

XIII. évf. 6. sz.

2003.

Június

TARTALOM

Szabályoz a piac?	4.
Átmenetileg szünetel az Est.Taxi működése	4.
Zárótárgyalás	5.
Az új Audi A3	9.
Érdekképviselő? Szakmai önkormányzat? Köztestület?	10.
Bücsü	11.
Egy pesti taxis, aki nemrégiben a spanyol királlyal ebédelt	12.
Mercedes-Benz V-osztály	13.
Alkossunk rendeletet	15.
Tisztességtelen szerződések?	23.
Tízéves a 6x6 Taxi	24.
Gyorsítja az autóvásárlásokat a Taxi 4.	26.
Tudod vagy tippelsz?	27.
Jóhírünket keltik a jenik	33.
Még fokozottabban ellenőrzik a rendőrök a buszszávokat	34.
Taxis dinasztikiák a híros városban	37.
Nem elég az óvatos vezetés!	39.
Új Clio V6	40.
Legyen-e fix tarifa?	40.
Gyermeknap reklámfogás a Hírös Taxinál	42.
City Kupa	43.
Taxis közlekedési polgárőrök közlekedésbiztonsági akcióban	44.
A budapesti magántaxisok története 59. rész	46.

Harsány hangja mentette meg

Fuvardíj helyett gumibot

A Mercedes taxit akarta megszerezni az a két személy, akik Budapestről Érdre vitették magukat, majd fizetés helyett a sofőrre támadtak. Az agyfőbe vert vállalkozó segítségért kiabált, ami eltántorította eredeti szándékuktól a támadókat, s elmenekültek, hátrahagyva az autót s vezetőjét.

Újabb taxitámadás, amiről június elejéig szinte senki nem tudott. A Pest Megyei Rendőr-főkapitányság június első napjaiban tette közzé azt a felhívását, amelyben szemtanúkat keresnek, illetve mindazok jelentkezését várják, akik az elkészített fantomkép alapján felismerik az egyik támadót. De mi is történt pontosan:

2003. április 28-án este nyolc óra körül, a Budapest I. kerületi Romkertnél két fiatalember ült be N. Tibor fővárosi taxis autójába. Érdre vitették magukat, ott is egy olyan kihalt utcába, ahol remélték, vagy pontosan tudták, hogy mind kisebb a forgalom, s tervüket nyugodtan végrehajthatják. Útközben semmi különös jel nem utalt arra, hogy mire is készülnek. A sofőr azt sem vette észre, hogy egyik utasánál gumibot van, így teljesen váratlanul és felkészületlenül érte a támadás. A megadott címhez érve a kocsi megállt, majd a viteldíj kifizetésének felszólítását szinte meg sem várva, a két fiú neki kezdett ütni a sofőrt, ahol csak érték, s megpróbálták rábírní, hogy kocsiját elhagyja. Mivel N. Tibor ellenállt, ami láthatólag meglepte a két ifjút, s harsányan el kezdett segítségért kiabálni, a fiúk megijedtek. Félték, hogy a taxisriasztót is aktiválta a sofőr, s így percekben belül a környéket is ellephetik a taxisok, s akkor



nincs menekvés. Ezt mérlegelve, feladták eredeti szándékukat, s pillanatok alatt eltűntek még a környékről is.

A taxis zúzódásokkal megúsza a rablást, végül az autóját nem tudták megszerezni a fiatalok, akik közül az egyikükről fantomképet is tudtak készíteni a rendőrségen. Eszerint, a grafikán látható fiú 170 centiméter magas, 25 év körüli vékony testalkatú, míg társa, akiről nincs kép, hasonló korú, de erősebb felépítésű. Az Érdi Rendőrkapitányság kéri, akik a bűncselekménnyel kapcsolatosan bármilyen információval rendelkeznek, vagy a grafikán látható fiatalembert felismerik, azok bejelentéseiket megtehetik a 06-23-365-007-es telefonszámon vagy a 112-es rendőrségi hívószámon.

k. z. t.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@elender.hu

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

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

Figyelem!

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

SZABÁLYOZ A PIAC?

Ki emlékszik 2003-ban arra, hogy volt idő, amikor közel 20 ezer fővárosi legális és feketetaxiról szóltak a hírek? Jelenleg a hivatalosan kiadott engedélyek száma nem éri el az 5500-at. Kétségtelenül ma is vannak, akik engedély nélkül, sőt fehér rendszámmal taxizgatnak, mégis látszik: a létszám jelentősen csökkent. Érdekes, hogy néhány éve még az „újabb és újabb” taxicégek megalakulásáról adtunk hírt, ma pedig arról, hogy az Expo Taxi eltiűnését valószínűleg követi az Est.Taxi is, sőt szinte biztos, hogy nem ez lesz az utolsó vállalkozás, amelyik abbahagyja a taxizást (fuvarközvetítést).

Az Expo Taxit a Taxi 4 vásárol-

ta meg. Az Est.Taxival kapcsolatos döntésről az alábbi közleményben értesítették az érdeklődőket. A tanulságokat természetesen mindenki levonhatja tetszése szerint. Csak az érdekesség kedvéért idézem fel azt a felelmet, melyet évekkkel ezelőtt jó néhányan megfogalmaztak a szakmából: „Mi lesz, ha itt egyszer egy komoly tőkével rendelkező külföldi cég egységes taxiparkkal jelenik meg? Lehúzzhatjuk a rolót!” Nos, az Est.Taxi tulajdonosai között ott van a Wallis Rt., amely ma az egyik legtökeerősebb hazai vállalkozás. Autóparkjuk egységes típusú és külsejű, a gépkocsivezetők megjelenése kifogástalan, a háttértöke

szinte korlátlan mértékben áll rendelkezésre. A tarifa magasabb volt, mint a többi szolgáltatónál, a címállomány folyamatosan bővült, és mégis ez lett a vége. A 30 milliós alaptőkével létrehozott vállalkozás – a Világgazdaság információi szerint – a 2002-es évet 210 milliós mérleg szerinti veszteséggel zárta.

Az okokat lehet keresni, de ez nem a mi feladatunk. Amennyiben valaki mégis belekezdene, kiderülne, nem a taxizás, taxiztatás az egyetlen vállalkozás, amely nem képes bevételeiből a bérekre rakódó közterheket fizetni. A vállalkozásokat érintő egyéb elvonásokat nem is érdemes sorolni. „Trükközni” pedig

egy multicég már nem hajlandó, inkább lehúzza a rolót. Ezen a piacon, ilyen tarifával, ilyen szerződésekkel, ilyen kereslet mellett nem valószínű, hogy egy másik nagy cég jobb eredményt produkálna. A bevezetőben említett veszély tehát nem fenyegeti a szakmát. Kérdés, hogy ez így vajon jó hír? A többi, valós problémáról pedig mindenki tud, aki a taxival kapcsolatba került. Amíg ezen nem változtatnak azok, akik a jogszabályokat alkotják, addig „csak” a taxis vállalkozók, vállalkozások szenvednek tovább, mert öneik nincs hová kivonulni erről a piacról. Most pedig következzen az Est.Taxi által kiadott közlemény:

Átmenetileg szünetel az Est.Taxi működése

Az Est.Taxi, Budapest egyik jelentős taxi vállalata 2003. május 29-től átmenetileg szünetelteti működését. Bejelentésükben a társaság tulajdonosai döntésüket azzal magyarázzák, hogy nem váltak be a cég alapításakor megfogalmazott üzleti elképzeléseik és a céget nem tudták nyereségesen üzemeltetni.

Az Est.Taxi jövőjére vonatkozóan több elképzelés is felmerült. A cég vezetői, illetve a tulajdonosi menedzsment megkezdte a mindenre kiterjedő lehetőségek átvizsgálását, így többek között egy esetleges szakmai befektetőnek történő értékesítés is felmerült.

A ma 130 autóból álló parkkal rendelkező Est.Taxi Kft. 2001 őszén alakult azzal a céllal, hogy olyan minőségi szolgáltatást

nyújtson a budapesti taxipiacon, amit korábban egyetlen másik szolgáltató sem nyújtott. Ennek egyik legfontosabb és leglátványosabb eszköze a kizárólag légkondicionált Citroën Xsara Picassókból álló autópark volt, amivel a cég állandó magas színvonalon tudta szállítani ügyfeleit. Ezen felül a cég számos extra szolgáltatást nyújtott ügyfeleinek, mint az on-line diszpécserközpont, az egyedi fizetési módokra lehetőséget adó Est.Taxi chipkártya-rendszer, gazdaságos ESTconomy tarifa és műholdas helyzet-meghatározó rendszer, melyekkel különleges, mások által nem kínált, egyedi szolgáltatás-csomagot biztosított.

Mivel mindezen speciális szolgáltatások bevezetésének, az autópark és a személyzet

fenntartási költségei hosszú távon meghaladták az üzleti tervekben előirányozott mértéket, az Est.Taxi tulajdonosai úgy döntöttek, hogy 2003. május 29-től szüneteltetik a cég tevékenységét. A döntés hátterében az a gazdasági és üzletpolitikai megfontolás áll, miszerint az Est.Taxi által bevezetett, fent említett minőségi utaztatást előtérbe helyező szolgáltatások nem váltották be a hozzá fűzött üzleti terveket és elképzeléseket. Bartucz László, az Est.Taxi ügyvezetője elmondta: „Az Est.Taxi létrehozásánál a tulajdonosok célja az volt, hogy egy prémium szolgáltatásokat nyújtó taxivállalatot hozzanak létre. Az elmúlt időszak azonban azt bizonyítja, hogy a mai taxipiacon egy ilyen cég nem életképes.”

Erről írt a Taxisok Világa 1993 júniusában

10 éve történt

Megalakult a 6x6 taxi

Új színfolt Budapesten a 6x6 taxi. Bizony, már tíz éve, hogy megalakult a „dobókocka”. Ki gondolhatta abban az időben, hogy röpké pár év alatt felküzdi magát az élvonalba? A tarifa 1993-ban: 20-36-8, a havi tagdíj 3000 Ft. Régi szép idők...

Megjelent a baleseti kárbejelentő lap

A hosszú időt megélt betétlap után megjelent az európai szabványnak megfelelő baleseti kárbejelentő lap. Ettől az időponttól a biztosítók csak ilyen nyomtatványon fogadtak el adatokat. Fontos újítás volt abban az időben, hogy a lap egységes európai sorszámozása következtében idegen ajkú állampolgárral való ütközés esetén is ki lehetett tölteni a lapot. Atgondoltságát jel-

zi, hogy tíz év után még ma is szinte változatlan formában üzemel...

Zenehallgatási díj

A Szerzői Jogvédő Hivatal levele szerint a taxiban szolgáltatót zene után jogdíjat kell fizetni. A jogdíj mértéke hangszórórónként 200 Ft/hó volt. Persze abban az időben mindenki mulatságosnak tartotta ezt a rendelkezést, de azért hosszú évek kitartó munkája volt szükséges ahhoz, hogy ezeket az összegeket ne szedjék be.

Megjelent az első Taxis Etikai Szabályzat

A Taxis Kamara gondozásában napvilágot látott szabályzatot már az első pillanattól bírálatok érték. A legfőbb kifogás az volt, hogy ez nem etikai, hanem a taxizás gyakorlatát szabályozó előírások gyűjteménye. Az azonban kétségtelen, hogy a benne foglaltak nagyrésze ma is elvárható lenne – már ha lenne, aki ezt megköveteli...

ZÁRÓTÁRGYALÁS

Az új kormány megválasztása után – a 100. intézkedési nap után – megkerestük azokat a minisztériumokat, hivatalokat, amelyeket immáron 8-9 éve bombázunk ügyeink lerendezésével, és kértünk tőlük tárgyalási időpontokat.

Howan arról már az újság előző híradásaiból értesültetek, voltunk az Igazságügyi Minisztériumban, - illetve megkerestük őket írásos anyagunkkal – voltunk a Pénzügyminisztériumban, ezek után a Közlekedési Minisztérium következett, ahol az előző helyekhez hasonlóan szintén átvették tőlünk dokumentumainkat. Majd a Fővárosi Önkormányzat következett. Ügyünkkel megkerestük az SZDSZ frakcióvezetőjét, Böhm urat, az MSZP frakcióvezetőjét, Gy. Németh Erzsébetet, majd zárásként a FIDESZ frakcióvezetőjét, Deutsch Tamást. Ez volt tehát a tárgyalásunk utolsó állomása. Erre is, mint a többire, - Nagy Zoltánnal, a Taxisok és Személyszállítók Egyesülete elnökével mentem el, és mint ahogy a többinél, itt is mindketten írásos anyagot bocsátottunk Deutsch Tamás rendelkezésére. Ő meglepően tájékozottan vette tudomásul az általunk közvetített igényeket. Látszott, hogy tudomással bír a minket érintő negatív hatásokról. Azonban beszélgetésünk végső konklúziójaként megfogalmazott mondanója úgy szólt, hogy egyrésztől piacgazdaság van, és az EU-jogharmonizáció sem teszi lehetővé ebbe a felülről történő erőszakos beavatkozást. Másfelől ne csak az igényeinket jelentsük be, hanem készítsünk elő konkrét rendelet – illetve törvénymódosítási javaslatokat számukra, hogy kész anyaggal tudjanak érvelni a különbö-

ző szakbizottsági helyeken. Tehát azt mondta, hogy a szakma vezetői dolgozzák ki az általuk igényként megfogalmazható rendelet – illetve törvénymódosításokat.

Ebben az ügyben megkerestem az egyik legismertebb alkotmányjogászt. Kikértem a véleményét, ám ő már az elején elvette a kedvemet a megbizástól, hiszen úgy indított, hogy az anyag kézhezvételének pillanatában 3 millió forintról indul a történet.

Erre nem hogy kettőnk érdekképviseletének nincsen pénze, de úgy gondolom az összes érdekképviselet, ami az országban működik, sem tudná összedobni ezt az összeget. Így tehát kerestem egy jogászt, aki számtalan közlekedési rendelet megalkotásában vett már részt, ám ő tőle is olyan választ kaptam, hogy amennyiben anyagainkat kézbe veszi, hat számjegyű számlát lesz kénytelen kiállítani számunkra.

Tehát a változtatási igény megvan. Az utcán történő események bizonyítják, hogy erre szükség lenne, ám megtételére a pénzügyi helyzet az egyik akadály, a másik pedig a politikai akarat hiánya.

Egyetlen tárgyaló felünk sem ígért gyors, rövid távú, sem közepes vagy hosszú távú megoldást.

Mindegyikük azt hangsúlyozta, hogy a piacgazdaság nem ad lehetőséget az általunk kért vagy követelt törvényi változtatásokra. Ráadásul mi, akik évek óta harcolunk ennek megoldhatóságáért, nem rendelkezünk olyan anyagi bázissal, hogy magunk tudjunk megoldani egy törvény-előkészítést, amit a felügyeleti minisztériumok el is fogadnának.

Ez elkésérik, de elkésérik az is, hogy az ut-

cán néhány taxis azt gondolja, a hangos szavuk az égig hallik. Növelik az elégedetlenkedők táborát, tovább hergelik az amúgy is elkésérett embereket. A hatóságok, vagy azok, akik ebben az ügyben tehetnének is, folyamatosan publikálják. sőt számadatokkal alá is támasztják (lásd Közlekedési Minisztérium levelét a 6. oldalon), hogy a piacgazdaság valóban mozgatja az eseményeket, csak sokkal lassabban annál, mint amit a szakmában részt vevők üres zsebe hosszú távon el tudna viselni.

Sajnálatos az is, hogy a számában egyre növekvő elégedetlenkedők még akkor is, ha hivatalos formába tömörülnek, azzal próbálnak népszerűvé válni, hogy a szövetségeket és pontosan azokat a személyeket járatták le, akik évek óta pénzt, időt és fáradságot nem kímélve teszik a dolgukat. Bizony a helyzetek nincsenek „levajazva”, és az ajtók bár nyitva vannak, de csak hümmögés szinten folyik a fogadás, és még csak érvünk sem lehet a két büvös szó ellen, amit úgy hívnak EU-jogharmonizáció és piacgazdaság.

Félok, hogy egyre inkább a farkastörvények fognak uralkodni, amelynek ártatlan vesztesei lesznek. Félok továbbá az is, hogy a negatív hullámokat viharrá korbácsoló személyek egyre több és több problémát okoznak, amelyből később komolyabb gondjaink is lehetnek.

Bárki, aki ebben a szakmában tevékenykedik, tehet kísérletet problémáink megoldására, ám azt gondolom, hogy miután sem gazdasági, sem politikai akarat nincsen, hogy felülről belenyúlva megváltoztassák akár a gazdasági, akár a szervezeti életünket, így belülről, nekünk magunknak kell megoldani a kérdést hangoskodás és köpködés nélkül. Csupán csak munkával, munkával és munkával...!

Budapest, 2003. június 2.

Horváth Pál

FODESZ és Rádió Taxi elnöke

Bemutatkozott a Volkswagen új egyterűje: a Touran



Több mint családi autó – szól a hirdetés. Nos, valóban igen sok célra használható az öt, illetve akár hét, egyszemélyes ülésel felszerelt Touran belső tere. A

csomagter akár 1989 literesre növelhető, ami komoly helyigényt is kielégít.

A Touran az alapfelszereltségen kívül Trendline és Highline

változatban is kapható. Magyarországon az egyterű három felszereltségi változatban és – a piaci bevezetés időszakában – három különböző, egyszerre dinamikus és takarékos FSI- és TDI-motorral rendelhető. A közvetlen befecskendezésű 1.6 FSI motor immár 85 kW (115 LE) teljesítménye szembetűnő előrelépést jelent. Az 1.9 TDI típusjelzésű motor 74 kW (100 LE) teljesítménnyel lép színre. Saját kategóriájának legerősebb dízelmotorjaként az új fejlesztésű, négyselepes technológiát felvonultató, 2.0 TDI típusjelzésű hajtómű 100 kW (136 LE) teljesítményre képes, és már 1750/perc fordulatszámon 320 Nm forgónyomatékot ad le. Valamennyi motor messzemenően eleget tesz az EU 4-es károsanyag-kibocsátási szabványoknak.

Ösztől a Touran 1.6 (75 LE) benzinnel és 2.0 literes FSI (136 LE) motorral is kapható lesz.

Egyedülálló újdonság a buszlimuzinok szegmensében, hogy valamennyi FSI- és TDI-modell már az alapfelszerelés részeként hatfokozatú váltóművet kap. Az év folyamán a kínálat további innovatív újdonsággal bővül: a TDI-változatokba kívánóság szerint beszerelhető, szintén hatfokozatú, automatizált kapcsolású váltóművel (DSG), amely egyedülálló, káprázatos módon ötvözi egymással az automata váltók előnyeit és a kézi váltóművek fürgeségét és takarékoságát.

A Volkswagen az FSI-motoros Tourant új, hatfokozatú Tiptronic automata váltóval is kínálja.

Horváth Pál elnök úr
FODESZ
Budapest

Tisztelt Elnök Úr!

A fővárosi taxi-közlekedés egyes problémáival kapcsolatban írt megkeresésére, majd a minisztérium Közúti Közlekedési Főosztályán tartott személyes megbeszélés alapján a következőkben tájékoztatom.

A taxi-szolgáltatás ellenőrzése

Az Egységes Közlekedési Hatóság az elmúlt évben 4317 személytaxit ellenőrzött és hiányosságot 141 esetben állapított meg a munkatársak, ami az ellenőrzött járművek 3,3 %-a.

A Közlekedési Főfelügyelet is szükségesnek tartja a taxis személyszállító vállalkozások ellenőrzési számának növelését, mely a fogyasztóvédelmi hatósággal együttműködve történhet, mivel a tapasztalatok szerint a legtöbb panasz az utasok részéről a díjképzés, díjalkalmazás kapcsán keletkezik.

Fentiek figyelembe vételével a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója utasítást ad ki a Fővárosi, valamint a Megyei Felügyelet vezetői részére az ellenőrzések számának növelésére és amennyiben szükséges, megfelelő szankciók alkalmazására.

Ehhez azonban szükséges megjegyezni, hogy a közlekedési hatóságoknak 2003-ban más fontos témakörök, mint az AETR Egyezményben foglaltak betartása, valamint az autóbusszal végzett belföldi és nemzetközi személyszállítás vizsgálata, továbbá a közúti közlekedési szolgáltatást végzők telephelyeinek jogszabályban előírt megfelelőségének vizsgálata is a kiemelt ellenőrzések során szerepel, a korábbi működési feltételeik változatlanlansága mellett.

A taxi-közlekedésben előforduló nem kívánt jelenségek visszaszorításának azonban az ellenőrzés csak az egyik lehetséges eszköze. A taxisok jó hírét veszélyeztető vállalkozások kiszűréséhez az önvizsgálat, a taxis szervezetek belső segítsége is elengedhetetlen. Szükséges megemlíteni, hogy a taxis érdekvédelmi szervezetek egyike sem élt azon jogával, amelyet a 89/1988. (XII.20.) MT rendelet 5/A. § (13) bekezdésének b) pontja biztosít részükre a taxis engedélyek visszavonásának kezdeményezésére vonatkozóan.

Ügyintézés, hatósági eljárások egyszerűsítése

A hatályos jogszabályok előírják, hogy az egyes közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységek végzéséhez, az engedély kiadásához mely feltételeket kell teljesíteni. Az engedélyek kiadásával kapcsolatos eljárást ez nagyrészt meghatározza.

A Közlekedési Főfelügyelettől tájékoztatást kértem a taxis engedélyek kiadásához, esetleges gépjárműcserekekhez kötődő ügyviteli eljárások folyamatáról és az ügyfelek részéről ezzel kapcsolatosan szükséges időráfordítás mértékéről.

Ennek alapján megállapítható, hogy a közlekedési hatóság részéről az ügyfél (taxis vállalkozó) jelentkezése esetén átadásra kerülnek az engedélyezési kérelemhez szükséges formanyomtatványok, az ügyfelek részére készített tájékoztatót.

Az okmányok kitöltését követően összességében kb. 2-3 órát tölt el az ügyfél a közlekedési felügyeletnél, a teljes ügyintézés befejezéséig. Az kétségtelen, hogy az okmányirodák működése óta az ügyfelek egy adott ügy kapcsán többször kényszerülnek az okmányiroda, illetve a közlekedési hatóság felkeresésére.

Megállapítható az is, hogy a járművek megvizsgálásához, illetve az eredmény kézhezvételéhez a taxis vállalkozónak kb. ugyanannyi időt kell várakoznia, mint más, a saját gépkocsiját vizsgáztató állampolgárnak. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy a szükséges okmányok megléte esetén a kérelmező a közlekedési hatóságtól kb. egy hét alatt megkaphatja a taxiengedélyt.

A taxizáshoz előírt különleges, sárga színű rendszámtáblát az ügyfél csak az esetben kaphatja meg, amennyiben a jármű törzskönyvének meglétével kapcsolatos adat az okmányiroda számítógépes információs rendszerében megjelenik. Ez különösen új járművek vásárlása esetén hosszabb átfutási időtartamot is eredményezhet.

Az ügyintézés szűk keresztmetszete fentiek alapján, megítélésünk szerint nem a közlekedési hatóságnál van.

Előfordulhat azonban, hogy az ügyfelet hiánypótlásra kell felszólítani, amely az adott ügy elintézésében időbeli késedelmet okozhat.

Annak elkerülhetősége érdekében, hogy az ügyfeleknek egy adott ügy kapcsán több

esetben kelljen az okmányirodát és a közlekedési hatóságot felkeresni, felkértem a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatóját intézkedés kezdeményezésére.

Javasolom, hogy a jövőben konkrét ügyekkel keressék meg a közlekedési hatóságot, mely esetben az egyedi ügyek elemző kivizsgálására van lehetőség.

Taxisok létszámának meghatározása

Ön előtt is jól ismert, hogy egyes taxis szervezetek kezdeményezése alapján az Alkotmánybíróság 21/1994. (IV.16.) AB határozatával – a rövid ideig hatályos – létszám meghatározásáról szóló törvényi rendelkezést megsemmisítette.

Az Alkotmánybíróság megsemmisítő határozatát azért hozta, mert a szolgáltatói oldal nem kívánatos bővülése, színvonalának csökkenése, magas ár szint kialakulása a vállalkozók jelentős részének gazdasági ellehetetlenülése, az adók- és köztartozások befizetésének elmaradásával kapcsolatos érveket az alkotmányos alapjog lényeges tartalmának megsértését eredményező „beavatkozás”-hoz különösen nem tartotta kiélegetőnek. Az Ön jelenlegi kezdeményezése is hasonló érvekre alapul.

Előzőek figyelembe vételével az Alkotmánybíróság határozatával ellentétes új jogszabály kezdeményezésére, annak benyújtására nem látok kellő alapot és nem is tartom időszerűnek. Ehhez szükséges figyelembe venni azt a tény, hogy a piac szabályozó képessége – fokozatosan ugyan, de – ezen a területen is érvényesül. A Budapesten 1992-ben regisztrált taxi-gépkocsik száma mintegy 8000 db volt, ehhez képest 2000. december 31-én 6202 db, majd 2002. december 31-re ez a szám – korlátozott intézkedés nélkül is – 5532 db-ra csökkent.

Kérem válaszom és az intézkedések szíves elfogadását és ennek közvetítését az Ön által képviselt taxis vállalkozók részére.

Megalapozott felvetéseire és további együttműködésére továbbra is számítok.

Kérem tájékoztatások elfogadását.

Budapest, 2003. május 27.

Üdvözlettel:

Dr. Kovács Ferenc
Gazdasági és Közlekedési
Minisztérium
helyettes államtitkár



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

MEGNYÍLT!

JÁRMŰALKATRÉSZEK
BÁRDI - AUTO KÉPVISELET
Személy- és haszonjármű
alkatrészek forgalmazása

1173 Bp., Cinkotai út 2. üzletsor

Tel: 06-20/937-5093 Fax: 259-1179

Nyitva: H-P: 8-17, Szo: 8-13 óráig

Taxisoknak árkedvezmény!



Az új Audi A3

Az Audi A3 második nemzedékének bemutatásával rajthoz áll a kompakt járműosztály prémium sportautója. A vezetésnek a sportos vonalvezetésű karosszériában megcsillanó élvezetéről az erős, akár 184 kW-os (250 lóerős) négy- és hathengeres motorok, a quattro összkerekhajtás és az új, önműködően kapcsoló DSG sportváltó, valamint a rendkívül dinamikus futómű közösen gondoskodik. A felszereltség és a felhasznált anyagok exkluzív jellege is az Audi-modellek jellegzetesen magas színvonalát ülteti át a kompakt járműosztályba.

Az új Audi A3-as mindazon adottságokkal rendelkezik, amelyek az elődmodell sikerének folytatásához szükségeltettek. A második nemzedéket az egyértelműen sportos kialakítása, a kiemelkedő színvonalra fejlődött technológiája, valamint dinamikus for-

matervezése helyezi a versenytársak elé: arra az öt megillető helyre, amelyet az A3-as 1996-tól gyártott első nemzedéke már közvetlenül a bevezetéskor kivívott magának.

A 65 milliméterrel megnövelt tengelytávval, a 30 milliméterrel nagyobb szélességgel és egyben 10 milliméterrel csökkentett magasságával az új Audi A3-as arányai már közel állnak egy klasszikus kupé megjelenéséhez. Ezt a benyomást csak fokozza az érzékelhetően erősebben megdöntött C-oszlop és a laposabb ablaksávok, valamint a karosszéria csekély túllógása az első és hátsó kerekeknél. A tetemesen megnövelt utastér és az ezáltal minden tekintetben kellemesebb térértet előnyeit az első és hátsó utasok egyaránt élvezhetik.

