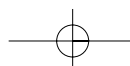




XIV. évf. 6. sz.

2004.

Június



TARTALOM

Döntés előtt...	4.
Megvalósulhat a régen várt komplex szabályozás	4.
Öngyilkos merénylőt fuvarozott	6.
Még nem fix a fix	9.
Taxi – Nem taxi	11.
Taxitarifa Bécsben	12.
Taxis kótya-vetye	15.
Fix tarifa – múltidézés	16.
Tudod vagy tippelsz?	26.
Újabb taxiállomások épülhetnek a fővárosban	27.
Mercedes-Benz vásárlási akció taxisoknak	29.
Nem bűn a radarzavarás	32.
City Taxi éves gépkocsiszemle 10 éve történt	33.
A 11 éves 6x6 Taxi éves tavaszi szemléje	34.
Megbüntettek	34.
Morfondáriák	35.
Magyarországon a Peugeot 407 PÁV	35.
Óvatosan a turbókkal!	37.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	39.
Négy keréken Európában	43.
Bemutakozott a Penny Car	44.
Megane Grandtour, Limousine	45.
Magyarországon is bemutatkozott az új Audi A6	46.
A KRESZ-TEST helyes megfejtése	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

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

Fuvar közben érte a halál

Gyászban Csongrád

Taxijában érte a halál az 53 esztendő Kaczi Bálintot, aki május 28-án késő éjjel utasával igyekezett Csongrádra. A sofőr egyik pillanatról a másikra rosszul lett, majd elvesztette uralmát járműve fölött és nekijárt az egyik közlekedési jelzőtábla oszlopának. Az asszony, aki a kocsiiban ült, azonnal értesítette a mentőket, de a kiérkező rohamkocsi személyzete már nem tudott segíteni a taxisofőrön.

Csongrádon az Erzsébet szálló tövében húzódó droszton a virágok és gyertyák kegyeleti helyé emelték a hétköznapokon oly egyhangú utcarészletet. Barátok, ismerősök, hozzátartozók és az „egyszerű”, hétköznapi utasok próbálták tiszteletüket leírni az 53 esztendő Kaczi Bálint emléke előtt. A férfi éjjel-nappal a volán mögött ült, és nem lehetett oly kérése senkinek, amit ne jó szívettel teljesített volna, lett legyen az bármilyen ügyintézés vagy éppen küldemény soron kívüli, sürgős kézbesítése. Nem vetette meg a munkát és nemegyszer hitelbe is szállított idős, rászoruló embereket, akik nem is biztos, hogy valaha is rendezték számlájukat.

Szívesen fuvarozta hétvégeken a tizenéves fiatalokat, akik hajnalonta, vidám csapatként szállták meg autóját. Némelyikük, ha kicsit többet ivott, az sem jelentett számára problémát, hiszen legtöbbjük szüleit

is ismerte, és bizony előfordult, hogy pénztelenül és erőtlenné váló ifjú titánokat a bejárati ajtóig segítette – minden ellenszolgáltatás nélkül.

Kaczi Bálint jó ember volt, akit ismerősei szerettek és tiszteltek. Péntek éjjel, az utolsó fuvarral a város közeli öregszőlők-ből egy asszonysággal igyekezett a városba, amikor az ipari parknál érezte: valami nincs rendben. Utasának jelezte, rosszul van, lábát levette a gázzal s még megpróbált az autójával megállni, amikor bekövetkezett a tragédia. Senki nem sejtette, így ő sem tudhatta, hogy az égieknek vált szükségessé egy jóra való taxis, és érte küldtek.

Kocsija lassult, de már nem tudott vele megállni. A taxi áttért a túloldalra és az Attila utca egyik közlekedési táblája oszlopának csapódott. Az asszony nem sérült meg. Azonnal értesítette a mentőket, akik percek belül a helyszínre érkeztek, de már csak a halál beálltát tudták megállapítani. Az orvosok véleménye szerint a sofőr tüdőembóliában halt meg, ám hivatászetetét mi sem bizonyítja jobban, mint-hogy még azelőtt átvette égi megbízó levelét, mielőtt földi autójának kerekei végleg megállhattak volna.

Csongrádban fekete szalagos taxik róják a város útjait, ahol nem csak a fuvarozók, de az egész város gyászolja mindenki Ferijét!

k.z.t.

1. MIKROHITEL

Állami támogatású hitel legalacsonyabb kamatozással (csak vállalkozóknak)
Pl. 3 M Ft 3 évre, összes kamat: 3-400 e Ft (autócsere-nél alkalmazható, ingatlanfedezet kell, ami lehet terhelt is)

2. SZÉCHENYI KÁRTYA

Hitelösszeg : 500e-től 5 M Ft-ig
Szabadon felhasználható, **nem kell fedezet!!!** Kamattámogatás : 3,5-5%
- Feltételek:

Nettó bevétele az igényelt hitelkeret min. 4-szerese legyen (taxiban min. 2M Ft, de ha más vállalkozásod is van...)

3. JELZÁLOGHITELEK

4,1%-tól deviza alapú hitelek, hitelkiváltások. Csak ingatlanfedezet szükséges.

Várjuk érdeklődésedet, hívj bizalommal, biztosan találunk megoldást: City 767

SAP-ART Tanácsadó Stúdió,
06-30-9503429; 06-70-3162071 ;

Bíró László, biro.laszlo@tvnetwork.hu,

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval (új rendeleteknek megfelelő):

20.000.-Ft befizetésével, havi 10.000.-Ft-os részletre elvihető.



Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval, választható kijelző színnel és nyomógombbal

20.000.-Ft befizetésével, havi 15.000.-Ft-os részletre elvihető. GPS, GSM(GPRS), POS, stb. modulokkal bővíthető



CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.: 06-1-240-9479

Mobil: 06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Web: www.ecometer.com

Döntés előtt...

Szakmai konszenzuson alapuló szabályozást szeretne a kamara

Az alábbi levelet a feltüntetett érdekképviseltek már e hónap elején megkapták. Ám tekintettel arra, hogy a várható döntések országos hatásúak lesznek, a BKIK Közlekedési Osztálya ezúton is felhívja az esetleg nem a fővárosban működő taxis tömörüléseket, érdekképviselteket arra, hogy javaslataikat vagy véleményeiket a megadott címre juttassák el.

Cím: MACITOSZ
FODESZ
FUVOSZ
MTSZ
TGFSZ

Tárgy: Taxi vállalkozások piaci működésének feltételei

Tisztelt Vezető!

Ismert tény, hogy a Fővárosi Önkormányzat április 1. hatállyal teljes körűen hatályba léptette a többszörösen módosított 59/1999. (XI.18.) számú ún. droszt rendeletét.

A rendelet bevezetése kapcsán ismétel-

ten a felszínre kerültek a szakma akkut, évek óta rendezésre váró problémái: a létszám, a tarifa, a droszt és az ellenőrzés összefüggésében. Ezek megoldása a folyamatos tárgyalások eredményeképpen, melyet a Kamara és az érdekképviseltek az elmúlt hónapokban folytattak, most elérhető közelségbe kerültek.

Annak érdekében, hogy a végső rendezés, „A tisztességes piaci működés feltételeinek megteremtése” a többség számára megfelelő legyen, minél több véleményt szeretnénk megismerni. Ezért kérem a létszám, a tarifa, a droszt és az ellenőrzés vonatkozásában a szervezet szakmai álláspontját szíveskedjék meg-

küldeni. Várjuk a problémakörök megoldásával kapcsolatos gondolatokat, észrevételeket. Amennyiben a tisztességes feltételek kidolgozásának szükségességével egyetértetek és a munkában részt kívánatok venni, kérem, hogy 2004. június 18-ig szíveskedjék javaslataitokat megküldeni a BKIK Közlekedési Osztály titkárságára a 488-2158-as faxszámra vagy a következő e-mail címre: szanita@bkik.hu.

További információkkal készséggel állunk rendelkezésre.

Budapest, 2004. június 4.

Üdvözlettel:

Antal Attila elnök
Közlekedési Osztály

Fix tarifa, létszámszabályozás, ellenőrzés

Megvalósulhat a régen várt komplex szabályozás

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztályának keretei között működő Taxis Szakmai Kollégium, a Fővárosi Önkormányzattal hosszú évek óta tárgyal rendszeresen taxis ügyekben. Legutóbb például a repülőtéri helyzet, illetve a taxiállomások körül kialakult feszültségek rendezésében jutott komoly szerep ennek a köztisztületnek. A kamara és a főváros között létrejött megállapodás rögzíti: „...a felek felhívják a törvényalkotást, hogy nyújtson segítséget a taxiszolgáltatás alapvető gondjainak megoldásában az által, hogy a települési önkormányzatok törvényben kapjanak felhatalmazást a rögzített hatósági ár és a taxiszolgáltatók létszámának rendeleti szabályozására...” (Taxisok Világa 2004. május, 11. old. A szerk.). Antal Attilát, a BKIK illetékes osztályának elnökét erről a lehetséges szabályozásról, illetve a kamara problémamegoldó szerepéről kérdeztük.

• **Milyen szerepet tud a kamara betölteni a taxispiac évtizedes gondjainak megoldásában? Melyek a legfőbb problémák, melyeket rendezni kell? Érdemes-e külön-külön hozzányúlni a feszültségcövekhez?**

• A válaszhoz sok évet kell visszamennünk az időben. Ugyanis a kamara, illetve ezen belül a taxis szakma képviselői a kezdetektől úgy gondolták, hogy a problémákat csak komplex módon, egységesen kezelve lehet megoldani. Nem szabad a létszám, a tarifa, a taxiállomás és az ellenőrzés kérdését külön-külön kezelni. Ezek szorosan összefüggő és egymástól elválaszthatatlan kérdések. A '90-es évek végén megkezdődött tárgyalások során is végig ezt hangsúlyoztuk. Ugyanakkor tény, hogy a korábbi időben nem voltunk sikeresek. Ennek okait ma már nem érdemes keresni, mert szerteágazóak és az idő múltával egyre kevésbé fontosak. A taxiskérdés rendezéséhez újabb lendületet a közelmúlt adott, és ebben a kamara komoly szerepet játszott. Mi a korábbi álláspontunkhoz ragaszkodunk és a komplex

rendezést tartjuk igazi jó megoldásnak. Véleményünk továbbra is az, hogy ha bármelyik elemet is önkényesen kiemeljük a létszám, tarifa, droszt és ellenőrzés problémaköréből, úgy azt hiába oldjuk meg. Egy ilyen döntést követően esetleg előfordulhat az is, hogy nem csökkennek a kollégák gondjai, hanem szerencsétlen körülmények között, az eredeti szándékoktól homlokegyenest eltérően, növekedhetnek. Ezáltal természetesen a kitűzött célt sem érjük el, sőt! A taxisok társadalmi megítélése továbbra sem javul, miközben a vállalkozók helyzete tovább romlik majd.

• **Milyen támogatást élvez a kamara a taxis ügyekben képviselt álláspontja a taxisok, illetve a fővárosi képviselők között?**

• A képlet tulajdonképpen nagyon egyszerű. A kamarát maguk a vállalkozók alkotják, és ennek megfelelően döntéseinkben is a többség akarata tükröződik. Az általunk legfontosabbnak tartott négy problémakör rendezésével minden taxis egyetért. Azt, hogy legyen droszt és drosztrendelet, azt, hogy nyúljunk



Antal Attila: – Mi a komplex rendezést tartjuk igazi jó megoldásnak

hozzá végre a létszámhoz és a tarifához, oldjuk meg a hatékony ellenőrzést, minden taxis egységesen támogatja. A fővárosnak is szinte ugyanezek a céljai, vagyis ők is jó irányba haladnak. Érthetően azt szeretnék, hogy a főváros területén joggal elvárható szolgáltatási színvonal e téren is számon kérhető legyen. Ne legyen panasz a taxisokra, ami esetleg rontaná a város megítélését. Mi ezekkel a célokkal egyetértve, de a vállalkozók oldaláról nézve úgy gondoljuk, hogy akkor lehet a taxisásból stabilan, tervezhetően megélni, ha a négy – általunk fontosnak vélt – problémakör rendezése van. Vagyis megfelelő helyeken és számban ki-

épített taxiállomásokon, kezelhető létszám-ban és rögzített áron dolgozó, hatékonyan ellenőrzött szolgáltatásban részt vevő vállalkozót szeretnénk e szolgáltatásban látni, akik hosszú távra tudnának tervezni. Ez nyújthatna üzleti garanciát a ma szinte meg sem térülő beruházásaikra. Igaz ez egy önálló vállalkozóra, akinek csak egy autója van, de igaz a többi taxival rendelkező vállalkozásra és a fuvarszervező irodákra is. Összefoglalva tehát e téren a főváros és kamara céljai közösek.

• **Ez lassan másfél évtizedes óhaja a szakmában tevékenykedőknek. Függetlenül attól, hogy társaságtulajdonos, vezető, taxis vállalkozó vagy alkalmazott az illető. Reális most ez az elképzelés?**


• A főváros – szerintem helyesen – elkezdett e kérdésekben megoldásokat keresni. El kell fogadnunk azt is, hogy egyszerre, egy varázsűtésre nem lehet mindent megvalósítani. Ennek folyamata van. Ezt rögzítettük írásban is a fővárossal kötött megállapodásban A kérdéseket folyamatosan napirenden tartva, szisztematikusan lépünk előre. Természetesen nem évtizedekben mérjük a megvalósítás idejét, hanem ennél azért jelentősen rövidebb időintervallumokban gondolkodunk, de azért a realitásokat is figyelembe kell venni. Nemrég eljutottunk a drosztrendeletig, amelynek felszínre került problémaival szinte rögtön találkozunk. Ezeket éppen most javítjuk. Sőt, ma már a fix tarifa kérdése is napirenden van és belátható időn belül a parlament elé kerül. Ezért aztán nem tűnik elérhetetlennek a létszám valamilyen formában történő szabályozása sem. Az ellenőrzés kérdése külön problémakört jelent, de én abban nem látok annyi buktatót, mint az előzőekben felsorolt három pontban. Kétségtelen, hogy ez így talán túl optimistán hangzik, sőt tapasztaljuk, hogy ezen az úton vannak zökkenők. Az is tény, hogy ezekre a gondokra sokan nem is a zökkenő szót használják... Ennek ellenére, miután az előzőekben vázoltakból kitűnik, hogy e tekintetben minden érintett félnek azonos az érdeke, ezért véleményem szerint nem megoldhatatlanok a feladatok. Inkább csak olyan nehézségek, melyeken közösen kell túljutnunk. A kamarának pedig kutya kötelessége, hogy a saját eszközeivel, lehetőségeivel, kapcsolataival ezt a folyamatot segítse. Amikor a többször módosított drosztrendelet hatályba lépett, ilyen szituációba kerültünk. Mi azért harcoltunk, hogy javaslatunkra sok ponton az eredeti jogszabály megváltozzon. És azok az elemek, melyeket mi kértünk – egy kivétellel – be is kerültek a módosított fővárosi rendeletbe. Sajnos pontosan a létszám és a drosztférőhelyek számának összefüggésében volt olyan kompromisszumos javaslatunk, ami kimaradt. Végül is ide vezethető vissza a közelmúltban átélt konfliktushelyzet és az ebből adódó javítási igény is. Ebe a folyamatba a kamara a saját eszközeivel bekapcsolódott és a szembenállók az értelmes párbeszéd területére vezette át. Mi ekkor is azt mondtuk, hogy jól láthatóan az irány helyes és célravezető, csak a kivitelezésben vannak olyan problémák, melyeken javítani

kell. Ha szükséges, tartsunk egy kis szünetet, nézzük meg, meddig jutottunk el, mit kell tennünk a jövőben. Erre kötöttünk egy 60 napra szóló megállapodást, aminek időtartama alatt lehetőség volt arra, hogy a rendeleten a kívánt helyeken javítsunk. Világosan láttuk, hogy a drosztokon a létszámhoz viszonyítva egyértelműen kevés hely jut a taxisoknak. Miután ezt a főváros is belátta, ezért nem zárkózott el újabb férőhelyek létesítésétől. Létrehoztunk tehát egy bizottságot, mely az érdekképviseletekkel közösen, javaslatokat tett újabb drosztok építésére. Így vállalkozóinkat képviselve, a megegyezést elősegítve, ebben a kér-

déskörben is mindent megtettünk azért, hogy a problémakört összefüggéseiben kezelve, a gondok minél előbb tárgyalásos úton megoldódjanak.

• **Lehet arra számítani, hogy a főváros a jövőben is kikéri a kamara véleményét a vállalkozókat érintő kérdésekben? Ez gesztus, vagy van erre nézve valamilyen előírás?**

• Az alap az, hogy a Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara között hosszú távú együttműködési szerződés van érvényben, aminek alapján a fővárosi vállalkozók érdekeit a Fővárosi Közgyűlés



BUDAPESTI KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA

E L N Ö K

Budapest Főváros Önkormányzata
Főpolgármesteri Hivatal

Budapest, 2004. március 3.
Iktatószám: E-117/2004.

Dr. Demszky Gábor főpolgármester úr részére

Budapest
Városház u. 9-11.
1052

Tisztelt Főpolgármester Úr!

A Fővárosi Közgyűlés 2004. január 29-én, a taxiállomások használatáról hozott 59/1999 (XI. 18.) sz. Főv. Kgy. rendelet végrehajtásáról - mint ahogy az Ön által is ismert - további egyeztetések zajlanak a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma és a Fővárosi Önkormányzat között, hogy a rendelet bevezetése minél kisebb zökkenőkkel történjen. A megoldás érdekében Kamaránk a köztünk érvényben lévő Együttműködési Keretmegállapodásban is vállalt feladatainak eleget téve közvetítő, érdekelő és érdekegyeztető munkát végez. A korábbi egyeztetések eredményeként számos javaslatunk már beépült a rendeletbe illetve további javaslatok befogadására kaptunk ígéretet.


A tárgyalásokon mindkét fél egyetértett abban, hogy az úgynevezett „taxis kérdés” megnyugtató megoldásához további közös lépésekre van szükség. A „drosztrendelet” önmagában ugyanis nem ad megoldást teljeskörűen a problémákra, ki kell egészülnie a fővárosi taxisok létszámára, a viteldíjra és az egységes ellenőrzésükre vonatkozó előírásokkal. A feladat nem könnyű, mivel a kérdést csak több minisztérium együttműködésével lehet rendezni.

A „drosztrendelettel” kapcsolatos egyeztetések jelenlegi szakaszában a fővárosi taxis vállalkozók számára kiemelten fontos annak ismerete, hogy van-e szándék és akarat a szakmájukat érintő fenti kérdések megoldására.


Ezért a magam részéről egyetérték az egyeztetésen résztvevők azon javaslatával, hogy a Főváros és a Kamara közös levélben forduljon a Miniszterelnök Úrhoz, kérve segítségét a fenti kérdések kormányzati szintű megoldásához. Különös tekintettel arra a tényre, hogy a taxizással kapcsolatos anomáliák érintik a Főváros és a Közép-magyarországi Régió közlekedését, turisztikai vonzerejét, megítélését.

A kezdeményezés elfogadása esetén kérem, hogy a közös levél elkészítésére jelöljön ki felelőst. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara részéről Antal Attilát, a Közlekedési Osztály elnökét jelölöm a feladatára.

Üdvözlettel:


/: Koji László
elnök

1016 Budapest, Krisztina körút 99. Tel.: 488-2101 Fax: 488-2108 E-mail: elnok@bkik.hu





szakbizottságaiban képviselhetik a kamara delegáltjai. Ott elmondhatják véleményüket, bár szavazati joguk nincs, de mondanivalójukat tapasztalataink szerint komolyan veszik. Ezen kívül a kamara különböző elemzéseket, tanulmányokat készít, amelyeket publikálnak, de megküldik ezeket az illetékes döntéshozóknak is. A kamara elnöke a főpolgármesterrel rendszeresen egyeztet a felmerülő kérdésekben. Sőt nemegyszer volt a főpolgármester kamarai közgyűlésen felkért előadó. Taxis ügyekben nem egy levélváltás történt, melyet ez a lap is közölt. Tehát az együttműködés kézzelfogható.

• **Ennek alapján vált lehetségessé a szakmai érvek megfelelő szintű elfogadtatása?**

• Úgy gondolom, hogy igen. Természetesen nem maradéktalanul valósul meg a kamarai akarat, mert vannak más szempontok is, melyeket a politikai oldalnak figyelembe kell venni. Az eredménnyel természetesen nem vagyunk tökéletesen elégedettek, de az alapvető irány – ismét mondom – jó. A közeljövő feladata az, hogy kitűzött céljainkat minél rövidebb idő alatt sikerüljön megoldani, még hozzá a javasolt komplex módon. Ugyanis a kiépített droszthálózat és a várható árszabályozás esetleg olyan vonzó piacot teremthet, melybe érdemes lesz új vállalkozásoknak is bekapcsolódnia. Ez jelenleg sajnos még mindig igen könnyen megy. A szakma ismételt felhívulása pedig nem a minőségi fuvarozást segíti majd, hanem ellenkezőleg, színvonalcsökkenést hozhat. Jelenleg ennek a negatív jövőképek valós adminisztratív akadályja nincs. Tehát feladatunk, hogy erre a veszélyre is felhívjuk a döntéshozók figyelmét és a szakmai feltételrendszeren közösen javítsunk.

-kó-

Félévi közmunka, jogsi „életfogytig” bevonva

Öngyilkos merénylőt fuvarozott

Az izraeli bíróság bűnösnek talált egy taxisofőrt, aki öngyilkos merénylőt fuvarozott a fővárosban. Igaz, nem tudott utasa titkolt szándékáról, de ez ebben a formában senkit nem érdekelt, elítélték.

Hajdanában a hadseregben volt a szállóige: „A katona felelős mindazért, amit megtett vagy megtenni elmulasztott!” – egyszerűen mindenért. Nos, ez idő tájt úgy tűnik Izraelben is valami hasonló szabály vált általános érvényűvé. A 38 esztendőes Ofer Schwartzbaumot a bíróság ugyanis halált okozó gondatlanságban találta bűnösnek. A taxis – még tavaly decemberben –, egy palesztin férfit vett fel autójába, aki a fuvar végén rendszeresen fizetett, majd nem sokkal később egy buszmegállóban felrobbantotta magát, ahol még három ember vesztette életét a detonációban. Az izraeli bíróság

szintén az nem mentség, hogy a sofőr nem tudott utasa szándékából. Mint az a határozat indoklásából kitűnik: „A jelenlegi helyzetben minden sofőrnek, és nem csak taxisofőrnek, tudatában kell lennie annak, hogy az utas, akit felvesz, lehet, hogy ártó akciót tervez. A körülmények azt diktálják, hogy az átlagemberben tudatosulnia kell tettei lehetséges veszélyeinek” – derül ki a magyarázatból. Mondom, a katona, azaz a taxisofőr felelős mindazért, amit megtett vagy megtenni elmulasztott. Mert ugye Schwartzbaum, lássuk be, az őt leintő utast, először is nem motozta meg, csomagját nem ellenőrizte vizuálisan, majd nem kapta elő a csomagtartójából a fém-detektort, a robbanószer-kereső kutyát, illetve a ma már minden háztartási boltban kapható ion-analizátort, amely pár mikronnyi szemcsekből néhány másodpercen belül kimutatja, hogy milyen típusú, drog

vagy robbanószer volt, van leendő utasa kezében, csomagjában, testén, netán testüregében. S ha már ezt elmulasztotta, legalább kérte volna a rendőrség vagy a hadsereg segítségét, akik készségesen meg- és átvizsgálták volna a palesztin férfit a lába ujjától a feje búbjáig, kívül és belül. Igaz, egyetlen ilyen húzása után úgy rúgták volna tőkön a hatóság emberei, hogy arról koldult volna, de akkor nem azért ítélik el, mert felrobbantotta magát az utasa, hanem azért mert szórakozik a hatósággal. Az eredmény majdnem ugyanaz, mert azért igazán méltányosan járt el Schwartzbaummal a bíróság, amikor félévi közmunkára ítélte és a jogosítványát életfogytiglan – vagy ahogyan az ítéletben szerepel: közjármű vezetői engedélyét örökre – bevonták, nehogy legközelebb hasonlóan aljas, galád módon öngyilkos merénylőt szállítson a fővárosban...

Cash

Még nem fix a fix

– Parlament elé kerül a rögzített taxiár kérdése –

Ahogy az a címből is kiderül, biztosan még nem dőlt el a fix tarifa kérdése. Ugyanakkor az elmúlt évtizedek során most van a szakmának legkomolyabb esélye arra, hogy a taxiár megállapításának joga a települési önkormányzatok kezébe kerüljön. Tény, hogy ennek puhább változatát – a hatósági maximált árat – már eddig is ismerték néhány nagyváros taxisai, azonban a tapasztalatok szerint nem ezt várják a fuvarozók. Ez ugyanis nem ad megfelelő biztosítékot arra, hogy a „piac által szabályozott árakban” megjelenhessenek a tisztességes megélhetéshez szükséges elemek. Mindenesetre a Magyar Országgyűlés Gazdasági Bizottsága tárgyalta és előterjesztésre alkalmasnak találta az alábbi javaslatot. A többi meglátjuk.

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: T/10146 2004. május 7.

ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Képviselői önálló indítvány

2004. évi.....törvény

az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Törvény módosításáról

1.§

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Törvény 7. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

A taxi engedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselő-testülete a területi kereskedelmi és iparkamarával egyeztetve, a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség illetékes területi felügyelete és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdekképviseleti szervezetek véleményének figyelembevételével **rendeletben** megállapíthatja a személytaxi szolgáltatásért felszámítható **árat és annak alkalmazási feltételeit. A személytaxi szolgáltatás díj-szabását (díjtételeit) a képviselő-testület – a helyi körülmények mérlegelésével – legmagasabb hatósági árként vagy rögzített hatósági árként határozhatja meg.**

2.§

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Törvény 16. §-a az alábbi c) ponttal egészül ki:

c) **a7. § (3) bekezdése szerinti rendelkezések megsértése esetén az 1997. évi CLV. Törvény 48. §-a alapján fogyasztóvédelmi bírság kiszabása kezdeményezhető.**

3.§

E törvény a kihirdetést követő 8. napon lép hatályba.

Indoklás:

A taxi szolgáltatásra vonatkozó hatályos szabályozás szerint a taxi-engedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – a személytaxi szolgáltatásért felszámítható legmagasabb árat szabályozhatja önkormányzati rendeletben.

A gyakorlati tapasztalatok azt igazolják, hogy a legmagasabb ár megállapítása nem felel meg a szolgáltatás ellátása speciális követelményeinek. A szolgáltatást igénybe vevő utasok számára gyakran követhetetlen díjmegállapításra kerül sor, a különböző taxi vállalkozások árképzése és az általuk érvényesített ár nehezen ellenőrizhető.

A fix ár bevezetésével az utasok számára és az árhatóság számára is követhető és kiszámítható az érvényesített díj. Fogyasztóvédelmi szempontból számtalan előnnyel jár és kiszűri a megtévesztés lehetőségét is. A kisvállalkozók számára biztosítja az önköltségen felüli biztonságos vállalkozáshoz szükséges bevételeket.

A fix árképzés és feltételei önkormányzat rendeleti szabályozása megfelel az EU-s országok gyakorlatának, és ezáltal könnyebben megoldható az árképzés elemeinek változása miatti díjmódosítás.

A javasolt módosítás meghatározza a fix ár megállapításának általános szabályait.

A jelenleg hatályos szabályozás a jogséttökkel szemben nem tesz lehetővé kellően határozott fellépést. A módosítással a szankciórendszer kiegészülne a fogyasztóvédelmi bírság kiszabása kezdeményezésének lehetőségével.

Budapest, 2004. május 4.

Dr. Böhm András
SZDSZ

Dr. Tóth József
MSZP

A taxitarifák hatósági rögzített árként történő alkalmazásával kapcsolatos álláspont

A taxis érdekképviseletek az alábbi észrevételek megtételével támogatják az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Törvény módosításáról szóló, 2004. május 04-én T/10146 irományszámon érkezett Képviselői önálló indítványt.

A taxi személyszállítás árának központi meghatározása a '80-as évek elején szűnt meg, ekkor léptek a piacra hivatalosan a magántaxisok, megtörve ezzel a Főtaxi és a Volán taxi hegemoniáját.

A magántaxi megjelenését követően soha nem került sor kellően átgondolt, átfogó, szakmai konszenzuson alapuló szabályozásra ebben a piaci szegmensben.

Az 1980-as évek végén, az 1990-es évek elején, a rendszerváltozással párhuzamosan a tömegesnek mondható munkanélküliség válás időszakában az akkori szabályozatlanságnak köszönhetően a fővárosban és vidéki nagyvárosokban túlzott mértékű létszámnövekedés történt a taxisszakmában.

Egyes becslések szerint az 1990-es évek elején Budapesten a taxisok létszáma meghaladta a 20.000 főt (pontos, naprakész információval senki sem rendelkezett). Az 1993-as rendezésnek köszönhetően (sárga rendszám, adattárolós taxaméter, szakmai tanfolyamok) 1994-re Budapesten a taxis egyéni vállalkozások száma 7.000 körülire csökkent.

A szakmai berkekben hangoztatott és a komplex megoldást nyújtó hármas egység: **LÉTSZÁM – DROSZT – TARIFA** kérdésének együttes kezelése **szigorú ellenőrzéssel és szankciókkal** párosulva, azonban ekkor sem valósult meg.

Az eredmény:

– az alacsonyra állított szakmai, gazdasági és műszaki minimum következtében a szolgáltatás színvonala jelentősen csökkent, a pályára kerülés egy hónapot vesz igénybe,

– az 1990-es évek közepére lezajlottak a

frekvenciált helyekért (repülőtér, pályaudvarok, szállodák, belváros) folytatott „drosztháborúk”. Ezeket elfoglalták az ún. „mezítlás” taxisok.

– a magas létszámból eredő túlkínálati piacon a fuvarszervező irodaként működő taxitársaságok tarifái fokozatosan leszádkadtak az infláció ütemétől, ugyanakkor a szabályozatlanságból eredően a „mezítlás” taxisok árai „elszabadultak”, és miután az idegenforgalmilag frekvenciált helyekről dolgoztak, elsősorban a külföldieket károsították meg, de másodlagos hatásként a magyar utasok bizalma is megrendült a taxiban.

– Az ellenőrzés és a szankciók hiányában sem az utasokat megkárosító, sem a taxis etikai szabályok ellen vétő, sem a képzetlenségükből eredően alkalmatlan taxisok nem kerültek ki a pályáról.

A komoly idegenforgalmi – a világsajtót is megjárt – visszhangok következtében az elszabadult árak megfékezésére és a külső megítélés javítása érdekében a kormány, a szakma minden tiltakozása ellenére, a legkedvezőtlenebb megoldást választva, a fogyasztók érdekeire való hivatkozással az

önkormányzatok kezébe adta a **tarifamaximálás** lehetőségét - továbbra is teret engedve ezzel a nyomott árszínvonal fent maradásának.

A nyomott árak a vállalkozók fokozatos ellehetetlenüléséhez vezetnek, melynek első lépése az adómorál romlása és a szürke gazdaság felé történő fokozatos eltolódás.

További várható hatása, hogy az egyéni vállalkozások ellehetetlenülnek és megszűnnek, helyüket, a már jelenleg is a piacon lévő, alkalmazottakat foglalkoztató vállalkozások veszik át, melyeknél a szolgáltatás színvonalának további csökkenésével kell számolni.

A pályaelhagyás azért nem vált tömegesé, mert a szakmában jelentős a kényszer vállalkozók köre.

A **TARIFA – DROSZT – LÉTSZÁM** szabályozásának együttes kezelése a három elem kölcsönhatásából eredően elengedhetetlen. Bármelyik kiemelése és külön történő szabályozása zavarokat okoz a működésben. A következetes, szigorú ellenőrzés hiánya pedig a rendeletcsomag hatékonyságát kérdőjelezi meg.

Jól példázza ezt a Fővárosi Önkormányzatnak a drosztok használatának szabályozásával kapcsolatban hatályba lépett rendelete:

- A **LÉTSZÁM**-nak a piac igényéhez történő igazítása hiányában, a megépített

DROSZT-ok száma nem elegendő, a további bővítésre csak bizonyos korlátok között van lehetőség. A hely hiányában beállni nem tudó vállalkozók konfliktusforrást jelentenek.

- A jelenlegi eltérő **TARIFÁK**-ból eredően, az utasok szabad választási jogukkal élve, a taximegállókban az olcsóbb szolgáltató kiválasztásakor szintén konfliktusok okozóivá válhatnak.

A **TARIFA** várható rögzített hatósági árként történő rögzítése önmagában újabb konfliktusok forrása:

- A javaslat indoklásában leírtak alapján: „a fix ár bevezetése biztosítja a kiszállítók számára az önköltségen felüli biztonságos vállalkozáshoz szükséges bevételeket”. Ebben az esetben a **pályára kerülés feltételeinek újra fogalmazásának hiányában** a jelenlegi csökkenő tendencia megfordul és a szakmába áramlás üteme felgyorsul, a szakmai színvonal további csökkenésének kíséretében. A **LÉTSZÁM** ismételt növekedése olyan időszakban következik be, amikor a **FIX TARIFA** bevezetését követően visszaesik a megrendelések száma. Mindez együttes hatásával a jövedelmezőséget csökkenti, vagy meg is szünteti.

- A fentiek alapján bekövetkező **LÉTSZÁM**-növekedéssel hasonló ütemben a

DROSZT férőhelyek száma nem növelhető, ami ismétlődő konfliktusok forrásává válik. A **FIX TARIFA** következtében csökkenő fuvarszám eredendően azt eredményezi, hogy a jelenlegi szolgáltatók is több időt töltenek a **DROSZT**-okon fuvarra várva, a létszám növelő hatás pedig tovább növeli ezt az időt és újabb férőhelyek kialakítását teszi szükségessé.

Fentiek alapján arra kérjük a Tisztelt Bizottságot, hogy a **FIX TARIFA** bevezetésének lehetőségét támogató döntésében hangsúlyozza ki a **LÉTSZÁM** és a **DROSZT** férőhelyek számának egyidejű összehangolt kezelését.

Mindezek megvalósulásának biztosítéka lehet, ha a rendeletcsomag a szabályozás lehetősége mellett az ellenőrzést is egy kézbe teszi. Nevezetesen, a kamarákkal és az érdekképviseletekkel történő szoros együttműködést feltételezve, az önkormányzatokéba.

Ez lehetne a biztosítéka annak, hogy a kitűzött cél, a az utazóközönség kulturált, az Európai Unió gyakorlatának megfelelő színvonalú kiszolgálása, valamint a kiszállítók tervezhetősége és gazdaságos üzemeltethetősége megvalósulhasson!

Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége Magyar Taxis Szövetség

OLAJSZERVIZ

Hétfő-péntek: 7.00-19.00

TOTAL kenőanyagok felhasználásával
Önnek nem kell foglalkoznia semmivel, csak az olaj árát fizetni!

Szolgáltatásunk tartalma:

- munkadíj nélkül
- állapotfelmérés díjtalan
- maximális szakmai háttér
- **ingyenes szűrők biztosítása, típustól függetlenül!**

A nálunk vásárolt alkatrészekre, kenőanyagokra **garanciát vállalunk.**

Flották és céges autók olajcseréjét és szervizét is vállaljuk, kedvező feltételekkel.
Egyéb szerviz és karosszerialakatos munkát vállalunk!

Várjuk jelentkezését az alábbi címen:

B & E OIL Bt.

Budapest XXIII., Soroksár, Vadászkiút u. 3.

Fax: 06 (1) 287-1-287

Mobil: 06 (70) 281-8594

**BKIK
Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara
VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítványozás Osztály
Rusznák Imre elnök úr részére
Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága
Budapest**

Tisztelt Elnök Úr!

Örömmel értesültünk a múlt héten arról, hogy két országgyűlési képviselő módosítási javaslattal élt az ártörvénnyel kapcsolatban.

A hírügynökségi jelentésekből szerzett információk szerint a benyújtott javaslat a hatósági ár meghatározásának jogával ruházná fel a települési önkormányzatokat a taxik esetében. Örömmel üdvözljük és támogatjuk a törekvést, amely a taxi-

zással kapcsolatos anomáliák megszüntetésére irányul.

Korábbi szakmai anyagaink is tartalmazzák, hogy fontosnak és elengedhetetlennek tartjuk a rögzített hatósági ár, illetve fix tarifa bevezetését.

Ismételten szeretnénk azonban felhívni a figyelmet arra, hogy a taxis kérdés megoldása több, összefüggő kérdéskör egészének együttes rendezését feltételezi. Az egyes elemek önálló bevezetése, illetve rendezése meggyőződésünk szerint a jogalkotók által elvárt eredményre negatív hatással lehetnek.

A taxisolgáltatás alapvető gondjainak megoldását tehát csak a létszámkorlátozás, a fix tarifa meghatározása, a drosztok kialakítása és a hatékony ellenőrzés együttes bevezetésétől várhatjuk.

Eppen ezért van egyetértés közöttünk abban, hogy a helyzet megoldása érdekében további lépéseket szükséges tennünk, melyhez kormányzati közreműködést is igénybe kell vennünk, mint azt főpolgármester úr a BKIK elnökéhez írt válaszelevelében egyértelműen kifejtette.

Mellékelten küldjük a BKIK által kidolgozott Árképzési útmutatót, amely a szakma szabályait figyelembe véve gyakorlati tapasztalatok alapján ad eligazítást a tarifa meghatározásában.

Üdvözlettel:

**Antal Attila elnök
Közlekedési Osztály
Sipeki József vezető
Taxis Szakmai
Kollégium**

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Taxi – Nem taxi

Talán első látásra nem nyilvánvaló, mit takar a cím. Nos, nem utolsósorban a drosztrendelet hatására felerősödött a kollégák között az érdeklődés a taxivállalkozáshoz hasonló, de attól több ponton eltérő „Személygépkocsi személyszállító” vállalkozás iránt. Az alábbiakban megkíséreljük összefoglalni e két vállalkozás lényegét, a hasonlóságokat és eltéréseket, az előnyöket és hátrányokat.

Mindkét vállalkozást a köznyelvben csak „taxistörvénynek” nevezett „89/1988. (XII. 20.) MT rendelet A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról” szabályozza:

„5/A. § (1) Személygépkocsi közúti személyszállítási szolgáltatás személytaxi-szolgáltatásként vagy személygépkocsi személyszállító szolgáltatásként végezhető.”

Ebből a mondatból annyi mindenképpen kiderül, hogy más egyéb módszer nem alkalmazható személygépkocsi díj ellenében történő személyszállításra. Mint a későbbiekből kiderül, mindkét esetben kötelező többek között a megkülönböztetett (sárga) rendszám használata, ezért fehér rendszámú szolgáltatás hivatalosan nem is lehetséges. (Azért persze látunk erre példát: limuzinszervek, esküvői oldtimer, stb. Ezek azonban a jelenlegi szigorú szabályoknak nem felelnek meg. A baj csak az, hogy ez senkit nem érdekel...)

Nézzük most a taxisolgáltatás meghatározását (a rendeletet csak kivonatolom idézem):

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

(3) Taxiengedély annak a vállalkozásnak adható, amelynek 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 igazolóval tanúsítja.”

(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 sorszáma, 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.”

Ezek a taxivállalkozásra vonatkozó szabályozás lényegi elemei. Nézzük most a személygépkocsi személyszállítóra vonatkozó szabályokat - szintén kivonatolom:

„5/B. § (1) Személygépkocsi személyszállító szolgáltatás kizárólag szálláshely-hasznosítási, idegenforgalmi, turisztikai, sport, kulturális, oktatási, vasúti, vízi, légi utasszállítási tevékenységhez kapcsolódó személyszállítás végzésére, továbbá rendezvények szervezésére jogosult vállalkozás keretében, a területi közlekedési felügyelet engedélyével (a továbbiakban: személygépkocsi személyszállító engedély) végezhető. A személygépkocsi személyszállító engedély taxi-gépkocsira nem adható ki és az személytaxi-szolgáltatás végzésére nem jogosít.

(2) Személygépkocsi személyszállító engedély annak a vállalkozásnak adható,

a) amely az (1) bekezdésben előírtak meglétét vállalkozói igazolvánnyal, társasági szerződéssel, alapító okirattal igazolja;

b) amely a 12. § (2)-(4) bekezdéseiben foglaltak kivételével teljesíti az e rendeletben a személytaxi-szolgáltatásra előírt feltételeket;

c) amelynek személygépkocsi személyszállító engedélye vagy taxiengedélye nem áll visszavonás hatálya alatt.