A motorok elsőkerék-hajtással, bizonyos modelleknél pedig a quattro állandó

összkerekhajtás segítségével adják le a hajtóerőt az útfelületre.

3,2 literes V6-s, 184 kW (250 LE), 320 Nm (2003 ősztől)

2,0 literes FSI, 110 kW (150 LE), 200 Nm

1,6 literes benzinmotor, 75 kW (102 LE), 148 Nm

2,0 literes TDI, 103 kW (140 LE), 320 Nm

1,9 literes TDI, 77 kW (105 LE), 250 Nm

A motortípustól függően öt- vagy hatfokozatú kézi váltó, valamint tiptronic választható. A hatfokozatú önműködő sebességváltó egyedülálló választási lehetőség a kompakt járműosztályban.

A legerősebb benzin- és TDI-motorokhoz rövidesen rendelhető lesz az új, automatizált kapcsolású sebességváltó, a DSG.

Az új Audi A3-as futóművét a sportosan precíz irányíthatóság és az ezzel egyidejűleg biztosított nagyfokú stabilitás követelményeinek megfelelően alakították ki, ami mind az elsőkerék-, mind pedig a quattro összkerekhajtásnál kifejezetten élvezetessé teszi a kanyargós utakat is. A felfüggesztés harmadik kiemelkedő jellemzője a magasabb járműosztályokkal szembeni követelményeket is kielégítő utazási kényelem.

Az A3-as vezetési teljesítményét tovább növelik a látványelemként is kitűnő, 16" vagy 17"-os keréktárcsák (az utóbbiak az Ambition modellek alapfelszereltségében is megtalálhatók). A motorok teljesítményéhez méltó természetesen a megnövelt tárcsákkal ellátott fékrendszer is.

Az új Audi A3-asnál újdonságként jelenik meg a sebességfüggő rásegítésű szervotronic elektromechanikus kormányserkezet. Ez a megoldás az optimális kormányvisszajelzést párosítja az útfelület egyenetlenségeivel szemben tanúsított érzéketlenséggel és az alacsony energiafogyasztással.

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

Eladó 1 db 320-as BRG URH-rádió télerőmérővel, Tele 5-ös kristállyal.

Érdeklődni: 06/20-394-4907



Nyarló kiadó! Kenesén 2-3 ágyas szobák, csendes helyen, olcsón, az utó-szezonban is kiadók.

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



Stopperrel egybeépített digitális cím-rögzítő eladó. Irányár: 16.500 Ft.

Tel.: 06/30-201-5676



Passat diesel (Santana) taxi, ezüst-metál, központi zár, elektromos indításgátló, 5 sebesség, vonóhorog, színes üveg, 1985-ös évjáratú, jó állapotban eladó.

Érdeklődni: 06-20/918-8223



Skoda Octavia egyedi készítésű kárpitozott kalaptartó 30 cm Pioneer mélynyomóval és gyári naprolóval 39.000 Ft-os, egy garnitúra légtérrel 10.000 Ft-os, gyári rádió 29.000 Ft-os irányáron eladó.

Érdeklődni: 06-30/921-7181 (este 18 óra után)



Renault 11., friss vizsgával, 1984-es évjárat, bordó színű, jó állapotban, 175.000 km-rel eladó. Irányár: 300.000 Ft.

Érdeklődni: 06-20/918-8223



Zamárdiban szobák kiadók egész nyáron, utószezonban is. Baráti ár, családi légkör.

Érdeklődni: 06-30/313-8310 (Tóth Józsefné), vagy esti órákban: 06-84/349-329

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” egyedi ajánlatok!

Figyelem!

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

Érdekképviselet? Szakmai önkormányzat? Köztestület?

- Beszélgetés a BKIK feladatairól, terveiről -

Áprilisi számunkban egy közvélemény-kutatást jelentettünk meg, melyet a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya rendelt meg. Az anyag elején található bevezető szerint:

„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. 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 utalt, hogy mindannyian valamilyen elvárással éltek a kamara felé. A kamarai tagdíjfizetés tömeges elmaradása a VI. kamarai osztály tagjainál arra utalt, hogy a vállalkozások elvárásainak a kamara jelenleg valamilyen szempontból nem tesz eleget.”

Az anyagban ezután következtek a taxisok által elmondott problémák, elvárások, illetve, hogy milyen lenne az a kamara, melybe szívesen lépne vissza. A közvélemény-kutatásból igen jól kirajzolódott, hogy elsődlegesen érdekképviseleti szerepet várnak (vártak) el attól a köztestülettől, melynek nem ez a feladata. A többi megemlített probléma megoldása sem tartozik a kamara hatáskörébe. Ezért örömmel fogadtuk a BKIK főtákarának, Bazsó Csabának (továbbiakban B.Cs.) és Varga Zoltán (továbbiakban V.Z.) informatikai igazgatójának a megkezdését egy beszélgetésre, melyben tisztázni lehet azokat a félreértéseket, amelyekre a tanulmány rávilágított.



Bazsó Csaba: – Bizonyos közigazgatási feladatokat szeretnénk átvenni

– Önök elmondták, hogy több témakörben is szükséges reagálni a Taxisok Világában közölt közvélemény-kutatásra, mert a taxisok válasza komoly tájékoztatatlanságra utalnak. Melyek ezek?

B.Cs.: – A megjelent tanulmány kapcsán három kérdéskörre szeretnénk reagálni. Az első az önkormányzatisággal, a köztestületi alapfeladatokkal kapcsolatos. Ezt a kamarai törvény és az ennek alapján készült alapszabályunk határozza meg. A második a felvetésekkel kapcsolatos válaszokból áll össze. Ugyanis bizonyos értelmezési problémák jól láthatók, tehát a kamarának javítani kell saját PR-munkáján is. A harmadik kérdéskör pedig a taxis tagság létszámát érinti. Meggyőződésünk szerint a kilépett, vagy tagdíjmaradás miatt kizárt taxisok jelentős része kizárólag választási célból maradt az önkéntes kamara tagja.

– A taxisok által szinte legtöbb helyen említett probléma, hogy a kamara a taxizással kapcsolatos kérdésekben nem lát el hatékony érdekvédelmet. Ugy tűnik, hogy az olvasók nem pontosan érzik a kamarák feladatait. Ebben pedig nem feltétlenül ők a hibásak...

B.Cs.: – A kamara gazdasági önkormányzat, köztestület. Feladatai közé tartozik a nagyobb érdekcsoportok, nemzetgazdasági ágak hangsúlyozottan általános érdekvédelemének. A parlament által hozott kamarai törvények az érdekvédelmi feladatok ellátását a köztestületi jelleg mellett nem engedélyezték.

– Amennyiben jól érezhető a tagság igénye a kamarai működés bizonyos korrekciójára, miért nem lehet az elvárásoknak jobban megfelelő törvényt alkotni, vagy arra javaslatot tenni?

B.Cs.: – Jelenleg éppen ezen dolgozunk

a minket felügyelő Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által létrehozott munkabizottságban. Elkészítettünk egy tervezetet, más területi kamarák képviselőivel közösen. Reméljük, hogy ebből összel egy olyan új kamarai törvény születik majd, amely többek között a taxisok igényeit is jobban kielégíti. Ekkor rendeződhet a kamarai kötelezettségek mellett a jogok és források kérdése is. A konkrét érdekképviseleti funkció azonban továbbra sem lesz kamarai feladat, bár ezt eddig is megpróbáltuk megoldani, ha nem is deklaráltan, de azért kisebb volumenben, kisebb csoportok számára érezhetően.

– Úgy gondolom, az nem kérdés ma már Európában, hogy a nemzeti gazdaságoknak szüksége van a politikától független kamarákra. Azonban egy vállalkozónak a napi problémái nem a nemzetgazdaság szintjén mozognak. Neki elsősorban ezek megoldására van igénye. Ha nincs más, például megfelelően működő érdekképviselet, akkor a kamarától vár segítséget.

B.Cs.: – Örülök, hogy Európát említette. Jelenleg az Európai Unió 15 országából 8-ban kötelező a kamarai tagság. Erre nem azért hivatkozom, mert az új törvényben ismét szeretnénk kötelezővé tenni a belépést. Mi bizonyos közigazgatási feladatokat szeretnénk átvenni. 2001. novemberétől ezekből közel tucatnyit vett vissza az állam. Például ma már a taxisok is elismerik, hogy a Lajos utcában igen gyorsan végeztek, a gyakorlott munkatársak tapasztalatait pedig folyamatosan felhasználtuk a jobb kiszolgálás érdekében. Ez pedig nem nemzetgazdasági szintű problémakör, hanem például a taxizás napi gyakorlatában segített. Sajnos ezt egy csapásra elvették tőlünk...

– Úgy gondolom ezen ma már nem sokan vitatkoznának. Ugyanakkor a megjelent közvélemény-kutatásban van több más irányú kritika is.

V.Z.: – Ezeket megköszönjük és megpróbáljuk felhasználni napi munkánk során. Az jól érezhető, hogy bizony sok tévedés van a kamarával kapcsolatban, ami azt is jelenti, hogy nem minden esetben megfelelő a szakma felé a kommunikáció. Ez természetesen a mi hibánk, amin javítani fogunk. Azonban nagyon sok lehetőséget teremtettünk azoknak, akik aktívabban érdeklődnek a munkánk iránt. Az Üzleti 7-en kívül tagjainkkal levelezésben állunk. Szolgáltatási jegyzéket, rendezvény-listákat, akciós felhívásokat küldünk személyre (vállalkozásra) szólóan. Azoknak akik e-mail címmel rendelkeznek, elektronikus levelezéssel bővítettük az előbb felsorolt kört. Népszerű az ún. „BKIK-kártya”, mellyel nagyon sok kedvezményt lehet elérni a külön kiadványban megjelentetett elfogadóhelyeken. Az egyre népszerűbb Közlekedési Szolgáltató Centrumban a speciális, vámmal, közlekedéssel, áruszállítással, személyszállítással és taxival összefüggő kérdésekre is választ adnak szakértőink. Ez utóbbi azért még messze van attól, amit a Lajos utcában annak idején el tudtunk érni, de a kamarai törvény egyelőre megköti a kezünket.

– Nagyon sok probléma van azzal, hogy a tagok nem kapják meg az üzleti 7-et, vagy a leveleket.

V.Z.: – Sokszor a hiba a mi adatbázisunkban van, de ez visszavezethető a kötelező tagsággal megszűnő adatszolgáltatásra. Ez utóbbi jelenleg önkéntes, ami nagyon sok problémát okoz. A vásár kettőn áll: a kamarán és a pontos adatokat megadó vállalkozón (vállalkozáson).

– Az Európai Unióhoz 2004 májusában csatlakozunk. A BKIK szakmacsoportonként szervez tájékoztatókat. Lesz ilyen a taxisoknak is?

(B.CS.:) – A villanyszerelőknél, optikusoknál és nagyon sok más szakmánál sikeres felkészítést tartottunk. A konferenciákon, szemináriumokon sokan vettek részt. Számos kiadványt készítettünk e körben. Szeptembertől kezdődően jövő májusig legalább 2-3 nagyobb szakmaspecifikus előadást szervezünk, mely kereteken belül a taxisok is megfelelő információkat kapnak majd. Itt megint kettőn áll a vásár: mi megszervezzük, előadókat hívunk meg. Kérdés, hogy kiknek szól, eljönnek-e?

– A közvélemény-kutatásból az is kiderül, a taxisok nehezményezik, hogy a kamara elsősorban a taxis cégeket képviseli, nem pedig az egyéni vállalkozókat.

– Csak az előzőleg említett tanfolyamánál maradván, ezt elsősorban az egyéni vállalkozóknak, tehát a „kicsiknek” szervezzük. A nagyvállalatok marketing, jogi és egyéb osztályainak keresztül elvégzik a felkészítést nélkülünk is. A „kicsik” számára megfelelő megoldás lehet a későbbiekben a korábban jól működő Kisvállalkozói Szakmai Bizottságunk, melyet akár a VI-os osztály taxizással foglalkozó szakemberei is létrehozhatnak. Természetesen a tagjaink közé tartozó taxicégek is fontosak számunkra.

– Azt hiszem, sok feszültség forrása az elmaradt kamarai tagdíjak behajtása is. Muszáj volt végrehajtókat küldeni a nem fizető taxisokra?

– Az 1999. évben meghozott új kamarai törvény nevesíti azt, hogy a kamarai tagdíj-fizetési kötelezettség az adott évre szól. Ebből következik, ha valaki év közben jelzi kilépési szándékát, az adott évre szóló tagdíjat így is meg kell fizetnie. Így szól a törvény, ami ránk nézve kötelező, és aminek alapján az alapszabályunk is készült. A bürokratikus voltát mi is érezzük, de csak annyit tehetünk, hogy egy méltányossági rendet fogadtattunk el. Ez így szól:

„A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara méltányossági rendje alapján az alábbi esetekben jogosult méltányossági kérelemmel élni:

– indokolt egészségügyi alapon (tartós betegség, rokkantság),

– szociális alapon (katonai szolgálat, GYES),

– nyugdíjas vállalkozás,

– felsőoktatási intézmény nappali szakos hallgató esetében.

A kamarai tagdíj méltányossági alapon történő mérséklésének elbírálása a kérelem dokumentumokkal való alátámasztása esetén lehetséges.

Ismételten felhívjuk szíves figyelmét, hogy tagdíj-fizetési kötelezettsége éves szinten fennáll a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara felé az 1999. évi CXXI. törvény 8. § 4-es bekezdése alapján, mely szerint:

»– Megszűnik a gazdasági kamarai tagság, ha

a) a gazdálkodó szervezet jogutód nélkül megszűnik, illetve az egyéni vállalkozónak megszűnik a vállalkozás gyakorlására való joga,

b) a gazdálkodó szervezet a naptári év utolsó napjára szóló hatállyal a tagsági viszonyt kilépéssel megszünteti.«

Gondolom, jól látható, a kamarai törvényt be kell tartanunk nekünk is. A kiszámlázott tagdíjakat illetően a számviteli törvény nevesíti azt, hogy magának a kamarának kell intézkednie, akár behajtók – és nem végrehajtók – segítségével a kamarai tagdíjak beszedéséről. Tehát ezzel a kamara játéktere úgymond beszűkül. Amennyiben nem így cselekednénk, úgy törvényt, pontosabban törvényeket sértenénk. Ezt természetesen nem vállalja senki sem.

– Végül a főtákar úr említette, hogy a taxisok egy jelentős része választási céllal maradt az önkéntes kamara tagja...

B.Cs.: – Úgy tapasztaltuk beszélgetéseink során, hogy a kilépési szándékot jelző taxisok valójában csak szavazni szerettek volna, hogy bizonyos funkciókba az ő javasoltjaik kerüljenek. A választások után a tagság „okafogyottá” vált, és ezért léptek ki nagyon sokan. A következtetéseket ebből kiindulva is le lehetne vonni, ami valószínűleg nagyon sok tekintetben más eredményre vezetne.

– Köszönöm a felvilágosítást!

– kó –

Talán némelyeknek feltűnt, hogy „Omosi mama” újabban nem publikál a Taxisok Világa hasábjain. Betudható ez annak, hogy Omosi mama mással foglalkozik. 2001 októbere

óta be sem kapcsolta a taxiórát és a mai napon még a fehér rendszámot is visszatette az autójára. Ennyi. Elég volt. 19 év után elege lett a taxizásból, amit pedig szeretett csinálni. El sem tudta volna képzelni korábban, hogy ne utasokat-csomagokat szállítson. Mostanában az irodájában dolgozik, vagy szaladgál ide-oda ügyeket intézni, s nehogy az ingyen reklám bocsánatos bűnébe essék, e helyt nem is közli, hogy mivel foglalkozik. Mindenesetre senki nem kérdi meg tőle, hogy miért nem megy el kocsit mosatni, nem száguldozik csikorgó gumikkal egy-egy elérhetetlennek tűnő cím felé, nem kell napokig tétlenségre kárhóztatva otthon ülnie, ha elkésik egy találkozóról, mert telefonon elnézést és türelmet tud kérni megértő ügyfelétől (az ügyfelek mindig megértők és türelmesek...), kívülálló pedig nem ütik bele az orrukát a dologba. Tollait sem ellenőrzi senki avégből, hogy nem fognak-e vastagabban, mint a megengedett, a kocsin lévő matricák helyét sem méri senki centiméterrel, miszerint az előírt helyen vannak-e, mert nem hajlandó autóját mindenféle otromba ragaccsal hirdetőoszlophoz hasonlatossá tenni. Kollégái előtt sem kell mentegetőznie egy-egy koprodukciós ügylet kapcsán, hogy ő nem szeretne az őt jogosan megillető összegnél – törvénytelenül – többet kérni a kuncsafttól. Nem esik el egy-egy jobb üzlettel csupán azért, mert az irodája nem kolóniálbütorokkal van berendezve, sőt a kollégái sem piszkálják amiatt, hogy az ő irodájuk nagyobb és szebb, miért nem ők foglalkozhatnak az adott ügyvel. Omosi mama belefáradt. Nem ad többet kezdvezményt multinacionális cégeknek, akiknek mindegy, hogy miért mennyit fizetnek, mert senki nincs, aki ilyen eszement dologra kényszerítené. Ha kezdvezményt ad, azt önszántából teszi, de nem fog olyan összegért dolgozni, ami a rezsijét sem fedezi. Nem fizet majd droszthasználati díjat, mint ahogy nem fizet semmi olyanért, amit nem vesz igénybe. Nem kell majd az APEH-nek bizonygatnia, hogy valóban csak ilyen kevés maradt meg a költségek levonása után abból a sok-sok bevétel-

BÚCSÚ

ből, mint ahogy nem kérdezi meg senki azt sem, hogy miért nem kereset annyit, amennyit egy totálisan hozzá nem értő ember talált ki, mint minimális jövedelmet. Omosi mama nyugodt.

Olyan nyugodt, mint a vizicsigák. Lehet, hogy nem keres többet, mint amikor taxizott, de nyugodt. És ez minden pénz megér. Egyetlen kiskirályoskodó munkafelügyelő sem fogja kószolgatni mindenféle mondvcsinált ürüggyel, senkivel nem veszekszik wattokon, másodperceken, autó-utastér méreteken. Nyugodtság van. Nagynagy nyugodtság.

Azért Omosi mama egy kicsit szomorú is. Mert valami elromlott. Valami, amit szeretett, ami jó volt, szép és kellemes. Néha vidám, néha kicsit keserű. Abba kellett volna hagynia már tíz éve, akkor még jó szájjal tudott volna elmenni. De ki gondolt arra, hogy az utolsó tíz évben a barátok egymás torkának esnek egy-egy jobb fuvar miatt, ki gondolt arra, hogy a taxisok közül jött ellenőrök értelmetlen, felesleges rendszabályokkal keserítik meg majd saját barátaik életét, ki gondolt arra, hogy a hatalom lassan lehetetlenné teszi a szakmát, ezerféle sarccal és szabállyal sanyargatva a taxisokat, ki gondolt arra, hogy a taxisokból élő fuvarszervező cégek lassan levágják az aranytojást tojó tyúkot, az utolsó fillért is kifacsarva, és irreálisan alacsony tarifákra kényszerítve alvállalkozóikat. Szomorú. Szomorú ez az egész. Omosi mama már nem szégyelli magát, ha valaki megkérdezi, hogy mivel foglalkozik, ma már úgy beszél a taxisokról, hogy „ők”, és nem úgy, hogy „mi”. És ez egy kicsit fáj neki, mert nem biztos, hogy ő tehet róla, hogy váltania kellett. Azért valószínűleg élete végéig egy kicsit szaporábban fog verni a szíve, ha meghallja azt a szót, hogy „taxi”. Mert valamikor ez volt az élete...

Omosi mama, azaz Pávó György

e.mail: putyur@uze.net

ex Budataxi – CB 1039/URH 179

ex Tele 5 Taxi – URH 381 (etikai bizottsági tag)

ex 6x6 Taxi – URH 381

ex Taxi 2000. – URH 381

ex Budataxi – URH 667

Egy pesti taxis, aki nemrégiben a spanyol királlyal ebédelt

Az elmúlt évben röviden bemutatunk egy pesti taxist, aki „másodállásban” népdal-énekes, legutóbb az ausztrál (!) kontinensen készült vele egy rádiófelvétel. Most egy másik kollégát mutatunk be, aki nemrégiben a spanyol királlyal (!) ebédelt Skóciában (!).

Puskás Ferenc, vagy más néven Öcsi bácsi az egyik legismertebb magyar, szerte a világon, őt nem kell bemutatni. Bár már elmúlt hetvenéves, de most is rendszeresen jár rendezvényekre, fogadásokra, találkozókra. Ha

egészségi állapota engedi, akkor külföldi meghívásoknak is eleget tesz. Ezekon a látogatásokon, protokolláris rendezvényeken árnyékként követi őt valaki, aki ott van mindig a háttérbe húzódba, szerényen, de mindig lépéstávolságra Öcsi bácsitól.

Hősünk „természetesen” egy pesti taxis. Elkíséri Puskás Ferencet, bármerre van meghívása.

Beszéljen egy kicsit magáról – amennyit lehet – Puskás Ferencről Kovács Jenő, a 6x6 Taxi taxi gépkocsivezetője.

– Mikor volt a felejthetetlen ebéd a spanyol királlyal?

– 2002 májusában a Bajnokok Ligája döntőjére kísértem el Puskás Ferencet, Magyarország egyik legismertebb emberét, Öcsi bácsit. Glasgow-ban volt ez a Real Madrid–Bayer Leverkusen mérkőzés. A BL alkalmából tartottak egy kis ünnepséget, az 1962-es Real Madrid–Eintrach Frankfurt BEK-döntőre emlékezve. Az ünnepségen nagyon sok világhírű személyiség jelent meg, nem csak a két csapat akkori játékosai. Ott volt II. János Károly spanyol király, Sean Connery, a filmszínész és persze az egykori játékosok, Di Stefano és Puskás Ferenc vezetésével. Az akkori BEK-döntőről feltétlenül meg kell említeni, hogy a Real Madrid nyert 7:2-re, Di Stefano három gólt rúgott, Puskás Öcsi pedig négyet! Ezt a rekordot azóta sem tudta senki túlszárnyalni!

A protokoll betartása mellett természetesen lehetőség nyílt kőtetlen beszélgetésekre is a fehér asztal mellett. Azt hiszem, nem sok pesti taxis mondhatja el, hogy egy asztalnál ebédelt a spanyol királlyal.

Ahogy mondani szokták, megadták a módját a vendéglátók. Ott volt Glasgow polgármestere, szólt a skót duda, tényleg felejthetetlenre sikeredett a ceremónia. Természetesen megjelent az UEFA teljes vezérkara, Johansson úr vezetésével.

– Hogyan lettél Öcsi bácsi kísérője, mondhatni testőre?

– A nyugati lapok úgy írnak rólam, hogy több mint testőr. Főállásban a Kútvolgyi kórház-

ban dolgozom, „másodban” taxizom a 6x6 Taxinál. Majd három éve került hozzánk először Puskás Ferenc. Egy hónap alatt nagyon jó kapcsolat alakult ki

kád, hiszen a világ egyik legismertebb emberére kell vigyázni!

– Hát, az biztos, hogy mindenütt ismerik a világon! Mi-



Kovács Jenő még a spanyol királlyal is ebédelt

közöttünk. Hallgat rám, úgy érzem megszeretett. Azóta mindig mellette vagyok. De nem csak a kórházban, hanem én kísérem a kórházon kívül is. Vigyázok nemcsak az egészségére, de a testi épségére is. Néha szabályosan védenem kell az aláírásgyűjtők rohamától!

– Úgy tudom, már nemcsak munkaköri kapcsolatban vagytok, de mondhatni baráti viszony alakult ki.

– Pontosan! Úgy érzem, nemcsak Öcsi bácsi szeret, de jó a kapcsolatom az egész családdal. Puskás Ferenc feleségével éppúgy, mint a lányokkal, a lányunokákkal, a lánydedunokákkal. Sokan tudják, hogy ilyen szempontból Puskákéknál „nőuralom” van. De csak ilyen értelemben. Nemegetszer eljöttek már hozzám családosan is.

– Nem lehet könnyű mun-

kor mentünk Glasgow-ba, Londonban szálltunk át. A repülőtéren vagy egy órát kellett várakozni. Hát minden tizedik ember felismerte! Ez egyszerűen hihetetlen volt! Elképzelhetetlen az ismertsége és népszerűsége az egész világon!

– A televízióban nagyon közvetlen embernek látni Puskás Ferencet. Mindenki-nek szívesen ad autogramot?

– Általában igen, de vannak kivételek. Például ott voltunk a Császár, Albert Flórián születésnapján. Persze ott is „letámadták”, „megtámadták” az aláírás gyűjtők. Jött egy hölgy egy kis Fradi-zászlóval, oda kérte az autogramot „Azt azért már mégse!” – mondta. Mint közismert, ő világleletében Kispeszt-szurkoló volt, tősgyökeres kispesti.

– Fantasztikus lehet min-

dig Puskás Ferenc társaságában lenni.

– Hát nem mondom, fölpörgött az életem. Egyik rendezvény a másik után. Hol egy vacsora, hol egy jubileumi mérkőzés, hol egy „sima” összejövetel. Öcsi bácsi által megismerkedhettem egy sor állami és sportvezetővel. Gondolok itt például a volt sportminiszterre, Deutsch Tamásra, vagy utódjára, az Ifjúsági és Sportminiszterre, János Györgyre. Velük már többször találkoztam.

– Melyik volt a legemlékezetesebb rendezvény, amin ott lehettél?

– Nem lehet rangsort felállítani! Mindegyik felejthetetlen élményt jelentett. Például itt van a legutolsó VB-döntő, a német–brazil meccs. A Régi Sípóban jött össze egy asztaltársaság, régi játékosokkal. Ott egy asztalnál ülhettem nemcsak a sportminiszterrel, de ott volt Hidegkuti Nándor, Buzánszky Jenő, Grosics Gyula, Sándor Csikar, Szepesi György és a többi régi játékos. Szó szerint sporttörténelem ült az asztal körül.

– Őrzöl tárgyi emlékeket ezekről a felejthetetlen napokról?

– Mi az hogy! Vitrinem fő helyén található az a dedikált gyémántberakásos aranytoll, amit Bobby Charltontól kaptam. De rengeteg dedikált fénykép és újságcikk van a birtokomban ezekről a csodálatos élményekről.

– Végezetül hadd kérdezzem meg, hova lesz a következő út?

– Meghívás, utazási terv nagyon sok van. Legfontosabb Puskás Ferenc egészségi állapota. Most készülünk Monte-Carlóba, valamint meghívásunk van Manchesterbe, a Bajnokok Ligája döntőjére. Monte-Carlóban a leghíresebb labdarúgók lábnyomát fogják rögzíteni. Én természetesen mindenütt ott leszek vele.

– Köszönjük a beszélgetést!

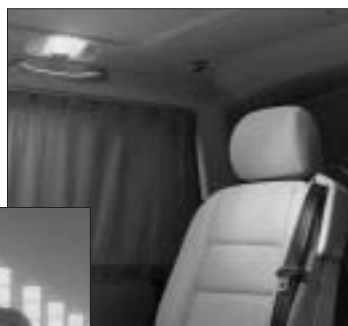
Juhsász Péter

MERCEDES-BENZ V-osztály

– Teljes értékű ülések, variálható belső tér, korszerű CDI-motor –

Beülhettek? Kipróbálhatom? Mennyibe kerül? Ezek voltak a leggyakrabban elhangzó kérdések, melyeket a taxis kollégák tettek fel a Mercedes V-osztályos kisbuszát látván. Aki beleült, az hosszú időt töltött benne, pedig a VITO-val megegyező méretű és külsejű autót már 1996 óta gyártják. Népszerűsége Európaszerte érthető: belső tere hatalmas, melyet a VITO-nál haszongépjárműként (teherautóként) lehet kihasználni, személygépkocsiként pedig a V-osztály ad a kategórián belül mással nehezen összehasonlítható komfortot. Már a személyautókhöz képest magasabban elhelyezkedő sofőrülés is „marasztalja” a kisebb járművekhez szokott autóst: állítható üléstámlája és magassága a karfával kiegészítve biztosítja a fotelben vezetés érzését. Hasonlóképpen az „anyósüléshez”. Egyébként bizo-

harmadikkal szembe, sőt egy ügyes konzolból néhány mozdulattal két asztal „varázsolható” elő. Így máris egy konferencia-buszban érezheti magát az utazó. Természetesen a légkondicionáló megfelelő hőfokot biztosít a nyári külső hőmérséklet mellett a „hátsó részben”, ahol külön kapcsolható a világítás, a szemeteszakok részére a gyártó akasztókat helyezett el, és mindenkinek jut hamutartó is. A körbefüggönyözhető kisbusz megfelelő diszkréciót biztosít, ha erre igény van. Természetesen további variációk is lehetségesek: kivethető a harmadik ülésor és így hatalmas rakodótér keletkezik.



nyos típusok esetén megfordítható változatok is rendelhetők az első ülésekből. Ami a műszerfalat illeti, arra azt lehet mondani, hogy a „szokásos”: minden a helyén, logikusan elrendezve, kényelmesen használhatóan. A vezérést a kétféle módon állítható szervokormány és az automata váltó csak tovább könnyíti. A Mercedes V-osztályt kiemeli a kategóriájából az ülések variálhatósága. Nem egészen nyolc perc alatt a második ülésor megfordítható a



De megoldható az is, hogy csak az egyik ülést távolítsuk el, hasonlóan a középső sorhoz, melynek minden ülőhelye kivethető, illetve a középső eltávolítása után egy kis „átrendezésel” egymástól tovább is ülhetnek az utasok. Felszereltségtől függően az ülések többféle kárpitozással is rendelhetők. A lehetséges variációkat terjedelmi okok miatt itt nem tudjuk felsorolni, de azért azt érdemes megjegyezni, hogy az ún. extra felszereltségeket is tartalmazó lista 69 „tételből” áll...

A motorválasztékból most a közös nyomócsövű (common rail) dízelt emeljük ki, amely 90 kW-os (122LE) és 1800-as fordulatonál már 300Nm nyomatékot ad. Ez akár hét személyrel is megfelelően dinamikus vezetést tesz lehetővé. A közvetlen befecskendezésű CDI-motor minden hengeréhez elektromágneses működtetésű befecskendező fúvóka tartozik. Ez a rendszer lehetőséget ad arra, hogy az előbefecskendezést és a dózist a motorelektronika segítségével szabályozzák. A háromdugattyús radiálszivattyú maximum 1300 bar rendszernyomás fenntartására képes. A tényleges nyomást elektronikusan működtetett szelep állítja be a fordulatszámnak és a terhelésnek megfelelően. A fő dózist egy kis gázolajmennyiség befecskendezése előzi meg. Ez indítja be az égést, amely elnyújtottabbá válik,

nyomáscsúcsai alacsonyabbak, így az égés zaj kisebb, mint az előkamrás dízel-motoroké. A tökéletes porlasztásból adódó optimális égésfolyamatnak köszönhetően a közös nyomócsövű motor kiváló hatásokkal, jó fajlagos teljesítménnyel, kis fogyasztással és emisszióval működik.

Előnyei azonban nem merülnek ki ennyiben: a motorelektronika CAN-busz útján kapcsolatban áll a jármű vezérlőrendszerével, ami különböző lehetőségeket nyit meg. Egyszerű a motor diagnosztizálása, és a motor üzembiztos működését a gázolaj előmelegítése támogatja (alapfelszerelés). A motor olyan jó hatásfokú, hogy veszteség hője télen nem elegendő a jármű fűtésére, ezért manuálisan is kapcsolható automata fűtőberendezést építenek be, amelynek teljesítményét a hűtőfolyadék hőmérséklete alapján vezérli az elektronika. Az olajsztintet szenzor felügyeli: olajcserére az eddigi 15 000 helyett csak 22 500 kilométer után van szükség.

Végül az autó ára: 8 749 000 Ft, azonban a V-osztály esetében a raktárkészlet erejéig az importőr a szokásos 10%-os taxiskedvezményt 12%-ra emelte. A hivatalos márkakereskedésekben további felvilágosítást és hitelinformációt adnak az érdeklődők számára.

GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ



**Gondja van a választással?
Mi a DEBICA Passiot ajánljuk**

Akciónk alkalmával
június és július hónapban
taxis kollégák számára
kedvezmény

-24%



Gumiipari és Kereskedelmi Kft.
1107 Budapest, X., Bihari út 19.
Telefon/Fax: 261-7602

6000 Kecskemét, Izsáki u. 3.
Telefon: (06-76) 476-309

Alkossunk rendeletet

- Ha már ezt más nem teszi meg helyettünk -

Azon dühögünk évek óta – és az utóbbi időben már egymást is marjuk –, hogy nem történik ebben a szakmában semmi pozitív, semmi változás. Ha elővesszük a taxis sajtó tíz-tizenkét évvel ezelőtti számait, ugyanazokkal a visszatérő problémákkal találkozunk. A gondok nem változnak. Létszám, hiénázás, drosztfoglalás, tarifa. Ennyi év után már kiderülhetett, hogy az eddigi módszerek eredménytelenek. A rendelet toldozgatása-foltozgatása nem visz előrébb.

A közelmúltbeli szakmai tárgyalások során többször felmerült a kormányzati, önkormányzati képviselők részéről, hogy – bár megértően viszonyulnak gondjainkhoz – konkrét intézkedést hozni ebben a zavaros helyzetben nem áll módjukban. Hiszen sokszor még azt sem tudjuk, mit szeretnénk. Vagy ha tudjuk, hogy mit, nem tudjuk, hogy hogyan. A szóban emlegetett, és olykor írásban is beadott feljegyzések, emlékeztetők csak az anomáliák felsorolását tartalmazzák, megoldási javaslatot, mégpedig konkrét, végrehajtható megoldási javaslatot nem tartalmaztak. Mint Horváth Pali találóan megjegyezte, „Tiborc panasza” szinten mozogtak beadványaink. Egyre érik tehát az a meggyőződés – és erre konkrét bátorítás is érkezett – hogy ahhoz, hogy elmozduljunk a holtpontról, nekünk kell lépniünk. Nem várhatjuk meg, míg a fejünk felett ismét születik egy jogszabály, ami ellen majd nem győzünk tiltakozni, hanem nekünk kell a szakma gyakorlását szabályozó jogszabálytervezetet leírni, hogy egyáltalán legyen miről vitatkozni.

Nagy falat? Persze hogy az! Hiszen a jogszabályalkotás külön szakma, az abban figyelembe veendő tények messze túlmutatnak a mi szakmai kereteinken. A más jogszabályokkal való harmonizálás, az azokra való utalás, a gyakorlati végrehajthatóság kidolgozása mind, mind komoly jogászai munka, és akkor még nem beszélünk az EU-feltételeknek való megfelelésről. Nem könnyű feladat tehát, mégis úgy gondolom, hogy szükséges egy olyan keret megalkotása, amelyről aztán majd lehet éjszakákba nyúló szakmai vitákat folytatni, a „hivatásos” jogszabályalkotókat igazunkról meggyőzni, a cél érdekében veszekedni, akár egymással is. Miután a jelenleg napirenden lévő javaslatok (droszt, létszám, fix tarifa, ellen-

őrzés stb.) szinte szóról szóra megegyeznek a tíz-tizenkét évvel ezelőtt fennálló gondjainkkal, jogos a feltételezés, hogy rajtunk kívül senki sem akar foglalkozni a mi problémáinkkal. De miért is tenné? Hiszen ezek csak belülről látszanak! Kívülről nézve, utasszemmel – eltekintve egy-két durva túlszámlázástól – minden rendben van! Látom, hogy a taxik sorban állnak a droszton, ha telefonon rendelek, öt percen belül megérkezik, tiszta, újszerű állapotú nyugati autóval utazom juttányos tarifával, hol itt a gond? Ja, hogy a droszt ki van sajtátva? Hogy az ötperces autó három órája vár egy fuvarra, és százzal száguld a címre, nehogy egy időmérő megtalálja? Hogy a szép nyugati autó havi részleteinek kifizetése lassan már az éhhalál küszöbére viszi a taxist? Ezek a dolgok kívülről, az utas, vagy ami jelen írásunk témája, a rendeletalkotó szemével nem látszanak. Ő magától nem fog mozdulni, amíg nagy balhé nem lesz. Márpedig az ne legyen. Inkább tartsuk kordában mi saját magunkat, és képzeljük el, írjuk le, dolgozzuk ki azokat a szabályokat, amelyek között dolgozni tudunk.

Két út áll előttünk. Vagy elővesszük a szakmánkat szabályozó anyagokat, és módosítgatunk, törölgetünk, hozzáírunk. Tologatjuk tehát tovább. A másik út, hogy egy bátor mozdulattal lesöpörjük mindezt az asztalról, és előlről kezdve, befolyásolás és előítéletek nélkül lehetőleg komplex vadonatúj szabályt alkotunk. Ugye ez a másik a szimpatikusabb? Mégis úgy vélem, szükség van hozzá a jelenlegi állapot ismeretére is. Azt ugyanis nem mondhatjuk, olyan szabályt nem alkothatunk, amely úgy reguláz, mintha ma kezdődne a taxizás ebben az országban. Szükség van tehát a meglévő törvényekre, rendeletekre, de csak addig a szintig, hogy továbbvihető részeit figyelembe véve új jogszabály szülessék.

A taxis szakmát szűkebben véve is nyolc különböző jogszabály próbálja kordában tartani, ezek között van törvény, MT-rendelet, közlekedési miniszteri, pénzügyminiszteri, belügyminiszteri rendelet. Alkalmazkodni kell alkotmánybírósági határozathoz, APEH-előírásokhoz. Ezt az egész jogszabály-dzsungelt a helyi önkormányzati rendeletek egészítik ki.

Hol kezdjük el? Mi a legfontosabb, amivel foglalkoznunk kell? Segítségül hívjuk a '88. évi I. törvényt, ami a közúti közlekedésről szól.

„Tv. 1. § A törvény célja, hogy a közúti közlekedés alapvető feltételeinek, az abban résztvevő személyek és szervezetek jogainak és kötelezettségeinek a meghatározásával elősegítse a közúti személy- és áruszállítási szükségletek kielégítését, a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfelelő korszerű járműállomány és közúthálózat kialakítását, működését, a közutak védelmét.”

Na! Eddig akár egyet is érthetünk a megfogalmazással. Lássuk most a taxizásra vonatkozó speciális feltételeket:

„(2) Közúti közlekedési szolgáltatást végző járművet az vezethet, aki a pályaalakmassági követelményeknek is megfelel. Külön jogszabály egyéb esetben is kötelezővé teheti a pályaalakmassági vizsgálatot.

(3) Aki sorozatosan megszegte a közúti for-

galomra vonatkozó szabályokat és emiatt a szabálysértési hatóság - határozatban - szabálysértési bírsággal sújtotta, rendkívüli pályaalakmassági vizsgálatra is kötelezhető.”

Egyetérthetünk. Továbbra is szükséges legyen a PÁV a taxisnak, a buszosnak stb. Hivatásszerűen autót vezetni ugyanis sokkal nagyobb felelősség, mint a hétvégén kimeneni a telekre. A közlekedési morál aggasztó romlása, az egyre inkább eluralkodott agresszió a közutakon szükségessé teszi, hogy a taxis higgadtan reagáljon ezekre a dolgokra, és ne veszítse el türelmét. A pályaalakmassági vizsga már a kezdetektől képes kiszűrni az agresszióra hajlamos egyéneket. De lássuk tovább:

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

(2) A település területén levő taxiállomások igénybevételének rendjét az önkormányzat rendeletben állapíthatja meg.

(3) A közforgalmú személyszállításra az üzemen tartót szerződés kötési kötelezettség terheli.

Tv. 20. § (1) Az e törvény és más jogszabály által engedélykötelesnek minősített közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységre vonatkozó rendelkezések megsértői bírságot kötelesek fizetni. A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a közlekedési hatóság jogosult.

(2) A bírság összege jogosulatlan személyszállítás, illetve jogosulatlan áru fuvarozás esetén 100 000 forinttól 500 000 forintig terjed.

(3) A bírság ismételt is kiszabható.

(4) A beszedett bírság összege a közlekedési hatóságot illeti meg. Felhatalmazást kap a közlekedési és vízügyi miniszter, hogy a felhasználás rendjét rendeletben állapítsa meg.

(5) A közlekedési hatóság jogosult ellenőrizni, hogy a Magyar Köztársaság területén engedélykötelesnek minősített közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységet végző közúti jármű a tevékenység végzésére jogosító enge-

déllyel rendelkezik-e. Amennyiben az engedélyköteles tevékenységet végző közúti jármű a tevékenység végzésére jogosító engedéllyel nem rendelkezik az (1) bekezdés szerinti eljárást meg kell indítani.”

Bizony, bizony! Nem szabad feketén taxizni! Mikrobuszozni, személyautózni! Mert ha valakit ilyen tevékenységen kapnak, vagyis sárga rendszám és az ehhez tartozó engedélyek hiányában szállít díj ellenében utast, azt az állam bácsi majd jól megbünteti! 100–500 ezer forintig terjedve! Gyönyörű elv, és támogatandó is (a rendelet így fogalmaz: „az eljárást meg kell indítani”). De tessék mondani: hallott már bárki is ilyen büntetésről? Vagyis, hogy az engedély nélküli személyszállítót megbüntették ötszázezer forintra? Százezerre? Könyörgöm, legalább ötvenezre (bár az már nem is szabályszerű)? Ugye, nem hallott ilyenről senki. Következtetés: egyáltalán nem létezik ilyen engedély nélküli fuvarozó. Vagy ami ennél igencsak valószínűbb: a közlekedési hatóság ellenőrzés szempontjából nem nagyon áll a feladata magaslatán...

Ennyit a '88-as I. törvényről. Található még benne sok érdekesség, de szűkebben vett témánk szempontjából ez elhanyagolható. Lássuk ezután a taxisok „alaptörvényét”, ami természetesen nem is törvény, hanem a 89/1988 MT rendelet.

Itt azért közbevetőleg megjegyezném, hogy már a rendelet számából is látszik, igen régi jogszabályról van szó. 1988-ban még a rendszerváltás előtt vagyunk, az MT jelölés pedig minisztertanácsra utal, ami tudvalevőleg ma már nem létező politikai fogalom. Az persze, hogy régi a rendelet, nem jelenti egyben elavultságát is, hiszen az évek során sokszor (tíz-nél többször) módosították. Mégis jelzésértékű, hogy szakmánkat egy rendszerváltás előtti alaprendelet szabályozza...

„89/1988. (XII. 20.) MT rendelet a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról

1. § (1) A rendelet hatálya azokra a jogi személyekre, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságokra és magánszemélyekre terjed ki, akik

a) a Magyar Köztársaság területén közúti közlekedési szolgáltatást végeznek, illetőleg közúti járművet (a továbbiakban: jármű) tartanak üzemben;

b) a Magyar Köztársaság területén kívüli magyar hatósági engedéllyel és jelzéssel ellátott járművel közúti közlekedési szolgáltatást végeznek.

(2) A rendelet alkalmazásában közúti közlekedési szolgáltatás: járművel díj ellenében végzett személyszállítás, áru fuvarozás és autómentés.

(3) A rendelet alkalmazásában nem minősül közúti közlekedési szolgáltatásnak, ha az üzemben tartó

a) kizárólag a saját munkavállalója (tagja) részére végez közúti közlekedési szolgáltatást, vagy

b) kizárólag a belföldön általa előállított (termelt) vagy forgalomba hozott terméket, terményt, illetőleg javított terméket továbbítja, illetőleg az áru továbbítása az általa végzett egyéb szolgáltatás elválaszthatatlan része.”

Különösen felhívom a figyelmet a (2) bekezdésre. E szerint a járművel díj ellenében végzett személyszállításra minden esetben e rendelet szabályai vonatkoznak. A taxira, a személygépkocsis személyszállítóra, a gépkocsivezetővel együtt bérbeadott autóra, a limuzinszervizre, a mikro- és nagyobb buszokra. Ha már itt tartunk: láttál te már sárga rendszámú limuzint? Minden bérautóbusz sárga rendszámú? Ugye nem. Akkor viszont vagy a rendeletben foglalt kivétellel (3/a bekezdés), vagy ismét csak az ellenőrzéssel lehetnek problémák...

„5. § A közúti közlekedési szolgáltatás csak abban az esetben kezdhető meg, ha a szolgáltatást végző a 3. §-ban meghatározott bejelentési kötelezettségének eleget tett, illetőleg - a 4. §-ban, a 4/A. §-ban, az 5/A. §-ban és az 5/B. §-ban megjelölt tevékenységre - az engedélyeket megszerezte, és a tevékenységhez használt járművét (járműveit) a külön rendelet alapján meghatározott színű hatósági jelzéssel (rendszám táblával) látták el.

5/A. § (1) Személygépkocsival közúti személyszállítási szolgáltatás személytaxi-szolgáltatásként vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatásként végezhető.

(2) A vállalkozás a területi közlekedési felügyelet engedélyével (a továbbiakban: taxi-engedély) végezhet személytaxi-szolgáltatást.

(3) Taxiengedély annak a vállalkozásnak adható, amelynél igazolt

a) a személyes megbízhatóság,
b) a szakmai alkalmasság,
c) a megfelelő pénzügyi teljesítőképesség, továbbá

d) amely olyan személygépkocsival rendelkezik, amelyet a területi közlekedési felügyelet - külön jogszabály alapján - személytaxi-szolgáltatás végzésére alkalmasnak minősített és ezt igazoló lappal tanúsítja.

(4) A (3) bekezdés a) és b) pontjában foglalt követelményeket a vállalkozás - illetőleg az adott tevékenységet végző szervezeti egység, részleg - vezetését, irányítását ténylegesen és állandó jelleggel ellátó, a taxiengedélyben megnevezett személynek (a továbbiakban: szakmai vezető) kell teljesítenie. A szakmai vezető személyének változása esetén a területi közlekedési felügyelet legfeljebb 6 hónapos időtartamra felmentést adhat a szakmai alkalmasság követelményének teljesítése alól.”

Álljunk meg itt egy pillanatra, és tegyünk fel egy egészen egyszerű kérdést: Miért? Miért adhat a hatóság hat hónapra felmentést a szakmai követelmények teljesítése alól? Addig nem kell szakszerűnek lenni, vagy mi? Tessék mondani: ez más szakmákra is vonatkozik? Gondolok itt bank- egészségügyi és egyéb ágazatokra...

E bekezdés egy másik furcsasága - ami ugyan nem itt derül ki fehéren-feketén - hogy a szakmai vezetőnek ugyanazt a szaktanfolyamot kell elvégeznie, ha egyéni vállalkozóként önmagát „szakmai vezető”, mintha egy ezerfős taxitársaságot irányít, például saját gépkocsiállománnyal, alkalmazottakkal, központtal stb. De menjünk tovább, van még bőven ellentmondás.

„(5) A személyes megbízhatóság feltételeinek nem felel meg az a személy, aki

a) büntetett előéletű;
b) olyan vállalkozás szakmai vezetője volt, amelynél

- a szakmai érdekképviseltek, a települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat) megállapítása szerint a személytaxi-szolgáltatásra vonatkozó jogszabályokat - ideértve a települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat) által közterületen kijelölt taxiállomás (a továbbiakban: taxiállomás) használatára -

- a járművezetők személyi feltételeire, az áralkalmazásra, a nyújtandó kötelezettségre vonatkozó jogszabályokat megsértették, illetőleg a személytaxikra vonatkozó műszaki, biztonsági vagy igazgatási szabályokat megsértették,

és ezért az engedélyező szerv a vállalkozás személytaxi-szolgáltatás vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatás végzésére jogosító valamennyi engedélyét (14. bekezdés) visszavonta, a visszavonás időtartama alatt;

c) az (1) bekezdésben meghatározott szolgáltatások keretében történő járművezetésre való jogosultságát a (13) bekezdés b) pontjában felsorolt okok valamelyike miatt a területi közlekedési felügyelet visszavonta, a visszavonás időtartama alatt.”

Na, jól nézünk ki! Nem felel meg az olyan személy, akitől visszavonták a taxi-engedélyét. És ezt a visszavonást mondjuk valamely szakmai érdekképviselő kezdeményezte. Én ugyan még nem hallottam ilyenről, de biztos van...

„(6) A szakmai alkalmasság az 1. számú melléklet 1/b) pontjában meghatározott személytaxis és személygépkocsis személyszállító vállalkozói szakismeretek eredményes elsajátítását tanúsító vizsgabizonyítvánnyal igazolható.

(7) Nem szükséges vizgát tennie annak a szakmai vezetőnek, aki - a kérelem benyújtását megelőzően - 10 évnél nem régebben, legalább 5 évig szakirányú szakmai vezetői beosztásban dolgozott személytaxis vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatást nyújtó vállalkozásnál vagy ilyen területen egyéni vállalkozó volt. Részleges vagy teljes felmentést kaphat a vizsgakötelezettség alól az a személy, aki az előirt szakismeretek elsajátítását szakirányú felsőfokú képzésről kiállított okirattal igazolja.”

Itt végre van egy olyan pont, amit a rendeletből nyugodtan kigymóllhatunk. A (7) bekezdés első része ugyanis a rendelet életbelépését követő átmeneti időszakról szól. Ma már minden taxis-jelöltnek el

kell végeznie a tanfolyamot, hacsak nincs szakirányú felsőfokú végzettsége.

„(8) A pénzügyi teljesítőképesség abban az esetben megfelelő, ha a vállalkozás

a) 90 napnál nem régebbi igazolással igazolja, hogy az adózás rendjéről szóló 1990. évi XCI. törvény 97. §-ának q) pontjában meghatározott köztartozása nem áll fenn;

b) személytaxinként a szállítható utasok száma alapján 25 ezer Ft összegű, elkülönítetten kezelt vagyoni biztosítékkal, ennek megfelelő - pénzügyi intézmény által nyújtott - garanciával vagy erre felelősségbiztosítással rendelkezik. A vagyoni biztosíték legfeljebb 40 napos visszapótlási kötelezettség mellett kizárólag a területi közlekedési felügyelet rendelkezésével az utasok más módon nem fedezett kártérítési igényének kielégítésére használható fel.”

E bekezdés már a rendelet bevezetésekor is éles vitát váltott ki a szakma művelői és a rendeletalkotók között. Az eredeti variációhoz képest annyi változás történt, hogy a vállalkozás megkezdése után nem évenként, hanem csak kocscsere alkalmával kell ún. „nullás” papírokat bemutatni. Azt kell mondanunk, hogy ennek a rendelkezésnek a megítélése a szakmán belül sem volt egységes. Egyrészt kifogásolható volt, hogy miért éppen a taxis az, akit rendszeres adóigazolások kérésével „nyagatnak”, persze néhány más foglalkozási ággal együtt. Diszkriminatív, hogy kihasználva a műszaki vizsgák, ill az autócserre kényszerítő voltát, rendszeresen ellenőrizhető a vállalkozó, vállalkozás e téren, míg ha mondjuk egy esztergályos vállalkozó új berendezést vesz – ami adott esetben még drágább is, mint egy autó –, senki nem kéri az adó-tébévám-önkormányzat-erkölcsbizonyítvány papírokat tőle. Miben különbözik az ő vállalkozása, miért lehet neki akár többévi adótartozása, és a taxisnak miért nem? Másrészt viszont megjelentek olyan hangok, hogy igenis szigorúan ellenőrizték a köztartozások befizetését, akár évente. De akkor kőkeményen, és minden taxisnak. Aki nem fizet adót, tébét, attól elvenni a taxiengedélyt! Ma ugyanis mi a helyzet? Kocscsere, adótartozás, nem kap a vállalkozó „nullás” papírt. Sebaj, csinál egy betéti társaságot kb. 20-30 ezer forint befektetésével (tartozása mondjuk félmillió volt). Aztán múlnak az évek, természetesen a Bt köztartozásait sem fizeti, alapít egy másikat a felesége nevére. Aztán jönnek a testvérek, unokahúgok, nagybácsik és egyéb közeli és távoli rokonok. Ha már ők is mind elfogytak – időközben eltelt húsz év –, legfeljebb elmegy alkalmazottnak egy vállalkozóhoz...

Mi tehát a megoldás? A hatalom ne kitévelezzon a taxissal, tehát ha neki időszakonként igazolnia kell megbízhatóságát, akkor mindenkinek kelljen, vagy pedig találjanak más módszereket az adóbevételek biztosítására. Van bőven...

Az ún. „vagyoni biztosíték” elve szintén

csak formaság. Kifizetés még soha nem történt belőle, biztosítással kiváltható és szintén diszkriminatív jellegű. Egyéb szakmákban ugyanis jóval nagyobb olyan kárt lehet okozni az ügyfelnek, ami semmiféle biztosítással nem fedezett. Ha már mindenáron ragaszkodunk ehhez, akkor viszont a vagyoni letét legyen a taxiengedély ára, természetesen nagyságrendileg más mértékben, és így az engedély adható-vehető lesz, és ez az értékét is nagymértékben megnöveli.

„(9) A taxiengedélyt a területi közlekedési felügyelet kérelemre, a vállalkozás nevére, meghatározott működési területre (településre, településekre) és a személytaxi forgalmi rendszámára szólóan adja ki.

(10) A területi közlekedési felügyelet az illetékességi területén kívül eső működési területet csak e működési terület szerint illetékes területi közlekedési felügyelet egyetértése alapján jegyezhet be az engedélybe.

(11) A taxiengedélyben - a (9) bekezdésben felsorolt adatokon kívül - fel kell tüntetni az engedély sorszámát, a vállalkozás székhelyét, telephelyét, a szakmai vezető nevét, továbbá a személytaxihoz minősítő vizsgálat alapján kiadott igazolólap és a működési területen lévő taxiállomások használatára jogosító engedély számát is, amennyiben azok használatát a települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat) rendeletben szabályozta.”

Már szinte unalmasnak tűnik, hogy állandóan felhozom: a taxiengedély és a drosztengedély egymás meglétét igazolják. Egyik sem létezhet a másik nélkül. Akkor mi a fenének kettő...?

Van ugye a gépkocsi megfelelőségét elismerő igazolólap. Van a gépkocsivezető megfelelését igazoló személytaxi-vezetői igazolvány. És van ennek a kettőnek a szintézise, ami kimondja, hogy az igazolólapal rendelkező gépkocsi és a taxivezetői igazolvánnyal rendelkező gépkocsivezető együtt dolgozhatnak. Ez a taxiengedély. Muszáj ezt ennyire bonyolítani?

„(12) A tevékenység folytatása során a vállalkozás 8 napon belül köteles a taxiengedély adataiban bekövetkezett változásokat a területi közlekedési felügyeletnél bejelenteni. A területi közlekedési felügyelet a bejelentés alapján az engedély adatait módosítja, vagy – a régi bevonása mellett – újat ad ki. A vállalkozás a tevékenység megszűnése esetén a taxiengedélyt a területi közlekedési felügyeletnek köteles visszaszolgáltatni, vagy a tevékenység szüneteltetése esetén a területi közlekedési felügyeletnél letétbe helyezni.