(3) A személygépkocsi személyszállító engedélyt a területi közlekedési felügyelet kérelemre, a vállalkozás nevére, a gépkocsi rendszámára adja ki. Az engedélyben fel kell tüntetni az engedély sorszáma, a szakmai vezető nevét, a vállalkozás székhelyét, telephelyét, a személygépkocsihoz minősítő vizsgálat alapján kiadott igazolólap azonosító számát is.”

„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.”

„(6) A személytaxi- és a személygépkocsi személyszállító szolgáltatás esetében a jármű vezetőjének a jármű műszerfalán - az utas felőli oldalán - az azonosító lapot el kell helyeznie.”

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

Ami tehát mindkét vállalkozásra egy-

aránt kötelező, az a sárga rendszám, ennek minden folyamánvalóval együtt (évenkénti műszaki vizsga, környezetvédelmi igazolólap („zöldkártya”) eltérő, szigorúbb szabályai, stb.), a vállalkozói és vezetői szaktanfolyam és vizsga letétele, az utas-üléskénti 25.000 Ft-os vagyoni letét, ill. ennek biztosítással való kiváltása, a köztervezésmentességről szóló igazolások és erkölcsi bizonyítvány (a vállalkozás megkezdésekor és minden kocsi cserénél), az arcképes igazolvány, az engedélyszám feltüntetése, igazolólap, taxiengedély, vagy személygépkocsi személyszállító engedély megléte.

A két vállalkozási forma között eltérés:

A személygépkocsi személyszállító nem kell taxiorát használnia, sőt az tiltott is számára, kell viszont menetlevelet vagy útnyilvántartást vezetnie.

A személygépkocsi személyszállító nem használhat szabadjelzőt.

A taxiengedély meghatározott területre szól, míg a személygépkocsi személyszállító engedélye az egész országra érvényes.

Aki taxizását át kívánja váltani személygépkocsi személyszállító tevékenységre, annak tisztában kell lennie még néhány dologgal. Elveszíti például azokat az előnyöket, amelyek kizárólag a gépkocsi taxijellegével vannak összefüggésben: a buszsáv használata, behajtás belvárosi, más járművek elől elzárt területre, a biztonsági öv használatának eltérő szabályai. Előnyként hozható fel ugyanakkor, hogy a személygépkocsi személyszállító „megmenekül” a taxaméterrel kapcsolatos hitelesítési, tarifaállítási, karbantartási követelményektől, ennek anyagi vonzataival együtt. A személygépkocsi személyszállítóknak nem kell droszthasználati díjat sem fizetni.

Kinek célszerű tehát személygépkocsi személyszállító vállalkozást kezdenie, vagy erre átváltania? Aki stabil, megbízható állandó utassal rendelkezik a vendéglátás, idegenforgalom, vagy egyéb, a rendeletben taxatív felsorolt területek valamelyikéről, és szerződése hosszú távra szól. Aki a szűkebben vett belvárosba nem kíván behajtani és a buszsávot sem kívánja igénybe venni. Aki nem kívánja vállalkozását bizonyos meghatározott területre korlátozni. A taxis és a személygépkocsi személyszállító vállalkozás azonban nem átjárható, tehát mindkét tevékenység nem gyakorolható egyszerre, még akkor sem, ha a gépkocsin két gépkocsiveető egymástól függetlenül dolgozik.

**LENGÉSCSILLAPÍTÓ
SPIRÁL RUGÓ
(Új, felújított)
ÉS FUTÓMŰ
GYORSAN, OLCSÓN**
Szíváknál:
Budapest IV., Váci út 35.
1/3695-065, 1/3702-385

TAXITARIFA BÉCSBEN

Előző számunkban már megjelent egy írás, amelyben a bécsi taxisszabályozásról írtunk. Ennek kapcsán a kollégák arról érdeklődtek, hogy ott jelenleg milyen tarifával dolgoznak, illetve mennyi tagdíjat fizetnek a taxisok. Ezzel kapcsolatban összegyűjtöttünk német nyelvű anyagokat, melyek fordításáért ezúton is köszönetet mondunk Kádár Lászlónak, a City Taxi Szövetkezet elnökének.

Először nézzük, mit kell fizetni autónként annak, aki a bécsi 40100 Taxi rendszeréhez csatlakozott vállalkozóként. Alapvetően két lehetőséget kínál fel a taxiközpont: a taxi tulajdonos, vagy havi átalánydíjat fizet autónként, vagy egy alacsonyabb havi tagdíj mellett a fuvaronkénti elszámolást választja. Ez összegszerűen úgy alakul jelenleg, hogy átalánydíjban autónként 428,5 eurót, illetve 406,5 eurót kell a központnak befizetni. Az illető kevesebbet, aki átutalással rendezi a havi díjat. Logikus, hiszen aki a készpénzes megoldás mellett dönt, annak kedvéért pénztárost, könyvelőt stb. kell foglalkoztatni.

Az a vállalkozó, aki inkább a fuvaronkénti rendezés mellett dönt, 160 euró alaptagdíjat fizet készpénzben, illetve 138 eurót átutalással. Ez esetben fuvaronként 1,10 eurót kell még befizetni az alapidíjon kívül.

Amennyiben a taxivállalkozó taxiüzemben foglalkoztatott autójának fuvarfelvételéről, vagy egyéb lekövethető adataról részletes, havi bontású listát szeretne, az még 1,10 eurót fizet ezért havonta autónként. Amennyiben több autója is van és mind-egyikről szeretne ilyen kimutatást, úgy ez összesen, maximum 4 euróba kerül. Ezeket a listákat keresztül ellenőrizhető például az alkalmazott sofőrök mozgása, teljesítménye, az hogy X.Y milyen cégeknek fuvarozott, mennyit dolgozott stb.

A bérautóknak, akik a 40100 Taxi rendszeréhez csatlakoztak (ezek nem taxik!) 38 eurót kell fizetni készpénzben, vagy 31-et átutalással. Ez tulajdonképpen egy tb-juttatás. Bizonyos egészségügyi ellátásra szoruló embereket, fix tarifaért elvisznek A pontból B pontba ezekkel a Mietwagenekkel. A fuvardíjat az ottani tb-tarifákkal számolják ki, havonta összesítik, majd ezeket a tb átutalja a taxiközpontnak. Ezt követően jut el a fuvardíj a vállalkozókhöz, az előzőekben említett átalánydíj fejében.

A fent említett árak tartalmazzák a 20 %-os áfát is, melyet természetesen ott viszszaigényelnek a taxisok. Az árak tartalmazzák a hitelkártyák elfogadását biztosító Taxi-cash rendszerhez és a taxiállomásokon csörgő telefonos hálózathoz történő csatlakozás díját is. Természetesen a kiadási oldal mellett érdemes megnézni a bevételeket is. Arra rákérdeztünk, hogy a valóságban mennyi kilométert tesznek meg a bécsi taxisok, és egy beszélgetés során kiderült, hogy évente mintegy 40-50 000 km.

az átlag. A taxiállomásokon pedig nem töltenek 15-20 percnél többet az autók, mert vagy beül egy utas, vagy csörög a taxiállomásokon külön-külön hívható telefon, vagy jön URH-n egy cím. A fuvarközvetítő rendszer GPS hiányában (ezt ott még nem tartják kifizetődő beruházásnak) a drosztrendszerre épül. Mindenesetre miután az autó áfája csak akkor igényelhető

vissza, ha a megtett kilométerek 80%-a taxiüzemmódban került a járműbe, melyeket általában 4-5 éves korukban 3-400 ezer kilométerrel adnak el, nem túl nehéz az éves futást és ebből a napi bontást megbecsülni. Ezek természetesen átlagos értékek, de nézzük a tarifákat, melyek 2003. október 3-tól vannak érvényben a császárvárosban.



Wiener Taxitarif 1997

(gültig ab 3. 10. 2003)

Verordnung des Landeshauptmannes von Wien, mit der verbindliche Tarife für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerks-Gewerbe festgelegt werden (Wiener Taxitarif 1997)

Auf Grund des § 14 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes, BGBl. Nr. 112/1996, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 32/2002 wird verordnet:

Artikel I

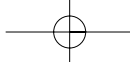
§ 1. Für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerks-Gewerbe (Taxi-Gewerbe) im Bundesland Wien werden die in dieser Verordnung angeführten verbindlichen Tarife festgelegt.

Tagtarif

- § 2.** (1) Die Grundtaxe einschließlich der Streckentaxe beträgt für eine, wenn auch nur begonnene Anfangsstrecke von 183,5 m 2,5 Euro
- (2) Die Streckentaxe für die auf die Anfangsstrecke folgende Wegstrecke beträgt bis einschließlich 4 km je, wenn auch nur begonnene 183,5 m 20 Cent
- (3) Die Streckentaxe für die auf die Anfangsstrecke folgende Wegstrecke beträt ab 4 km je, wenn auch nur begonnene 229,3 m 20 Cent
- (4) Die Zeittaxe für Wartezeiten beträgt für je, wenn auch nur begonnene 35,8 Sekunden 20 Cent
- (5) Ein Zuschlag beträgt 1 Euro
- (6) Der Tarif gemäß Abs. 1 bis 5 ist an Werktagen von 6 bis 23 Uhr für jede während dieser Zeit begonnene Fahrt zu verrechnen.

Nacht-, Sonn- und Feiertagstarif

- § 3.** (1) Die Grundtaxe einschließlich der Streckentaxe beträgt für eine, wenn auch nur begonnene Anfangsstrecke von 152,9 m 2,6 Euro
- (2) Die Streckentaxe für die auf die Anfangsstrecke folgende Wegstrecke beträgt bis einschließlich 4 km je, wenn auch nur begonnene 152,9 m 20 Cent
- (3) Die Streckentaxe für die auf die Anfangsstrecke folgende Wegstrecke beträgt ab 4 km je, wenn auch nur begonnene 196,6 m 20 Cent
- (4) Die Zeittaxe für Wartezeiten beträgt für je, wenn auch nur begonnene 35,8 Sekunden 20 Cent
- (5) Ein Zuschlag beträgt 1 Euro
- (6) Der Tarif gemäß Abs. 1 bis 5 ist an Werktagen von 23 bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig für jede während dieser Zeit begonnene Fahrt zu verrechnen.



GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ



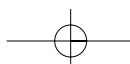
JÚNIUS-JÚLIUS-AUGUSZTUS HÓBAN
TAXIS KOLLÉGÁKNAK A KEDVEZMÉNY

-30%

EZ MÁR TÖBB, MINT ÁFA!



Gumiipari és Kereskedelmi Kft.
1107 Budapest, Bihari út 19.
Tel./Fax: 261-8464, 260-2743,
261-7602



A fuvardíjakat két nagy csoportba osztották: a napi, illetve az éjszakai tarifára. Ez utóbbi érvényes egyébként vasárnap és ünnepnapokon is. A nappal reggel 6.00 órától 23.00 óráig tart, az éjszaka pedig értelem-szerűen 23.00 órától reggel 6.00 óráig. A szabályozás egyértelműen leszögezi, hogy az „átnyúló” időszakokban a fuvar megkezdésének időpontja számít. Tehát a 22.58 órákor megkezdett fuvar még nappalinak számít, függetlenül annak befejezésétől.

Először nézzük a nappali tarifát: az alaplíj, mellyel az óra indul: 2,5 euró. Ez egyben tartalmaz 183,5 méter utat is. Majd újabb 183,5 méterenként „ugrik” a taxióra 20 eurocentet 4 kilométerig. Ezt követően csak 229,3 méterenként kell 20 eurocentet fizetni. Vagyis a magasabb alaplíj egyben tartalmaz egy rövid útdíjat is, illetve a tarifa a hosszabb utakat eleve kedvezményessé teszi. A „ketyegő” 35,8 másodpercenként 20 eurocent. A fuvar végén a taxis plusz 1 eurót üthet be az órába meghatározott „kivánságok” esetén.

Az éjszakai (valamint vasár- és ünnepnap) tarifa a következő: az alaplíj, mely 152,9 km útdíjat is tartalmaz 2,6 euró. Az első 4 km-ig 152,9 méterenként 20 eurocent az útdíj. 4 km megtételét követően 196,6 méterenként „ugrik” az óra 20 centet. A ketyegő ugyanaz, mint a nappali tarifánál, vagyis 35,8 másodpercenként 20 eurocent. A különleges kivánságokért ez esetben is 1 eurót kell fizetni a fuvardíjon felül.

Azonban, hogy milyen kivánságért kell 1-1 eurót fizetni, azt a taxitarifát szabályozó törvény 5. §. 7) pontban szabályozza. Nézzük tehát az érdekesebb megkötevéseket:

Az alaphelyzet szerint legolcsóbb a taxi akkor, ha az utas elfárad a taxiállomásra és

beül az autóra. Ennél drágább, ha ismeri a hozzá legközelebb eső taxiállomás közvetlen telefonszámát, és azt hívja fel. Ez esetben a taxis – ha van jogosultsága arra (fizet érte havonta), hogy felvegye a telefonos rendelést – elmegy a nem messzire található és a telefonáló által megadott címre. Ez a fuvar végén feljogosítja a taxist arra, hogy 1 eurót „beüssön” a taxiórába. Amennyiben az utas egy taxiközpontra keresztül rendel autót, úgy ennek ára a fuvar végén 2 euró lesz. (Spanyolviasz, mondhatják az öregek, hiszen a „rég” időkben nálunk is így ment ez. A legolcsóbb volt leinteni az autót – ha jött-, és bizony a rendelésre órával álltak ki akkoriban a taxisok Pesten is. Csak hát a konkurenciaharc „éleződött”...) Ezekből a külön „kivánságokból” befolyó pénzből nem túl nagy kunszt a csapatok tagdíját kifizetni. Csak emlékeztetőül az előző sorokban leirtakra: például a fuvaronkénti bontásban fizetők az alacsony alaptagdíjon felül 1,10 eurót fizetnek be a központra. A megrendelő pedig 2 eurót fizet a telefonos rendelésért. Tehát az így befolyó 2 eurós pluszból, az alaptagdíj pedig még a drágább változat esetén is kijön 80 fuvarból, illetve az átalánydíjas verzióban is 214 rendelésből...

De térjünk vissza a szabályozáshoz. Ugyanis a sógorok nem szeretik a zsákba-macsát, így a hármas pontban rögzítik, hogy ezekről az utazás során felszámítandó plusz összegekről az utast előre tájékoztatni kell. Tehát a fuvar végén nem lehet „csak úgy” nyomkodni a Zuschlag-okat az órába.

Amennyiben az utasok száma meghaladja a négyet, és ezért több autót is kérnek egyszerre a központtól, úgy az nem 2, hanem csak 1 eurós pluszt jelent a megrendelőnek. Vagyis olcsóbb az utasnak egyszerre

több autót rendelni, mint külön-külön egyet-egyét. Ez viszont több munkát is jelent a taxisoknak, tehát érdekelt a kedvezményben mindkét fél.

Érdekes, hogy a precíz szabályozás még arra is kitér, hogy miután például a vasúti utazásokról sem lehet a nem megtett útért felszámolni a visszatart, így a taxis sem számolhat fel a visszaútért külön pénzt. Pedig ott nem ismert a „kályhataxizás” speciális budapesti változata. Képzeliük el, ha egy pesti kolléga amiért elvitték a város másik részére, felszámolná a megszokott drosztjára a visszatart is. Vagy ez már néhány helyen benne van az árban?

További érdekesség, hogy a díszítésért csak 1 eurót lehet felszámítani. Ez kissé karcsúnak tűnik a hazai viszonylatban, de ott lehet, hogy van műcsokor a csomag-tartóban...

A legérdekesebb szabály (számomra), hogy a csomagok ki- és bepakolásáért – amennyiben ez az utas kívánságára történik – nem szabad külön pénzt felszámítani. Ez a kötelezettség a ház folyosójáig, illetve az előtérig szól. A lakásba (lakásból) nem kell a sofőrnek cipelni, de az ajtóig igen.

A nem szabályozott kérések teljesítése viszont a sofőr és az utas megállapodásán múlik. Abba nem szól bele senki. A tarifához 7 pontos további törvényi szöveg kapcsolódik, melynek ismertetését most nem tartjuk indokoltnak. Azonban az előzőek fontosak már csak azért is, mert felmerült a hazai árszabályozás változtatása is a taxizást illetően. Vagyis lehet, hogy fix tarifával dolgozhatnak majd a magyar taxisok is. Lényeges azonban, hogy akik majd döntenek, tudják: „odaát” a fix tarifa nem egy tarifát jelent, és igen sok összetevőből áll a joganyag.

Berkó

TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Eladó OPEL Vectra 1,6 16V fehér, taxivizsgálva, benzin-gázüzemű pótkerék tartállyal. 2000-es évjárat, 120 ezer km-t futott, légkondival, központi zárral, multikormányval stb. Ár: 2,5 MFT.

Telefon: 06/70-276-6223

G Astra 1.7-es Combi DTi légkondis, taxinak felszerelve kiadó, vagy bérbeadó. Érdeklődni: 06/20-968-5154 (délutáni, esti órákban)

BRG 320-as URH-rádió T5-ös kóddal, térorémérővel eladó.

Érdeklődni: 06/20-386-6359

1987-es 124-es 2.5 diesel Mercedes klímás, fehér, elektromos ablakkal, egyéb extrákkal, év végéig taxinak vizsgáztatva eladó.

Telefon: 06/30-9486-856

Eladó 406-os Peugeot 2.1 TD, bordómetál színű, vonóhoroggal. Extrák: CD-s rádió, computeres indításgátlás, 4 moto-

ros ablak, digit klíma, esőérzékelő ablaktörlő, motoros tükrök. Irányár: 1,8 MFT, részlet megoldható.

Érdeklődni lehet: 06/20-421-5240
telefonszámon

Polski Fiat 126-os, 1987-es évjáratú, 2006. márciusig érvényes műszakival, megkímélt állapotban 105.000 Ft-ért, valamint gyermekülés (36 kg-ig) 10.000 Ft-ért eladó.

Érdeklődni lehet: 257-5868
és 06/20-227-6715 telefonszámokon.

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!

Mercedes W 124/200D taxi eladó. 1989-es, tele-oldalas. ABS, klíma, tolótehető, 5 sebesség, stb. Irányár: 1 MFT.

Érdeklődni: 06/20-335-8219

Fából készült 24 m²-es, modul szerkezetű, szétszedhető garázs eladó. Felvonulási céljára is alkalmas. Irányár: 180.000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-9691-557 telefonszámon lehet.

Eladó, vagy kiadó Volswagen Passat 1.6 D, 1985-ös évjárat, sárga rendszám, vonóhoroggal, színezett üveggel, elektromos indításgátlóval és közp. zárral.

Telefon: 06/20-918-8223

Renault 11-es 1.4-es, 1984-es évjárat, másfél év műszakival, 170 ezer kilométerrel eladó. 5 ajtós, 5 sebességű, megkímélt, szép állapotban, nem volt taxi. Irányár: 220.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-918-8223

Mercedes 220 D W 210-es eladó 1996-os évjárat, sárga színű, klímával, üvegtetővel, kifogástalan állapotban eladó.

Érdeklődni: 06/30-940-7064

Fix tarifa – múltidézés

A tarifa, és ezen belül a fix tarifa kérdésköre már évek óta igen intenzíven foglalkoztatja szakmánkat. Annak apropóját, hogy ezúttal egy átfogó elemzést kívánunk adni róla, az adja, hogy két fővárosi képviselő a parlament gazdasági bizottsága elé terjesztette a tarifa alkalmazásának lehetővé tételét önálló javaslatként, és a bizottság tárgyalásra alkalmasnak találta a témát (lásd a 9. oldalt). Az ügy tehát a parlament elé került. – Na végre! – sóhajthatnánk fel, hiszen olyan régen akarjuk már ezt. Ne felejtsük el azonban, hogy egy jó pár rendelet – melyeket szintén a szakma igényei szerint alkottak – nem úgy „sült el”, ahogy szerettük volna. Legyünk ezért ugyan optimisták, de mégis kicsit szkeptikusak, és tegyük fel a kérdést: Jó ez nekünk?

A tarifa kérdése a magántaxizás hőskorában tulajdonképpen fel sem merült: éven keresztül néhány „elvetemült” szállodai taxis kivételével jórészt mindenki 8-7-2-vel járt. (gyengébbek és fiatal versenyzők kedvéért: 8 Ft alapdíj, 7 Ft/km, és 2 Ft/perc várakozás.) A nyolcvanas évek végén már emelkedtek az árak, a rendszerváltás által hozott inflációs hatások pedig a kilencvenes évek elejére egyre sürgetőbbé tették a tarifák rendszeres és nagymérvű emelését. A taxisok létszáma ebben az időszakban a munkanélküliek tömeges beáramlása miatt minden elképzelhető háttér felülmúlt. Sok volt tehát a taxi, ezáltal kevesebb az egy taxisra jutó fuvar. Hogy tartsuk meg, vagy bővítsük megrendelés-állományunkat? Tartsuk alacsonyan a tarifákat! Talán itt romlott el minden...

„Az iparendéylek számát azonnal be kellene fagyasztani, egy alacsony darabszámon pedig korlátozni. A korlátozatlan darabszám olyan irreálisan alacsonyan tartja a tarifát, hogy az már képtelen tartalmazni az üzemeletést, a munkaeszköz felújítását és a munkakerő újratermelésének költségeit.” – vélte a City-taxi képviselője 1991-ben.

(Taxisok Világa 1991. február)

A magyar taxisok meghívták kaptak a VI. Európai Taxis Nap rendezvényére. Az első találkozás az európai taxis szakmával – még a hivatalos események kezdete előtt – természetesen a tarifával volt kapcsolatos:

„...egy kölni taxis kollégát kértünk meg, hogy a szálláshelyünkre vezessen minket. Az út még 5 percig sem tartott, de az óra 3 DM-ről indulva 9,70-nél állt meg. Gondoltuk is, hogy milyen jó lenne, ha nálunk is 1 alapdíjből 3 liter benzint tudnánk venni, és nem háromszor kellene körbetekerni az órát, hogy egy liter ára belemenjen a kakukkba.”

(Taxisok Világa 1991. február)

Ez az év – mármint 1991 – a nemzetközi tapasztalatsere jegyében telt. Februárban magyar taxis szakmai küldöttség utazott Bécsbe, tanulmányozva az ottani helyzetet, és ellesni néhány hasznos fogást. A magyar taxisok megítélése ebben az időben rendkívül rossz volt a környező országokban. A bécsi Das Taxi vezetője, Leo Müllner így fogalmazott:

„A rendkívül alacsony tarifából nem lehet jó autót venni, nem lehet tisztességesen meg-

élni! Valószínű, hogy ezért hallani sok visszaélésekről. Nagyon sok turista panaszkodik a magyar taxisokra, a megbízhatatlan tarifára. Sok autóbuszunkban bemozdják, hogy ne szálljanak taxiba, mert becsapják őket! Sajnos ezek a kérdések összefüggnek az alacsony árral és a nagyon magas létszámmal.”

Mindez persze nem volt ismeretlen a szakma hazai képviselői előtt sem. Horváth Pál a Rádiotaxi elnöke szerint: „...ezt az árszínvonalat tartani szinte életveszély.”

Sipeki József, a Gábrriel Taxi elnöke eké-
ként vélekedett:

„...a világon mindenütt, ahol a piacgazdaságnak már hagyományai vannak, a szabályozó szerepe érvényesül, a taxitarifák úgy alakulnak, hogy az induló összeg 2 liter benzinnel, a km-díj 1 liter benzinnel, a km-díj egyharmada.”

(Taxisok Világa 1991. március)

A kinek jó, kinek rossz emlékeket hordozó taxisblokkad egy dologra biztosan jó volt: egységessé tette a szakmát. (Hol van az már...) Az 1990 novemberében megalakult Taxisok Budapesti Kamarája gyakorlatilag az összes fővárosi taxist tömörítette, képviselőiken keresztül. Ekkor került elő először a fix ár fogalma. Figyelem! 1991-et írunk:

„A taxislužgáltatást ki kell venni a szabad-
árak formából és át kell tenni a hatósági ár-
kategóriájába.” – vélekedett Eszli László a
TBK elnöke.

(Taxisok Világa 1991. október)

1992-ben immár az Országos Taxis Ka-
mara is megfogalmazta véleményét:

„Az áralkalmazás tekintetében minden tag-
szervezet szerepe véleményét, mert
a jelenlegi szabad ár tovább nem tartható.”

(Taxisok Világa 1992. január)

Ugyanezen évben Horváth Pál, a
FODESZ elnöke „kiáltványt” tett közzé,
melynek egyik pontja szerint:

„A Versenyhivatal állásfoglalását kiero-
szkolni a hatósági árképzés bevezetésére. Meg-
szüntetve ezzel az alá- és föléigérgetéseket, és
a dömpingár szabályozását. A tiszta, becsüle-
tes és rangos taxis legyen megfizetve, ezáltal
pénzügyileg is megbecsülve.”

(Taxisok Világa 1992. április)

Ekkor már „érett” a taxisok valamilyen
módon történő megrendszabályozása,
mert az anarchia és a kaos minden képze-
letet felülmúlt. Budapesten húszszer, sőt

egy vélekedések szerint közel harminc-
ezer taxi próbált fuvarhoz jutni. Minden-
naposok voltak az elképesztően magas tari-
fákról szóló hírek, amelyek ellen nem lehe-
tett fellépni, lévén a taxizás a szabadaras
kategóriába tartozott. Demcsky Gábor, Bu-
dapest főpolgármestere ekkor fordult sza-
bályozási javaslattal Siklós Csabához, az ak-
kori közlekedési miniszterhez. A javaslat a
taxizás komplett szabályozási igényét tar-
talmazta, felmerült még a „főváros terüle-
tén belül azonos, egységes gépkocsiszin
használata” is. Témánk szempontjából
azonban a 6. pont érdekes:

„A taxislužgáltatás ma szabadaras tev-
kenység. Lehetővé kellene tenni, hogy az ön-
kormányzat maximálhassa a szolgáltatás
árát illetékességi területén, esetleg úgy, hogy
szolgáltatási kategóriákat és ennek megfele-
lően díjszabási kategóriákat határozzon meg.”

Nos, ez azóta megtörtént, a fővárosban
maximálták az árakat. Még jó, hogy az azo-
nos színű gépkocsikra vonatkozó javaslatot
elvetették...

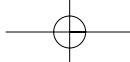
(Taxisok Világa 1992. május)

Önkéntes tűzhalált halt kollégánk (em-
lékszik még valaki Kónyi Lászlóra?) tragédi-
ája előrevetítette, hogy ezzel a szakmával
valaminek történnie kell. A kormányhoz
beadott petícióra Kupa Mihály akkori
penzügyminiszter válaszolt. (Levelét saját
kezüleg aláírva, ezáltal véleményét maxi-
málisan vállalva. Ez manapság nem jellem-
ző!) Egyébként Kupa Mihály volt az a kor-
mánytag, aki konstruktívan és nem eluta-
sítóan fogadta javaslatainkat. Mái is érve-
nyes érvelését érdemes meghallgatni:

„A személytaxi szolgáltatások területe nem
klasszikus piaci terület. A tevékenység sajátos
jellegéből adódóan nem „próbálhatja” ki az
utas a vállalkozót és nem választja őt újra,
ha jobbnak és olcsóbbnak találta, mert a sza-
bad jelzéssel közlekedő autót az utcán „inti
le”. A megrendelés teljesítése véletlenszerű
eseti választáson alapszik, amely mind a
szolgáltatás színvonalát, mind annak árát
képtelen befolyásolni. ...

A taxi-szolgáltatások piacán kialakult
anomáliák ismeretében egyetérttek azzal,
hogy a piaci szereplők érdekében – és a szol-
gáltatást nyújtó vállalkozók aktív, józan ön-
korlátozásra is képes közreműködésével sza-
bályozottabb viszonyokat kellene teremteni.
Ennek egyik eszközeként magam is el tud-
nám képzelni, hogy a taxi-szolgáltatásra leg-
magasabb hatósági ár kerüljön előírásra,
amit a helyi viszonyok ismeretében a telepü-
lési önkormányzat (Budapesten a Fővárosi
Önkormányzat) képviselő-testülete állapít-
na meg. ... A taxi esetében kiülföldön is gyakori,
hogy az önkormányzat állapítja meg a
szolgáltatások díjait. A díjakhoz azonban
rendkívül részletes üzleti szabályzatok kap-
csolódnak.”

(Taxisok Világa 1992. július)



1993-ban a Taxisok Budapesti Kamarája és az Országos Taxis Kamara egyesülése útján létrejött Taxis Kamara a 89/1988 MT rendelet módosítása nyomán előállt helyzet miatt beadvánnyal fordult a pénzügyi kormányzathoz. A témánk szempontjából ezúttal közömbös sorok között azonban ismét ott szerepel a következő:

„Az alkalmat megragadva engedje meg, hogy korábbi kérésünket felelevenítve ismételtén kérjük, hogy egy esetleges ártörvény-módosítás kapcsán a jelenlegi szabadárak taxizás az önkormányzatokhoz telepített hatósági ár kategóriájába kerüljön át.”

A miniszter, Kupa Mihály válaszában így fogalmazott:

„teljes mértékben egyetértek Önnel a taxidíjszabás maximált árkategóriába sorolásával, és az árhatósági jogkör önkormányzatokhoz telepítésével. A közlekedési tárca kezdeményezése és szakmai javaslatai alapján az ártörvény-módosítást támogatom.”

(Taxisok Világa 1993. február)

Ugorjunk egy kicsit. Új év, új pénzügyminiszter. Csak a taxisok beadványa a régi. Fix tarifát szeretnénk. Szabó Iván miniszter válasza azonban érdekes módok éppen az ellenkezője annak, mint amit elődje képviselt:

„A taxi-szolgáltatásnál verseny piac van, ezért a maximált ár szükségtelen. Legalacsonyabb ár révén pedig a szolgáltatót a fogyasztóval szemben nem indokolt védeni. ... A hatósági ár bevezetése egyéb szempontból sem időszzerű és megvalósítható. A taxi-szolgáltatás földrajzi, műszaki és kiszolgálási szempontból rendkívül változatos, ami a ráfordításokban is tükröződik. Nem lehet egyetlen, vagy néhány tarifát tartalmazó ár alá mindezt besorolni. ... A hatósági ár ténye viszont egyértelmű és homogén szabályozást igényelne, aminek hátterében rendkívül pontos és szigorú szakhatósági előírások állnának. Ez rövid távon nem megvalósítható. A benzinnal azonos, vagy azt meghaladó kilométerdíj és 100-150 Ft-os alapdíj alkalmazását nem látom reálisnak, súlyos piacvesztéshez vezetne.”

(Taxisok Világa 1994. április)

Egy kis kitérő. Gondolatébresztő írás jelent meg Kiss Imre tollából ezúttal nem a maximált vagy fix tarifa tárgyában, csak úgy. A tarifáról. A kedvezményes és szerződéses tarifáról. Olvassuk csak (aztán talán olvassuk el még egyszer):

„... a jogosságát érzem a szerződéses, kedvezményes tarifának. Ide sorolom a személyzeti tarifát is. A célt értem, a taxiórába azonban nem tartom helyesnek betenni. Más megoldás lenne a jó. Pl. utalvány, amit a névértéknél olcsóbban bocsát ki a társaság, de a gépszékek névértékén váltja be, vagy elszámoláskor nagy megrendelőinek kedvezményt nyújt stb. Az utasnak látványosan bemutatni, hogy van olcsóbb tarifánk is, de Ne ki nem adjuk, nem a legügyesebb megoldás.”

(Taxisok Világa 1994. december)

Ismét új év, ismét új pénzügyminiszter. Igaz, közben komplett kormányváltás is volt. Ezúttal dr. Békesi László pénzügyi-

miniszter dr. Lotz Károly közlekedési miniszterhez írt leveléből idézzük. Nem minden tanulság nélküli:

„A közúti közlekedés évtizedek óta piaci feltételek között működik. Ebből következik, hogy pénzügyi szabályozásának is szektor- és szervezetsemlegesnek kell maradnia, mert az általánostól való eltérés versenyszabályt sértene és torzítaná a piaci mechanizmust. Javaslom felhívni az érdekképviseletek és a különböző gazdasági szervezetek figyelmét, hogy néhány felvetésük ellentétes a kormány és hazánk Európai Unióhoz történő csatlakozásának feltételeivel.”

(Taxisok Világa 1995. február)

A taxis kamara és a Taxisok Világa szerkesztője dr. Demszky Gáborhoz, Budapest főpolgármesteréhez fordult három kérdéscsoporttal. A hárból egy a tarifakérdés volt, amelyre a főváros reakcióját – Kéthelyi József tollából – teljes terjedelmében közöljük.

„A taxi-díjszabást jelenleg az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII törvény a szabad árak kategóriába sorolja. Ez azt jelenti, hogy minden egyes vállalkozó saját maga állapítja meg a fuvarozás díjtételeit, amelyet a viteldíjfeljelő készülékében ennek megfelelően hitelesített. Röviden tehát ma az a helyzet, hogy ahány taxis vállalkozó van, gyakorlatilag annyiféle viteldíjjal találkozhat az utas.

Nem csupán a magyar állampolgárok, hanem a külföldiek számára is érthetetlen, hogy miért kell ugyanazért a fuvarozási szolgáltatásért egyik szolgáltató esetében mást fizetni, mint a másik szolgáltatónál. Ez azért teszi különösen kiszolgáltatottá az utast, mert az gyakorlatilag nem képes előzetesen mérlegelni az igénybe vett szolgáltató árait illetően (a több tarifás hitelesített viteldíjfeljelő készüléken ugyanis az utas számára nem követhető módon történik az éppen alkalmazott viteldíj kiválasztása).

A fentiek alapján – a taxis érdekvédelmi szervezetekkel egyetértve – többször kezdeményeztük, hogy az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény módosítására készüljön parlamenti törvénytervezet oly módon, hogy abban a taxis szolgáltatás kerüljön be a maximált hatósági árak szolgáltatások körébe. Ennek során célszerű lenne, ha a települési önkormányzatok kapnának ármegállapítói jogokat a területükön működő taxigépkocsikra vonatkozóan. A taxiviteldíjak maximálására vonatkozóan a közlekedés-szakmai körök álláspontja egyértelműen támogatja, megvalósítására mindaddig a Pénzügyminisztérium elzárkózása miatt nem kerülhetett sor.”

(Taxisok Világa 1995. május)

Alig egy hónap telt el, és Kéthelyi József véleménye megváltozott a tarifa kérdésében. Javára kell írunk, hogy nem úgy, ahogy a politikában manapság szokás, tehát tulajdonképpen nem is változott, csak finomodott... nem is azt mondtam... csúsztatás... kampányfogás...nem. Kéthelyi József a véleménye megváltozást, úgy kommunikálta, ahogy az van: véleménye megváltozott. Lássuk csak:

„A tarifaszabályozás tekintetében én sokáig a maximálás híve voltam. Véleményem változott: most úgy gondolom, hogy erre csak a legvégső esetben kerülhet sor! Előtte meg kell oldani, hogy az órával ne játszhasson a taxis, el kell érni, hogy kiírja, mikor melyik tarifát alkalmazza.”

(Taxisok Világa 1995. június)

A 95-ös év nagy része ezután más problémák felvetésével és megoldásával telt. A „Taxis Rendelet” előírásai, a teljesítés nehézségei lényegében hónapokra háttérbe szorították a tarifa kérdését. Októberben aztán egy taxis kolléga vetette ismét fel a hatósági tarifa kérdését a pénzügyi kormányzatnak küldött önálló beadványában. A válasza nem sokáig kellett várni. Lakatos József pénzügyminisztériumi főosztályvezető oktatótt ki bennünket:

„Tisztelt Uram! Megkaptam levelét, amelyben a taxi-szolgáltatás területén egységes tarifa bevezetését, hatósági díjmegállapítást javasol a taxizás anomáliáinak megoldása érdekében. Felvetésével kapcsolatban álláspon-
tom a következő.

A múltban is, a jelenben is többször megkeresték a Pénzügyminisztériumot a hatósági ár visszaállítása ügyében. Válaszleveleinkben mindannyiszor kifejtettük, hogy piacgazdasági feltételek között, a versenyhelyzetben működő taxi-szolgáltatás esetében nem értünk egyet a hatósági ár visszaállításával. Ez nem illeszthető be a hatályos jogrendbe, és a taxizás terén tapasztalható visszásságokat sem oldja meg. ... A hatósági ár bevezetése egyéb szempontból sem időszzerű és megvalósítható. A taxi-szolgáltatás földrajzi, műszaki és kiszolgálási szempontból rendkívül változatos, ami a ráfordításokban is tükröződik. Nem lehet egyetlen, vagy néhány tarifát tartalmazó ár alá mindezt besorolni. (Hé! Ezt a bekezdést Szabó Iván 1994-es leveléből tett kóppintani...!)

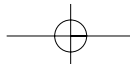
Megítélésünk szerint a taxipiac anomáliái nem a hatósági díjmegállapítás hiányára vezethetők vissza. A csökkenő-stagnáló kereslet és az azt jóval meghaladó kapacitások elmentéséről van szó.”

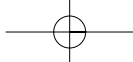
(Taxisok Világa 1995. december)

A Gazdasági Versenyhivatal ez idáig nem hallatta hangját tarifakérdésben. Illetve dehogynem: jól megbüntette a taxitársaságokat „árkartell” miatt. Ezúttal személyes megszólítás okán Vissi Ferenc, a Gazdasági Versenyhivatal elnöke nyilvánult meg:

„Ha Önök úgy látják, hogy a személytaxi szolgáltatás piaci szereplői között a tisztességes verseny érdekében indokolt olyan megállapodásokat kötni, amelyek érdemesek a kartelltilalom alóli mentesítésre, akkor azt kezdeményezzék, és a Gazdasági Versenyhivatal a mentesítés lehetőségét meg fogja vizsgálni.”

Ebben az időszakban merült fel a taxitarifákon belül a transzferárak kérdése. Az egyik taxitársaság olyan tarifákat programoztatott az órákba, amelyek csak transzferárakat, tehát kizárólag alapdíjat tartalmaztak. Abból viszont mindjárt nyolc darabot. (Kitalálok, melyik társaságról van szó?)





Ebben az ügyben már meg kellett szólalni az eddig hallgató, kizárólag műszaki kérdésekkel foglalkozó szervezetnek, az Országos Mérésügyi Hivatalnak is. Természetesen elutasították a csak alapdíjakat tartalmazó taxaméterek hitelesítését (hiszen ha nem mér semmit, akkor hogy lehet hitelesíteni), ám levelükben találunk egy apró adalékot fix tarifáról szóló témánkhoz is: „A külföldi példák (Bécs, New York, Peking) azt mutatják, hogy a taxizás nem szabadár. Nyolc tarifával sehol sem találkozunk.”

(Taxisok Világa 1996. január)

1996 januárjában rendezte a szakma az V. Fuvarozói Konferenciát Szegeden. Sipeki József tarifával kapcsolatos felszólalásából idézzük:

„Kezdjük az árlímmel. Azt hiszem, erről nyugodtan állíthatom, hogy egyetlen taxinak sem az egyéni érdeke. Nekem viszont meggyőződésem, hogy az árlímit az utasok érdeke. Ami itt tarifáügyben folyik, az egyszerűen nevetséges.”

A Pénzügyminisztérium küldötte, Lakatos József főosztályvezető részletesen taglalta a tarifakérdést. Expozéjából érdemes hosszabban idézni:

„Lássuk egy kicsit részletesebben a tarifakérdést. Először is szeretném jelezni, hogy az idevonatkozó nemzetközi gyakorlat vegyes. ... a szakanyagokban említett példák nagyon konzolidált piaczgazdaságok tapasztalatai, ahol sem a szerkezeti, sem a piaci struktúrára nem szenvedett olyan hatalmas változásokat mint nálunk. ... (hatósági tarifa esetén) az ármezsgállapítóknak a hatósági árakat a mindenkor indokolt ráfordításokhoz kell igazítani. A taxi esetében mi az indokolt ráfordítás? Hiszen, ha csak a gépkocsi típusát nézzük, már akkor is merőben más költségtételeket találunk. Nagyjából azonos értékű és állapotú taxiparkkal rendelkező országokban könnyebb ilyen szabályt hozni. Érzésem szerint mi nem vagyunk még ilyen helyzetben. Talán 5-10 év múlva, ha a járműpark itt is nivellálódik. Most e probléma szinte megoldhatatlan feladat elé állítaná az önkormányzatokat, melyeknek törvényes kötelessége lenne egy ilyen tarifavizsgálat lebonyolítása.”