(13) A területi közlekedési felügyelet a taxiengedélyt legalább három hónapra, de legfeljebb öt évre bonyolítja, ha a vállalkozás az adott személytaxival

a) az engedélyezett tevékenységet tartósan - legalább egy éven át - nem gyakorolja, anélkül, hogy a szünetelést a területi közlekedési felügyeletnél megfelelő indokkal a taxi-rendszám-tábla egyidejű letétbe helyezése mellett bejelentette volna,

b) a jogszabályban meghatározott szakmai követelményeket megsértette - így különösen ha a hatósági árat túllépte, az árat nem tüntette fel, a nyugtaadási kötelezettségét megszegte, a viteldíjkészüléket szabálytalanul működtette, illetve az utasokat más módon megkárosította, a taxiállomás használatára vonatkozó szabályokat megszegte, és emiatt a visszavonásra a működési terület szerint illetékes települési önkormányzat jegyzője (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat jegyzője), a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség, a területi fogyasztóvédelmi felügyelőség, a KKF vagy az illetékes érdekképviseleti szerv megfelelően alátámasztott javaslatot tett.

(14) A területi közlekedési felügyelet a vállalkozás valamennyi taxiengedélyt

a) visszavonja, ha a vállalkozás a működése során a taxiengedélyek kiadásához szükséges és az e rendeletben előírt valamely feltételt már nem teljesíti;

b) legalább 3 hónapra, de legfeljebb 5 évre visszavonhatja a (13) bekezdés b) pontjában meghatározott követelmények súlyos vagy ismétlődő megsértése esetén.

(15) A vállalkozás a taxiengedély visszavonásának időtartama alatt újabb taxiengedélyt nem kaphat. A személytaxi cseréje esetén azonban a taxiengedély is cserélhető.”

Erről fentebb már volt szó. A rövid lényege e bekezdésnek, hogy ha a taxis vállalkozó a vállalkozásának gyakorlása során bármely okból már nem felel meg azoknak a feltételeknek, amelyek a taxiengedély kiadásakor még fennálltak, taxiengedélyét elveszíti. Az előírás jó lenne, végrehajtásában ugyanakkor komoly hiányosságok mutatkoznak. És itt komoly hiányosságokon azt kell érteni, hogy bizony a kutya sem törődik vele...

A továbbiakban az 5/B paragrafus a személygépkocsi személyszállító vállalkozást szabályozza. Erről röviden csak azt érdemes tudni, hogy feltételei a taxióra és a szabadjelző kivételével megegyeznek a taxikra vonatkozó követelményekkel. Harmadik út nincs, tehát személygépkocsival (beleértve a 9 személyesnél kisebb mikrobuszokat is), díj ellenében személyt szállítani csak taxiként, vagy személygépkocsi személyszállítóként lehet. Ha tehát mást látsz, az biztos, hogy szabálytalan...

„5/C. § (1) Az 5/A. § (1) bekezdésében meghatározott szolgáltatások keretében járművet vezetni csak személytaxi vagy személygépkocsi személyszállító vezetői igazolvánnyal (a továbbiakban együtt: igazolvány) szabad.

(2) Az igazolványt a taxiengedéllyel vagy a személygépkocsi személyszállító engedéllyel rendelkező vállalkozás által benyújtott - személytaxi vagy személygépkocsi személyszállító jármű vezetésére képesített személy adatait tartalmazó - kérelemre a területi közlekedési felügyelet 8 napon belül adja ki. A kérelmet el kell utasítani, ha a járművezető

a) büntetett előéletű,

b) nem felel meg a 11. §-ban meghatározott feltételeknek,

c) korábban kiadott igazolványát visszavonták, a visszavonás időtartama alatt,

d) szakmai vezetője volt olyan vállalkozásnak, amely személytaxi-szolgáltatás vagy személygépkocsi személyszállító szolgáltatás végzésére való jogosultságát valamennyi engedélye visszavonásával [5/A. § (14) bek. és 5/B. § (4) bek.] elveszítette, ennek időtartama alatt.

(3) Az igazolvány tartalmazza:

a) a járművezető személyi adatait,

b) az 1. számú melléklet 1/a) pontjában meghatározott képesítésről szóló igazolás (bizonyítvány) számát és kiállításának dátumát,

c) a működési területet,

d) az igazolvány sorsszámát,

e) annak a vállalkozásnak a megnevezését, amelynek a személytaxiját, személygépkocsiját a járművezető vezetni jogosult,

f) a Közlekedési Főfelügyelet által rendszeresített azonosító lapot. Az azonosító lap a járművezető nevét, fényképét és az igazolvány számát tartalmazza.

(4) Az igazolvány (3) bekezdésben meghatározott adataiban bekövetkezett változásokat a (3) bekezdés e) pontja kivételével a járművezetőnek az igazolványt kiállító területi közlekedési felügyeletnél 8 napon belül be kell jelentenie. Amennyiben a (3) bekezdés e) pontjában megjelölt vállalkozás adataiban változás következik be, úgy a megváltozott adatokat a vállalkozásnak kell a területi közlekedési felügyeletnek bejelentenie. A bejelentés alapján az igazolványt kiállító területi közlekedési felügyelet az igazolvány adatait módosítja, vagy - régi igazolvány bevonása mellett - új igazolványt ad ki.

(5) Az igazolványt kiállító területi közlekedési felügyelet az igazolványt

a) visszavonja, ha az igazolvány kiadásának az e) rendeletben előírt feltételei már nem teljesülnek,

b) legalább 3 hónapra, de legfeljebb 5 évre visszavonja, ha az 5/A. § (13) bekezdésének b) pontjában megjelölt szakmai követelményeket a járművezető megsértette.

(6) A személytaxi- és a személygépkocsi személyszállító szolgáltatás esetében a jármű vezetőjének a jármű műszerfalán - az utas felőli oldalon - az azonosító lapot el kell helyezni."

Ez volt az az igazolvány, amelynek bevezetését a rendelet módosítása tervezésének időszakában, még a kilencvenes évek elején a szakma szorgalmazta. Rögtön az elején hozzáteszem azonban: de nem így! A „taxis igazolvány” lett volna ugyanis az a „csodaszor”, ami megoldja szakmánk gondjait. Ez lett volna az a papír, amit kisebb-nagyobb szabálytalanságok elkövetésekor be lehet vonni - időszakosan, vagy akár véglegesen - úgy, hogy a taxis ezáltal sem vállalkozóként, sem alkalmazottként nem vezethet taxit. Ez lett volna az az igazolvány, amelynek elvesztése igen nagy anyagi kárt okozhat a taxisnak, ezért aztán nyilván vigyázott volna arra, mit követ el. Ma ennek

semmi jelentősége nincsen, egyik vállalkozótól a másikig lehet menni alkalmazottként, lehet egyéni vállalkozásba kezdeni, betéti társaságot alapítani, minden esetben újabb taxiveetői igazolvány kiállításával. Ez tehát ismét egy olyan eleme a taxizást szabályozó előírásoknak, amely egy jó kezdeményezésből felesleges bürokratikus előírássá züllött.

Nézzük most az autóval kapcsolatos előírásokat:

„9. § A közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt jármű jobb oldali első ajtajának külső részén - tehergépkocsi oldalfalán - jól látható méretben fel kell tüntetni az üzemen tartó nevét és telephelyét, vagy a területi közlekedési felügyelet által e célra rendszeresített jelet és az azonosítási számot.”

Na, ismét egy örület... Tessék mondani, taxi esetén miért szükséges ez? Miért szükséges bármilyen azonosító szám a rendszámon kívül? Vagy ha már valamilyen elképesztő makacssággal ragaszkodik hozzá a rendeletalkotó, akkor legalább miért nem lehet egy állandó, megjegyezhető, vállalkozáshoz kapcsolható számról szó? Jelenleg ugyanis autócserénél változik a szám, vállalkozóváltásnál - ugyanazon autó esetén - változik a szám. Így, hogy nincs mihez és kihez kötni, értelmetlen és felesleges.

„12. § (1) Személytaxiként

a) négy- vagy többajtós és legalább öt személy szállítására alkalmas,

b) külön jogszabályban meghatározott színi, a személytaxit üzemeltető vállalkozás részére átadott taxi-rendszámtáblával felszerelt személygépkocsi tartható üzemben.

(2) A személytaxit fel kell szerelni:

a) „TAXI” szót mutató fényjelző berendezéssel, amely jelzi, ha a személytaxi igénybe vehető (szabad);

b) viteldíjfeljelző készülékkel;

c) a jobb oldali hátsó ablak alsó részén és a jobb oldali első ülés előtt jól látható helyen elhelyezett díjtáblával.

(3) A (2) bekezdés b) pontjában meghatározott viteldíjfeljelző készüléknek adattárolás, számla adására alkalmas kivételűnek kell lennie.

(4) A személytaxi saját célra történő igénybevétele esetében a (2) bekezdés a) pontjában előírt jelzést le kell venni vagy le kell takarni.”

Hosszú, kitartó harcok árán került bele a rendeletbe a szállítható utasok számánál a „legalább” szó, és az sem volt egyszerű, amíg a jobb oldali tolóajtós egyterűek, mikrobuszok taxiként lettek elfogadva. (Ez egyébként egy olyan része a rendeletnek, amellyel sok taxis nem ért egyet, mert úgy véli, a négy-nél több személy szállítási lehetősége két taxi utasait viszi el. A gyakorlat azonban ezt nem igazolja.) Ebből is látszik, hogy milyen fontos, már egy rendelet megalkotásánál pontosan fogalmazni, lehetőleg minden apró elemet figyelembe venni.

A sárga rendszámtábláról csak annyit, hogy ismét egy olyan jogszabályi rész szü-

letett általa, amely köszönő viszonyban sincs az eredeti elképzeléssel. Az ugyanis úgy szólt, hogy a rendszámtábla azért sárga, hogy ezáltal megkülönböztesse a gépkocsit a feketén taxizó magánautóktól. Kiadása a taxiengedéllyel együtt értelmezhető, és a vállalkozó kocscsere esetén viszi magával a következő autóra. Nem kell külön engedélyszám, maga a rendszám jelzi, hogy legális vállalkozásról van szó. A terv azért nem valósulhatott meg, mert a közlekedési hatóság számítógépes rendszere (általólag) nem képes arra, hogy egy rendszámot az idők során több alvázzszámmal párosítson, vagyis hogy ugyanazon rendszám átvihető legyen további autókra. Csak érdekességképpen jegyzem meg, hogy ugyanez a számítógépes rendszer szinte megtálosodik, ha egy úgynevezett „hobby rendszám” kerül elé. Ezt ugyanis minden további nélkül tudja kezelni. Vajon mi lehet ennek az oka? Ha csak az nem, hogy az ilyen rendszámok díja ma már a kettőszáz-ezer forintot is meghaladja...

Ami a taxiórára vonatkozó részt illeti: szomoróan kell tudatnom az illetékesekkel, hogy ma Magyarországon minden taxi szabálytalan taxiórával végzi a szolgáltatást. A taxikban lévő taxióra ugyanis nem alkalmas számlaadásra. Azt a kis papírfecnit, ami kijön belőle, a hatályos jogszabályok szerint nyugtának nevezik...

A jogszabály szerint a saját célú használat esetén a szabadjelzőt le kell venni, vagy le kell takarni. A mai autóknaál talán már ragaszkodni lehetne az egyértelműbb szabadjelző levételhez, hiszen elenyésző azon kocsik száma, amelyek még konzol tartja a szabadjelzőt. Érdekes egyébként, hogy a rendelet tervezésekor (a kilencvenes évek elején) még az is szóba került - a hivatalos és magánhasználatot elválasztandó - hogy dupla rendszámtartók kerüljenek a taxikra. Vagyis az eredeti fehér rendszám elé munkavégzéskor be lehessen csúsztatni a sárga rendszámot, ezzel is jelezve, hogy az autó mostantól kezdve taxi. Munkaidő végén aztán le lehet venni a szabadjelzőt, kiemelni a sárga rendszámokat, eltávolítani az esetleges mágnesmatricákat, és az autó máris visszavédlett magánautóvá úgy, hogy semmi látható nyoma nincs annak, hogy egyébként ő néha taxi. Tényleg olyan nagy marhaság lenne ez?

„14. § Személygépkocsival díj ellenében árut szállítani (fuvarozni) általában nem szabad. Ez a tilalom nem vonatkozik a személygépkocsi

a) csomagterében fuvarozott áru (egyéb tárgyra);

b) utasterben fuvarozott, az üres üléseken elhelyezett olyan megfelelően csomagolt áru, amelynek magassága a személygépkocsi ablakainak alsó szélét nem éri el és tömege ülésenként a 68 kg-ot nem haladja meg.”

Ezt a bekezdést egészen egyszerűen nem értem. Ha ugyanis a taxi fel van szerelve jobb oldali tükörrel (márpedig fel van,

mert ez is egy előírás), akkor miért nem pakolhatom meg plafonig? A KRESZ nem tiltja, hiszen magánautomónon ezt megtehetem. Ha viszont tételesen az áruszállítás tilos, akkor miért lehet az ablak széléig megpakolni a kocsi? Vagy lehet, hogy csak egy kicsit tilos?

„17. § (1) Személytaxival

a) a taxiengedélyben meghatározott működési területen kívülre is,

b) nemzetközi szerződésekből meghatározott keretek között az országhatáron kívülre is

szállítható utas.

(2) Személytaxival a működési területen kívül - a korábban szállított utas visszaszállítását kivéve - csak írásban történő vagy egyéb ellenőrizhető módon dokumentált előrendelés alapján, a működési területre irányuló úticéllal vehető fel utas, már odaiuton is ki-kapcsolt (foglaltra állított) „TAXI” fényjelző berendezéssel.”

Ennek a bekezdésnek azért nem látom értelmét, mert minden taxis minden különösebb feltétel nélkül kérhet kiterjesztést az ország bármely területére. Jelenlegi információim szerint az engedély kiadása jogszerűen nem is tagadható meg. Persze értem én a szándékot: a pesti taxis ne menjen le nyáron hiénázni a Balatonra, a balatoni taxis meg ne próbálkozzon holt-szezonban mondjuk a fővárosban. Csak-hogy ez az elképzelés a rendelet ezen formájában végrehajthatatlan.

„25. § (1) A járművek jogszerű használatáért, valamint az üzem-, forgalombiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfelelő műszaki állapotáért az üzemben tartó felelős.

(2) Az e rendeletben foglaltak megtartását - a hatáskörük gyakorlására vonatkozó szabályok szerint - a területi közlekedési felügyelet, a Közlekedési Főfelügyelet, továbbá a személytaxi-szolgáltatás és a személygépkocsi személyszállító szolgáltatás esetén a települési önkormányzat jegyzője (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat főjegyzője), a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség, illetve a területi fogyasztóvédelmi főfelügyelőség is ellenőrzi. Az ellenőrzésre jogosult szervek az 5/A. §-ban, az 5/B. §-ban és az 5/C. §-ban előírt feltételek meglétét, valamint a közterület használatára és az áralkalmazásra vonatkozó előírások megtartását a taxiállomásokon és próbautazások során is ellenőrzik. Az ellenőrzést végző szervek a cselekmény vagy mulasztás súlyához képest büntető- vagy szabálysértési feljelentést tesznek, illetve hatáskörükbe tartozóan lefolytatják a szabálysértési vagy közigazgatási eljárást, a közúti közlekedési szolgáltatási tevékenység gyakorlásának jogát felfüggeszthetik; az engedély, az igazolvány visszavonását kezdeményezhetik.

(3) Ha az üzemben tartó az előírt engedély nélkül, illetőleg a közlekedési felügyelet tilalma ellenére végez járművével közúti közleke-

dési szolgáltatást, a területi közlekedési felügyelet kezdeményezésére a rendőrhatalóság a jármű hatósági (forgalmi) engedélyét meghatározott időre bevonhatja.”

Már elolvasni is fárasztó azon szervezetei listáját, amelyek a taxist ellenőrizhetik. És a felsorolásban még nem is szerepel a rendőrség és az APEH. Ha ezt az ellenőrzési metódust sikerülne legalább egy kicsit centralizálni, mindjárt egyszerűbb lenne az élet. Ma ugyanis, ha minden szerv teljes körű ellenőrzést szeretne végrehajtani, mégpedig próbautazás során, akkor bizony kénytelen lenne megvárni egy legalább hatszemélyes egyterűt...

A rendelet melléklete szabályozza többek között a taxi vállalkozók és vezetők vizsgakötelezettségét. Érdemes tanulmányozni:

„1. számú melléklet a 89/1988. (XII. 20.) MT rendelethez

A közúti közlekedési szolgáltatás végzéséhez meghatározott képesítési követelmények:

1. Belföldi közúti közlekedési szolgáltatásnál:

1/a) Személytaxival végzett szolgáltatásnál és személygépkocsi személyszállító szolgáltatásnál - a jármű vezetőjének - vizsgát kell tennie:

- közlekedési, hibaelhárítási és vezetéstechnikai ismeretekből, vezetéselméletről,
- elsősegélynyújtási ismeretekből,
- vezetési gyakorlatból,
- a személytaxi tartozékainak kezeléséből,
- helyismereti jártasságból és idegenforgalmi ismeretekből,
- utasfelvételtől, fuvarvállalásból.

1/b) Személytaxi és személygépkocsi személyszállító vállalkozói képesítés megszerzéséhez a vállalkozás szakmai vezetőjének vizsgát kell tennie:

- vállalkozással kapcsolatos munkaügyi, pénzügyi, adózási ismeretekből,
- a személyszállítási szerződések szabályai-ból.”

Felmerülhet a kérdés persze, hogy miért éppen a személytaxi vállalkozónak kell - néhány más, szintén kivételezett ipar mellett - munkaügyi, pénzügyi, adózási ismeretekből vizsgázni? A munkaügyi nem érdeklő, nincs alkalmazottja és nem is akar olyat, saját magát alkalmazza. A pénzügyi, adózási dolgokat meg rábizza a könyvelőjére, hiszen ő taxizni tud, a könyvelő meg könyvelni.

A vezetői vizsgatárgyak sora már logikusabb, bár a hibaelhárítási ismeretek a mai modern gépkocsinál maximum egy defekt szerelésére vonatkozhatnak. A KRESZ és a vezetéselmélet viszont valószínűleg mindenkire ráfér. Az elsősegélynyújtási ismeretekkel kapcsolatosan azonban erős fenntartásaim vannak. Egy ennyire alapfokú tanfolyam elvégzésével adott esetben a legnagyobb jó szándékkal is több kárt lehet okozni egy sérültnek, mint amennyit esetleg használhat beavatkozásunk. (Nem beszélve azokról, akik a vér látványától rö-

gön elájulnak, aztán őket is lehet elsősegélyben részesíteni...) Szinte egybehangzó orvosi vélemények szerint akkor tesszük a legjobbat, ha nem mozdítjuk a sérültet - néhány igazán kirívó esettől eltekintve, mint például tűz- vagy robbanásveszély - amíg a mentő oda nem érkezik.

Ami a helyismereti és idegenforgalmi jártasságot illeti, a vizsgakötelezettséggel maximálisan egyetértek. A lehető leghatározottabban kell vizsgálni ezeket az ismereteket a meglétét, mégpedig regionálisan - ez megoldható a taxiengedély területi érvényességének problémáját is. Amely területre a taxis letette a helyismereti vizsgát, oda kaphasson taxiengedélyt. Ez jelenleg közel sincs így. Kedvenc példám és már talán említettem is, amikor egy alkalmazottakat foglalkoztató taxitársaság taxisa az utas azon óhajára, hogy a Lánchídon menjenek át Pestről Budára, a következő kérdést intézte az utas felé: az melyik? Mármost a Lánchíd? Tessék mondani: biztos, hogy ez az ember volt helyismereti vizsgán? Biztos hogy nem csak a vizsgadíj járta meg ezt a fórumot...?

Befejezve „alaptörvényünk” vizsgálatát, térjünk át néhány apró részletre. Bírod még? Nem vagy fáradt?

„24/1995. (XI. 22.) PM rendelet a számla, egyszerűsített számla és nyugta adóigazgatási azonosításáról, valamint a nyugta adását biztosító pénztárgép és taxaméter alkalmazásáról

2. § (1) Az Áfa-tv.-ben előírt, adóigazgatási azonosításra alkalmas nyugta adására az a pénztárgép, illetve taxaméter felel meg, amelyet az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (a továbbiakban: APEH) elnöke e rendelet szerint engedélyezett, és az arra jogosított szerviz üzembe helyezett. Az engedély tartalmazza a forgalmazó nyilvántartási, adatszolgáltatási és egyéb kötelezettségeit.

(2) A pénztárgép, illetve taxaméter típusát az APEH elnöke akkor hagyja jóvá, ha

a) készpénzzel vagy készpénz-helyettesítő eszközzel történő bevételek kimutatására (rögzítésére) alkalmas;

b) azzal nyugta kibocsátható;

c) alkalmas az üzembehelyezéskori lezárására (plombálására),

d) az értékesítések (díjak) összegét göngyö-líti;

e) a készülék negatív végösszeget tartalmazó nyugta kibocsátására nem alkalmas;

f) napi (időszaki) forgalmi jelentést (zárást) készít, amelyet kinyomtat;

g) a napi értékesítések (díjak) végösszegét az adómemóriában a hozzáférhetetlenség biztosításával, módosítási és törlési lehetőség kizárásával tárolja. Az adómemóriának az adatokat tápfeszültség-kiesés esetén is tárolnia kell;”

Fentiekhez különösebb magyarázat nem szükséges, talán csak annyi, hogy itt - eltérően a 89/1988-tól - helyesen szerepel, hogy a taxióra nyugtat bocsát ki. Ami a plombálásokat, az adómemória hozzáférhe-

teltenséget és a törlés kizárását jelenti ezekkel mindannyian tisztában vagyunk – a taxióra bizony így működik...

„(5) A taxaméter jóváhagyásának a (2) bekezdésben foglaltakon kívüli feltétele, hogy
a) legalább nyolc tarifa (ezen belül alapdíj, útdíj, várakozási díj) egyidejű tárolására legyen alkalmas;

b) a nyugtakiírás megtörténteig a szabadjelzés nem gyulladhat ki;

c) amennyiben a taxaméter több általános forgalmiadó-adóalany (a továbbiakban: adóalany) részére (közös személygépkocsival való taxiszolgáltatás mérésére) készült, akkor az adómemóriában tárolt adatok adóalanyonként elkülönüljenek;

d) az adómemóriába a napi forgalom záraskényszerrel rögzítődjön (a nap 24. órájában vagy az első bekapcsoláskor).”

Na itt van, mindjárt az a) pontban. Már mint az a bizonyos nyolc tarifa. Semmi mással kapcsolatban nem volt annyi félreértés, félremagyarázás, mint ezzel a nyolc tarifával. Eleinte sokan azt hitték, mind a nyolcat kötelező használni. Vért izzadtak, míg kitaláltak különféle nyakatekert megnevezéseket a tarifáknak. Pedig a szövegből egyértelműen kiviláglik: ez a megfogalmazás kizárólag a taxióragyártókra, -forgalmazókra vonatkozó műszaki követelmény. Olyan adat, amit tervezéskor figyelembe kell venniük. Felhívom a figyelmet a „legalább” szóra, amely azt mutatja, hogy készülhet taxióra akár húsz, ötven, vagy száz tarifára is, de legalább nyolcnak muszáj lenni. A taxis meg ebből annyit használ, amennyit csak akar. Nem feltétlenül nyolcat, de akár huszat is. Viszont egyet legalább.

Lehetne még tovább fényesíteni ezt a témát, de minek. Nézzük meg inkább, hogy mit lehetne kigomlálni a taxigépkocsira vonatkozó műszaki feltételek szabályai közül.

„21/1992. (X. 27.) KHVM rendelet a személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről

2. § (1) A személytaxi-szolgáltatásra - az üzemben tartó kérelmére - minősítő vizsgálaton alkalmasnak minősített személytaxihoz a megyei (fővárosi) közlekedési felügyelet (a továbbiakban: területi közlekedési felügyelet) taxiigazolólapot ad ki. A taxi-igazolólap mintáját az 1. számú melléklet tartalmazza.

(2) A minősítő vizsgálaton a személytaxi abban az esetben minősíthető alkalmasnak, ha:

a) a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendeletben meghatározott üzemeltetési műszaki feltételeknek, valamint a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendeletben meghatározott feltételeknek megfelel, és

b) a gyártása óta 5 naptári évnél több nem telt el, vagy megfelel a (3) bekezdés b) pontjában foglalt rendelkezéseknek;

c) a gumiabroncsainak teljes futófelületén a mintázat magassága a 3 millimétert eléri;

d) a külső részén jobb oldalon visszapillantó tükröt szereltek fel;

e) hátsó ablaka páramentesítővel ellátott;

f) hátrameneti lámpával szereltek fel;

g) üzemi fékberendezése erőrásegítővel van ellátva;

h) a „TAXI” szót mutató fényjelző berendezése a viteldíjfeljelő foglalt állásában fényt nem bocsát ki;

i) a beépített viteldíjfeljelő készülék megfelel a (3) bekezdés a) pontjában meghatározott feltételeknek;

j) felépítménye, utastere állapota megfelel a 2. számú mellékletben meghatározott követelményeknek;

k) a hátsó ülésekhez biztonsági övet szereltek fel, továbbá

l) a személygépkocsi-típus légszennyezése megfelel a 4. és 5. számú mellékletben meghatározott követelményeknek.

(3) A minősítő vizsgálat alkalmával be kell mutatni:

a) a viteldíjfeljelő készülék érvényes hitelesítését, az előírásoknak való megfelelőségét, rendeltetésszerű használatra való alkalmasságát, és a személytaxiba történő beépítés szakszerűségét, az üzembe helyezési bélyegzés érvényességét igazoló - szakértő intézmény által, egy hónapnál nem régebben kiállított - tanúsítást, e rendelkezés hatálybalépéséről külön jogszabály rendelkezik,

b) a személytaxi közlekedésbiztonsági szempontból kiemelten fontos fődarabjainak, szerkezeti egységeinek rendeltetésszerű használatra alkalmasságáról három hónapnál nem régebben szakértő intézmény által kiállított tanúsítást. A tanúsítás mintáját a 3. számú melléklet tartalmazza.”

Ami a részletes szabályozást illeti, mára már okafogyottá vált a tolatólámpa, fék-rásegítő, páramentesítő, jobb oldali tükrök előírása. Ezeket a felszereléseket az egyébként szintén előírt ENSZ EGB-vel rendelkező gépkocsik úgyis tartalmazzák. A hátsó biztonsági öv szintén alaptartozék ma már. A b) pontban jelölt megbontásos vizsgálat elvégzése szakmai szempontból ma már egyáltalán nem indokolható, másutt ismeretlen fogalom. A mai modern gépkocsik (ebbe persze az öt-hat évesek is beleértve) fődarabjainak némelyike – például kormányműve – nem is bontható meg drága célszerszámok nélkül, illetve megbontásával több kár keletkezik, mint amennyi „előnyvel” a vizsgálat elvégzése jár.

„2. számú melléklet a 21/1992. (X. 27.) KHVM rendelethez A személytaxi felépítményére, utasterére vonatkozó követelmények

1. Felépítmény

- A karosszéria-elemek egyszínűre festettek (fényezettek) legyenek.

- A karosszéria rozsdafoltos, felhólyagosodott, repedezett, sérült nem lehet.

- Az ajtók biztonságosan legyenek nyithatók és zárhatóak.

- Az ajtónyílások tömítései beázásmentességet biztosítsanak.

- A szélvédő és a hátsó, valamint az oldalablakokon sérülés, karcolás nem lehet.

- Az ablakemelő szerkezet biztonságos működésű legyen.

2. Utastér

- A kárpitok, ülészatok tiszták és sérülésmentesek legyenek.

- Az állítható ülések mozgását biztosító szerkezet és az ülések rögzítése működőképes, illetve biztonságos legyen.

- Az ülések ülőfelülete és háttámlája kellően rugalmas, ép legyen.