(Taxisok Világa 1996. február)

1996 májusában történt meg először, hogy a sok véleményezés, beadvány, válaszlevél és magyarázkodás mellett a taxitarifák tekintetében érdemi előrelépés történt: a Fővárosi Közgyűlés határozatot hozott az ügyben:

„A személytaxi szolgáltatás viteldíjaival kapcsolatban egyetért a legmagasabb hatósági ár alkalmazásának bevezetésével. Ennek érdekében – az Ötv. 101.§-ban kapott feltevéstől jogával élve – szükségesnek tartja az árak megállapításáról szóló 1990 évi LXXXVII. törvény mellékletének megfelelő módosítását. A módosítás szerint a mellékletben a legmagasabb ár B) szolgáltatások jegyzékébe javasolt felvenni a (helyi) taxiközlekedés szolgáltatást, és a hatósági ár megállapító a megyei (fővárosi) önkormányzat képviselőtestülete.”

A határozat javaslat formájában eljutott a Pénzügyminisztériumba is (ismét új pénzügyminiszter, ezúttal Medgyessy Péter személyében), ahonnan a témával kapcsolatban dr. Draskovics Tibor aláírásával a következő válasz érkezett:

„Túlzottnak ítélem a taxis probléma és a díjak szabályozásának országos jelentőségű kérdésként történő kezelést. A lakosság vásárolt fogyasztásában a taxiszolgáltatás részaránya 0,2%, ami azt jelenti, hogy egy főre évi átlagban 600 forint kiadás jut. (Ez kb. évi egyszeri igénybevételt jelent.) A sokszorosan nagyobb jelentőségű tej, kenyér, hús, gyógyszer, szén, PB-gáz is szabadár. Véleményem szerint a taxipiac anomáliái nem a hatósági díjmegállapítás hiányára vezethetők vissza. A csökkenő-stagnáló kereslet és az azt jóval meghaladó kapacitások ellentmondásáról van szó”

Hoppá! Ez az utolsó mondat az 1995-ös, Lakatos József főosztályvezető aláírásával érkezett levélből való! Aki viszont Szabó Iván még korábbi leveléből idézett. Mi történt? Megállt az idő? Vagy a pénzügyi kormányzat még annyi fáradságot sem vesz magának, hogy önállóan megfogalmazza gondolatait? Egyszer valaha írt egy elutasító szabványlevelet, azóta azt variálja? (Az egyetlen üdítő kivétel Kupa Mihály válasza volt, mint már említettem.) De folytassuk az idézetet:

„A fejlett piaczgazdaságú országokban – függetlenül attól, hogy vannak-e és milyen típusú, állami tartományi, helyi önkormányzati előírások – a taxipiac normális működése jórészt az önkormányzati alapú szakmai szerveződések alapján.”

Engedtessék megjegyezni – maximális tisztelem fenntartása mellett – hogy ez egy marhaság! Vagy árnyaltabban fogalmazva: miniszter úr, tévedni tetszik.

„A taxiszolgáltatásnál verseny piac van. A taxi 1980 óta szabadár. Látható, hogy nem ebből, hanem a kereslet jóval meghaladó kínálatból és a működési feltételek koordinálatlanságából adódnak a gondok. Nincs elvi indok a hatósági árszabályozást visszaállítani. ... Az elvi megfontolásokon túl gyakorlati problémák tömege merülne fel a hatósági ár visszaállításával, annak önkormányzati hatáskörbe utalásával. ... A hatósági díjtételeknek a gépkocsi típusától függetleneknek kell lenniük. Számos országban ezt úgy oldják meg, hogy a gépkocsi típusát is előírják, vagy a típus adott. ... Szinte reménytelen helyzetbe kerülhet az önkormányzat akkor, ha a sokféle gépkocsi típusra olyan díjat szeretne megállapítani, ami a fuvarozók többségének érdekeit kifejezné.”

Draskovics úr tehát 1996-ban – pénzügyminisztériumi államtitkárként – elutasította a hatósági ár bevezetésének még a parlament elé vitelét is, sőt – mintegy megsimogatva a főváros buksiját – javasolta, hogy gondolkodjék ezen még egy kicsit:

„A fentiek alapján javasolom, hogy a Fővárosi Közgyűlés ismételen mérlegelje a kezdeményezést.”

(Taxisok Világa 1996. szeptember)

Ma Draskovics úr a pénzügyminiszter, és eltelt nyolc év. Kíváncsian várjuk, változott-e valami.

Októberben ismét csak egy taxis kolléga fordult a helyzet rendezése érdekében sürgetőleg immár magához a miniszterelnökhöz. A kabinetiroda válaszában csak megismételte az addig történeteket, a főváros maximált arra vonatkozó kezdeményezését, ill. utalt a PM elutasító válaszára:

„Időközben a minisztérium válasza is megérkezett, amely határozottan ellenzi a taxiszolgáltatás szabad árformájának megváltoztatására irányuló kezdeményezések végrehajtását.”

(Taxisok Világa 1996. október)

A taxizás hatósági árának bevezetését, ill. ennek kezdeményezését is elutasító kormányzati magatartás, valamint az európai helyzetre való folytonos utalások elkerülhetetlenné tették, hogy a taxis szakma maga is végezzen kutatásokat az Európában szokásos árképzésről. Ennek érdekében interjú készült Adam Tarnowski úrral, az IRU (International Road Transport Union – Közúti szállítók nemzetközi szövetsége) taxis szekciójának főtákarával. A sok egyéb mellett a tarifa kérdéskörére Tarnowski úr a következő választ adta:

„Nyugat-Európában fix tarifák vannak. Svédország az egyetlen, ahol a viteldíj nem rögzített. Legtöbb helyen a helyhatóság dönt, konzultálva a taxi-szövetségekkel. Ez utóbbiak figyelembe véve a normál profit-szintet, amit a sofőrnek, illetve a tulajdonosnak el kell érnie, adják a tarifára az ajánlásukat. Ezt aztán vagy elfogadják, vagy nem! Fontos szempont, hogy ez minden esetben költség-elemzésen alapul!

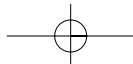
Az Európai Unió országain belül elképzelhetetlen, ami most Budapesten folyik, hogy az utas odamenjen egy, vagy több taxisofőrhöz, és elkezdje megvitatni, hogy az hová és mennyiért viszi el. ... A taxi többé-kevésbé hasonlóan szolgáltat, mint egy autóbusz. A buszsofőrrel mégsem kell alkudozni. Ez a helyzet nyilvánvalóan nagyon rossz képet fest a taxisokról. Gyakorlatilag csalonak nevezik őket, és ez a hír terjed el a nagyvilágban.”

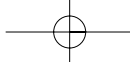
(Taxisok Világa 1996. december)

A Magyar Taxis Szövetség a budapesti és országos taxis kamarák jogutódjaként folytatta tevékenységét 1996-tól. (A kamarai törvény értelmében ettől az időponttól nem lehetett használni érdekképviselőnek a kamara kifejezést nevükben.) Az ideiglenes elnökség után 1996 decemberében választottak a taxisok új vezetőséget. Az elnökség igen sok megoldandó problémával találta szembe magát. A tarifakérdésről Kellner Ferenc, a szövetség újonnan megválasztott elnöke így vélekedett:

„... az árakat a valóságos kiadások irányába kell mozdítani, és nem leszorított árakkal tiporni egymást a sárba. Az ugyanis szakmai öngyilkosság, ha a költségek alatt dolgozik valaki.”

(Taxisok Világa 1997. január)





Eltelt egy fél év érdemi változások nélkül, ám a javaslatok készítése nem állt meg. A Fővárosi Önkormányzat ezúttal a taxis helyzet komplex rendezését tűzte ki célul, és ennek érdekében fordult javaslatokkal a kormányzathoz. A válaszok rövid időn belül megérkeztek. A Pénzügyminisztérium részéről Draskovics Tibor így vélekedett:

„...a PM a taxipiaci anomáliák megoldása egyedüli eszközeként a hatósági árforma újbóli bevezetését nem tartotta, és nem is tartja helyesnek. Munkatársaim jelezték azonban, hogy a kérdés megvizsgálható egy olyan komplex szabályozási program keretében, amely a taxizásnak a tömegközlekedési munkamegosztásban való szerepére (mindegyiknél a fővárosban) tekintettel a szakmai és etikai követelmények szigorítására, a fogyasztó fokozott védelmére, a szakmai és hatósági kontroll javítására irányul. Ennek keretében lehetne vizsgálni többek között azt is, hogy az „árnormák” egyeztetésére az ország egész területére kiterjedő hatósági ár visszaállítás nélkül elsősorban a fővárosban kerüljön valamilyen módon sor. ... Egy ilyen kezdeményezés esetén a munkában a PM is részt vesz.”

Az Ipari, Kereskedelmi és Idegenforgalmi Minisztérium részéről Fazakas Szabolcs miniszter Rusznák Imréhez, a főváros illetékes bizottsága vezetőjéhez intézett levelében egyetértett minisztertársával és hozzáfűzte:

„A magam részéről a taxizás körüli problémák megoldását – az idegenforgalmi idény kezdetére tekintettel – elodázhatatlannak tartom., ezért ... kértem Főpolgármester urat és kérem az Elnök urat is, hogy a kérdés megoldása érdekében a szükséges intézkedéseket sürgősen kezdeményezni szíveskedjék.”

A szóban forgó, hatóságilag meghatározott tarifáról a taxisok véleménye nem volt egységes (ma sem az). Idézzünk egy meztelábas kolléga, Fehér József elemzéséből:

„Jelenleg elfogadhatatlan az egy tarifa a hatalmas amortizációs különbségek miatt.”

A szakmánkban immár mérföldkőként jegyzett, „Van-e kiút?” címmel megrendezett konferencián természetesen szóba került a taxis szakma minden problémája, a droszthelyzettől a létszámon és ellenőrzésen át a tarifáig. A konferencia vitaanyagában erről dr. Horváth György és Kellner Ferenc szakértők a következőképpen vélekedtek:

„A taxiszolgáltatásban ellentétes kezdeményezések vannak a szabad ár és a hatósági ár indítványozására. Mindkét szempont mellett megfelelő érvek állíthatók fel. Tekintettel azonban arra, hogy a jelenlegi helyzetben a tarifakérdés mindenképpen kezelhetetlen, szükséges legalább az alapvető díjszabási elemek (alapidíj, útdíj, várakozás díja) egymáshoz való viszonyának megfelelő szabályozása. ... Tekintettel arra, hogy a jogszabályok értelmezése alapján arra a következtetésre is lehet jutni, hogy a taxis vállalkozó az utassal szemben gazdasági erőfölényben van, ezért az utas védelme érdekében piaci beavatkozás in-

dokoltnak tekinthető. A beavatkozás hatósági irányár megjelölésével történhet. A hatósági irányártól felfelé és lefelé is el lehetett térni, azonban ha bizonyos százalékot meghalad, akkor a vállalkozó által alkalmazott ár nem minősül tisztességes piaci árnak. A hatósági árat a már említett módon jármű-kategóriánként lehetne megszabni. A hatósági irányár megállapítása régióként a települési önkormányzat és a gazdasági kamara hatáskörre lehet, a szakmai érdekképviseltek vélemények figyelembevételével.”

(Taxisok Világa 1997. június)

1997 augusztusában érdekes anyaghoz jutottunk az észak-amerikai, közelebből New York-i taxisokról, taxizásról. Az Egyesült Államok szívesen tetszeleg a demokrácia fellegvára szerepében, így hát várható, hogy gazdasága is liberális, és minden köztétstől mentes piacgazdaságként funkcionál. Ennek tudatában nézzünk körül ebben az amerikai nagyvárosban taxitarifa ügyben:

„Minden taxi azonos tarifával megy, a viteldíj nagy számokkal ki van írva a taxi ajtajára kívülről.”

(Taxisok Világa 1997. augusztus)

A taxitarifák ügyében ebben az időben teljes volt a tanácsstalanság. Illetve mégsem: minden érdekeltnek voltak tanácsai, csak hogy ezek köszönő viszonyban sem voltak egymással. Az általánosan alkalmazott szabad ár nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, mármint azt, hogy a piac majd szabályoz. Ebben az is közrejátszott, hogy ez volt az az időszak, amikor a legnagyobb eltérések voltak az alkalmazott tarifák között. Szinte mindennapos volt a tízszeres, de akadt hússzoros(!) különbség is. Egy adott távolságon tehát az utas fizetett 800, 8.000 és 16.000 forintot egyaránt.

A hatósági fix ár, mint javaslat nem nyerte el a kormányzat tetszését, attól függetlenül, hogy a taxis szakma és a főváros is támogatta.

A kényszer szülte tehát a hatósági irányár fogalmát, melyet centrumárnak, vagy árcentrumnak is nevezett szakma. Erről a fajta árképzésről még ebben az időben nem született hivatalos vélemény.

A helyzet tarthatatlanságát immár kormányzati szinten is felismerve, az érdekképviseltek nyomására a közlekedési minisztérium ekkor komplex helyzetértékelést és előterjesztést készített a kormány részére:

„A taxiközlekedés jelenleg szabad árformába tartozik, a szabad árforma alkalmazása azonban a taxisok egy jelentős részénél szabaddal párosul (túlszámlázás, a taxiórakkal kapcsolatos manipulációk, melynek eredményeként az utasokat, különösképpen a külföldieket megkárosítják). A gondok fő forrása ez. Ennek megfelelően a szolgáltatás színvonalával, mértékével nem arányos díjakat alkalmaznak. ... A piac önszabályzó mechanizmusa ugyanakkor a taxiközlekedés piacán nem képes működni, ezt igazolja az elmúlt időszak is, amikor a jelentős túlkínálat ellenére sem csökkentek a tarifák, és nem el-

sősorban a begyűrtözött költségnövekedések miatt. A taxiközlekedés igénybevételi sajátosságai miatt valódi árverseny e területen nem alakulhat ki. ... Az árverseny hiányának ketős következménye van:

– e téren a szabad ár nem képes a keresletkínálat szabályozására, éppen ellentétes hatások érvényesülnek, a túlkínálat – mint hogy a szükségesnél többen kívánnak megélni e piacból – emelkedő árszínvonalat eredményez

– az árverseny kényszere nélküli piacon a taxis erőfölényben van, az utas kiszolgáltatott a mesterségesen magas tartható árszínvonnallal szemben.

Megoldást csak a szabályozott ár megállapítás, áralkalmazás és árellenőrzés hozhat, amely kordában tarthatja a kínálatot, lehetővé teszi a taxisnak annak előzetes mérlegelését, hogy az adott árviszonyok mellett jövedelmezően tud-e működni, vagy nem lép be a piacra megszünteti az utasok kiszolgáltatottságát.”

Az igen kimerítő, és természetesen a taxizás egyéb területeire is kiterítő elemzés zárásaként határozati javaslatokat fogalmaztak meg. Ennek tarifális része a következő:

„A” változat: a taxiszigálatatás díjait hatósági árformába kell átsorolni, az ár megállapító hatóság a települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselő testülete

„B” változat: a taxiszigálatatás szabad árformájának megtartásával a területi kamarák vagy MKIK ún. iránydíjakat (centrum tarifákat) határoznak meg egyes időszakokra, amelytől ± 10%-kal el lehet térni.”

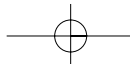
A következő év elején a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara is közzétette véleményét, amely nagy vonalakban megegyezett a szeptedi „Van-e kiút?” konferencián megfogalmazottakkal:

„A BKIK Taxis Tagozata továbbra is a hatósági irányár bevezetését javasolja...”

(Taxisok Világa 1998. január)

Ebben az évben egyébként felgyorsultak az események. Egyre nagyobb igény merült fel a 89/1988. MT rendelet módosítására, ezen belül is a tarifaszabályozásra. Januárban a Fővárosi Önkormányzat részéről Rusznák Imre megismételte, hogy az általa vezetett, a taxisok ügyében illetékes bizottság továbbra is támogatja a tarifa hatósági árformába történő átsorolását. A szakmai érdekképviseltek inkább a centrumár irányába mozdultak el a maximál tarifá helyett, hiszen az is egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a taxitársaságok az alacsony tarifákkal kísérlelnek meg újabb megrendeléseket gyűjteni tagjaik számára (és kontójára). Megszólt az ügyben a FUVOSZ is, amely szintén a centrumárat támogatta:

„A jelenlegi 8 tarifát működtetni képes adómemóriás viteldíj jelző készülék tarifaszámát maximum 3-féle tarifára kell korlátozni oly módon, hogy vegye figyelembe az ártörvény általunk javasolt módosítását, mely szerint díjcentrumot (hatósági minimál ár, középár, maximál ár) kell kialakítani. (A kizárólagos hatósági maximál ár azért nem fo-



gadható el, és nem támogatható, mert az önköltség alatti tevékenység végzését segíti elő, és ezáltal a vállalkozók gyakran fel nem ismert érdeke ellen – nem képes a bővített újratermelésre – hat.”

A Magyar Taxis Szövetség is támogatta a hatósági irányár elképzelését, immár az új fogalom, a centrumár bevezetésével:

„A Magyar Taxis Szövetség a korábbi álláspontjának megfelelően az ártörvény olyan módosítását javasolja, mely szerint a hatósági árformák kiegészülnének egy „centrumár” típusú árformával. Ez az árforma egy korrekt gazdasági számítás végeredményeként alakulna ki, és kerülné meghirdetésre. A gyakorlatban ezen ár alkalmazására kötelezettek a számított centrumtól lefelé és felfelé is eltérhetnének plusz-mínusz 10-20%-kal. (Ez utóbbi pontos értékei szintén a konszenzuson alapuló szabályozás tárgya kell, hogy legyen). Az ár meghatározását ebben az esetben is a telephely szerint illetékes önkormányzat végezné a regionális kamarák és a helyi érdekképviseletek egyetértésével. ... A hatósági maximált ár előírása nem megoldás a ma egymáshoz képest igen nagy szóródást mutató árakra, ill. azok bizalmatlanságot és bizonytalanságot okozó hatásaira. A hatósági centrumár ezt a fenti bizonytalanságot elégséges módon küszöböli ki úgy, hogy alkalmas a szolgáltatás minőségi különbségeinek megjelenítésére, a szolgáltatások közötti versenyre is. ... Az utasok számára a legnagyobb biztonságot az jelentheti, ha tisztában vannak azzal, hogy az adott szolgáltatás ára nagy valószínűséggel, becsülhető keretek között, előre meghatározható. Erre a hatósági maximált árral szemben a centrumár az alkalmasabb”.

(Taxisok Világa 1998. február)

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Taxis Kollégiumának vezetője, dr. Horváth György 1998-ban újságírói kérdésre, miszerint az ármegállapítás szabályozás lesz, vagy büntetés, így vélekedett:

„Természetesen ez nem lehet más, csak szabályozás. ... Szabályozni akkor kell, ha a társadalom védelme indokolja a szabályozást. ... Voltak a szabad ár feltétlen hívei és voltak a fix, adott esetben az üzemanyaghoz kötött hatósági ár képviselői. Az álláspontokat nehezen sikerült közelíteni, mígnem az ún. árcentrumos megoldással sikerült elérni azt, hogy mindkét tábor hajlott a kompromisszumra. ... A mai viszonyok között, lévén, hogy más nem lehet árhatóság, értelemszerűen a települési önkormányzat látná el ezt a feladatot. Az árcentrumos megoldás szerint lenne egy, a képviselőtestületek által megállapított ár, mindhárom tarifaelem esetében, amitől felfelé-lefelé egy meghatározott százalékkal lehetne eltérni. Ezen a mozgásteren belül pedig megmaradna a verseny. Ez azt jelentené, hogy a maximált ár itt is érvényesülne, tehát a fogyasztó védelme megvalósulna, de működne a vállalkozók egymással szembeni védelme is, az alsó limit révén.”

Mivel egyre közelebb került a taxitarifák szabályozásának ténye, egyre reálisabb volt az esély arra, hogy már nem csak a szóla-

mok szintjén, hanem ténylegesen is történik valami, néhány taxis elkezdett aggódni. A szállodáknál dolgozó, az átlagosnál jobb gépkocsiparkkal rendelkező, és természetesen az átlagosnál magasabb – de nem túlzott – árszínvonalat alkalmazó taxis kollégák szerint reális veszély merült fel azon a téren, hogy a hatósági tarifa esetleg nem éri el a szükséges mértéket. Ezért levelet írtak ez ügyben a parlamenti pártoknak, az illetékes minisztériumoknak és a sajtónak „Javaslatok a fővárosi taxi-tarifák rendezéséhez” címmel. Az elemzés részletesen kimutatta, hogy egy átlagos felüli gépkocsi (ami persze nyugat-európában átlagos taxinak minősül) fenntartása akár a többszöröse is lehet a „normál” taxiénak. Felhívták a figyelmet arra a tényre is, amivel eddig nem nagyon foglalkozott senki, hogy a tarifa meghatározásával áttételesen a vállalkozó jövedelmét, keresetét is meghatározzák!:

„A taxi-tarifákat úgy kell megállapítani, hogy azokból a taxis egyrészt meg tudjon élni, másrészt a szolgáltatás színvonalát növelni, de legalább is tartani tudja.”

(Taxisok Világa 1998. március)

Hát elfogadták! Nem egészen azt, amit szerettünk volna, nem lett minimál ár, nem lett centrumár, de lett maximált ár! Legalábbis adott lett annak lehetősége, hiszen az ártörvény módosítása nem tette kötelezővé alkalmazását. Miután azonban biztosak voltunk benne, hogy a Fővárosi Önkormányzat rövid időn belül élni fog a lehetőséggel – hiszen gyakorlatilag ő kezdeményezte a módosítást – gyorsan lépni kellett, nehogy a megállapított maximum túl alacsonyan legyen megállapítva.

Gőzerővel készültek tehát a tarifaszámítások és költségelemzések. Árképzési útmutatót jelentetett meg a BKIK, és tarifamodellt készített a BTI is. Ez utóbbi többfajta gépkocsi és több különböző mértékű jövedelemtartalom összehasonlításra tett kísérletet. Válasszunk ki ebből most egyet, amely egy Opel Astra Caravan típusú újonnan vásárolt gépkocsit feltételez, 50%-os kihasználtság mellett, 106.000 Ft bruttó jövedelemmel. Mármost hogy ennyi marad a taxisnak – adózás előtt – amit a költségei levonása mellett a járulékok teljes körű befizetése után elkölthet. Az ehhez szükséges tarifa 1998-ban 370 Ft-os alapdíj, 185 Ft/km, 46 Ft/perc várakozás. Ezzel a tarifaszervezettel keres taxisunk 106.000 Ft-ot, ami a mai havi minimálbér kétszerese. Hat évvel ezelőtt ez a tarifa csak álom volt. Ma mennyivel is járunk? Ja, még egy „apróság”! A hat évvel ezelőtti számítás 140 Ft-os benzinnel készült...

A Taxisok Világa egy kimerítő elemzést készített az Európában alkalmazott tarifaszámításról és költségelemzésről az IRU szakanyagai alapján. Az eredmény megdöbbentő volt. Az alkalmazott tarifák Európa legtöbb városában több mint kétszeres értéket mutattak a magyarországi helyzethez képest, de ami különösen kirívó volt, az az alapdíjak mértéke. Némelyiket forintra átszámítva még ma, hat év eltelté-

vel is elfogadnánk itthon. (Stockholm: 530 Ft, Genf: 893 Ft, Koppenhága 608 Ft, stb.) Szintén e tanulmány kapcsán elemezte a lap részletesen a németországi taxi-szabályozást, ezen belül kitér egy gondolat erejéig a tarifa-megállapításra is:

„A tartományi kormányoknak felhatalmazása van arra, hogy rendeleti úton szabályozza a taxiforgalom díjszabását és szállítási feltételeit.”

(Taxisok Világa 1998. április)

Mint várható volt, megjelent a fővárosi rendelete a területén alkalmazható legmagasabb tarifáról. Hatálybalépésének időpontja 1998. szeptember 1. A sok egyeztetést követően a szakmának is elfogadható eredmény született: 200-200-50 a nappali tarifa, 280-280-70 az éjszakai. Rendezték az érdekképviseletek által is javasolt, tarifaelemek közötti összefüggést:

„Az alapdíj a távolsággal arányos egységdíj mindenkor mértékénél nagyobb nem lehet. ... Az idővel arányos egységdíj a távolsággal arányos egységdíj mindenkor mértékének egyenyedénél nagyobb nem lehet. Ez az arány 15 km/óra határsebességet határoz meg.”

(Taxisok Világa 1998. július)

Talán szolidan fogalmazok, ha azt mondom, nem kísérté osztatlan öröm a fővárosi tarifamaximálási rendeletét. Bár azt azért meg kell hagyni, hogy az utaspanaszok a tízedére csökkentek. Az utasok ugyanis most már látták, hogy jogosan szállították őket 200 Ft/km díjért, még akkor is, ha egyes taxitársaságoknál ugyanezen útért csak 120 Ft/km díjat kellett eddig fizetniük. A mézítlábások tehát már nem kényszerültek annyiszor magyarázkodásra, feltéve, ha nem lépték túl a megengedett tarifát. Persze volt, akinek ez a tarifa kevésnek bizonyult, ezért egyeseken az alkotmánybíró-sághoz fordult:

„Kömmen belátható, hogy ha van az országnak olyan települése, amelyen a szabályozott tárgykörben plurális, sokszereplős piacról beszélhetünk, az éppen a főváros. Itt az ármaximalizálás egyértelműen versenykorlátozó hatású...”

(Taxisok Világa 1998. november)

A fővárosi maximált tarifa bevezetésével hosszú-hosszú időre lekerült a viteldíj kérdése a napirendről. A tarifahelyzet – ha nem is teljesen a taxis szakma igényei szerint – rendeződött. A következő érdemi információ csak a BKIK megújult taxis vezetőségével készített riport kapcsán merült fel. Sipeki József, a taxis tagozat elnöke nem elégedett:

„Annak idején többször is kifejtettem álláspontomat, amely azóta sem változott. Az érdekképviseleti vezetők akkor követték el a legnagyobb hibát, amikor belementek abba, hogy a létszám-tarifa-taxiállomás csomagot engedték elemeire bontani. ... A tarifakérdést maximált árral oldották meg, amely a szakmának a legkevesebb jót hozta. Annak idején az érdekképviseletek egy része a hatósági fix ár mellett voksolt, ám erre azt mondták, hogy lehetetlen, a liberális piacgazdasággal ez nem fér össze.”

Ugyanezen riport kapcsán Dudás Zoltán meglátása:

„A biztos szakmai jövőt egy minden kiadásra fedezetet nyújtó, a tisztességes adózás mellett is elfogadható keresetét biztosító fix tarifában látom. ... amennyiben nem egységes a tarifa, úgy a társaságoknak mindig lesz lehetősége bizonyos megrendelői köröket „áron alul” kiszolgálni. Természetesen a vállalkozók kárára. A fix tarifa visszaadhatná az utazóközönség bizalmát is a taxi iránt...”

Dr. Horváth György véleménye: „(a fix tarifa) közel azonos kategóriájú autók esetén elfogadható lenne, azonban én pillanatnyilag nem érzem olyan homogénnek a piacot, ami elviselne egy szabott árat. ...

(Taxisok Világa 1999. december)

És eljő a kétezredik esztendő, de nem jó el a nyugalom. Alacsony a maximális tarifa. Vagyis nem elég magas. És a szerkezete sem az igazi. A BKIK taxis tagozat kezdeményezte tehát a fővárosnál az ún. tarifarendelet módosítását:

„A szakma kényszerpályán van, hiszen a közel két éve megállapított tarifamaximumokat az infláció miatt minél előbb szükséges a megfelelő szintre emelni. Ezenkívül szeretnénk abban is előbbre lépni, hogy az alapdíj (vagy induló díj) a kilométerdíjnal ismét magasabb legyen.”

(Taxisok Világa 2000. március)

Május elsejével meg is jelent a módosított tarifarendelet, mely szerint az alapdíj a viteldíj kétszerese is lehet. Az alkalmazható legmagasabb tarifák a következőképpen változtak: nappali tarifa 300-240-60, éjszakai tarifa 420-336-84. Ez a rendelet szabályozta a tarifák kiírását, a panaszforumok kötelező feltüntetését és az angol nyelven való megjelenítést is. Egyetlen, de nagyon fontos idézet az indoklási részből:

„A rendeletben szereplő díjak a költségfedező személytaxi-viteldíjakkal kapcsolatosan végzett gazdasági elemzés alapján lettek meghatározva.”

(Taxisok Világa 2000. április)

Megjegyzésem a fenti idézethez: ezek a díjak vannak ma, 2004-ben is érvényben. Eltelt négy év. Drágább lett az autó, drágább lett az üzemanyag (meg valószínűleg a balettcipő és a lépegető ekskavátor is). Hogy érvényesülhetnek akkor ma a négy évvel ezelőtti gazdasági elemzés alapján kialakított tarifák?

Taxival az Európai Unióba címmel rendezett nemzetközi konferenciát a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara 2000 áprilisában. A tarifahelyzet kapcsán Adam Tarnowski, az IRU taxis szekciójának elnöke így fogalmazott:

„Az EU egyes országain belül a taxiszektor keményen szabályozott, mind az engedélyek számát, mind a szakmába való bejutást tekintve. A legtöbb országon belül fix tarifa van. Sőt, mint rámutatott, ez nem csak az EU-ra jellemző, hanem a világ legtöbb országára. Csak kevés hely van, ahol a liberalizált taxipiact keseríti az utas és a taxis életét.”

A konferencia egy másik külföldi előadója prof. Johann Schmid volt, aki az ausztri-

ai taxisabályozást ismertette. A tarifáról szólva kijelentette, hogy:

„az osztrák jogalkotás szerint csak fix tarifát lehet elrendelni. Ezeket nem szabad sem túllépni, sem annál kevesebbet érvényesíteni. Ezáltal feleslegessé válik a kérdés is, hogy milyen árverseny van ezen a területen. ... Nem akarjuk, hogy a taxis iparágon belül a bázár-elvek érvényesüljenek.”

(Taxisok Világa 2000. május)

A kötelező kamarai tagság megszűnésével látszólag elvesztette véleményezési létjogosultságát a kamara taxis tagozata is, legyen szó akár a budapesti, akár az országos kamaráról. Azonban nem szabadott figyelmen kívül hagyni, hogy a kamarákban felgyülemlett szakmai tapasztalat a biztos anyagi háttérrel együtt továbbra is jelentőséget és súlyt ad a kamarai nyilatkozatoknak. 2000 októberében a Taxisok Világa a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Taxis Tagozatának elnökét, dr. Horváth Györgyöt kérdezte:

„Ami a fix árat illeti: sem veled, sem ennek követőivel nem értek egyet. Én amióta az eszemet tudom, ellenzem. Ez például az általam vezetett cégnek nem lenne ajándék. A fix ár a kisebb cégek azonnali végét jelentené. Egyébként pedig a fix árat, ha a szakma akarná, megvalósíthatná. A BKV-nak, a Volánbusznak, a MÁV-nak sem fix ára van, hanem maximált ára. Csak ők viszont kihasználják a maximált ár adta lehetőségeket, elmentétek a taxisokkal, akik negatív árversenybe kezdtek.”

Emlékszik még valaki a „Demokratikus Taxizásért Egyesület”-re? 2000. év végén tartották alakuló ülésüket (amely tudomásom szerint egyben az utolsó is volt), és a taxizás problémáit óhajtották felszínre hozni, megoldani. A taxi-viteldíjakról természetesen nekik is megvolt a véleményük:

„Szeretnénk, ha a fővárosban bevezetnék a fix tarifát, ami minőségi változást hozna a szakmába. Ez esetben a piaci harc nemcsak az árak lefelé vitelében merülne ki, hanem elsősorban a jó szolgáltatás kerülne előtérbe. ... A fix tarifával a szolgáltatás minősége versenyezne az utasért. Ez lenne a tisztességesebb.”

Lám, lám! Lassan kiderül, hogy a tarifamaximum bevezetése ugyan segített valamit, de nem oldotta meg a kérdést. Kollégánk, Juhász Péter egyenesen a pénzügyminiszterhez fordult önálló indítványával. Az elutasító válasz postafordultával megérkezett Adamecz Péter helyettes államtitkár aláírásával (Észrevetted, hogy egyre alacsonyabb beosztású állami hivatalnokok foglalkoznak a taxis szakma beadványaival?):

„A taxitarifák szerkezete (száma, típusa stb.) és a díjak mértéke tipikusan helyi, önkormányzati ügy. A törvény lehetőséget ad a szabályozásra, de azt nem teszi kötelezővé. Információim szerint kizárólag a Fővárosi Önkormányzat szabályozta a díjakat. Látható, hogy ebben a tekintetben kormányzati szabályozás nincs lehetőség, de az nem is szükséges.”

(Taxisok Világa 2000. október)

Fellázdak a taxisok! Demonstráltak a saját taxitársaságuk ellen! Petíciót nyújtottak be a fuvarszervezőnek! Itt már gyakorlatilag végleg bebizonyosodott, hogy a maximált tarifa egyáltalán nem oldotta meg a taxisok problémáját. Az igazi gond most már a csapatok által rájuk „kényszerített” alacsony ár:

„Követeljük, hogy a taxitársaságok vezetői figyelembe véve az infláció hatását szakmánkra, gazdaságilag elfogadható tarifával végeztessék szolgáltatásaikat. Ezért a mai helyzetet figyelembe véve új tarifarendszer kidolgozását kérjük. Alapdíj: 300 Ft, km-díj 220 Ft, V: 60 Ft. Ez a tarifamegjelölés a jelenlegi piaci helyzetben a minimum. Emiatt az eltérés csak pozitív irányba megengedett. Ezenkívül követeljük a következőket:

- hat havonként tarifakorrekció,
- kedvezmények eltörlés multinacionális cégekkel szemben,
- a transzfer fuvarok eltörlése.

Aláírás: 8 taxitársaság taxisáiból álló ad hoc bizottság.”

Persze érkeztek konszolidáltabb hozzászólások is a témához. Árva István kollégánk egy igen mélyreható és részletes elemzést készített. Sajnálom, hogy nem lehet teljes egészében ide másolni, mert érhető megfogalmazása és szakszerűsége okán megérdemelné. Helyhiány miatt azonban csak néhány kiragadott mondatot idézek:

„...megszületett a maximált ár, ami a tisztességes taxisoknak is tág mozgásteret biztosíthatna a tarifában. Mégis probléma van. Miért? Azért, mert a piac ezen az áron nem vevő. Hiába a lehetőség, az alkalmazott ár már-már a megengedhető legalacsonyabb szinten van. ... Oda jutottunk, hogy akkor sem tudnánk megszüntetni a kedvezményeket, ha a zsebünkben hordoznánk a bölcsek követ. Csak így lehet szerződéseket kötni. Még akkor is, ha ezek a szerződések egyoldalúak. Ugyanis a taxisok adják a kedvezményeket, a másik fél pedig megígéri, hogy amíg nem kap jobb ajánlatot, addig ezt elfogadja.”

Egy másik kolléga, Császár József a Cityből szinte saját magával is meghasonlott: „Aláírásgyűjtés indult a fix ár érdekében. Én is aláírtam. Aztán elgondolkodtam, jó ez nekünk? Mert miről is van szó? Mennyi lenne az a fix? ... Többet ismertették már javaslatukat. Én is a fix tarifát támogatnám, de csak egy átmeneti időszak után, mert a mai tarifális kupiból nem lesz egyszerű kijönni. Képzelnék csak el, mi lenne azokkal, akik ma 120 Ft-tal kénytelenek dolgozni, ha egyik napról a másikra 190 Ft-ra nőne a tarifa. Ezek a kollégák rögtön tönkremennének.”

A kolléga ezután a csapatok önkormányzatát kéri, és egy bizonyosfajta centrum-árat javasol. Figyelemreméltó javaslat, hogy az éjszakai tarifa legyen alkalmazható hétvégén és ünnepnapokon is, oly módon, hogy péntek 22 órától hétfőn 06 óráig legyen érvényes.

(Taxisok Világa 2000. november)

Kézzelfogható eredmény nélkül végződött ez az év is. Talán jól reprezentálja ezt a

Budapesti Kerekedelmi és Iparkamara Taxis Tagozata elnökének, Sipeki Józsefnek a politikussokkal kapcsolatos kifakadása:

„Azon kívül, hogy a „nesze semmi, fogd meg jól” maximált árat megkaptuk, mást reálisan most nem várhatunk tőlük.”

(Taxisok Világa 2000. december)

Ismét előkerült a taxitarifa benzinár mértékéhez kötése. Ezúttal a FUVOSZ vita-indító javaslatában jelent meg újra ez az elv:

„Akkor, amikor az EU-csatlakozás küszöbén állunk, nem engedhetjük meg, hogy a vállalkozó önmagát kiszákmányolja, csak a napi problémáit oldja meg, miközben „feléi” munkaeszközét is. Szinte magát kényszeríti a szürkegazdaság irányába, a tisztességtelen piaci magatartás felé. Azok a vállalkozók, akik magatartásuk véve tevékenységüket tisztességesen végzik, pár éven belül vállalkozásuk feladására kényszerülnek, sőt közteher- és egyéb tartozásokat is hagyhatnak maguk után. ... az volt az érdekképviselők és a kamara szakmai javaslata, hogy az árak megállapításáról szóló törvényben nem szereplő új árforma, nevezetesen a centrumár (irányárként) kerüljön bevezetésre. A taxisolgáltatásnál. Javaslátunkat akkor azzal utasították el, hogy az ártörvény erre nem ad lehetőséget. A probléma megoldását jelentené, ha az ártörvény módosításra kerülne. A törvény módosítását a következők szerint javasoljuk:

- A hatósági irányárát a törvény felhatalmazása alapján az illetékes minisztériumok közös rendelete rögzítené.

- A centrumár mértéke: háromfajta üzemanyag (95-ös, 98-as oktánszámú benzin, gázolaj) tárgyév január elsején életbe lépett literenkénti árnak átlag ára.

- Az ár megállapításánál az APEH által elfogadott üzemanyagárát vennék figyelembe

- A centrumártól +/- irányban 10% eltérést tartunk indokoltnak, a piac igényének megfelelően.

- A centrumár megállapítására minden év februárjában kerülne sor.”

(Taxisok Világa 2001. április)

A fenti FUVOSZ-felvetésre nem sokáig késett a válasz. Igaz, hogy a várakozásokkal ellentétben nem a törvényalkotók reagáltak, hanem a szakmai berkekből érkezett eléggé sommás elítélés. Lássuk, hogy vélekedik a kérdéssről Lengyel Sándor:

„határozott véleményem, hogy a FUVOSZ anyaga egy nem kellően átgondolt javaslat, amely megvalósulása esetén a pillanatnyi tűzoltásra sem alkalmas. Arra viszont rávilágít, hogy amikor már nagyon ég a ház, mindig van egy ötlet, amin lehet csámcsogni kicsit... Nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy jelenleg is létezik – legalábbis Budapesten – hatóságilag maximált ár. Ennek betartását, betartatását sem képesek az illetékesek elérni. Naponta történnek súlyos visszaélések. Nehéz a bizonyítás. Ilyen ellenőrzési gyakoriság mellett nem is veszi komolyan az, aki miatt a rendelkezés született. Mi a garanciája a fix tarifa egyöntetű, korrekt használatának, ki tartja vissza a szakmánkba bejutott megélhetési bűnözőket a különböző trükkök alkalmazásától? Tudjuk a választ mindannyian. ...

Miből gondolná bárki, hogy az az egyre szűkülő réteg, amely még megengedheti magának a taxi használatát, a hatósági ár bevezetését követően megnyugodva veszi tudomásul, hogy közel a dupláját kénytelen megfizetni a jövőben esedékes utazásaiért. És mit kap cserébe? Egy továbbra is vegyes képet mutató szolgáltatási színvonalat, ideértve a gépkocsipark összetételét és a szolgáltatásban részt vevő embereket egyaránt. ... A taxi nem létszükséglet, ezért valószínűsíthető, hogy az utasok nem fogják megérteni a drasztikus méretű árrendezést.

... Mi lehet a megoldás? ... Létszámkorlátozás! ... Szükséges mennyiségű (taxi) megállóhely ... egyetlen eladható, ellenőrizhető, alapdíj, viteldíj, percdíj. Nevezük FIX árnak. ... Ezen, általam csak szentháromságnak nevezett intézkedéscsomag egy időben történő bevezetésének következtében (melyet egyébként Sipeki József úr is többször leírt ebben az újságban), azaz létszám, tarifa, droszt, kellő kontroll mellett végre helyére kerülne közös dolgaink.”