- Az utastér szellőztetésére, illetve fűtésére szolgáló berendezés működőképes legyen.

- Az utastérben elhelyezett tartozékok (pl. rádió adóvevő és tartozékai) az utasok kényelmét ne zavarja.

3. Csomagtér

- A csomagtér sérülésmentes és tiszta legyen.

- A csomagtérben az utasok útipegyezésében kárt okozó tárgyak nem lehetnek.”

Hát ezek azok az ominózus előírások, amelyeknek elbírálása teljes egészében a vizsgabiztos hangulatától függ. Ezek a kifejezések, hogy „tiszták, sérülésmentesek” legyenek, vagy „kellően rugalmas, ép” csak arra jók, hogy lehessen a taxissal egy kicsit „kötozködni”. Nem azt mondom, hogy ezek a dolgok nem fontosak, de mit érünk el azzal, ha az év 365 napjából egy kitüntetett napon – jelesül a műszaki vizsga napján – mondjuk tiszta a csomagtér, nincsenek benne oda nem való tárgyak, az URH és a taxióra elhelyezése nem zavaró, ha egyébként az év többi részében ez a kocsi tulajdonképpen egy szutyok. Talán semmit. Persze nincs ötletem, mit kellene csinálni, mert nyilván, ha ezek az előírások nem léteznének, akkor a szutyok a háromszázhatvanötödik napon is szutyok lenne...

Most következnének a helyi rendeletek, de országos lap lévén tovább már nem részletezzük a kérdést. Feltehető azonban az a kérdés, hogy mi értelme volt a meglévő rendeleteket kivesézni, kötozködni, ha igazán jó javaslat nem születik ennek nyomán. Mondhatjuk, hogy semmi, de ez túl egyszerű lenne. Alkossuk tehát meg azt a rendeletet, illetve állítsunk fel mérőföldköveket, hogy mi az aminek mentén a szabályozásnak működnie kellene. Némely megállapítás elég „vad” lesz, ezért inkább kérdés formájában, mintegy vitaanyagként adom közre. Természetesen lehet egyet nem érteni, hiszen nem állítottam, hogy nálam van a bölcsek köve...

A taxizás személyi feltételei

Taxis vállalkozó

- Legalább középiskolai végzettség?

- Bármely, egyébként vállalkozónak megfelelő személy. Még csak jogosítványa sem kell, hogy legyen? (Alkalmazottakkal dolgoztatva a szakmai színvonal biztosítható)

- Taxi-licenz?

Taxi gépkocsivezető

- Legalább középiskolai végzettség?
- Büntetlen előélet?
- Szigorú szaktanfolyami vizsgák, különös tekintettel a lokális helyismeretre. Ahány régióra kéri az engedélyt, annyi régió szigorú helyismereti vizsgája szükséges
- Taxivezetői igazolvány, amely változtatás nélkül, bármely vállalkozónál való alkalmazásra jogosít?

A taxizás tárgyi feltételei

Taxigépkocsi

- Euro 2-es (3-as, 4-es, stb) környezetvédelmi norma?
- Minimálisan 4,2 m teljes hossz?
- Maximum 8 éves korhatár?

Taxióra

- Hitelkártya-elfogadás?
- Számlanyomtatás?
- Egy (fix) tarifa?

Taxiállomás

- Csak kiemelt helyeken?
- URH címfelvétel szempontjából megfelelő helyeken?
- Létrehozása és fenntartása az önkormányzat feladata

A taxizás egyéb feltételei

Létszám

- Taxiállomásokhoz kapcsolható darabszámú gépkocsi?
- Lakosság számához kapcsolható darabszámú gépkocsi?
- Egyéb számítás szerint maximált létszám?
- Korlátozás nélküli teljes szabadság? (ebben az esetben azonban nem lehet kötelezni a droszthasználatot...)

Tarifa

- Helyileg megállapított fix tarifa?
- Országosan megállapított fix tarifa?
- Teljes szabadár?
- Maximált tarifa?

Ugye, hogy sok a kérdés? Ugye, hogy nem egyértelmű a helyzet? Ezek közül az elvek közül egyszerre mind nem valósulhat meg, közülük válogatni kell. A válogatás eredménye viszont nem biztos, hogy mindenkinek kedvére válik, ha ő mondjuk mást választott volna ki. Mondjak példákat? Néhány kolléga szerint be kellene vezetni a szigorú gépkocsi-korhatárt, mégpedig oly módon, hogy nem csak üzembe állítani, hanem használni se lehessen az autót, tegyük fel hat- vagy nyolcéves kora után. Ha elérte a korhatárt, már ne is hosszabbítsák

meg a taxivizsgát. Ők azok a kollégák, akik új vagy egy-két éves autóval dolgoznak. Aki nek meg tízéves kocsija van, az nyilván nem akar ilyen korlátozást. Vagy egy másik példa: többen említették, hogy a vagyoni biztosíték összegét fel kell emelni a többszörösére oly módon, hogy ne lehessen kiváltani semmiféle kezességgel. Ez majd lecsökkenti a létszámot – vélik. Mások persze, akik napi megélhetési gondokkal küzdenek, élesen elutasítják ezt az elvet. Van, aki egészséges színi, és típusú kocsi parkot szeretne, mellette álló kollégája szerint ez egy marhaság. Van, aki kötelezne mindenkit társasághoz tartozásra, a húsz éve mezítlábas taxis viszont a pokolba kíván minden csapatot. Vannak a fix tarifának lelkes támogatói, és vannak, akik szerint ez a piacgazdaságba való durva beavatkozás. Vannak, akik rendet szeretnének, és vannak, akiknek ez a jelenlegi kaotikus helyzet legmegfelelőbb. Lehetne még folytatni a különböző igények felsorolását, de azt hiszem, ennyiből is kitűnik, hogy ez a szakma messze nem egységes. Néhány olyan közös pontot kell találni tehát, amelyekben legalább a többség meg tud egyezni. És ez sem lesz könnyű...

Nagy Zoltán

TISZTESSÉGTelen SZERZŐDÉSEK?

Az Európai Unióban a szerződéseket szigorúan szabályozzák. Súlyos büntetés vár az olyan szolgáltatóra, aki tisztességtelen, egyoldalú szerződést próbál ráerőltetni a fogyasztóra (és aki sok esetben még ennek tudatában is kénytelen elfogadni a feltételeket). Tisztességtelen, vagy legalábbis annak látszó szerződéssel gyakran találkozhatunk az ún. „blanketta” típusú szerződések esetén, amelyet főleg bankok, biztosítótársaságok, közszolgáltatók alkalmaznak. Ezekben a szerződésekben a kacifántos jogi nyelvezettel megfogalmazott, sokszor több oldalnyi apró betűs feltételeket a legkritikább esetben olvassa el a fogyasztó, így aztán csak később derül ki, mennyire előnytelen üzletet kötött. (Jómagam a minap kötöttem egy bankkal hitelszerződést, még elviselhető kamattal. Az első részlet kifizetésekor már kiderült, hogy a THM, vagyis a Teljes Hiteldíj Mutató megközelíti az ötven(!) százalékot. Úgy kell nekem, miért nem

olvastam el részletesen a blankettát...)

Sajnos, azt kell mondanunk, hogy a taxitársaságok által alkalmazott szerződések is sok esetben ilyen blanketta típusú szerződésnek minősülnek. A másik fél ugyanis – jelen esetben a taxis vállalkozó – a szerződés tartalmába beleszólni nem tud, változtatást nem kezdeményezhet. Hatásköre csak odáig terjed, hogy elfogadja a feltételeket, vagy nem. Ez utóbbi esetben nyilvánvalóan nem köti meg a szerződést. A baj ott kezdődik, és a „kényszer” hatása ott jelentkezik, hogy elveiben minden társaságnál közel azonosak a feltételek. A tagdíj mértéke szerint ugyan vannak eltérések, de ezek legtöbbször az adott társaság színvonalát, a biztosít

tott fuvarszámokat is tükrözik. Ami azonban a követelményeket illeti, ott közel azonos minden társaság szerződése. Kötelező tarifaelemek, kötelező reklámviselés, etikai bizottságok, időmérők stb. Ezek a szerződési feltételek már első ránézésre is egyoldalúnak tűnnek, hasonlóan a már említett banki, biztosítói stb. szerződésekhez.

Az Európai Unióban például tisztességtelennek minősül egy szerződés, ha annak megszüntetése az egyik fél részéről nem lehetséges, vagy a szerződés felbontásának nem egyenlők a feltételei. Szintén tisztességtelennek minősül, ha az egyik fél, más törvények által biztosított jogainak gyakorlásában hátrányt szenved (ebbe azért elég sok minden belefér...)

Na de hogyan lehetne egy taxis szerződés egyenrangú? Azt nem mondhatja a társaság, hogy olyan tarifával dolgozz, amilyennel akarsz, hiszen akkor az utazóközönsége bizalmát veszti el, és ezzel áttételen magának a taxisnak is kárt okoz. Vagy mondhatná, hogy nincs kétperces cím, mindenki akkor ér oda, amikor akar? Ezzel szintén hitelét vesztené hosszú távon. Ha nem írna elő bizonyos színvonalat? Minden bizonnyal piacot vesztené. Nem olyan egyszerű tehát ez a kérdés, amilyennek elsőre tűnik. Az azonban egészen biztos, hogy ezek a szerződések átvizsgálásra, korszerűsítésre szorulnak. Túl sok idő már nincs erre...

oli

Figyelem!

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

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

címre várunk.

TÍZÉVES A 6X6 TAXI

Egy évtizede a Voláncom Kft. által működtetett Volán Taxiból vált ki egy csoport, melynek vezetője Surányi Attila volt. Majd létrehozta egy saját elképzeléseik szerint működő taxicéget, a 6x6 Taxit. Az elmúlt időszakról a tulajdonost kérdeztük:

- A '93-as kiválasztók előtt hosszú ideig „bombáztad” terveiddel, ötleteiddel a Voláncom Kft. vezetését, majd önálló céget alapítottál. Nem sikerült az elképzeléseidet elfogadtatni?

- Nem, pedig 1978-tól voltam a Volán Turist alkalmazottja, végigjártam a „számárlétrát” és így elég jól beléláttam a dolgokba. A piac akkoriban kezdett beszűkülni, a helyzet bizonyos speciális szakmai intézkedéseket feltételezett. Ötleteimnek, elképzeléseimnek nem volt megfelelő fogadtatása. Ezért '93-ban úgy döntöttem, hogy saját céggel próbálkozom.

- Hányan kezdtetek bele az új taxicég működtetésébe?

- Körülbelül 80 alapító tagunk volt, ami azért nagy dolog, mert a mai napig érzem a 6x6-on belül azt az egységet, ami már akkor is jellemző volt. Pedig semmink sem volt. Nemhogy nulláról, de dupla nulláról indultunk.

- Jelenleg mennyien dolgoznak a 6x6 keretein belül az alapítók közül?

- Meglepő, de még mindig több mint 40-en vannak. Nekik a „születésnap” alkalmából ezt külön szeretném megköszönni.

- Említetted, hogy a Volán Taxinál nem fogadták ötleteidet. Ezek közül mi az, amit sikerült megvalósítanod?

- Talán szerénytelennek tűnik, de össze lehet hasonlítani a két taxicég jelenlegi helyzetét. Vagyis nagyon sok tervem tényleg valóra vált. Már 1993-ban is látszott, hogy az egykori szocialista piac átalakul egy erős, a versenyre épülő „kapitalista” piaccá. Miután sokszor jártam külföldön, ezt láttam. Úgy gondoltam, hogy az a cég, amely ilyen körülmények között is talpon akar maradni, vagy esetleg jobb helyzetbe szeretne kerülni, az jó üzletpolitikát kell folytasson. Az is fontos szempont, hogy a cégen belül rugalmasan és gyorsan lehessen egy-egy felmerülő problémára reagálni. Meg kellett tanulni alkalmazkodni a különféle piaci helyzetekhez. Ne felejtjük el: azokban az években még igen sok vállalatban belül a szocialista piaci működtetés volt a „szokásos”. Egyébként nekem először eszembe sem jutott saját céget „csinálni”. Mindössze az általam fontosnak tartott reformokat szorgalmaztam. Viszont amikor kiderült, hogy ez ott helyben nem megoldható, úgy döntöttem, a többi, hasonló nézetet valló kollégával együtt, hogy belevá-

gok és megpróbálom egyedül. A cég a 6x6 Taxi nevet kapta, a telefonszám a 2-666-666 lett, melyhez később a 4-666-666 is „társult”, mint nevezetes szám. A cég pedig 10 év után is a piacon van, sőt talán úgy is fogalmazhatok, hogy már az élbolyban található. Azonban hazudnék, ha azt állítanám, hogy minden álmom, elképzelésem valóra vált. Szeretnék még nagyon sok mindent elérni, és talán egyszer a legfontosabb



Surányi Attila: – Sikerült elnyernünk a Best of Budapest minősítést

célom is megvalósul: ha a 6x6 Taxi lesz a piacvezető a fővárosi taxicégek között.

- Többen nem értették, hogy miután a Volán Taxiból váltatok ki, később miért költöztetek újra össze. Sokan annak idején azon sértődtek meg legjobban, hogy eljöttek valahonnan, majd egyszer csak ugyanazok a vezetők irányították az új céget is.

- A 6x6 Taxi alapítását követően eltelt 3-4 év, és én szeretek előre gondolkodni, esetleg meglepetéseket okozni a taxipiacon. Fontos, hogy ha van egy lehetőség, akkor azzal elsőként kell élni. Én ráadásul nem haragudtam elvőzt munkahelyemre, akkori vezetőimre. A véleményünk nem egyezett, ezért váltunk külön '93-ban. Ugyanakkor '96-97-re az egykor nagyon népszerű Volán Taxi nimbusza a legnagyobb sajnálatomra erőteljesen lecsökkent. Ezért javasoltam a fúziót, melyet addig a fővárosi taxipiacon elképzelhetetlennek tartottak. Úgy gondoltam, ez segíthet nekünk is.

- Mégis elváltatok ismét. Annak ellenére, hogy a központot, az URH-rendszert a Voláncom tartotta karban továbbra is. Mi volt a szakítás oka?

- Nagyon egyszerű: emberi dolgok. Lehetne természetesen egyéb kifogásokat is keresni, de nem érdemes. A két cég tulajdonosi köre nem csak szakmai, hanem napi emberi vitákba bonyolódott. Biztosan mi is hibásak voltunk ebben, de tény, hogy

egy idő után egymást ellehetetlenítettük, nem tudtunk közösen dolgozni. Úgy érzem, hogy egy jó gondolatból nem sikerült a hosszú távú együttműködést kihozni. Ennek ellenére az egykori volánosok közel 70%-a a mai napig a 6x6-nál taxizik. A fúzió így számunkra eredményes volt.

- A piacon jelenleg elfoglalt hely mindkét cég esetében rámutat arra, ki hozott helyes és ki helytelen döntést.

Azonban a 6x6-on belül is voltak lerendezendő kérdések, melyeket mára megoldottatok. Változott a tulajdonosi kör, rendeződött a székház kérdése, a menedzsment, a diszpécserközpont jól működik. A piacvezető szerephez azonban tovább kell lépni, mert ez így kevés.

- Ezt pontosan tudom. Azonban lépésről lépésre haladunk. A jelenleg kitűzött célnak az első 5-8 évben nem volt reális alapja. Nagyon sokat vállaltunk magunkra egykori társammal, dr. Szieben Lászlóval. Úgy gondoltuk ketten megváltjuk a világot. Ma már tudom, a jó eredményhez ez kevés. Ehhez csapatmunka kell. Visszatekintve jól látszik, nem mindig a megfelelő emberekkel dolgoztunk. Nyolc évnek kellett eltelnie, míg az adott pozíciókba rátermett emberek kerültek. Addig a cég szinte csak ösztönszerűen működött. Vitte a lendület, és bár a fuvarszám emelkedett, őszintén szólva, ez nem az előre vezetett munka eredménye volt. 1999-ben a cég tulajdonosi köre leszűkült, társam megvált a részétől, amit megvásároltam. Ezt követően két olyan embert hívtam a 6x6 Taxihoz, akikre konkurensként is felnéztem. Orbán Lajos a City Taxi Szövetkezet elnöke volt nagyon hosszú ideig. Lengyel Sándor pedig ugyanannak a cégnek menedzsereként bizonyított. Velük, és az új pénzügyi vezetéssel kezdtünk „új életet”. Nélkülük a piacvezető pozíció megszerzéséről nem is álmodhattam.

- Hol szeretnél tovább erősíteni a 6x6 Taxi működésében?

- Az új menedzsmenttel elértük: pénzügyi helyzetünk stabilizálódott. Lehet, hogy ez közhelynek hat sokak számára, de szerintem a leglényegesebb alapja a működésnek. E nélkül nem lehet tervezni, és csak ezt követően lehet egyéb célokat kitűzni, esetleg erősíteni. A stabilizációval egy időben Orbán Lajos a 6x6 Taxi ügyvezetője lett, így a döntési jogok is hozzá kerültek. Ekkor jelent meg a Taxisok Világában az, hogy mi piacvezető szerepre törünk. Ezt a célt akkor is, most is sokan megmosolyogják. Úgy gondolom középszerűen is dolgozhatnánk. Így is szinte mindenki megtalálná a számítását, de szerintem kellenek eszmék és értelmes célok. A mi csapatunk

pedig azt tűzte ki maga elé, hogy előbb-utóbb a legjobb lesz. Azt hogy jó úton haladunk, mi sem bizonyítja jobban, mint hogy pont a 10 éves évfordulón sikerült elnyernünk a „Best of Budapest” minősítést, amit a City Taxi mellett mi is megkaptunk a 2002-es teljesítményünkért. Nagy harc volt, amit az idén először előforduló azonos számú szavazat miatt kapott meg egyszerre a két cég. Tehát az üzleti élet, a külföldi utasok már a dobogóra helyezik a céget, sőt ennek sem a legelső fokára...

– *Ez nem csak rajtatok, hanem a taxisaitokon is múltott.*

– Tudom, sőt ezúton is köszönöm minden munkatársamnak az elmúlt évben végzett munkát. Az a párbeszéd, melyet a napi munkára kiható döntéshozatalok előtt nyílt fórumon havi rendszerességgel folytattunk kollégáinkkal, nagyban segíti az eredményes működést. Minden hónapban az egyik keddi napon ún. „nyílt napot” tar-

tunk, ahol különféle témákról vitatkozunk. Kíváncsiak vagyunk kollégáink véleményére, amennyire lehet, számításba is vesszük a többség javaslatait. Ez nagyon fontos, mert a taxis érzi: nem csak fizetnie kell, de fontos a véleménye is. A nagyobb horderejű döntések előtt pedig mindenképpen tartunk „nyílt napot”. Tisztaban vagyok azal, hogy nélkülük felelősséggel dönteni kockázatos, mivel a vezetőség által az eredményesség érdekében meghozott döntések következményeit elsőként ők érzik az utcán.

– *Az új kategorizálást is megelőzte ilyen fórum?*

– Igen. Arra külön büszke vagyok, hogy a „BTI-s” Nagy Zoli – aki tényleg kívülálló – pozitívan értékelte a döntésünket. Célunk az volt, hogy azok számára, akik befektetnek jobb, szebb, nagyobb autókba, több lehetőséget biztosítsunk. Azért, hogy az utas – akiről manapság igen kevés szó esik e

szakmán belül, pedig belőle élünk – a pénzért minél kényelmesebben utazzon. A szemlén felvállaltuk, hogy 80-100 embert választás elé állítunk: vagy autót cserél, vagy matricát. Ezt eddig csak a Citynél merték megtenni. Tény, hogy közel 50 ember elhagyott minket. Az idő azonban bebizonyította: jól döntöttünk. A minket elhagyókból azóta többen visszajöttek, jobb autókkal. Tudtuk, ezt nem könnyű elfogadni. Ha lehet taxizni olcsó, 10-15 éves autókkal, akkor minek erre a célra többet költeni? Pedig ez a jövő. Ez az utas óhaja és ebből eredően a taxis feladata. A következő szemlén tovább szigorítottunk és újabb 20-30 kollégánál merült fel az autócseré. Valószínűleg példaértékű a következő adat: az elmúlt fél év alatt 147 db új autót vettek a kollégák. Tehát belátták, hogy a beruházás nemcsak a meglévő megrendelők elégedettségét váltja ki, de a fuvarokért folytatott konkurenciaharcban esetenként újabb

TÍZÉVES A 6x6 TAXI!

Az elmúlt tíz évről: nevek és számok nélkül...

Alakultunk 1993. június 1-jén.

Jobban mondvá ez így nem is igaz, mert ezt az időpontot hosszú hónapok kemény munkája előzte meg.

Hosszas beszélgetések, tervezések a leendő vezetés és az alapító tagok között.

Terveztük a matricát és a lehetséges telefonszámról beszélgettünk. Felvetettük az esetleges „központ” helyét, már benne élünk a jövőben!

A matrica nem akart kialakulni, pedig voltak jó terveink. De az igazi nagy durranás, egyik kollégánk kislányának pattant ki: a „DOBÓKOCKA”!

Minden oldalán a nyerő 6-os!

Olyan nagy sikerrel fogadtuk, hogy ez a szimbólum lett később a formabontó szabadjelzőnk is!

Ekkora már telefonszámunk és irodánk is volt.

Szóval június elseje a kezdés napja. Mivel saját frekvenciánk nem volt, így az akkori Palota Taxival dolgoztunk egy csatornán. Közös megállapodással, hogy ha adott időn belül valaki nem tud a saját címére kocsit küldeni, úgy azt a címet felajánlja a társ cég részére.

Sosem felejttem el: az első címünk kispesti volt, reggel kb. fél hétkor.

De nem akadt kocsink. Így hát vitte a Palota.

A második cím, úgy hét óra húsz perc körül: Országház u. 16. Ezt már saját magam vettem fel. Emlékezetes: új cég – első fuvar. Jó érzés volt!

Első nap 17 cím! Ezzel mindenki elégedett lehetett. 6-8 rádióval kezdtük. Sokunknak nem volt URH-ja, illetve a kristályokra is várni kellett.

De szép lassan szaporodott a létszám. Három hónap elteltével már száztizenketten voltunk.

Aztán kezdődött minden előlről!

A Palota Taxi megvonta tőlünk a frekvenciahasználati lehetőséget. Igaz, hogy akkorra már mi is rendelkezünk saját frekvenciával, de a kristályok előállítására még késlekedett. Így hát néhány áthangolható rádióval és kihelyezett kézi rádióval dolgoztunk.

Belvárosban a Kossuth téren, Kőbányán a 100-as Postánál,

Budán a BAH-csomópontnál és Zuglóban a Vézér-útnál négy kihelyezett diszpécserünk küldte a sorsolást az érkező címre.

Ezen kívül a Pozsonyi út végén volt a „Camping”, ott is egész jól működött a sor az autókba szerelt rádiókkal.

Nehéz idők voltak, talán nehezebb, mint a kezdet... De átvészeltük!

Aztán lett a létszám: 180 fő.

És a hátunkra vettük a várost, és dolgoztunk. Nem ismertünk lehetetlent. Ha kellett, Zuglóból mentünk a Meredek utcába, Angyalföldről pedig Budakeszire vagy Csepelre.

Múlt az idő és jött, amire sokan nem számítottunk: újra egyesült a 6x6 és a Volán Taxi.

Őszinte leszek: sok kollégának nem tetszett. Sem a Volán, sem a 6x6 részéről.

Egy kis mozgás keletkezett: sokan nem jöttek át a Volántól és sokan elmentek a 6x6-tól.

De jött az utánpótlás és a létszám: 720, majd 790 és végül, ha jól emlékszem úgy 840 fő lett. Ahogy ezt egy alapító tagunk mondaná: „felhígultunk”.

Aztán olyan másfél évvel ezelőtt új időszak következett, rotálással megváltunk olyan kollégáktól, akik sem etikailag, sem esztétikailag nem hozták a 6x6-os formát.

Ma, tíz év elteltével vagyunk 600-an.

Végül, de nem utolsósorban a diszpécserék:

A Volántól velünk jött diszpécserekkel kezdtünk, de hamarosan jött a „saját nevelés”. És szerencsére még mindig velünk van az „érces hangú Volán Veterán” és egy csicsergő hangú „Saját nevelésű kisasszony”.

Voltak kollégák, akik elmentek és visszajöttek, voltak diszpécserék, akik elmentek és visszajöttek.

De szeretnék megemlékezni azokról a kollégákról és diszpécserrekről, akik örökre elmentek, akik soha többé nem jöhetnek vissza.

Ennyit szerettem volna, vagy csak ennyit sikerült leírni. Ez volt az elmúlt tíz év dióhéjban, az én szívemben.

Az alapító magból maradtunk 42-en.

A vezetőség nevében megköszönöm munkatokat és minden hozzánk csatlakozott munkatársnak, kívánok sok munkát és elégedettséget!

Boldog születésnapot, 6x6 Taxi!

**Török Dániel
URH 342**

megrendelőket is „hoz”. A következő lépés, hogy megpróbáljuk kollégáink kommunikációs készségét fejleszteni. A viselkedés, az utassal történő beszélgetés szintén része a szolgáltatásnak. Sőt legalább olyan lényeges eleme, mint a jármű. E téren is van javítani valónk. A harmadik terv, hogy komoly GPS alapon működő címkidó rendszer bevezetését tervezzük. Tudom, hogy ezzel máshol is foglalkoznak, de ha a tárgyalások eredményesek lesznek, úgy a teljes átállás nálunk valósulhat meg először.

– Sok szép tervet hallottunk. Ugyanakkor a folyamatos minőséget biztosító ISO-minősítés megszerzéséről nem. Pedig ezt a megszünt Est.Taxi és a City Taxi is megszerezte”.

– Nem akarjuk mi sem ezt a vonalat elhanyagolni. A megfelelő háttér ehhez már adott, így csak a folyamatot kell elindítani. Azonban lényeges, hogy amióta Orbán Lajos vezeti a céget, azóta az utaspanaszok kezelése óriási változott. Minden bejelentést írásban vizsgáljuk, majd a kivizsgálás eredményéről és a megfelelő döntés-

ről is írott anyagot küldünk a panaszosnak. Tudom, hogy ez is feszültségeket keltett a taxisok körében, de be kell látni, hogy végül is ez közös érdek. Be kell tartani a taxis etikát, különben elveszítjük utasainkat. Egy-egy döntés előtt azonban az ügyvezető még azt is felajánlja, hogy a taxis, ha gondolja, hozzon ügyvédet. Jogsérelem esetén ez fontos lehet, de számunkra is megnyugtató, hogy törvényes döntést hozunk.

– Bizonyos feszültségek vannak Budapesten a foglalkoztatás módjában is. Nevezetesen a vállalkozói, illetve alkalmazotti viszony időnként ellentéteket szül. Nálatok működik egy cég, alkalmazottakkal. Melyik lesz a jövő a 6x6-on belül? Marad a jelenlegi kettős helyzet?

– Ebben a formában biztosan nem. E kérdésben is szeretnénk hosszú távra dönteni. Amennyiben a piac vezetőjévé kívánunk válni, úgy ezt az alkalmazottakat foglalkoztató cégnek is tudomásul kell venni. Tehát változtatni kell a járműparkon és az alkalmazottaknak is jobban a körmére né-

zünk majd, bár e téren már javult a helyzet. Új szerződést kötünk, melyben a 6x6 Taxi érdekei hangsúlyosabbak lesznek.

– Tehát nem tervezitek a még több alkalmazott foglalkoztatását?