(Taxisok Világa 2001. május)

A Fuvarozók Napja jó alkalmat biztosított a taxis szakma gondjainak elemzésére (bár az érdeklődés rendkívül gyér volt...). Dr. Horváth György vitaindítója a fix ár kérdéskörével is foglalkozott. Erről a meglehetősen bonyolult témáról kérdezte őt a Taxisok Világa:

„Lehetségesnek tartod, hogy Magyarországon belátható időn belül a taxizásban az ártörvény módosításával lehetővé tegyék a fix ár használatát? ... – Ennek bevezetéséhez a jogalkotót meg kellene győzni arról, hogy az árak megállapításáról szóló törvényt módosítsa. ... A taxisok elfogadják a hatóságilag megállapított minimális árat is, ha ezt konkrétálni lehetne egy adott városra. ... – ez azért tűnik kizártnak, mert az ártörvény és a versenytörvény is alapvetően a fogyasztói társadalom terméke. Mindkettő elsősorban a fogyasztók érdekében született, és csak olyan helyeken tartja fenn az árszabályozást, ahol a verseny nem valósulhat meg, vagy a fogyasztó kiszolgáltatott helyzetben van.”

A témában megszólalt a kissé mulatságos nevű MACITOSZ érdekképviselő is (Magyar City Taxisok Országos Szövetsége). Mit megszólalt, egyenesen belesapott a levesbe! Aláírásgyűjtést indított a fix tarifa bevezetése érdekében. Nézzük az indokokat:

„Az egységes tarifa növelni fogja az utcáról beülő vendégek számát. Ez a helyzet jobb kiszolgálásra kell hogy ösztönözze a társaságokat. Nem lesz a függőségünk ilyen mértékben megalázó!

A tarifa-megállapítás gazdasági számításon fog alapulni. ... Kimondható tehát, hogy az árkörnyezetet és a gépkocsiarakat figyelembe véve lehetetlen 200-220 Ft alatti gazdaságos tarifát kiszámolni.”

(Taxisok Világa 2001. augusztus)

„A taxisok egyértelműen fixár pártiak” – állítja Ruzsnák Imre a vele készült riportban. „Amennyiben fix ára lenne a taxisolgáltatásnak, úgy kétségtelen, hogy a különböző megrendelésekért folytatott harc eszköz-

rendszeréből kimaradna a taxisok zsebére folytatott árverseny. ... a piac nem képes szabályozni a taxisolgáltatást. Ebből adódnak problémák, ezért beszél a fél világ a magyar taxisokról. Európa nyugati felén többségében igen szigorú szabályok vannak a taxisolgáltatás vonatkozásában. Ez bizonyítja, hogy a taxizásban nem a liberalizáció a helyes út. Ennek következtében Európa jelentős városainak többségében a taxiár fix.

(Taxisok Világa 2001. szeptember)

Fix, hogy nem lesz fix? – teszi fel a kérdést a Taxisok Világa 2001. novemberi számában a szerkesztő. A borulástát az indokolja, hogy egy FODESZ által feltett kérdésre ismét elutasító válaszok érkeztek. Lássuk csak:

- Budavári Péter főosztályvezető – Pénzügyminisztérium: „A KÖViM érdekelt főosztályával közösen úgy ítéljük meg, sem lehetősége, sem indoka nincs annak, hogy a személytaxiszolgáltatásnál a hatályos ártörvényi előírásokon túl további szabályozás történjen. ... Az ártörvény elvi rendelkezései alapján nincs lehetőség sem rögzített ár bevezetésére, sem arra, hogy ugyanazon szolgáltatásra egyidejűleg legalacsonyabb és legmagasabb ár (ideértve a határok között mozgó centrumárat is) legyen. Ez utóbbi nyilván azért merül fel, hogy a piaci verseny ármérséklő hatását kiküszöböljék. A fogyasztók érdekeit figyelembe véve ez azonban nem támogatható és vélhetően ilyen törvényjavaslatot az Országgyűlés sem fogadna el. Információink szerint a tényleges piaci árak a Budapest területére megállapított legmagasabb hatósági díjtételek alatt vannak. Jogi eszközökkel ezt megakadályozni ellentétes lenne a piaci elvekkel és az antiinflációs célokkal.”

- Dr. Gorondy-Novák Judit igazgatási csoportfőnök – Gazdasági Minisztérium: „A jelenleg érvényben lévő jogszabályok és a kialakult gyakorlat egybevetése után nem látszik indokoltnak a személytaxiszolgáltatás területén kialakult árszabályozási rendszer megváltoztatása.”

(Taxisok Világa 2001. november)

2002 tavaszán megtörténtek a parlamenti választások, az MSZP koalíció került kormányra. Joggal várhatták tehát el a taxisok, hogy a szintén MSZP-SZDSZ vezetésű főváros immár könnyebben oldja meg a problémákat, beleértve a taxihelyzetet is. Ruzsnák Imre, az illetékes fővárosi bizottság elnöke a következőképpen nyilatkozott:

„Álláspontom hosszú ideje stabil. Továbbra is úgy látom, folytatni kell az elkezdett reformokat, melyeknek lényeges része a fővárosban bevezetett maximált tarifa. Akkor csak erre volt lehetőség, de a taxisok jelentős részével azonos nézetet vallva szeretnék tovább lépni a fix tarifa érdekében. Vagyis ugyanazt teszem majd, amit az előző kormányzati ciklusban tettem. ... Bizom benne, hogy a most kezdődő kormányzati ciklusban sikerebbek leszünk, mint az előzőben. ... A taxisok mellett valószínűleg a fogyasztók érdekét is jobban képviseli a fix és kiszámítható tarifa. ... Nyilvánvaló, hogy a számításokon alapuló, egyeztetett fix tarifa magasabb lenne, mint a

ma ismert társaságoknál alkalmazott díj, ami persze rövid ideig feszültségeket is okozhat. ... A taxitársaságoknak a fix tarifa nyilván feladja a leckét. Ez esetben ugyanis nem az „egymás alá” ígéretetés, hanem a szolgáltatási színvonal döntene köröttük, ami az eddigiektől eltérő üzletpolitikát kényszerít majd ki. ... Tekintettel arra, hogy az érdekképviseletek egy része a kamarával együtt komplex rendezést javasol, miért nem lehet a létszámmal együtt rendezni a tarifát? – Elméletileg ez lehetséges lenne az új Személyszállítási Törvény keretein belül. Ennek megalkotására az előző kormány ígéretet tett, de a megvalósítása elmaradt. ... Ezért most is azt mondom: meg kell nézni, hogy mennyi az esély egy Személyszállítási Törvény megalkotására, és ezen belül a taxiproblémák rendezésére. A fix tarifát szerintem ettől függetlenül el kell kezdeni megfélelő jogi formába önteni. ... Kérni fogom a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumot, hogy jogászok bevonásával ismét vizsgálják meg a létszám korlátozásának lehetőségét. Úgy gondolom, hogy ennek – az ármegállapítás jogával együtt – a települési önkormányzatokhoz kell kerülnie.”

(Taxisok Világa 2002. június)

Szabályozott szabadpiac Kölnben – címmel jelent meg cikk a Taxisok Világa decemberi számában. Néhány információ a tarifákról:

„A fuvardíjon belül az alapdíj 2 euró, amihez telefonos hívás esetén plusz 1 euró csapódik kiállási díjként. A viteldíj 10 km-ig 1,25 euró, majd a taxióra automatikusan átvált a kedvezőbb 1,20 eurós mérésre, hogy az, aki hosszabb távon utazik, kedvezményt is kapjon. Este 22-06 óráig a viteldíj 1,30 euró, az alap illetve kiállási díj változatlan. Egyébként a városban a tarifa azonos, tehát nincs alágérgítés, olcsóbb díj. ... Az autók között döntő többségben a Mercedesek találhatók, de a Volkswagen, az Audi is szép számban jelen van.”

(Taxisok Világa 2002. december)

2003 tavaszán egyeztető tárgyalás volt a Pénzügyminisztériumban. Ennek összefoglalója „Zöld utat kap a fix tarifa?” címmel jelent meg a lapban. Dr. Veres János államtitkár „érveink és véleményünk meghallgatása után úgy nyilatkozott, hogy ha a szakma egységesen melléállna egy ilyen javaslatnak, mármint hogy a taxitarifa önkormányzatokhoz telepített hatósági ár formájában működjön, akkor azt a politikának is el kell fogadnia. Jelenlegi információi szerint ennek jogi és gazdasági akadályai nincsenek, persze a tényleges előterjesztést ezekből a szempontokból is vizsgálni kell. Felhívta a figyelmet, hogy a fix tarifa bevezetése többszereplős mérkőzés lesz. Azon felül, hogy a taxisok túlnyomó többsége – érdekképviseletein keresztül – támogatja ezt az elvet, még meg kell vizsgálni az utasok, az önkormányzatok és a kormányzat szempontjai szerint is. Ki kell kérni a véleményét a szakmai és fogyasztói érdekképviseleteknek. Mindezzel együtt azonban ez egy olyan kérdés, ami kormányzati szinten megoldhatónak látszik.

Üdítő volt hallani ezt a véleményt, az eddigi kategorikus elutasítások után. Végre konstruktív hozzáállás volt tapasztalható, és ez az, ami előreviheti a taxis szakma hosszú

tük alapul. A két módszer ötvözésével létrejött egy „minta” tarifátábla, amelynek mértékeit azt hiszem ma is elfogadnánk. Akár még fix tarifaként is...

Viteldíjak Fares	Alapdíj Basic Ft	Km-díj Km fee Ft/km	Percdíj Waiting Ft/min.
1 Nappali normál / Daytime, normal	750	300	75
2 Éjszakai, hétvégi, ünnepi / Nighttime, weekend, holiday	1000	400	100

Az 1-es normál tarifát hétköznapokon 06 és 22 óra között alkalmazzuk. A 2-es emelt díjas tarifa hétköznaponként 22 és 06 óra között, szombaton, vasárnap és ünnepnap 0-24 óráig alkalmazható. Telefonon történő megrendelés esetén, az alapdíjon felül 500 Ft kiállási díjat számítunk fel

évek óta húzódó problémáinak mielőbbi megoldását – ha mi is úgy akarjuk.”

Ugyanezen lapszámban „Fix tarifa – érvek és ellenérvek” címmel jelent meg elemzés a kérdéstről. Ebben idézésre került az Alkotmánybíróság következő álláspontja is:

„Nem alkotmányellenes az, ha az ármegállapítást az állam a fogyasztói érdek védelmét szolgálva lehetővé teszi. A hatósági ármegállapítás nem sérti a gazdasági verseny szabadságának az Alkotmány 9.§(2) bekezdésében deklarált elvét sem, mert a személytaxiszolgáltatásban részt vevő vállalkozók mind egyikére azonos szabályozást ad egy adott településen belül. ... nem tekinthető eleve és fogalmilag ellentétesnek a piacgazdasággal és a versenyszabadsággal, ha ezen a piacon is hatósági ár érvényesül. ... Lényeges szabálynak tartom, hogy az önkormányzatoknak figyelembe kell venniük a kamara, a fogyasztóvédelmi hatóság és a taxis érdekképviseleti szervezetek véleményét is.”

(Taxisok Világa 2003. április)

A nemzetközi kapcsolatok ápolása jegyében felkereste a budapesti taxitársaságokat Leopold Müllner, aki egy riport erejéig a Taxisok Világa rendelkezésére is állt. Természetesen az osztrák taxitarifa is szóba került...

„A városokban – Graz kivételével – mindenhol fix tarifa van. Grazban is ehhez hasonlóan működnek a vállalkozások, de ott hivatalosan nincs fix tarifa. A városok között (helyközi forgalomban) az ár szabad.”

(Taxisok Világa 2003. november)

Novemberben a Klubrádió is foglalkozott a fővárosi taxitarifákkal. A Pénzügyminisztérium munkatársa, Csák Csongor abbéli meggyőződésének adott hangot, hogy:

„rossz fényt vet a fix (hatósági) tarifa bevezetésének igénye arra, aki ezt hangoztatja, mert a piaci verseny ármérséklő szerepe nem érvényesül.”

A „Taxitarifa és ami mögötte van” című cikkben a maximált fővárosi tarifák három évvel ezelőtt megállapított mértékét próbáltuk az inflációs hatásokkal korrigálni. A tarifaelemek egymáshoz való viszonyában pedig osztrák szomszédaink példáját vet-

(Taxisok Világa 2003. december)

Hát ennyi! A budapesti taxis vállalkozók számára a 2004-es év eddigi része már a taxiállomások jegyében telt el. Az év első négy hónapja jóformán másról sem szólt, mint a drosztdíjról, a rendteremtésről, meg arról, hogy fogunk beférni. Tüntetés demonstráció követett, petíciók jöttek, mentek, a szakma lázongott (ill. ez talán még ma is tart). A két hónapos moratórium lassan véget ér, a drosztdíj helyzete valamilyen módon rendeződik majd (gyanítom, hogy nem teljes megelégedésünkre). Talán megérett az idő rá, vagy csak a drosztdíjakkal kapcsolatos hercehurca után némi „taxisbarát” intézkedést is elő kívánt várakozni a főváros, nem tudom. Lényeg, hogy ismét felvetette a fix tarifa kérdését, ezúttal országgyűlési határozati előterjesztés formájában. Elképzelhető tehát, hogy valami konkrét dolog is történni fog végre ebben a sok éve vajdudó ügyben...

Az összeállítást készítette:
Nagy Zoltán



CSERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.
Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

**20%
KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

**10%
KEDVEZMÉNY!**

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mire kell számítani a táblával jelzett helyen?

- a) Veszélyes lejtőre, ahol féktávolsága azonos sebesség esetén is hosszabb lesz, mint sík úton.
b) Az út oldalirányú dőlése miatt járműve könnyebben megcsúszhat.
c) Az út menti rézsú miatt az útpadkára hajtani veszélyes.



2. Mit jelez ez a tábla?

- a) Zsákutcát, amelyben kerékpárosok részére a továbbhaladás lehetősége biztosított.
b) Azt, hogy az út a kerékpárosok részére zsákutca.
c) Azt, hogy az út kerékpárútként folytatódik.



3. Autópályán közlekedik kistehergépkocsijával. Haladhat-e a jelzőtáblával megjelölt sebességgel, ha járművének megengedett legnagyobb össztelege 3500 kg?

- a) Igen.
b) Nem.



4. Bekanyarodhat-e személygépkocsijával jobbra az ilyen táblával megjelölt útkereszteződésben?

- a) Igen.
b) Nem.



5. Mit jelez ez a tábla?

- a) Az úton gyalogos-aluljáró vagy – felüljáró van.
b) Fokozottan számolni kell az úttesten gyalogosok közlekedésével.
c) Az úttesten útburkolati jellel kijelölt gyalogos-átkelőhely van.



6. Visszafordulhat-e, ha az ilyen táblával megjelölt útkereszteződést elhagyta?

- a) Igen.
b) Nem.



7. Behajthat-e délelőtt 10 órakor a táblával megjelölt útszakaszra?

- a) Igen.
b) Csak célforgalomban.
c) Nem.

8. Mit nevezünk a taxiban ülő vezető holtterének?

- a) A bukkanó vagy az út kanyarulata miatt nem látható útszakaszt.
b) Éjszaka a lámpák által bevilágított területen kívül lévő útszakaszt.
c) A taxi környezetének azt a részét, amelyeket a taxis nem észlel.

9. Az alábbiak közül melyik a helyes megfigyelési technika?

- a) Tekintetünket igyekezzünk az úton közvetlenül a taxi elé irányítani.
b) Felváltva figyeljük az út jobb és bal oldalát.
c) Tekintetünket vezettük végig azon a pályán, amelyen haladni szeretnénk.

10. Hogyan változik a vezető látása a taxi sebességének növekedésével?

- a) Nagy sebességgel haladva csak a közeli tárgyakat látja élesen, távolra csak homályosan lát.
b) Nagy sebességgel haladva csak a távoli tárgyak képe éles, a közeli tárgyak képe elmosódik.

11. Milyen hatása van az alkoholfogyasztásnak a mérlegelési, döntési folyamatra?

- a) Javítja az érzékelést.
b) Serkentő hatásával gyorsítja a mérlegelési folyamatot.
c) Rontja a döntés pontosságát.

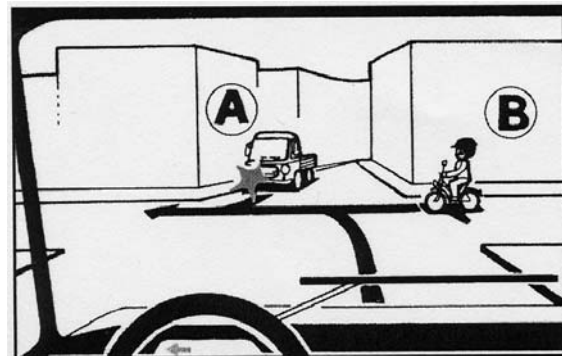
12. Az alábbiak közül mikor válik az úttest legveszélyesebben csúszóssá?

- a) Amikor az eső elered, mert a víz az úttestet borító porral nyálkás réteget alkot.
b) Amikor az esővíz az úttestről a port jól lemosta.
c) Amikor a burkolatot az esővíz már jó ideje áztatja.

13. Mit kell tenni, ha fékezéskor megcsúsznak a kerekek, és farolni kezd a taxi?

- a) A fékezőerőt csökkenteni kell, és ellenkormányzással meg kell szüntetni a farolást.
b) A fékezőerőt növelni kell, és ellenkormányzással meg kell szüntetni a farolást.
c) Változatlan erővel fékezve, ellenkormányzással meg kell szüntetni a farolást.

14. Hányadikként haladhat át az útkereszteződésben a kormánykerékkel ábrázolt taxijával?



- a) Elsőként.
b) Másodikként.
c) Utolsóként.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

ÚJABB TAXIÁLLOMÁSOK ÉPÜLHETNEK A FŐVÁROSBAN

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara (BKIK) VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya megbízta Dudás Zoltánt, az osztály elnökségének tagját, hogy a kamara részéről vezesse azt a munkacsoportot, mely a drosztok körül kialakult puskaporos helyzetben a hálózat további bővítését és minőségének javítását tűzte ki céljául. E téma hónapok óta borzolja a kedélyeket, ezért megkerestük a munkacsoport vezetőjét és rövid értékelést kérünk tőle.

• Kik voltak társaidd a „taxis oldalon” tárgyalásaitok során?

• A csapat még az április végi, a fővárossal aláírt megállapodást megelőzően kialakult. Ugyanis Polinger Sándorral, illetve Lengyel Sándorral addigra már közösen elkészítettünk a kht. részére egy olyan listát, melyben 90 új taxiállomásra és ezen belül 374 férőhelyre tettünk javaslatot. Ezt aztán a kht.-vel közösen átnéztük olyan szempontból is, hogy mi az, ami ebből szóba jöhet, és mi az, ami valamilyen okból nem megvalósítható. Ezt követően már a rendelkezésünkre állt egy ún. „szűrt lista”. Miközben a rendelet korábban felfüggesztett pontjai ismét hatályba léptek, a kht. ezt a közösen összeállított anyagot engedélyeztetésre, az illetékes helyekre beadta. A demonstrációkat követően a fővárossal megállapodás született, melynek egyik eleme szerint további drosztférőhelyeket jelölnek ki. A feltétel az volt, hogy ebbe a munkába taxis oldalon kapcsolódjanak be az érdekképviselők is. A kamara részéről pedig ismét engem bíztak meg a főváros tulajdonában lévő kht.-val tárgyaló delegáció vezetésével. A munkába aktívan bekapcsolódtak az érdekképviselők is. Konkrét listákat kaptam tőlük, melyeket összefésültem a korábbiakkal, illetve az ismétlődéseket

megszüntettem. Az új kéréseket, ötleteket tartalmazó javaslatot eljuttattam a kht.-hez. Ezt követően Polinger Sándorral, illetve Bakucz Józseffel, a TGFSZ képviselőjével egyeztetésbe kezdtünk a kht. vezetőivel. A mi listánk ekkor összesen több mint 500 taxiállomást és közel 2500 férőhelyet tartalmazott. A tárgyalásokról természetesen jegyzőkönyv is készült, amiben rögzítettük a végeredményt. Vagyis, hogy amennyiben az egyeztetett javaslatok megvalósulnak, úgy a fővárosban 369 taxiállomáson 1707 autó fér majd el.