– Nem bántom az alkalmazottakat, mert nagyon sok jó kolléga van közöttük. Sokan önhibájukon kívül kerültek ebbe a helyzetbe. Azonban nálunk a jövőben jobban érvényesül majd az „egy mindenkiért” elv. Aki nem tud beállni a sorba, attól megválnak akár alkalmazott, akár vállalkozó. Bizonyítja mindkét szemlének, hogy komoly a szándékunk. Az utaspanaszok elbírálását folyamatosan szigorítjuk. 2002-2003-ban közel 100 embertől váltunk meg, de a fuvarszámunk stabilizálódott. Sőt ennek köszönhetően az egy főre eső cimmennyiség még növekedett is. A minőséget pedig tovább javítjuk, ez közös érdeke a tulajdonosnak, menedzsmentnek és taxisnak.

– Köszönöm a tájékoztatást!

– kó –

GYORSÍTTJA AZ AUTÓVÁSÁRLÁSOKAT A TAXI 4

Joggal merül fel a kérdés, hogy az Est.Taxinál történtek mennyire befolyásolják a Taxi 4 üzleti céljait. Pásztor Gábort, a cég ügyvezető igazgatóját erről kérdeztük.

– A bemutatkozó riportban két hónapja azt mondtad, hogy nem kapkodtok, a gépkocsik vásárlása tervszerűen folyik. Ugyanakkor az Est.Taxitól „leszerelt” alkalmazottak jelentős része szeretne elhelyezkedni. Felgyorsítjátok az autóvásárlásokat?

– Nem tagadom, a konkurens Est.Taxival kapcsolatos hír meglepetésként ért mindannyiunkat. Az is tény, hogy nem terveztünk ilyen gyors bővítést, de a helyzet adott, így megfele-



lő üzleti lépéseket kellett sürgősen hoznunk. Tehát a tempón kissé „pörgetünk”.

– A belépni szándékozónak autót és természetesen megfelelő mennyiségű munkát kell adni.

– A cégvezetés a piaci felmérések alapján úgy döntött,

hogy ezután csak kombi Opel Astrát vásárolunk. Ezt viszont a típus népszerűsége miatt a GM 2-2,5 hónapos határidővel képes csak szállítani. Tehát mindenképpen várni kell. Jelenleg 31 autónk van (május 31-i adat – a szerk.) Erre a taxiparkra májusban 4417 hívás jutott. Vagy-

is havi 142 hívás/autó, ami egy induló taxicég esetén igazán jó eredmény. A következő hónapok statisztikája biztosan még jobb lesz, mert újabb és újabb szerződéseket kötünk az egyre népszerűbb, egységes külsejű taxijainkra. Csak példaként: az idei Hungaroring Magyar Nagydíj hivatalos szállítója a Buda, Tele5, Taxi 4 konzorcium lesz. Erre az időpontra már minimum 52 db autónk kell legyen. Röviden tehát: minden jelentkező alkalmazottnak - ha ők az egyéb feltételeknek is megfelelnek - belátható időn belül autót tudunk adni. A kereseti lehetőségek változatlanok, a címállomány pedig bővül. Az érdeklődőket várjuk Vezér úti székházunkban csütörtökönként, félfogadási időben.

TAXIZNI SZERETNE?

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

Órabérlés megoldható!

Korrekt ügyintézés, kedvező árak, rengeteg lehetőség!

RENTAXI Kft.

06-20/9453-443



K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.

☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8-17 óráig

SKODA

OCTAVIA ÉS FABIA

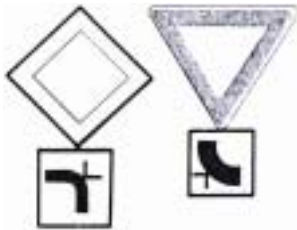
Bontott és új karosszériaelemek,
valamint alkatrészek

nagy választékban kaphatók!

Tel.: 06-70-502-5006

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Az útkereszteződésben geometriailag egyenesen halad át. Mikor van elsőbbségadási kötelezettsége a kereszteződés túloldalán áthaladó gyalogos részére?

- a) Ha az első jelzőtábla felől érkezik.
- b) Ha a második jelzőtábla felől érkezik.

c) Ha bármelyik jelzőtábla felől érkezik.



2. Megszünteti-e a lakott területre vonatkozó közlekedési szabályok hatályát ez a jelzőtábla?

- a) Igen.
- b) Nem.



3. Lakott területen elhelyezik-e a jelzőtáblát minden egyes szilárd burkolatú utak kereszteződésében?

- a) Igen.
- b) Ha a mentirány szerinti második, harmadik stb. útkereszteződés után a védett úton haladók és az erre oldalirányból felhajtók számára a tábla jól látható, akkor nem.

c) Nem, elegendő az út kezdeténél a táblát elhelyezni, mert a hatályát csak a „Főútvonal vége” jelzés szünteti meg.



4. Hol és mikor helyezik el ezt a jelzőtáblát?

- a) Télen az autópálya kezdetén.
- b) A határátkelőhelyen a téli hónapokban az országunkat elhagyó járművek részére.
- c) A „Hólánc használata kötelező” táblával megjelölt útszakasz végén amikor a hólánc már nélkülözhető.



5. Mit jelez a tábla?

- a) Az út oldalirányú lejtését.
- b) Veszélyes lejtőt.
- c) Veszélyes emelkedőt.



6. Melyik táblával jelölnek meg olyan övezetet, ahol nincs útburkolati jellel megjelölt gyalogos-átelőhely?

- a) Az elsővel.

b) A másodikkal.
c) Mindkettővel.



7. Behajthat-e taxijával, a táblával megjelölt övezetbe, hogy ott gépkocsiját néhány órára őrizetlenül hagyja?

- a) Igen.
- b) Nem.

8. Ki szabad-e szállnia az álló taxiból az utasnak az úttest felőli oldalon?

- a) Igen.
- b) Csak a vezető engedélyével.
- c) Nem.

9. Napközben a látási viszonyok a sűrű eső miatt korlátozottá váltak. Elegendő-e a taxit nappali menetjelzőlámpával kivilágítani?

- a) Igen.
- b) Csak lakott területen.
- c) Nem.

10. Szabad-e a várakozást ellenőrző lejárt órát a taxi eltávolítása nélkül ismételtlen működésbe hozni?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a közelben van elegendő szabad hely a későbbben érkezők részére.
- c) Nem.

11. Az útkereszteződésben Ön és a szemből érkező jármű is balra kíván bekanyarodni. Megengedett-e az egyidejű érintőleges továbbhaladás?

- a) Igen.
- b) Nem.

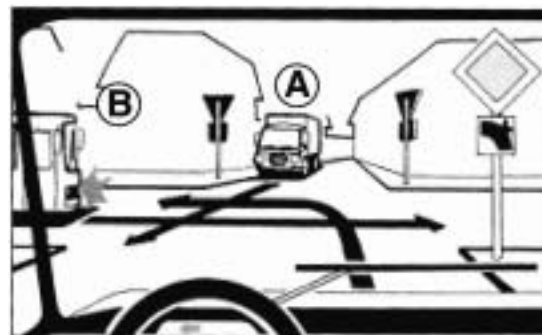
12. Taxijával korábban állami kezelésű autópályán közlekedett. Köteles-e a lejárt matricát a szélvédő bal alsó sarkáról eltávolítani.

- a) Igen.
- b) Nem.

13. Hogyan hat az erős, tartós zaj a járművezetőre?

- a) Kellmetlen, de fokozza az éberségét.
- b) Frustrációt okoz, ezért célszerű még hangosabb zenével elnyomni.
- c) Ingerültséget és gyorsabb kifáradást okoz.

14. Ön a kormánykerékkel ábrázolt taxit vezeti, van-e elsőbbségadási kötelezettsége?



- a) Igen, van.
- b) Nincs.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatóak.

Mikor jöhet a végrehajtó?

Bármilyen megdöbentő, egyre több taxisnál csenget a végrehajtó, és itt nemcsak a lakberről, a gázzámláról, nemcsak a villanyszámláról lehet szó.

Nemrégiben olvashattak arról, hogy jó néhány kollégánál a kamara (Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara) megbízásából csengetett a behajtó.

Most viszont még érdekesebb esettel kereste fel taxis kollégánk szerkesztőségünket. Az egyik önkormányzat egy parkolási feljelentés, majd pénzbüntetés behajtása miatt küldött végrehajtót!

Az csak hab a tortán, hogy az állítólagos szabálysértés miatt kollégánkat nem hívták be elbeszélgetésre, nem volt tárgyalás, így nem tudott védekezni se! De térjünk vissza az alapkérdéshez.

Mikor jöhet a végrehajtó?

Ismét felkerestük dr. Szőke Tibor ügyvédet, aki a taxisok régi ismerőse, hiszen mint már említettük, a legendás VOLANTAXI vezető jogtanácsosa volt egykoron:

– Mielőtt a feltett kérdésekre konkrét válaszokat fogalmaznék meg, szükséges egy nem mindenki által ismert fogalmat megmagyarázni. Mit jelent az, ha egy boríték, amelyben valamilyen hivatalos szerv értesítése van, „Nem kereste” felirattal érkezik vissza hozzá?

Hivatalos értesítést az állampolgár részére hivatalos szervek küldenek. Ezek az értesítések ezerfélék lehetnek. Ilyen pl., ha a bíróság tárgyalási idézést küld, ilyen, ha az APEH valamilyen adatot kér, ilyen, ha a Díjbeszedő Rt. felszólítást küld, és ilyen, ha a végrehajtó küld valamilyen értesítést.

Ezeket az értesítéseket ajánlott levélben küldik az állampolgár részére, és a posta azt úgy kézbesíti, hogy az átvételt aláírással kell igazolni. Nagyon gyakran előfordul, hogy az állampolgár ezeket az értesítéseket nem akarja, vagy nem tudja átvenni. A posta néhány napig tartja a levelet és ha értesítése ellenére sem veszik át, „Nem kereste” jelzéssel visszaküldi a feladó részére.

Sokan nem tudják, hogy ha ezzel a jelzéssel érkezik vissza a levél, az átvettnek tekintendő és a hivatalos eljárás során nem lehet védekezni azzal, hogy „én nem kaptam ilyen levelet”. Sajnos sokan szándékosan nem veszik át az ilyen értesítéseket, nem ismerve a következményeit. Nem érdemes tehát „nem keresni” az értesítést.

Ezek után a válasz a feltett kérdésekre.

1./ Mikor lehet végrehajtót küldeni?

– A végrehajtót nem küldik, hanem egy eljárás – ami sokféle lehet – befejezését követően végrehajtja az ítéletben, határozatban, végzésben stb. foglalt intézkedéseket.

2./ Ki küldhet végrehajtót?

– Az előbb mondottak ide is érvényesek azzal a kiegészítéssel, hogy a végrehajtási eljárást kérni kell. A végrehajtást akkor kérik, ha nem teljesítik önként az ítéletben, határozatban, végzésben stb. foglaltakat.

3./ Kell-e bírósági határozat?

– A jogerős bírósági ítélet csak az egyik

fajta végrehajtható okirat, van többféle végrehajtható okirat. A lényeg az, hogy mindig kell valamilyen végrehajtható okirat.

4./ Kell-e előzetes értesítés a végrehajtásról?

– A végrehajtónak kötelessége először az önkéntes teljesítésre való felszólítás.

5./ Kell-e hatósági tanú a végrehajtáskor?

– Nem feltétlenül, az ügy jellegétől függ és ha a kötelezett nincs jelen.

6./ Kell-e rendőr a végrehajtásnál?

– Nem, csak akkor, ha a végrehajtó fenyegetve érzi magát vagy korábban egyszer már nem engedték be.

7./ Kötelesek vagyunk-e beengedni a végrehajtót a lakásba?

– Igen, mert ő egy hivatalos személy. Ha nem engedjük be, akkor következő alkalommal a rendőrség segítségét fogja kérni.

8./ Jöhet-e egyedül is a végrehajtó?

– Igen, de az előbb mondottakat szem előtt kell tartani.

9./ Köteles-e végrehajtási határozatot felmutatni a végrehajtó?

– Igen, köteles és bizonyosan meg is teszi. Az előzőekben mondottakat is itt figyelembe kell venni, mégpedig azt, hogy az önkéntes teljesítésre is küld értesítést.

– **Köszönjük az ügyvéd úr tájékoztatását.**

Ha újabb jogi kérések, kérdések van, keressétek meg szerkesztőségünket, vagy személyesen (telefonon, levélben, E-mail-ben, SMS-ben) engem.

– J. P. –

CSERGO
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
 1139 Budapest, Teve u. 41.
 Tel.: (361) 330-0000
SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!
TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

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

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

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 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Igaz, hogy a KRESZ-módosítás nyomán a taxik már nem mehetnek a buszsávban?

Olyan hírek láttak napvilágot a napisajtóban, amelyek szerint a készülő KRESZ-módosítás nyomán a taxik nem mehetnek alanyi jogon a buszsávban, csak utasfelvétel vagy utaskiszállítás konkrét esetében. A cikket író újságíró továbbá tudni véli, hogy ezzel párhuzamosan szabaddá válik a buszsáv a megkülönböztető jelzések nélkül haladó mentő, tűzoltó és rendőrautó számára. Amellett, hogy fenti módosítás közlekedésszakmailag „agyrem”, elég populáris ahhoz, hogy az emberek nagy részét maga mellé állítsa. Így bármilyen sületlenségnek tűnik is, érdemes megvizsgálni a valóságtartalmát.

Szerkesztőségünk utánajárt a kérdésnek a szakhatóságnál, és azt az információt kapta, hogy jelenleg nem tervezik a KRESZ ilyen irányú módosítását. Változatlanul napirenden van ugyanakkor a KRESZ módosíthatása helyett egy teljesen új jogszabály megalkotása a közúti közlekedés szabályairól. Ennek megvalósítása azonban a legjobb esetben is még hónapokat vehet igénybe...

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 védőszőnyeg	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

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!

Figyelem!

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

Óvakodj a segítőkész nőktől és taxisoktól

Jóhírünket keltik a jenkik

Az Amerikai Egyesült Államok budapesti nagykövetsége imáron évek óta – így a nyári turistaszezon előtt –, kiadja tájékoztatóját honfitársai részére, amelyben felhívja a magyar „sajátosságokra” figyelmiüket. Idén a vendéglátóhelyek túlszámlázásain kívül két egyediséggel rukkoltak elő: az amerikaiak óvakodjanak a segítőkész nőktől és a taxisoktól.

Azt már lassan megszokjuk, hogy dél- és nyugat-európai országok, önző turisztikai érdekektől vezérelve, minden „szépet és jót” elhíresztelnek a honi médiáikban, csak hogy mind kevesebb turista kapjon kedvet Magyarországhoz. Ehhez persze hozzájárultak olyan nem kívánatos események is, mint a Tisza ciánszennyezése, ami több évre szinte nullára redukálta az érdeklődők körét, vagy a bel- és árvíz, amit külföldön igen komoly katasztrófaaként adtak hírül a hírforrások, hogy arról a nemzetközi – tehát nem is magyar – bűnbandáról ne is szóljunk, akik, rendőrnek adva ki magukat, megállították és az autópályákon igazoltatták a külföldi rendszámú igen értékes gépkocsikat, majd azokat elrabolták tulajdonosaiktól. Mindezek valóban nem hangozhattak csábítóan az egyébként vendégszeretetéről híres országunkról.

Jó néhány – első sorban belvárosi – szórakoztató intézmény is kitétt a „jó hírnév” öregbítéséért, ahol néhány konyakért és vodkáért közel kétszáz ezer forintot kértek a betérő vendégtől, majd amikor az sokallotta a számlát, előbb megfenyegették, hogy megverik, később az útlevelét is elvették, mondván addig nem kapja vissza és nem távozhatsz, amíg a számlát ki nem egyenlíti. A zsebtolvajok sem kímélik a turistákat. Mint azt a Budapesti Rendőr-főkapitányság zseblopási alosztálya vezetőjétől megtudtuk: a zsebtolvajok szinte kizárólag csak külföldieket szemelnek ki maguknak, elsősorban a tömegközlekedési eszközökön, a forgalmasabb turistanevezetességek környékén, illetve a sétálóutcákban. Sajnos a sok gyanútlan, pihenni vágyó külföldi azonban felelőtlen is, mert a helyett, hogy a szállodáik széfjeiben tartanák készpénzüket, nagyon sokan 50-100 ezer forinttal vagy ennél is többel sétálgatnak. Másik kurrens cikk tolvajkörökben a betét-, illetve hitelkártya. Erre szakosodott bűnözők a megszerzett kártyával nem is Magyarországon, hanem Ausztriában és Olaszországban vásárolnak. A reggel ellopott kártyáról délután már vásárolnak is újdonsült „tulajdonosaik” külföldön, s meg kell vallani, mire a letiltásról intézkedik az eredeti tulaj, már nagyon sokszor késő. Legutóbb egy ilyen banda felszámolásakor néhány taxis is a gyanúsítottak között volt, akik a zsebesektől szállították a kártyákat a felvásárlókig, illetve nemegyszer külföldre is ők szállították a vásárlást lebonyolító bandatagokat.

Visszatérve az amerikai nagykövetség által kiadott brosrúrához, nos abban a magyar taxisoktól több okból kell tartaniuk a tengerentúli turistának. Egyrészt nem szabad velük városnéző kirándulásra indulni, mert a lehető leghosszabb úton vezetnek végig az érdeklődőt. Nem szabad tőlük ajánlatot kérni, sem szálláshelyre, sem pedig vendéglőre, mert biztos, hogy olyan helyet ajánlanak, ahol nekik is érdekeltségeik vannak, vagy legalább fejpénzt kapnak minden általuk szállított vendég után. Végül a fuvardíj külföldi esetén a többszöröse annak, amit a magyar utastól kérnek. Egyetlen példaként megemlítek, előfordult az is, hogy a több csomagját a taxisra bízó vendég, amíg visszalépett a szállodába ügyét rendezni, addig az alkalmi ór az összes kofferjával nyomtalanul továtúnt. Összegezve: óvakodni a kell a taxisoktól, mert azok mindegyike pénzsóvár, és a turistában csak a pénzeszsákok látja, amit minél jobban ki kell fosztani.

Úgy gondolom, ez így általánosságban mégsem igaz. Nyilván vannak itt is hiénák, mint a szórakoztató- vendéglátóiparban bárhol, de általánosítani nem szabad. Az viszont egyetlen magánfuvározónak sem jelent előnyös pozíciót, ha a hazánkba érkező amerikai turista eleve gyanakvással figyeli minden mozdulatát, a taxiórát és csomagjait éppúgy, mint a sofőr minden lépését, ténykedését. Azt persze csak remélni merem, hogy egy év múlva ilyen figyelemfelhívó kiadványok nem riogtadják a külföldieket, vagy ha mégis, abban a taxisok már nem kapnak ennyire kitüntetett szerepet.

k. z. t.

BTI-hírek

Az utóbbi időben gyakran előfordult a BTI irodában, hogy bizonyos közkedvelt termékekből (atlaszok, brifkók stb.) az ellátás akadozott. Házzámos Budapest atlaszt például hetekig nem lehetett kapni. A probléma megoldása végett beszállított váltottunk, így remélhető, hogy a továbbiakban minden termékből akadálytalan lesz az ellátás. A lap megjelenésének idejére minden bizonnyal újra kapható lesz a Budapest és környéke házzámos atlasz 28 és 88 településes változatban is. Újdonság a Magyarország és Budapest térképeket egyben tartalmazó, az eddiginél kisebb méretű, tehát jól kezelhető autótatlasz.

A BTI iroda az eddigi évekhez hasonlóan ezúttal is rövid időre zárva lesz a nyári időszak alatt. **A nyári szünet valószínű időpontja augusztus második fele,** a konkrét dátumot júliusi számunkban közöljük.

-oli-

Hol legyenek taxiállomások?

Folyamatosan érkeznek a kérések, hol legyenek még taxiállomások. A javaslatok:

- II. kerület Pasaréti tér
- II. kerület Hűvösvölgyi út 116.
- VIII. kerület Baross utca - József körút sarok (a McDonald's előtt)
- VIII. kerület Baross tér (Keleti pályaudvar főbejárata előtt)
- IX. kerület Mester utca - Haller utca sarok (a legendás „Marci” droszt)
- XIV. kerület Thököly út - Róna utca sarok (a régi helyén)
- XIV. kerület Thököly út - Hermina út sarok (a járdán, a Thököly úton)
- XIV. kerület Fogarasi út (Tesco parkolóban)
- XV. kerület Legénybíró utca (a régi droszt helyén)
- XVII. kerület Pesti út ((Tesco parkoló)

Továbbítom a kéréseket, mert mindegyik helyszín indokolt! Lehet, hogy van, ahol már nyitott kapukat döngöztünk, hiszen nem ismerjük az összes taxiállomás-kialakítási tervet.

De inkább kétszer kérjük, mint egyszer se.

Juhász Péter

Még fokozottabban ellenőrzik a rendőrök a buszsávokat

Jelentős változás történt a buszsávokkal kapcsolatban, amióta a rendőrök fokozottabban ellenőrzik azokat. A szabálytalankodókkal szemben továbbra is fellépnek.

A Rákóczi út–Kossuth Lajos utca útvonalon az elmúlt hetekben tapasztalt változások, nevezetesen az illegális buszsáv-használat jelentős csökkenése elsősorban a közelmúltban létesített kamerás ellenőrző rendszernek köszönhető. A rendszer a Forgalmirányító Központ fejlesztése keretében fővárosi beruházásból létesült. A kamerák által do-

kumentált szabálytalan sávhasználatok felvételeit a rendőrség dolgozza fel és rendszám alapján szankcionálja a szabálysértőket.

Erre a célra jelenleg további beruházási forrás nem áll rendelkezésünkre, ezért további ilyen rendszerek telepítését ígérni jelenleg nem tudjuk. Amennyiben az ilyen módon történő ellenőrzés és bírságolás tapasztalatai hosszabb távon is kedvezőek lesznek, és a költségvetés a Forgalmirányító Központhoz tartozó forgalomfigyelő kamerák hálózatának bővítésére további forrást biztosít, akkor sze-

retnének majd további ellenőrző rendszereket telepíteni.

Tisztelettel:

Pásti Imre osztályvezető
Budapest Főváros Önkormányzata
Főpolgármesteri Hivatal
Közlekedési Ügyosztály
Forgalomtechnikai Alosztály
 * * *

A BRFK II. Kerületi Rendőrkapitányság közterületi szolgálatot ellátó állománya, lehetőség szerint a Bp. II. kerület Arpád fejedelem útján lévő buszsávot ellenőrizni fogja, az esetleges szabálysértések megakadályozása végett, valamint az autóbuszok és a taxi gépkocsi közlekedésének megkönnyítése érdekében.

Tóth István r. alezredes
osztályvezető
Budapesti Rendőr-Főkapitányság
II. Kerületi Rendőrkapitányság
Közrendvédelmi Osztály
 * * *

Tájékoztatom, hogy a buszsávval kapcsolatos észrevételével egyetértünk. A Kossuth Lajos utca–Rákóczi út vonalán valóban jelentős javulás tapasztalható, amely a fokozottabb rendőri jelenlét és a rendszerbe állított technikai eszközök együttes hatására jött létre.

Az Ön által felsorolt további buszsávokat ismerjük, s rendőreink ezeken az útvonalakon is ellenőrzést végeznek. Tekintettel arra, hogy technikai eszközök hiányában „csak” a rendőri erő nem élvez olyan mértékű propagandát a médiától, mint az ún. ZTV hálózati kamerák működtetése, ezért az ott folyó ellenőrzésekről kevesebben szereznek tudomást.

Tisztelettel:

Lalák Ferenc r. alezredes
főosztályvezető-helyettes
Budapesti Rendőr-Főkapitányság
Közlekedésrendészeti Főosztály
 * * *

Májusban folyamatos, visszatérő ellenőrzésre került sor a közlekedési szabálysértések megakadályozása, megszüntetése céljából. Az adott útszakaszok a kerületünk átmenő forgalma szempontjából kiemeltnek tekinthetők. A szabálytalanul várakozó gépjárművek vezetőivel szemben közlekedési akció keretében, valamint a szolgálatos állomány járőrözése során 10 esetben 58.000 forint összegben helyszíni bírságot szabtak ki, 26 esetben szabálysértési feljelentéssel éltek.

A hasonló cselekmények megelőzése érdekében 2003. június hónaptól visszatérően ellenőriztetem az adott útszakaszt.

dr. Mészáros Péter r. ezredes
kapitányságvezető
Budapest, Rendőr-Főkapitányság
V. Kerületi Rendőrkapitányság vezetője



Kiemelkedően fontos buszsávok Budapest vérkeringésében:: 1. XIV. Ajtósi Dürer sor (befe), 2. VIII. Kerepesi út (kife), 3. IX. Soroksári út (befe), 4. XI. Budaörsi út (befe), 5. Erzsébet híd, 6. II. Arpád fejedelem (befe), 7. V. Bécsi út – Petőfi Sándor u.

BEOR
TETŐCSOMAGTARTÓK
Minden szagocirra és mérgezőre,
Kerékpárakozók, szőrűkék, csá-
nakok, szivacsok és tártartók,
ábrók, kárpokok áruháza és bérbeadó.
Haznét csomagartat beszámítunk!
Bp. XIV. Ker., Jerney u. 5.
Tel.: 221-2146, 06-30-942-9509

Könyvelés
Teljes körű könyvelés egyéni és
társas vállalkozások részére.
1106 Bp., Maglódi út 6.
Tel.: 433-4781, 06-70-312-7766,
06-30-2011-356

**VW, SEAT,
Skoda, Audi**
Szakszerviz és Alkatrészüzlet
1106 Budapest, Maglódi út 6.
Tel.: 433-39-28, 433-39-29.
Személy- és haszongépjárműnek
garancián túl javítás!
Társadalmi -5% kedvezmény a munkadíjből!

CISAM KIPUFOGÓK!!!
Fogalmazása, ingyenes szerelése
NYUGATI HELETI és SUZUKI alkatrészek,
széleskörű AC-4
KO-CSI Autósbolt
Bp. XXI. Szent István u. 171
Tel./Fax: 277-8553, 06-209427-220
Tel.: 278-0198

REAL MEN'S ÖLTÖNYHÁZ
Öltönyök, zakók, nadrágok, ingek,
nyakkendők. Minden öltönyhöz ajándék
bővebb áruval!
Öltönyök már 34.990,- Ft-ól.
Nyitva: H-P 10-18
Sz: 9-13 óráig
Budapest XII. Alkotás u. 9.
Tel.: 356-3667

**Jap-ker® Mazda, Toyota,
Mitsubishi, Nissan, Honda bontó**
Bontott, utángyártott és gyári alkatrészek
Cím: 2000 Szentendre, Dózsa Gy. Út 26.
Tel.: 06-26-314-163 06-26-311-121
06-26-318-182 06-26-300-032

Autórugó javítás, készítés
Iengéscsillapítók javítása,
forgalmazása
VÖRÖS AUTÓRUGÓ
Nyitva: H-P: 7.30-16 óráig
Bp. XII., Fáy u. 64. ☎ 329-0279

**AUTÓTÜKÖRBETÉT
JAVÍTÁS**
Földes Gábor
1075 Budapest, Király u. II.
Ny: H-P: 8-17-ig
Telefon: 341-1261

SPÉCI AUTÓSBOLT
Keleti, nyugati autóalkatrészek
Tel.: 462-0173, 06-20/342-9785
06-30/2813484, 06-70/2479975
Nyitva: Minden nap 8.30-tól - 24-ig
1076 Bp., Dózsa Gy. út 36.
Taxisoknak kedvezmény!

MERCI ALKATRÉSZE!!!
Új és bontott
MERCEDES alkatrészek
Kispesten!
1196 Bp., Ady E. u. 47.
Telefon: 280-5167

NON-STOP 0-24
GUMI-FUTÓMŰSZERVIZ
I. ker. Mészáros u.19. Tel.: 201-2737
Tel./Fax: 201-2838
TAXISOKNAK ÉJSZAKA
KEDVEZMÉNYEK!!

SANTEN'95 Bt.
Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre út 51.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva: H-P 8-18 óráig.
Sz: 9-13 óráig
Taxisoknak 10% kedvezmény!

KOBRA Bt.
CD-CDI javítás, beállítás.
Lámpa- és szórólámpa cserézés, színtek-
nikai javítások és kiegészítők.
Cím: Bp. X., Bihari út 12/v.
Tel.: 263-4915, 06-38-9345-283
Ny: H-P: 8-17, Sz: 9-13 óráig.

HARKA
AUDI, VW, OPEL
Autóalkatrészek
Kis- és magykereskedés
Harka Kft.
1103 Budapest, Sibirik Miklós u. 30.
Tel./Fax: 263-0804, 260-9666
9024 Győr, Lehel u. 23.
Tel./Fax: 06-96/322-574
Taxis igazolvány felmutatásának
10% kedvezmény!

AUTO SPARE PARTS
AUDI, VW, OPEL
Autóalkatrészek
Kis- és magykereskedés
1214 Budapest II., Rákóczi F. út 142-144
Taxis igazolvány felmutatásának
10% kedvezményt adunk!
Korzó Üzletház
Tel.: (36) 1-278-0837
Tel./Fax: (36) 1-278-0839
e-mail: aspb21@mafnet.hu

**Üdülés Hévízen 7 vagy 14 napos
turnusokban**
Elhelyezés: 1 és 2 ágyas
összkomfortos (pótágyazható)
szobákban. Többgyermekes
családok esetén családi szobában.



1 ágyas szoba	reggelivel	5.400 Ft/nap
2 ágyas szoba	reggelivel	9.700 Ft/nap
3 ágyas apartman	reggelivel	13.000 Ft/nap

Kedvezmények gyermekek számára:
0-3 éves korig díjmentes
3-14 éves korig 50%

Ebéd: 1008 Ft Vacsora: 784 Ft
Az ezen felül étkezés külön térítési díj ellenében igénybe-
vehető.



Az üdülő a Hévízi tó
szomszédságában található.
A könyvtár, biliárd, asztalitenisz,
konditerem térítésmentesen
használható.
Hét nap igénybevétele esetén szauna
és szolárium egy alkalommal
díjmentes

Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.
A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
A fenti árak az ÁFA-t és az idegenforgalmi adót tartalmazzák.

Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület
1078 Budapest, István u. 8.
Telefon/fax: 342-5157 vagy

VASE HOTEL
8380 Hévíz, Kőkősegy u. 6.
Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
e-mail: vase.heviz@zalaszam.hu

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
(hozott aranyból is)

- javítás
- vésés
- kőpótlás
- restaurálás
- fényképről
lézeres képvésés
medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 68.
Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18
Péntek: 8-16 óráig
☎ 06-70-215-3447
06-70-311-9213

**TAXISOKNAK
10%
KEDVEZMÉNY!**

**ESZTIKE
VENDÉGHÁZ**
Fertőd

2, 3 és 4 ágyas szobák
kiadók
2000,- Ft/fő/éj áron

Csoportos szobafoglalás
esetén kedvezmény!

Szobafoglalás:
06-99/370-096
06-30/347-4344

Cím:
**9431 Fertőd,
Fő u. 35.**

Taxis dinasztikák a hírös városban

– Hogyan lesz valakiből taxis? (és még néhány kérdés)? –

Bocs', hogy ilyenekkel traktállak benneteket, de most ügyis nagyon unatkoztok, hisz nyár van (uborkaszézon). Munka nincs, ezért idő az van, ráadásul jó meleg. Így ráérünk olvasgatni, és amit most leírtam, nem olyan maszlag, mint az adóstatistikák.

Kecskeméten 3 taxitársaság + szabadúszók taxiznak kb. 170-180 fővel, amelyből jelenleg, 2003-ban (azért írom így mert egyesült már itt több társaság is, de csak 1-2 órára) a Hírös Taxi Szövetkezet, fantáziánévén: Hírös Gong Taxi (vagy Euro is?) a legnagyobb 105 fővel. Utána a Zebra Taxi Kft. kb. 39 fővel, majd a Kecskeméti Taxi kb. 11 fővel + a szabadúszók. Ezekbe a társaságokba tömörül az a 12 taxis család, akik rokonságban állnak egymással, de nem biztos, hogy egy csapatban dolgoznak, úgy kb. 30-an vannak. Mindenkinek ugyanazt az öt kérdést tettem fel, és megpróbáltam leírni a válaszaikat. Elnézést, ha nem szó szerint írom mindegyik választ, de némelyik egy újságnyt taglalta a helyzetét és a taxizás helyi gondjait.

Íme az öt kérdés:

- 1. Neved, életkorod, kocsid típusa, társaságod, családi állapot?**
- 2. Miért és kinek a hatására lettél taxis, és mikor?**
- 3. A családotod hogyan viseli ez az életformát?**
- 4. Milyen társaságoknál dolgoztál eddig, és mennyi ideig?**
- 5. Van-e kialakult jövőképed a taxizásról, vagy másban is gondolkodsz?**

Az adott válaszok családonként:

Keresztes Sándor:

1. 60 év, Citroën Picasso, Hírös Taxi, nős.
2. 1988. márc. 15-én iparos lettem másodállásban, előtte 25 évig autóbust vezettem. Akkor még szép jövedelemkiegészítőnek számított a taxizás, hisz építkezés után voltunk.
3. Hozzászórtak, hiszen buszos koromban sem voltam többet otthon.
4. 1988-90: Car-Go Taxi, 90-99-ig Robinson Taxi, 99-2001 Irányár-Zebra Unió, 2001-2002 Euro Taxi, 2003: Nagy Hírös Unió.
5. Én már készülök a nyugdíjra, bár még mindig hívnak vissza buszra is, de nekem már ez így jó.

ifj. Keresztes Sándor:

1. 38 éves, 9 éve elvált, VW Passat, Zebra Taxi
2. 1988. jún. 1-jén édesapám példáját követve, aki előttem kezdte ezt a foglalkozást. Másodállásosként kezdtem, és a mai napig így dolgozom a saját bt.-mben.
3. Ezt az életformát csak egy stabil erős család bírja ki, sajnos az én házasságom – mint ahogy sokunké – nem élte túl ezt a szabados életformát. Ettől függetlenül megpróbálok jó apjuk lenni a gyermekeimnek.
4. 1988-90 City Taxi, 90-től Car-Go Taxi, majd annak utódja a Robinson Taxi, aztán kiszálltam, de tavaly visszajöttem másodállásosként, főállásban autóbuszokat üzemeltetek.
5. Mindenféleképpen a taxit fentartom. Úgy vélem az EU-ba való belépés után na-

gyobb tere lesz a taxinak. A taxizás életforma, „hivatás”.

Bendzsula Lajos (Bendzsini Szan):

1. 52 éves vagyok, nős, Mercedes 124, Hírös Taxi Szövetkezet.
2. 1987-ben először gépkocsioktató szerettem volna lenni, de ez nem jött össze, így lettem taxis. (Előtte félpályás futballista volt, majd senior világbajnok Kuvaitban az amatőrök között teniszben.. – *A szerk.*)
3. Most már megbarátkozott ezzel az életformával.
4. A Hírös Taxinál kezdtem 87-ben és dolgozom a mai napig.
5. Stabil pont az életemben a taxi, így ez marad most már főleg az után, hogy a fiamat is erre a pályára szántam 16 éves korától. Csak most már neki nincs kedve hozzá, sajnos.

ifj. Bendzsula Milán (Milányunk):

1. 27 éves vagyok és nős, Suzuki, Hírös Taxi.
2. 1995-ben kezdtem édesapám javaslatára. A kötetlen munkaidő inspirált és a szabad életforma arra, hogy eljöjjenek taxizni.
3. Jól kezelhető ez a munka, tudomásul veszik a jó és a rossz oldalát is.
4. 95-96-ban mezítláb, 96-97: Volántaxi, 97-től 2 hétig Robinson Taxi, majd felvettek 2,5 év után apám mellé a Hírösbe.
5. 5 éve tanuló, és ezért választottam ezt a munkát. Nagy jövője szerintem nincs a taxinak. Ha a korábbi évekhez viszonyítom a tízes skálán, már csak gyenge ötös.

Varga Pál (Pumukli):

1. 52 éves, nős, Ford Galaxy, Hírös Unió
2. 1985-ben kezdtem taxizni, mert akkor jó lehetőségek voltak ebben és egy nyugati autóval (Golf) királynak éreztem magam.
3. Ezt az életet így már nehezen viseli, de a korom miatt, már 50 felett nehéz munkahelyet találni, ahol fogadják az embert.
4. 1985-ben Hírös Taxinál és utódainál 1990-ig, utána 90-től vezetője voltam az általam létrehozott Car-Go Taxinak és utódainak (FiH-taxis, Sigma, Robinson, Gong, Irányár, Euro Taxi), ezek a nevek a szponzorok nevei voltak, akik támogatták a céget. Ezután lett a mai helyzet, 2003-ban a két nagy társaság egyesült a gazdasági okok miatt.
5. A terveimben változtatást a korom miatt nem tervezek, de inkább fejlesztek és most is az első egyterűvel dolgozom.

Balázs Ferenc (Fecó) – Varga Pali sógora

1. 45 éves, nős, Seat, Zebra Taxi
2. 2002-ben kezdtem, mert a törvény kedvezményes kölcsönrel segített amiatt, hogy munkanélküli lettem és vállalkozni tudjak. És a sógorom meg a tesója is taxisok voltak.
3. Változóan, van amikor jól és van amikor hiány van otthon belőlem.
4. 2002-től a Zebra Taxinál, ill. egyesüléskor bő félévig az Irányárnál, majd újra a Zebránál.
5. Másodállásban szeretném csinálni, mert kicsik a bevételek és lehetőségek Kecskeméten. Valószínű visszamegyek szerelni, vagy egy nagyobb autóra ülök.

Varga Lajos (Tündérlala):

2. 1990-ben év végén részben bátyám hatására, részben munkahelyi és egészségügyi okok miatt lettem taxis.
3. Nehezen, de még mindig szokják.
4. 1990-től mindig egy társaságban dolgoztam a testvéremmel
5. Ha lehetőségem volna, azonnal abba hagynám, de sajnos nem sikerültek a terveim ez ideig. Nagy jövőt nem látok benne, ez csak vegetációra jó. Ezért én is fejlesztek, mint a bátyám, és egyterűben gondolkodom.

id. Benkovic László (Kukoricás):

1. 57 éves, nős, VW Passat, Zebra Taxi.
2. 1987 óta taxizom, eleinte mellékállásban kereset-kiegészítésként 2000-ig, utána főállásban a mai napig.
3. Jól!
4. 1987-95-ig Sigma Taxi, 95-97-ig Aranyhomok Taxi, utána Zebra, Irányár, Zebra a mai napig.

5. Nincs, másban nem gondolkodom pillanatnyilag.

ifj. Benkovics László:

1. 24 éves nőtnen, Audi A4, Zebra Taxi.
2. 2003-ban kezdtem taxizni, édesapám hatására.
3. Most még nincs baj, bár a barátnőm néha nehezményezi, hogy taxizom, de bele kell törödnie.
4. 2003-ban édesapám mellé kerültem a Zebra Taxi Kft.-be.
5. Még nem vagyok teljesen képben, de más vállalkozásban is gondolkodom.

Tóth Jenő:

1. 41 éves, nő, Audi 80, Hírös Unió.
2. 1994-ben lettem taxis a szabadabb életforma kedvéért, de a bátyám hatása is közrejátszott.
3. Jól.
4. 94-ben a Kunság Volán Taxinál kezdtem, majd 4 év Robinson Taxi, 2 év Gong, 1 év Irányár, fél év Euro, és most a Hírös-Euro (Nagy Hírös)
5. Persze hogy van. Szabadság hosszú távon, ebbe gondolkodom életem végéig.

Tóth László (Teniszkirály):

1. 46 éves vagyok, VW Passat, nő, Hírös Taxi.
2. 1990-ben munkanélküli lettem, így váltam kényszervállalkozóvá.
3. Elviseli.
4. 90-93. között Sigma Taxi, 93-tól Hírös Taxi.
5. Gondolkodom másban is, hiszen három családom van és muszáj lenne valami biztos, kiszámítható jövedelemnek lennie és a taxi csak másodállás lenne, mert ez így nagyon nehéz.

Fodor László:

1. 55 éves, nő, Mercedes 124, Hírös Taxi
2. 1993-ban munkanélküliként kényszervállalkozó lettem.
3. Teljesen jól, az éjszakákat otthon töltöm és a feleségemmel egyidőben dolgozom.
4. 1993-tól egy csapatnál a Hírös Taxinál.
5. Kénytelen vagyok a koromnál fogva már nem másban gondolkodni, bár jó lenne egy nagy fizetésű cég nyugdíj előtt.

Fodor Ernő (Bubu):

1. 50 éves, nő, Mercedes 124, Hírös Unió.
2. 1995-ben megszűnt a munkahelyem a benzinkútnál, és utána megpróbálkoztam a taxis semmittevással.
3. Kénytelen elviselni.
4. 1995-től Robinson Taxi és utódai, ma pedig már a Nagy Hírösben.
5. Sok mindenben gondolkodom, de már a lehetőségeim ötvenévesen beszűkültek.

Bán Istvánné (Erzsike):

1. Férjhezett, 41 éves, Mercedes 190, Kecskeméti Taxi.

2. 2000-ben saját elhatározásból, a család ellenkezése ellenére, 10 év gondolkodás után csak sikerült elkezdni.

3. Végül is hozzászoktak, ismervén a taxis életet, mivel a családban nem ismeretlen fogalom a taxizás (talán ettől óvtak?).

4. 2000-ben Zebra Taxinál kezdtem, majd 2002-től a Kecskeméti Taxinál dolgozom.

5. Nincs nagy jövőképem a taxiról, mert bár szeretem csinálni, anyagilag nem kifizetődő.

Bán Zoltán (Zolikácska):

1. 43 éves, nő, Mercedes 190, Hírös Taxi.
2. 1983-ban a katonaságtól leszereltem, és akkor már megvoltak a taxizáshoz nélkülözhetetlen személyi és tárgyi feltételek. Előtte autót „összeszerkesztő” voltam az AFIT-ban, de nem szerettem.
3. Hát eleve a család így szokta meg, hisz taxisként ismertem meg a nejem.
4. 1983-1993-ig Aranyhomok Taxi alapítótagjaként, 1993-tól a Hírös Taxi, amely egyesült (felszippantotta) az Aranyhomokkal.
5. Az Unióban fellendülést várok, és nem tervezek, bár úgy hiszem, ez nem egy nyugdíjas állás.

Bán István (Pisti bá):

1. 45 éves nő, Mercedes 124. Hírös Taxi.
2. 1982-ben elsők között, az öcsém javasolta, hogy legyek taxis, hisz a feltételeknek pont megfelelek.
3. Így ismert meg a feleségem, ezért em jelent problémát.
4. Aranyhomok Taxi alapító, majd Hírös Taxi napjainkig.
5. Nincs más tervem, én már nem tudok váltani, marad ez.

Pogány Mihály (Mityi, Ragasztó)

Bánné Erzsike öccse:

1. 37 éves, Fiat Tempo, Hírös Taxi.

Törökné Ábel Csilla (Bahackvihág Csillus):

1. 43 éves, férjhezett, VW Polo, Hírös Taxi
2. 1990-ben megszűnt a munkahelyem a DUTÉP-nél. A férjem, a „Jenő” már akkor is taxizott és megegyeztünk, hogy én is így teszek, és csak nappal dolgozom, míg ő az éjszakát vállalja. Lehet hogy így akart eltenni láb alól.
3. Megszokták, sőt így kimondottan kényelmes nekik és békésen megfér a munka mellett a rugalmas ügyintézés és családi háztartás vezetése is.
4. 1990-től Volán Taxi, majd 1993-tól Hírös Taxi.
5. Nyugdíjas szeretnék lenni, de gyorsan és a nyugdíj mellett taxizni, hisz ez sok kollegánál bevált.

Török Jenő (Jenei, Nyenyőke):

1. 50 éves, nő, VW Polo, Hírös Taxi
2. 1988-ban isteni sugallatra, bár ezt az-

óta már megbánta, mert menekülő útvonalként megmaradt ugyan a taxi, de jelenleg főállásban inkább már mást csinál.

3. Megszokták ezt az életformát.
4. 1988. Volán Taxi, 1993-tól Hírös Taxi.
5. Jelen állapotában még rémálmában sem jön ki... (- segített a feleség nyilatkozni).

id. Balogh János (Janibá):

1. 57 éves, VW Passat, Hírös Taxi.
2. 1976 óta taxizom Kecskeméten, előtte kisteherautón dolgoztam a Volánnál, de nem bírtam a napi többtonnás rakodást, és így egy kis protekcióval cégen belül átkerültem a taxizásba a feleségem jóvoltából, hisz akkor még presztizsszakma volt a taxizás.
3. Megszokták, hisz a feleségem segített, hogy taxis legyek.
4. 76-93 között Volán Taxi – 1992-től Kunság Taxi, 93-tól a Robinson Taxi és utódai, a mai napig a Nagy Hírösben dolgozom.
5. Már nincs, a kor elhaladt mellettem, ameddig bírom és lehet, csinálom, ha már nem lehet, akkor élem a nyugdíjasok csön-des hétköznapjait.

ifj. Balogh János (kisbalog, Billencs):

1. 39 éves, VW Passat, mezítlásos.
2. 1990-ben édesapám példáját követve, aki akkor már 12 éve taxis volt, lettem taxis, azért is, mert szeretek az emberekkel foglalkozni és nem utolsósorban imádok vezetni.
3. Nincs családom, a szüleimmel élek, így ki, ha ők nem, megértőek.
4. 90-től minden csapatban, csak egyedül a Hírösben nem.
5. Remélem, jobb lesz és egy kis segítséggel innen szeretnék nyugdíjba menni. Ha a lottón 5-ös találatom lenne, akkor is taxiznék, hiszen ez az életem!

Gyovai István (Pityu):

1. 45 éves, nő, Renault 19, Zebra Taxi.
2. 1990-ben a taxisblokádnál napján testvéremmel együtt kezdtünk dolgozni, amely meghatározta a későbbi pályafutásomat.
3. Nehezen, bár a feleségem toleráns, hiszen ő vendéglátós, és így felváltva nem látjuk egymást.
4. 1990-ben alapító Car-Go Taxi, majd utódai FiH-Tours, Sigma, Robinson, majd 2002-től Zebra Taxi Kft.
5. Jelenleg három vállalkozásban dolgozom és igyekszem a másik kettőt erősíteni a taxi ellenében, ez, azt hiszem, elmond mindent.

Gyovai László:

1. 44 éves, nő, Ford Escort, Zebra Taxi.
2. 1990-ben a taxisblokádnál napján kezdtem taxizni összel. A rendszerváltás miatt bizonytalanná vált a munkahelyem, és ez egy jó lehetőségnek tűnt.
3. Tömören: nehezen.
4. 1990-2001-ig egy társaságnál, csak más fantázianév alatt. A szétválás után én

és a testvérem is maradtunk a Zebra Taxinál.

5. Másban is gondolkodom, de amíg az nem biztos, addig csak ebbe. Bár szerintem van jövője a taxinak is.

Molnár László (A22):

1. 53 éves, nő, Citroën, Hírös Taxi.

2. Egy barátom ajánlatára lettem taxis, amikor épp elhagyni készültem a KTSZ-t 1984-ben.

3. Mondhatom, ez is közrejátszott abban, hogy egyszer már elváltam, de az új családom, úgy tűnik, már jobban elviseli.

4. 1984-től fél évig mezítlábas, majd 1985-től a Hírös Taxinál a mai napig, oszlopos tagja vagyok.

5. Én már csak ebben gondolkodom.

Ifj. Molnár: Nem sikerült megszólaltatni. Fél éve alkalmazottként dolgozik a Kecskeméti Taxinál.

Bodor József (H ...Józi):

1. 61 éves, nő, Renault 19.

2. 1982-ben kezdtem taxizni az anyagiak

hatására, mert meghalt a feleségem, és egy fizetésből nem tudtam a gyermekeimről gondoskodni.

3. A jelenlegi családom ezt szokta meg. Ezt elfogadja anyagi kiegészítésnek, mivel nyugdíjas vagyok. A taxi végett egy házasságom már tönkrement, de én akkor is a taxit választottam, nem a nejem. (Megértjük... A szerk.)

4. 1982-1983 Aranyhomok Taxi, azóta szabadúszó vagyok.

5. Úgy tervezem, amíg egészségem engedi, addig csinálom.

Ifj. Bodor Zoltán:

1. 31 éves, VW Passat, Hírös Taxi.

2. Édesapám hatására 1997-ben kezdtem taxizni, előtte rendszéknél dolgoztam az Alföld Aruházban.

3. Megszokták, jól viselik.

4. 1997-től Aranyhomok Taxi és 4 éve a Hírös Taxinál dolgozom.

5. Nem ebben gondolkodom, szerintem a taxi haldoklik.

Ezután a sok válasz után összegzésként talán megemlíthetjük, hogy a válaszadók zöme már nem 20 éves, többsége 30-60 év közötti, középkorú ember.

Legtöbbször a rendszerváltáskor kezdtek taxizni, szinte kényszerből, de azután az évek folyamán úgy megszokták, vagy megszerették, hogy a többség már másban nem is gondolkodik. Aki abbahagyja, azoknak a többsége is mint valami „bolygó hollandi” mindig visszatér. Ami viszont érdekes, de lehet, hogy inkább a vidéki kollégákra igaz, zömük még mindig nő, pedig hát kevés házasság bírja ki ezt az életformát. A példa ragadós, és így lettek családok, akik ma már dinasztiaiak, nevek a szakmában. Mert elég volt - főleg a régi világban - egy taxist megismerni, a történeteit meghallgatni, a tárcáját megnézni, és másnap már ő is taxit akart vezetni. Ma többnyire kényszerből (droidként) dolgoznak, mert ez már nem a nagybettűs TAXIZÁS.

*A válaszokat lejegyezte: Lossó Géza
Kecskemét*

Nem elég az óvatos vezetés!

- A Generali ügyel a gyerekek biztonságára -

Több mint egy éve kötelező a 12 évnél fiatalabb és 150 cm-nél alacsonyabb gyermekeket gyermekülésben utaztatni. Sok szülő azonban még mindig nem veszi komolyan ezt a rendeletet. Úgy gondolják, ha óvatosan vezetnek, gyermeküket a hátsó ülésen ölje fogva meg tudják védeni egy hirtelen fékezés vagy ütközés esetén.

A Generali szeretné fokozottan felhívni a figyelmet a szabályozásra, ezáltal is erősítve a közlekedésben a szülői felelősségvállalást. A tét gyermekeink élete, testi épsége.

A közlekedésben részt vevők közül a gyermekek a legvédtelenebb közlekedők. Az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság adatai szerint évente közel 1100 gyermek sérül meg, és közel 20-an veszítik életüket személygépkocsiban utazva. A megfelelő méretű és a helyesen rögzített autós biztonsági gyermekülések mintegy 60%-kal csökkenthetik gyermekkorban az ütközéses autóbalesetek következményeit.

A rendelkezések és törvények önmagukban nem elegendők, a következetes oktatás és folyamatos felvilágosítás egyaránt szükséges ahhoz, hogy a szü-

lőkben tudatosuljon a balesetmegelőzés fontossága. A Generali a felnőttek és gyermekek biztonságát egyaránt szem előtt tartva rendszeresen szervez közlekedésbiztonsági akciókat, pályázatokat és rendezvényeket. Különleges veszélyeztettségük révén a gyermekek védelme és tanítása pedig ezen programok során mindig kiemelt szerephez jut.

Ennek szellemében a Generali és az Országos Balesetmegelőzési Bizottság közös kampányt indít május 26. és július 4. között. Ennek keretében hat hétig lesz hallható egy balesetmegelőzési rádiójáték egy országos kereskedelmi rádióban. A közlekedési kérdésekre helyesen válaszoló szerencsés telefonálók között 120 gyermek-ülés talál majd gazdára. A játékban való részvétel egyik feltétele egy naponta változó jelszó, amelyet a játék folyamán a Generali honlapján olvashatnak, illetve a Generali TeleCentert felhívva a menüpontjai között hallhatnak a játékos kedvű hallgatók.

A szerencsések nyereménye egy-egy utalvány, amelyet az országos hálózattal rendelkező Mega Toys Babaáruházakban

lehet beváltani a megfelelő típusú és szükséges méretű biztonsági gyermekülésre. Az ülés minden esetben a gyermek korához és méretéhez kell, hogy

igazodjon, csak ebben az esetben nyújt megfelelő védelmet, ezért annak kiválasztásában az áruházak tapasztalt szakemberei nyújtanak segítséget.

A „TV ügyvédje” és ami mögötte van

Szakmánk néhány képviselője ismét felhívta a figyelmét a sajtónak, nevezetesen az MTV 1-nek arra, hogy ugyan segítsen már be a taxis célok elérésébe.

Azok ültek be a stúdióba, akik nem hittek abban, hogy a meglévő érdekképviseletek, amelyek már régen tárgyalásokat kezdtek, kezdeményeztek, nem ügytelenségük miatt nem érték el a számukra is fontos eredményeket. Hanem azért, mert rosszul közvetítik panaszainkat, nagyon sok az érdekkellentét szakmán belül is stb.

A „TV ügyvédje” előtt feszengett a székben szakmánk 10 jeles képviselője és egyik társaságunk vezetője. És vajon mi jött át a képernyőn? Az, hogy mi vagyunk az aljanép, mi vagyunk a „próbálkozások”, de az ott ülők egyikének sem jutott eszébe megkérdőjelezni, hogy miért rossz, alig használt tarifát írtak ki a táblára, egyikük sem tudott a mai jogrendszerrel jól ismerő vezető szerkesztő feltett kérdéseire ugyanolyan okosan és értelmesen válaszolni, amiben nem az jött volna le a képernyőről, hogy „ugyan már, a piacgazdaság majd megteszi a magáét”. Kellett ez most nekünk? Biztos, hogy így és ilyen módon kell azonosulni önmagunk hibáival? Biztos, hogy ismételtelen így kell szerepelni a közönség előtt?

Nem hiszem, hogy ez a járható út!

Annyira beszorulunk önmagunk határai közé, hogy ebből lehetetlen lesz emelt fővel kimászni! Ezen gondolkodjon el mindenki!

Budapest, 2003. június 2.

*Horváth Pál
FODESZ és Rádió Taxi elnöke*



Az új Clio V6 számos részletében teljesen egyedi. Eleje, lökhárítója, hűtőmaszkja, csomagtartója és xenon-fényszórója teljesen új, hátsó részén pedig a „kristály” lámpatest és az aerodinamikát javító, magasabb spoiler tűnik fel. Sportos megjelenéséhez hozzájárul a krómozott, dupla kipufogó, a két oldalkopolyú,

a lökhárító és a hálós hűtőmaszk is.

Az új Clio V6 rendkívül dinamikus. A hátsó futómű új kinematikájának és a feszebb rugóknak köszönhetően nagy teljesít-



mény kifejtése közben is stabil, futóműve nem érzékeny a gyorsításra és fékezésre, karosszériamozgása kontrollált. A nagy teljesítmény-átvitelre és a különböző útviszonyok közötti kiváló iránytartásra tervezett 18 colos Michelin Pilot Sport gumibroncsokat külön az új Clio V6 számára fejlesztették ki.

A 3.0 literes V6 24V motor teljesítményét 255 lóerőre nö-

egyedi vonalvezetésű váltókar sportosan, 20 százalékkal lerövidített kapcsolási mozdulatokkal kezelhető.

A multiplex-rendszernek köszönhetően olyan komfortmegoldásokkal szerelték fel az autót, mint az eső- és fényérzékelő. Belül az áttervezett műszerfal és a karosszéria színére fényezett dekoráció (középalagút, kormánybetét stb.) tovább fokozza a minőségi hatást. A Renault Sport személyre szabási programjának jóvoltából, az új Clio V6 többféle színben (az árnyalat a fény beesési irányától függően változik) és felszereléssel (kerekek, kárpit, bőr) kapható.

A Renault biztonságtechnikai tapasztalatait az



velték. Teljesen új a légszűrő beömlőcsöve, az élesebb vezértengely, valamint a szelepek is. Elsősorban nagy sebességű autózásra tervezték, de komfortosságából normál tempónál sem veszít. Kimagasló képességei ellenére is teljes mértékben megfelel az Euro 4 károsanyag kibocsátási követelményeknek, ami az új katalizátor érdeme.

A speciális, rövid végáttételű, szűken lépcsőzött, hatfokozatú sebességváltót élénk reakciókra és gyorsításra méretezték. Az

új Clio V6 esetében is felhasználta, hiszen a szerkezeti erősítés mellett van benne ABS, fej- mellkas oldallégzsák, két adaptív frontlégzsák, valamint előfékítő és erőhatárolós biztonsági öv.

A dieppe-i Alpine üzemben, a Flins gyáregységéből szállított különleges karosszériákból gyártott új Clio V6 minősége nem tér el a nagy sorozatban készülő modellektől (például katalizátor és vialszívókat tartalmazó átrendezés elleni védelem).

LEGYEN-E FIX TARIFA?

Mint köztudott, egyre több taxis, taxis vezető, érdekképviselői vezető szorgalmazza az egységes, a fix tarifa bevezetését. Nem lesz egyszerű a terv végrehajtása, mert ezt a kérdést már csak parlamenti szinten lehet megoldani. Nagyon röviden az elmúlt évtized történéseiről:

Valaha volt a szabad ár. Más fogalmazásban, szabad rablás. Tisztelet a kivételnek. Azóta sok mindent szabályoztak, többek között a taxitarifát is. Lehetőséget adtak minden önkormányzatnak arra, ha akarja, maximálhatja a viteldíjat. Budapesten ez megtörtént. De sokan lépni szeretnének még egyet. Legyen egységes tarifa ugyanúgy, mint Nyugat-Európa sok városában, vagy a tengerentúlon. A javaslat szerint nálunk is az adott önkormányzat - a szakma javaslatára - határozná meg a tarifát.

Izgalmas kérdés, hogy mit szólnak mindehhez a taxisorok? A kérdéskör rövid, lényegre törő. Legyen-e FIX-tarifa? Igyekeztem megszólaltatni „mezítlábast” éppúgy, mint társaságbelit. Kifaggattam több milliós Mercedessel dolgozót éppúgy, mint a „mi autónk”-kal taxizó kollégát. Nézzük a válaszokat:

Egy Mercedes-taxis a Hiltontól

Legyen egységes a tarifa! De hát itt csak akkor lesz rend, ha a taxitársaságok vezetői minket képviselnek! Legyen verseny a taxisorok között, de úgy, hogy kinek milyen a taxija! Milyen a szolgáltatás? A jövő mindenképpen az egységes tarifa! Most sokan ötven forinttal alámennek a másoknak, és közben éhbéért dolgoznak! Szerintem 1500 autó ki fog hullani, de a többi talpon marad! Nem kell majd hétvégén dolgozni!

Véleményem szerint a fő bűnösök a taxitársaságok vezetői! Tudomásul kell venni, hogy a taxi sehol sem a szegény emberek közlekedési eszköze! Addig nem lesz rend, amíg vezetőink egymás alá ígérnek!

Tele 5-ös a Klauzál térről

Egyetértek a FIX tarifával! A minőséggel kellene az utasokat megtartani, nem pedig az árharccal!

Taxi 2000-es a Szigony utcából

Én is egyetértek a FIX tarifával! Végre megszűnne a taxitársaságok vezetőinek kiváltságos helyzete! Most áron alul dolgozunk! Könnyű a vezetőknek! Letörök az árakat! Monopolhelyzetben vannak a főnökök! Én is „nyomott” árral dolgozom, közben fizetem az emelkedő tagdíjakat, biztosításokat! Akik képviselnek bennünket, azok nem a mi érdekeinket képviselik! Ne az árral versenyezzünk, hanem a minőséggel!

Egy 6x6-os a Király utcából

Persze hogy egyetértek a FIX tarifával! De az „normális” tarifa legyen! Magyarul, gaz-

Folytatás a 42. oldalon

Folytatás a 40. oldalról

daságos! Pontosan ki kell számolni, hogy mennyiért érdemes elindulni! Olyan tarifa kell, ami jó az utasnak és jó a taxisnak! Akkor végre kihullik ez a sok „roncs”. Ők ma még áron alul dolgoznak! Legyen egyforma a tarifa, és akkor az utas a minőséget választja majd!

Egy RÁDIÓ TAXI-s Kőbányáról

Hogyne értenék egyet a FIX tarifával! De akkor a mezítlásosoknak is annyi legyen!

Akkor majd végre a „gyáva” utasok is be mernek ülni a taxiba! Az elmúlt években sok utast elüldöztünk! Persze hogy meg kell állapítani a fix tarifát, de úgy, hogy mindenki jól járjon!

Egy mezítlásos a Józsefvárosi Piacról

Én is egytértek a FIX tarifával! De arról ne feledkezzünk el, hogy a mostaninál mindenképpen magasabb viteldíjjal kell taxizni! És senki se mehessen a megállapított

tarifa alá! Szerintem a taxitársaságok most komolytalan tarifával dolgoznak! 500 forintra kellene emelni az alaplíjat úgy, hogy az első pár méter ingyen lenne.

Folytathatnánk a sort, de minden taxis ugyanazt válaszolja, legyen mezítlásos vagy legyen társaságbeli. Vezessék be a FIX tarifát ugyanúgy, mint Európa sok országában!

Juhász Péter

GYERMEKNAPI REKLÁMFOGÁS A HÍRÖS TAXINÁL

Kecskeméten a Hírös Taxi 3 éve, most már hagyományosan megemlékezik a gyermeknapról és apró figyelmességgel kedveskedik a taxisok gyermekeinek és a város apróságainak. Az első évben pár száz darab luftballonnal leptük meg az kicsiket. A második évben a taxiállomás mellett osztogattuk a feliratozott lufikat (kb. 800-1000 darabot). 2003. május 25-én, az időközben 33 fővel szaporodott Hírös Gong - Euro Taxi Unió. Így megnövekedett létszámmal és határtalan lelkesedéssel fogtunk hozzá a gyermeknap szervezéséhez, mely a nagy csapat első igazi közös nagy dobása volt. Május 25-én megjelent az új design, az új telefonszámmal ellátott matricák, törzsutaskártyák, szóróanyagok és nem mellékesen a kitelepülő sátor, mobil diszpécserközponttal. A sátornak nagy sike-



re volt, melyet az Aranyhomok Hotel melletti taxiállomásnál állítottunk fel, a főtértől, ahol a rendezvények voltak, 100 m-re. A légkömbárosok legnagyobb bánatára reggel 9-től 16.30-ig 2000 sárga matricás lufit fújtunk néha gép nélkül 32 fokban, mert nem győzték a gépek, és ingyen osztogattuk a diszpécserjeink segítségével. Óriási sikere volt a gyerekek körében az elfekvő matricakészletnek is. (Hisz mindegy, milyen név van rajta, a telefonszámok ugyanazok maradtak.) Igazából ők a nagy gyűjtők ezeknek, és jó csere-



alapot biztosítanak az iskolában. A felnőtteknek, mint kísérőknek osztogattuk a törzsutaskártyákat, melyeknek egészen jó volt a fogadtatása. A többség véleménye szerint ennyi törzsutaskártyát 1 év alatt sem szórtunk ki a kocsikból. Jöttek idősek, fiatalok, és vittek mindent, mert ingyen volt. Mi pedig személyes kontaktusba kerültünk a leendő utasnemzedékkel. Hisz a Hírös Taxi hosszú távra tervez és a leendő utasait is megszólítja. Összességében nem tudom, jövőre ezt hogy tudjuk überelni, de gondolkodunk, mert időnk sajnos bőven van.

Hírös – Gong Taxi
Hírös Taxi Kecskemét

A PEUGEOT KÉT ÉV GARANCIÁT NYÚJT MINDEN MODELLRE

A Peugeot Hungaria Kft. 2003. június 1-jétől minden Peugeot személy- és hasznójárműre két év garanciát nyújt, kilométerkorlátozás nélkül. A Peugeot Assistance szolgáltatás része a kétéves garanciának.

Kivételt képez a Peugeot luxuslimuzinja, a 607, amelyre 4 év vagy 120 000 kilométerig érvényes a garancia.

Az átfogó kilométer-korlátozás nélküli gépjármű-garancia mellett a Peugeot változatlanul 12 év átrozdásodásra szóló garanciát nyújt minden személygépjárműre, illetve 6 évet a hasznójárművekre.

A fényezésre a személygépjárműveknél változatlanul 3 év, a hasznójárműveknél viszont június 1-jétől már 2 év a garancia.

A Peugeot reményei szerint a két év általános garancia tovább növeli a modellek iránti bizalmat és érdeklődést.

Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe megváltozott.

Üzeneteket, leveleket ezentúl a

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

címre várunk.

Dén májusban újra összegyűltek a „citysek”, hogy egy önfelelt, jókedvű napon kikapcsolódjanak, közösen pihenjenek, ünnepeljenek.

A legtöbb taxit megmozgató esemény természetesen ismét a foci volt, egész pontosan a kispályás labdarúgókupa 9 résztvevővel.

A végeredmény:

1. Tili-Toli
2. City 1
3. Tatabánya
4. City Legend
5. City Night
6. Bagage
7. Batusok
8. Old Boy's
9. Szedett-Vedett

City Kupa

A kupagyőztes csapat:

Kopácsi Imre	City 800
Jármer Gábor	City 998
Képes László	City 547
Kovács Mihály	City 801
Parragh Zoltán	City 171
Pásztor István	City 910
Kókai Csaba	City 285
Kamarás Gábor	City 094
Feczer Rudolf	City 588
Kerek László	Külsős

Legsportszerűbb csapat:

Old Boy's

Legsportszerűbb játékos:

Pál Gyula, City 887

Legtechnikásabb játékos:

Parragh Zoltán, City 171

Természetesen külön volt gyerekprogram, több bográcsban főtt az ünnepi menü.

A jól sikerült nap után csak egyet mondhatunk. Jó lenne, ha minél többször beszámolhatnánk taxisnapokról, ünnepekről, kikapcsolódásról. Mert kell a pihenés, az ünneplés, a kikapcsolódás. Fontos a munka, de éppoly fontos a család és a kollektíva.

Juhász Péter



Meggyógyult a tanár úr



Munkában a szakács



Így kell ezt csinálni



Ragyogó idő, ragyogó hangulat



Békés beszélgetés fehér asztal mellett



Támadásban a City Night



Farkas Laci a védekezéshez is ért

TAXIS KÖZLEKEDÉSI POLGÁRŐRÖK KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI AKCIÓBAN

Legutóbb beszámoltunk arról, hogy taxis közlekedési polgárőrök részt vettek a rendőrök autós-motoros ügyességi versenyén. Még nem közöltük az autós ügyességi verseny és a közlekedésbiztonsági TOTO kitöltése utáni taxisok közötti végeredményt, ezért most pótoljuk.



Ennél a Tele 5 taxinál is minden rendben volt, pedig több mint egy tucat (!) okmányt ellenőriztek

1. Fülöp József (Szatir)
2. Juhász György (Nagygyuri)
3. Farkas Sándor (Bagira)

Most röviden ismertetjük az elmúlt hetek eseményeit, amikor is közlekedésbiztonsági akciókban vettek részt a taxis közlekedési polgárőrök.

Örömmel jelezhetjük, hogy a rendőrök, a közlekedési rendőrök ismét közös munkára kérik fel a taxisokat úgy, mint régen. Valamikor legendás volt a rendőr-taxis kollegialitás, sajnos az utóbbi évtizedben felhígult a taxis szakma, így - fogalmazzunk finoman - megromlott a rendőr-taxis kapcsolat.

Most viszont egyre inkább megtisztul a taxistársadalom, egyre inkább másképp néznek a taxisra, taxisokra a rendőrök, éppúgy, mint az egyszerű állampolgárok.

Közlekedésbiztonsági akciókban, sebesség-ellenőrzésben, közúti ellenőrzésben, baleseti helyszí-



Amikor taxis ellenőriz taxist

nelésben vesznek részt a taxis közlekedési polgárőrök.

A közös munka mindkét félnek hasznos. A közlekedési rendőrök kevesen vannak, nekik elkél a segítség. A taxisok meg sokat tanulhatnak a szolgálat alatt a közlekedési rendőröktől.

A közös akciók folyamatosak, lefedik a főváros egész területét.

Juhász Péter, közlekedési polgárőr

TAXISOK FIGYELEM

Hírközlési Főfelügyelet által bevizsgált és engedélyezett CE megfelelőséggel rendelkező ICOM mobilrádió. Csatormáknént programozható sávszélesség és teljesítmény, PIN kód védelem, kisméretű, esztétikus megjelenésű, előlapban elhelyezkedő hangszóró, forgatógombos hangerő szabályzó.



Áraink:

IC F110S 8ch kódadóval bruttó 89.500.-Ft

IC F110 40ch kijelzős kódadóval
bruttó 99.500.-Ft

Forgalmazó:

CB-URH Szerviz

Budapest 1213. Repkény u.13

277-8268, 20/964-0164

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. **Helyes az „A” válasz.** A geometriailag egyenesen haladó taxi „csak” akkor minősül bekanyarodónak, ha a kanyarodó főútvonalat elhagyja.
2. **Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése „Lakott terület vége”.
3. **Helyes a „B” válasz.** Ebben az esetben a „Főútvonal táblát nem kell megismételni,
4. **Helyes a „C” válasz.** Amikor a hólánc használata már nem nélkülözhetetlen, a vezető dönti el, hogy hogyan folytatja az útját.
5. **Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Veszélyes emelkedő”.
6. **Helyes a „B” válasz.** A lakó-pihenő övezetben nem jelölnek ki gyalogos-átkelőhelyet.
7. **Helyes az „A” válasz.** A korlátozott sebességű övezetben a várakozás – egyéb tilalom hiányában – megengedett.
8. **Helyes az „A” válasz.** Ha az utas meggyőződött arról, hogy a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, kiszállhat a taxiból az úttest felőli oldalon is.
9. **Helyes a „C” válasz.** A nappali menetjelző lámpa csak jó látási viszonyok között helyettesíti a tompított fényszórót.
10. **Helyes a „C” válasz.** Lejárt órát a jármű eltávozása nélkül ismételtelen működésbe hozni nem szabad.
11. **Helyes az „A” válasz.** Széles útkeresztvezésben a keresztezési középpont előtt egymás mellett elhaladva egyidejűleg elvégezhető a balra bekanyarodás.
12. **Helyes az „A” válasz.** A lejárt matricát a gépjármű tulajdonosának (üzembentartójának) el kell távolítania.
13. **Helyes a „C” válasz.** A hangos, tartós zaj többek közt ingerültséget és gyorsabb kifáradást okoz.
14. **Helyes a „B” válasz.** A taxi követi a kanyarodó főútvonalonvezetését, így vezetője számíthat arra, hogy a többi jármű elsőbbséget fog adni részére.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 59. RÉSZ

Lenn és fenn

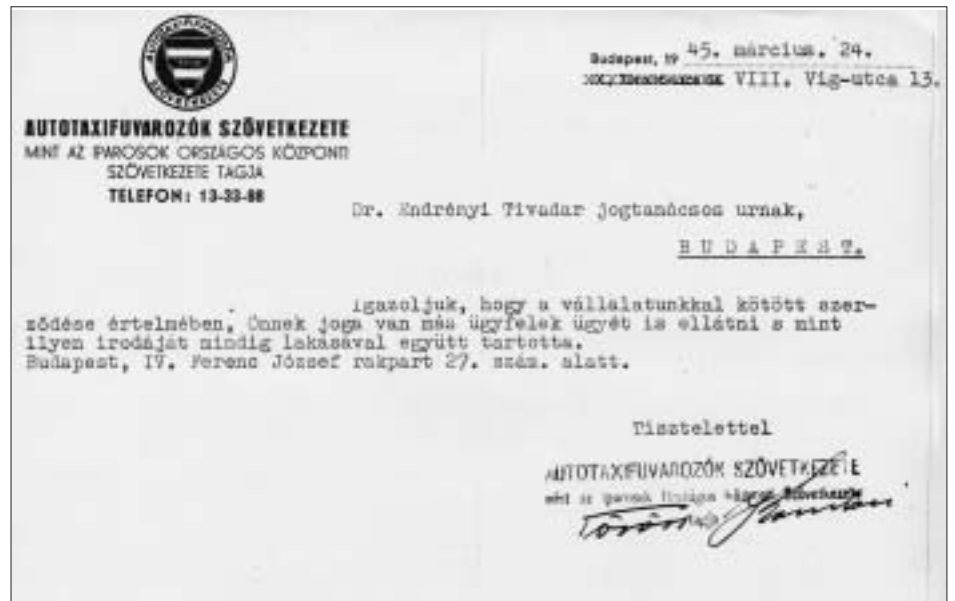
1945. december 29-én újra összeült a kibővített Közlekedési Bizottság, a Budapesti Géperejű Bércocsi Ipartársulat székházában. ezen az ülésen Feledy Béla, a Kereskedelmi és Közlekedési Minisztérium főmérnöke is részt vett. Az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt.-t Jágerszky György, az Üzemi Bizottság elnöke, a MÁVAUT-ot Valent Lajos főmérnök, a BSKRT-ot Kovács István főmérnök, az Ipartársulatot Kolbay Sándor elnök és dr. Endrényi Tivadar jogász képviselte, a MATEOSZ delegáltja nem jelent meg. Meghívásra megjelent az újjászervezett Baleseti Helyszínelő csoport vezetője, Szabó Pál r. főhadnagy. Az előző ülésen kért írásos anyagot az alágazatok képviselői összeállították, a taxisokét Endrényi ismertette. Eből kiderült, hogy a fővárosban, szemben a napilapok állításával, egyetlen új KRESZ-táblát sem láttak a taxisok, a régieknek nyomuk veszett, vagy sérülten árválkodnak az utcasarkokon. A forgalmasabb keresztekben működő szovjet vagy magyar fogalomirányítók zászlós karjelzései korántsem egyértelműek. A taxisok, ha csak tehetik, elkerülik az ilyen csomópontokat, már csak azért is, mert a szovjet gépkocsik eszeveszett tempóban közlekednek, vezetőik gyakran ittasak, a magyar rendőrök zászlós jelzéseit figyelmen kívül hagyják, s habozás nélkül áthajtanak a tiloson. A gyalogosok rendszerint az úttesten közlekednek, mert hogy a járdák helyenként a törmelékártalók. Baleset esetén jobb, ha a felek meg egyeznek, és a sérültet haladéktalanul orvoshoz vagy kórházba viszik, mert sem a helyszínelőkre, sem a mentőkre nem számíthatnak. Előfordult, hogy a baleset után másfél órával még a járdaszélen nyöszörgött a kuporgó áldozat. Az állapotok a külvárosokban és az országutakon még rosszabbak. A taxisok úgy vélték, hogy a közlekedők és a rendőrök korábban sem felhőtlen viszonya rosszabbodott. Összeállításukban a sofőrök tudásával is foglalkoztak; szerintük olyanok is volánhoz ültek, akik sohasem tanultak KRESZ-t, vezetési gyakorlatuk sincs. Kérték a demokráciát építő Magyarország illetékes hatóságait a vizsgák megszigorítására és arra, hogy ne csak a taxisokat ellenőrizzék a közutakon. Az új jogositvánnyal rendelkezőket kötelezzék továbbképzésre, de a rendőröket is tanítsák meg vezetni, az újonnan toborzottakkal szerzettségük meg a vezetői engedélyt. Endrényi a felolvasásában elmondta, hogy a vasúti sorompókat még nem hozták helyre, a közeledő vonatokat senki és semmi sem jelzi. A taxiérdekeltségük javasolják,

hogy a főváros és a minisztériumok közlekedéssel foglalkozó tisztviselőit ültessék autóba és így mutassák meg nekik a közlekedést „belülről”, talán majd gyorsabban intézkednek a forgalommal kapcsolatos ügyekben. Végül megköszönte a Közlekedési Ügyosztály KRESZ könyv küldeményét, amelyet kiosztottak a taxisok között. A meghívott közlekedési vállalatok képviselői hasonló tartalmú és hangvételű jelentéseket írtak.

Sem a Fővárosi Tanács Közlekedési Ügyosztálya, sem a minisztérium képviselője

sott jelentések összerkesztésével, s ha tudnak, statisztikai adatokat is mellékeljenek hozzá. A vállalatok képviselői felkérték Endrényit, a gyakorlott szerkesztőt és tollforgatót a munka elvégzésére, ők pedig elvállalták a szerkesztőbizottsági tagságot. A visszaemlékezések szerint az elkészült 40 oldalas anyagot még az 1960-as években is hiteles forrásként lapozgatták a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumban.

A taxisok tekintélye a jelentések összerkesztésének is köszönhetően tovább erősödött. Az Ipartársulat véleményét szak-



Endrényi az Ipartársulattól is kért hasonló igazolást még 1945 márciusában

nem tiltakozott a kritika hallatán, de változatlanul közös összefogással szándékozták a feladatokat megoldani. Valent Lajos és Jágerszky György – mint mondták – nem nyugtatja meg őket a közönség erejébe vett hit. A fuvarozóknak a fuvarozás a feladatuk, a normális munka folytatásához szükséges feltételek biztosítása viszont a hatóság dolga. Ha mindenki elvégzi a feladatát, hamarabb érnek célba. Feledy közölte, Valent Lajosnak és Jágerszky Györgynek igaza van, de a hatóság egyelőre nincs abban a helyzetben, hogy feladatát ellássa úgy, mint a múltban. Amint a szovjet csapatok visszavonulnak laktanyáikba, a hatóság mozgásteret is bővíthet, amíg azonban „szétterülnek” az országban és a fővárosban, a minisztériumok és a rendőrség, valamint a tanácsok lehetősége is szűkre szabott. Javasolta állítsanak össze egy szerkesztőbizottságot és bízzák meg a felol-

mailag is elfogadták, többször is felkérték egy-egy miniszteri utasítástervezet véleményezésére a KPM-ben. E munkákat dr. Endrényi Tivadar, Vörös József és Kolbay Sándor közösen végezték el. E kis társaság miközben fölöttébb komoly munkával segítette, szolgálta a taxizás fejlődését, néhanyan úgy vélték, túlon túl „nagyra” nőnek, amely ellen tenni kell valamit. Megindították az aknamunkát ellenük. Feljelentették őket a rendőrségen, a Fővárosi Tanácsnál, a KKM-ben, a Gépkocsijavítók Szabad Szervezetében. Endrényit azért, mert a magántaxisokon és a szövetségi taxisok érdekvédelmén kívül más ügyeket is elvállal és képvisel. A megvádoltat behívták a minisztérium jogi osztályára. Minthogy Endrényinek ügyvédi irodája volt, természetesen elegendőleg több ügyvel foglalkozott. Miután bemutatatta ügyvédi oklevelét és a működési engedélyt, a minisztérium ille-

tekesei elnézést kérték tőle, de azt nem mondták meg, hogy ki a feljelentő. Nyolc év múlva tudta meg, amikor már a KPM jogásza volt, ám retorzióval nem élt.

A második kiszemelt áldozat Kolbay Sándor volt, akit azzal vádoltak, hogy engedély nélkül javít autókat az Autótaxifuvároók Szövetkezete, s ezzel elveszi a becsületesen dolgozó iparosok kenyerét. E vád is alaptalannak bizonyult. Kolbay bemutatta a rendőrségen és a Fővárosi Tanácsban a szövetkezet iparengedélyét, tehát igazolta, hogy nem kontárok, hanem jogosan javítanak gépkocsikat.

A harmadik áldozat Vörös József volt,

akit valóban súlyos váddal illették. A feljelentő szerint 1939-ben azért utazott Németországba, hogy jelen lehessen Hitler ünnepi beszédein. Vöröst lefogták és egy hétig tartotta fogva a rendőrség. Endrényi mint ügyvéd védte a vádlottat. Endrényi a vizsgálótisztnak elmondta, Vörös valóban volt Németországban, mert 234 db Wanderer személyautó megvételéről tárgyalt a német gyárral. A tárgyaláson részt vettek: dr. Endrényi Tivadar, az Autótaxifuvároók Szövetkezetének jogásza, Hess Ervin, a Wanderer gyár magyarországi képviselője és Vörös József, mint a szövetkezet elnöke. Miután az IOKSZ, a vétel megfinanszírozó-

ja is igazolta Endrényi állítását, a vádat elajtották, Vöröst elengedték. Ezek az atrocitások csak az érintetteket viselték meg, az Ipartársulat és a szövetkezet szakmai tekintélye nem csorbult. Az érintettek úgy vélték, az elmúlt hetekben túl sok elismerésben részesültek, kellett egy kis hidegzuhany. Mint mondták: egyszer fenn, egyszer lejjebb.

Kolbay és Jágerszky, a magántaxisok és a Taxi Rt. megbízásából felkeresték a Közlekedési Ügyosztályt és a KKM-et, elmondták, hogy a tavasszal kiadott rendelkezés szerinti benzinkontingensek túl alacsonyok, kérték felemelést. Kérésüket mindkét helyen elfogadták, és a kereskedelem és közlekedési miniszter az 51 700/1945. KKM sz. rendeletében újra szabályozta a kiutalható benzinnemennyiséget, körülbelül 2,5-szeresére emelte fel. Az 1-2 literes motorral hajtott taxik november 15-től havi 90 liter üzemanyagot kaptak, a 2 liter feletti pedig 120 literhez jutottak. Feledi Béla főmérnök felhívta figyelmüket, hogy alkalmanként pótló igény benyújtására is van mód.

Bálint Sándor

4361/11.12 P1000 - 109700 636

1952/1945-IX.

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS IX. KERÜLETÉNEK ELOJÁRÓJA

43447 szám 1941. E. 12/1941 (iparkajirovászati) 1941. 4361

Másolat

Iparigazolvány

Budapesti bejegyzett cég a gépjárművek gyárművei körébe

bevétele

között való javítás a

ipar gyakorlásának az 1922. évi XII. törvényekében megállapított feltételeit üzletvezetője személyében kellőképpen igazolja. Ennélfogva fentnevezett céget a szabad ipart űző iparosok Iajstromába E. 12/1941 szám alatt bevezetem és részére a fenti iparnak Budapest székesfőváros területén való gyakorlására az iparigazolványt ezennel kiadom.

Budapesti bejegyzett cég a fenti ipart csak üzletvezető alkalmazásával gyakorolhatja.

Budapesten, 1941. évi szeptember hó 9. napján.

Hivatalosan igazolom, hogy ezen a szöveg az irattárban 43447/1941 szám alatt: elfekvő eredetivel azokról azokra megegyezik.

Bp. 1945. augusztus 9.

Battlay S.

15. kerület aljegyző.

Gáti. sziv. irodavezető.

L-né.

A ker. sziv. ir. 91/a sz. melléklet.

Budapest székesfővárosi Adóosztály 1937 - 1945

Előfizethető a Taxisok Világa

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

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

A 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

Az Iparigazolvány láttán ejtették a vádat a szövetkezet, illetve Kolbay ellen