• A 2500-ból hogyan lett 1707? Vagy az eredeti, általában említett férőhelyszámból

csak ennyi valósítható meg? Több nem?

• Több nem. A most kijelölt megállók azok, amelyekre nyugodtan mondhatjuk, minőségileg megfelelnek a szakmai céloknak. A további kivitelezhető bővítésekkel csak a statisztikákat lehetne javítani, azok azonban a használat szempontjából már nem számítanak értelmes beruházásnak.

• Ez viszont a követelésekben megfogalmazott 2000-2200 férőhelynél jóval kevesebb...

• Ezzel mi is tisztában vagyunk. A tárgyalások folytán viszont világosan kiderült, az önkormányzatok szándékai és lehetőségei végesek, és ennél az eredménynél jobbra vajmi kevés esélyünk van.

• Ez esetben viszont ismét felmerül az eredeti probléma. Nevezetesen kb. 500 taxinak nem jut hely a városban. Ők mit tehetnek majd?

• A fővárossal folytatott tárgyalások mindkét felet megerősítették abban, hogy a drosztférőhelyek létesítése önmagában nem oldja meg a szakma évtizedes problémáit. Taxis részről régóta hangsúlyozzuk, ha a létszám, tarifa, droszt, el-

lenőrzés kérdéséhez külön-külön nyúlnak hozzá, az komoly feszültségek forrása lehet. Ezt ékesen bizonyítja a drosztrendelet bevezetése körül kialakult helyzet is. Tehát a felsorolt elemeket együttesen kellene kezelni. Visszatérve a taxiállomásokra: az 1707 férőhelynél jelentő-



Dudás Zoltán: – Most történelmi pillanathoz érkezünk

sen többet nem lehet ebben a városban ésszerű helyeken kialakítani. Ez viszont a jelenlegi létszámhoz viszonyítva kevés. Tehát adódik a megoldás: a taxisok számát kell a férőhelyszámhoz igazítani valamilyen formában. Csak így lehet a rendelet bevezetését követően jelentkező feszültségeket megszüntetni. Szeretnék egy egyszerű példával élni. Amennyiben egy piacon meghatározott számú árusító pult található, a piac üzemeltetőjének eszébe nem jutna több engedélyt eladni, mint ahány hely van, pedig bizonyára sokkal többen rendelkeznek az árusításra jogosító vállalkozói engedéllyel. Mégsem fordul senki az Alkotmánybírósághoz! Miben különbözik a taxi?

• A taxiállomások kritikájaként gyakran taxisoktól hallhatjuk nap mint nap, hogy ezek egy részén még a madár sem jár. Ugyanakkor az előbb elmondottakból kiderül: ezek közül nem javasoltatok megszüntetni egyetlen sem. Miért?

• A kht. eredetileg a volt főtaxis állomások listáját és a szakma által 2000-ben leadott

anyagot használta. Azonban az újraengedélyezések során kiderült, hogy az önkormányzatok nem akarnak, vagy nem tudnak pont azokra a helyekre – melyek korábban valóban jól funkcionáltak – taxiállomásokat engedélyezni. Az okok szinte minden konkrét helyen má-

sok, de ez a döntések szempontjából már mellékes kérdés. Maradt tehát az egyetlen kompromisszum, hogy a korábbi helyektől nem túl messze legyenek az új drosztok. Ez van, ahol néhány méter, van, ahol 100-200 métert jelent. Ezt nekünk a tárgyalások során is el kellett fogadnunk. Valamint azt is, hogy utasfelvétel szempontjából nem minden állomás lesz egyenérté-

kű. Egy része a rádióról történő fuvarfelvételt segíti majd, más része az URH-vétel szempontjából nem lesz megfelelő helyen, azonban itt lehet esetleg a nagyobb utasforgalom. Még az is elképzelhető, hogy ott, ahol korábban a madár sem járt, kialakul majd egy jól bejárattott állomás. Példaként említeném, az idősebb kollégák még biztosan emlékeznek rá, hogy ilyen hely volt régebben az Alkotás utcában a „Sirály-tuti”. Ezt mi éjszaka használtuk URH-s címkiadásra, és lassan a beilős utasok is hozzászórtak ahhoz, hogy ott mindig van taxi.

• Ha a konkrét helyszínt említetted, akkor érdemes megemlíteni, hogy ettől néhány száz méterre, a MOM Parknál meg nincs taxiállomás, pedig ott lenne utas. A taxisok kénytelenek a tilosban állni.

• Sok ilyen hely van még, például a Mammút I-II. közötti rész, ahol forgalomtechnikai vagy egyéb okokból nem járultak hozzá a megállók létesítéséhez. Tudom, hogy természetesen legjobb lenne a bevásárlóközpontok aulájában megállni, mert ott a legnagyobb az esély

a fuvarhoz jutásra, és akkor talán a kollégák is elégedettek lennének. Komolyra fordítva a szót, ez azonban ez nem csak rajtunk és a kht. emberein múlik. Sőt, más szempontból adódhatnak problémák. Vagyis, hogy a kerületek azt látják, a taxisok nem állnak be azokra a helyekre, melyeket számukra biztosítottak. Pedig esetleg ezeket kivonták a parkolási rendszerből, tehát veszteséget okozott a kerületeknek a döntés. Így a semmiért esnek el a bevételről, mert azt látják, hogy ezek a helyek nem kellenek a taxisoknak sem. Tehát esetleg elkezdik a korábban kiadott terület-hasznosítási engedélyeket visszavonni. Egyébként azt is jó tudni, hogy ezek az engedélyek nem örök érvényűek, időszakosan hosszabbítani kell, és ez a válasz a korábbi kérdésre is, hogy miért nem javasoltunk megszüntetni egyetlen állomást sem. Egyébként az is előrelépésként értékelhető, hogy a továbbiakban a jelentősebb beruházások tervezése, kivitelezése során a kht. emberei (a szakmával egyeztetve) is jelezhetik a létesítendő taxiállomás iránti igényt. Így talán nem fog előfordulni a későbbiekben a népligeti buszpályaudvaréhoz hasonló helyzet, ami egyébként szégyenletes és semmibe veszi az utazóközönség érdekeit, a taxisokérol nem is beszélve.

• **Az átadott droszthelyekért kapnak a kerületek pénzt?**

• Nem. Ellenkezőleg. Az előbb említett parkolási övezetekben esnek az így keletkező bevételről is.

• **Miután a főváros és a taxisok között született megállapodásban rögzített 60 nap csak e lap megjelenése után jár le, így csak találgatni lehet a jövőt. Szerinted mi várható?**

• Ebben a helyzetben inkább alternatívákat érdemes felvázolni. Azt kell mérlegelni, hogy bizonyos szituációkban mi következhet be. Az alaphelyzet szerint van egy hatályos fővárosi rendelet, melynek legkényesebb pontját – az elhíresült 12.§ 5-öt – a mi nyomásunkra 60 napra „pihentetik”. Viszont ha lejár ez a határidő, a megállapodás szerint egy közös értékelés születik. Ezen sok minden eldőlhet. Az látható: a főváros nyitott arra, hogy újabb állomásokat építsen, de a keze sok tekintetben kötve van. 23 önkormányzaton múlik az eredményesség, és sok esetben egyszerűen lehetetlen a megegyezés, de erről nem a kht. tehet. Ezért mondtam az előbb, hogy az állomások építésének korlátai vannak. Így aztán kétségtelen, ha el is készül az 1707 férőhely, amiben megegyeztünk, kevés lesz. Ez valóban nem elég 6000 taxis-

nak. Úgy is lehet fogalmazni: nem sikerült a taxiállomás-hálózatot létrehozni. Ebből le lehet vonni azt a konzekvenciát, hogy meg kell szüntetni a kht-t, amivel természetesen megszűnnek a jelenlegi taxiállomások is. Azonban ez nem visszatérést jelentene a korábbi állapotokhoz! Ugyanis a kerületek visszakapnák a területeiket, a taxisokat pedig szigorúan ellenőriznénk, hogy szabályos helyen várakoznak-e. A főváros pedig megmutatná, hogy másképpen is lehet rendet teremteni, ha drosztokkal nem megy! Elkezdődne tehát a harc a közterület-felügyelővel, a rendőrséggel és a parkolási társaságokkal, amiben valószínűleg a taxisok húznák a rövidebbet. Aki nem jutna szabályos parkoló, az keringhetne. Én úgy gondolom, hogy egy világáros elképzelhetetlen taxiállomások nélkül, tehát ez a megoldás józan ésszel gondolkodva szóba sem jöhet. Ezek mellett a benzinárak mellett. Olvastam valahol, hogy Kínában az '50-es években úgy irtották ki az elszaporodott verebeket, hogy nem hagyták őket leszállni pihenni! A jó alternatíva szerintem az, amit a fővárossal kötöttünk. Vagyis a szakma felgyülemlett problémáit politikai segítséggel meg kell oldani egy körön belül. Ennek végeredményeképpen a

fővárosban olyan taxislétszám dolgozhatna fix tarifával, amely számára elegendő a férőhely a taxiállomásokon.

• **Úgy tudom, hogy a fix árhoz hasonlóan a szakma vezetése több mint egy évtizede kéri a létszám szabályozását. Ezt viszont még csak nem is tervezik csökkenteni. Most csak a fix tarifa került napirendre.**

• Pontosan így van, de éppen a drosztrendelet kapcsán lehet eljutni a kívánt eredményig. Csak emlékeztetni szeretnék: eddig a fix tarifát is elutasították a politikusok, akik most belátták, hogy ez egyik alapfeltétele a rendezésnek. Az ő támogatásukkal talán a létszám férőhelyszámhoz történő igazítása is bekövetkezhet. A Fővárosi Önkormányzat támogatja a taxisokat ebben a törekvésükben. Ezt egyébként a korábban aláírt megállapodásban is rögzítettük. Mi ehhez szakmai anyagokat készítünk és azon vagyunk, hogy ez minél előbb eljusson a megfelelő helyekre. Bizunk abban is, hogy mind a kamara vezetése, mind a főpolgármester úr is támogatja elképzeléseinket. Úgy gondolom, most történelmi pillanathoz érkeztünk, kellő kitartással és összefogással elérhetővé válik a régóta várt rendezés.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
–kó-

FELHÍVÁS!

Ruhagyűjtést szervezek rászoruló szegények és hajléktalanok részére, ebben kérem a taxisok segítségét... Mindenféle megunt, kinőtt ruhát, cipőt (felnőtt és gyermek méretben is) szívesen fogadunk, amelyek otthon esetleg csak helyet foglalnak Felvilágosítás, és a ruhák begyűjtésének egyeztetése: Henczné Egyed Zsuzsanna Taxisok Világa Szerkesztősége 1191 Budapest, Attila u. 49-53 Tel: 280-1864, vagy este a 262-8149 telefonszámon, ill. fenti címen a BTI-be is be lehet hozni

GOLDELIKÁT KFT.

TAXISOKNAK 5% KEDVEZMÉNY !!

EXKLUZÍV ITALOK, KÁVÉ, TEA, ÜDÍTŐK, ÁSVÁNYVÍZ, ENERGIAITALOK

Whiskyk, sörök, borok, pezsgők, brandy, vodkák, pálinkák, vermoutok, ginek, tequilák, ouzok, muzeális borok, óriáspalackok, cognacok.....

OLCSÓBB ÉS DRÁGÁBB ÁRFEKVÉSŰ CIKKEK EGYARÁNT

MINDEN KEDVES TAXIS VÁSÁRLÓNK EGY DB 5%-OS TÖRZSVÁSÁRLÓI KÁRTYÁT KAP AZ ELSŐ VÁSÁRLÁSKOR

JÖJJÖN EL! MEGÉRI!

Exkluzív delikátáruk, ajándékosarak rendelésre is.

1148 Budapest, Róna u. 1-3. Telefon/fax: 383-0264

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

**10%-os árengedmény és rendkívül kedvező, Euró bázisú finanszírozási modellekkel, ahol a kamatszint a választott indulódíjtól és futamidőtől függően 0%–3,5%!
Minden esetben szerződéskötési díj nélkül!**

Mercedes-Benz vásárlási akció taxisoknak

E lap hasábjain mindig szívesen számolunk be olyan akciókról, melyekben taxis kollégáinkat érdekeleményekhez, illetve speciális, a szakmai feltételeket, igényeket figyelembe vevő finanszírozáshoz segítik. Ezért aztán örömmel fogadtuk a hírt, melyben arról szerettünk tudomást, hogy az MB-AUTÓ Magyarország Kft., a Mercedes-Benz gépkocsik hazai importőre, ez év december 31-ig tartó exkluzív akciójának keretein belül 10%-os árengedményt, illetve rendkívül kedvező finanszírozási feltételeket biztosít taxis vállalkozóknak. A részletekről Jász Ivánt, az MB-AUTÓ Magyarország Kft. személygépkocsi-értékesítési vezetőjét kérdeztük:

• **Mely modellek kerültek be a kedvezményezett körbe?**

• Piaci tapasztalataink alapján döntöttünk úgy, hogy a taxisok között legnépszerűbb C- és az E-osztály 200-as és 220-as típusait szemléljük ki az akcióra. A C- és az E-osztályon belül a limuzinok mellett a T-modell (kombi) is bővíti a választéket. Természetesen a motorválasztékban a korszerű, alacsony fogyasztású CDI motorok / 90, 110 kW / szerepelnek. Hoztunk be néhány taxi-előkészítéssel rendelkező „bemutató” autót, melyeket a taxitársaságok rendelkezésére bocsátunk egy-egy próbára júniusban-júliusban. Ezekben az autókban elhelyezünk konkrét finanszírozási példákat is. Amennyiben kínálatunktól eltérő igénytel találkozunk, úgy az sem jelent problémát, de a speciális igényeket újra kell számolnunk.

• **Pontosan mit takar a taxis akció?**

• Mielőtt ennek részletesebb ismertetésbe fognék, elárulom, hogy a konstrukció a gyár támogatásával jött létre. Szeretnénk kvázi flottaügyleként kiszolgálni a taxisokat annak ellenére, hogy jól tudjuk, sok cég szolgált az országon belül, és ezeknek alvállalkozóiként önállóan dolgoznak a fuvarosok. Mi ennek ellenére homogén tárgyalóként kezeljük őket. A legfontosabb tudnivaló, hogy az akciós típusok listaárából egységesen 10% engedményt biztosítunk. Igaz ez az alapár és az extra felszereltségre egyaránt. Az akció keretein belül a Kárpát utcai szakszervizünkben beszerelt alkatrészek árából szintén 10%-os kedvezményt nyújtunk a taxisoknak. Azonban legalább ilyen fontos része ajánlatunknak a finanszírozásra vonatkozó kedvezmény, hi-



Jász Iván: – Ez a speciális taxis konstrukció a gyár támogatásával jött létre

szen ez segítheti legjobban a „termelőszeközkhöz”, az autohoz való hozzájutást... Az igények pontos felmérésére készítettünk egy kérdőívet, melyet az erre önként vállalkozó taxisoktól kitöltve visszakaptunk. Ebből kiderült, hogy a válaszadók közül legtöbben automata sebességváltót rendelnének Mercedesűkhöz. Ezt a taxi-előkészítés és a motor- és utastér-melegítő állófűtés követi a népszerűségi listán. A motorkínálatból a döntő többség a benzinnel rendelkező dízel erőforrást választaná. Sokan ebből is inkább a kevésbé erős, de takarékosabb mellett döntenének. A taxisok között népszerűbb a limuzin változat, mint a kombi, bár ez utóbbira is szép számban lenne igény. A finanszírozásra vonatkozó kérdésre olyan választ kaptunk, amire számítottunk. Vagyis kb. 20%-os induló összeg, 60 havi törlesztő részlet mellett a többség 70-100 ezer forintnyi havi terhet lenne képes reálisan vállalni. A finanszírozásra pedig a hitelt jelölték meg a taxisok. Miután tisztában vagyunk a szakma bevételi viszonyaival, így feltettünk kérdéseket a használt Mercedesekre is. A válaszok e kérdéskörben meglepően homogének voltak. Vagyis minden megkérdezett szívesen vásárolna a vezérképviselet által importált és bevizsgált, jó állapotú, és per sze olcsó Mercedes 2-4 éves korig. Ez a visszajelzés egyértelműen feladatokat ad számunkra a jövőben...

• **Említette, hogy a kamat bizonyos feltételek mellett akár 0%-os is lehet.**

• Hitel vagy pénzügyi lízing alkalmazásával, 50% indulódíj befizetését követően, 48 havi futamidőre, 0% kamatozású finanszírozást biztosítunk, kezelési költség nélkül! Tehát az ún. teljes hiteldíj-mutató, rövidítve a THM 0%. Tudjuk, hogy más márkák, illetve finanszírozók esetén esetleg na-

gyobb árengedménnyel találkozhatnak a taxis kollégák, ám ezeknél többnyire még EURÓ-bázisú finanszírozás esetén is 8.5 – 9.5% körül van a THM. A mi taxis akciónk szintén EURÓ-bázisú.

• **A kiszámított havi törlesztés változhat a futamidő alatt?**

• Természetesen. Az ár a szerződéskötéskori forint/euró árfolyamon kerül rögzítésre, amely, ha az esedékességkor ettől eltér, akkor az befolyásolja a havi törlesztés összegét is. Azonban ma már az a trend, hogy a forint árfolyama stabilizálódik, sőt bizonyos mértékben még erősödik is, ezért a havi részletek valószínűleg egyre kedvezőbbek lesznek.

• **Ennek ellenére, vélhetően nem minden taxis rendelkezik induláskor az 50%-os befizetést lehetővé tevő összeggel. Számukra ez a kedvező lehetőség elvesz?**

• Tudjuk, hogy az előbb vázolt konstrukció csalogató, ám van aki számára az induló összeg mértéke fontosabb. Ezért készítettünk más ajánlatokat is, melyek első látásra talán nem annyira ragadják meg a figyelmet, tartalmukat tekintve azonban legalább annyira kedvezőek. Az tehát a kérdés, hogy a taxis vállalkozó számára mi a fontosabb az alacsony indulóösszeg kedvező kamattal, vagy a magasabb indulódíj mellett a kamatmentesség. Ilyen a pénzügyi lízingre épülő vásárlási lehetőség. Ez esetben arra törekedtünk, hogy az induló összeg kisebb legyen és a kamatok is a lehető legalacsonyabb szintre kerüljenek. Ajánlatunk szerint az induló alap 36%, mely a gépkocsi kedvezményekkel csökkentett árának a 20%-ából és az autó teljes áfájából tevődik össze. Ez jön ki összesen 36%-ra. A futamidő szabadon választható 12-60 hónapig, igények szerint. Ebben a konstrukcióban 3.5%-os EURÓ-bázisú ügyleti kamatlábat alkalmazunk, de a THM ez esetben is csak 3.56%, ami ezen a piacon nagyon versenyképes. Úgy gondolom, ez az ajánlatunk életképes, mert a taxisoknak könnyebb 36%-kal indulni egy ilyen üzleti döntés esetén, mint 50%-kal. Az általunk kínált kedvezményes kamat pedig kezelhető. Csak javasolni tudom, hogy autóvásárlás előtt minden kolléga számolja ki, hogy a más típusok esetében meghirdetett nagyobb árengedményeket is figyelembe vé-

Folytatás a 31. oldalon

Folytatás a 29. oldalról

ve, egy 8-9%-os THM mellett mennyit is fizet ki az autóért az évek alatt...

• **Tekintettel arra, hogy a felvázoltaktól eltérő igények is felmerülhetnek, mennyire nyitottak ezek figyelembevételére?**

• Amennyiben valakinek más igényei lennének, kérjük ez úton is, hogy jelezze. A gyár által biztosított 10%-os vételárkedvezményt, illetve a finanszírozási támogatást figyelembe véve megnézzük, hogyan lehetne személyre szólóan átgymni ajánlatunkat. Erre a témára házon belül külön felelőst neveztünk ki. Ő Márkus Tünde, aki telefonon is szívesen áll rendelkezésükre.

• **Néhány évvel ezelőtt hihetetlennek tűnt, hogy Magyarországon valaki új Mercedessel taxizzon, ma már ez egyre gyakrabban fordul elő, tehát a piac kezd lassan a nyugatihoz hasonlítani. Ugyanakkor reálisan a használt, jó állapotban lévő Mercedesekre lenne inkább igény, mert a kollégák ezt tudnák a jelenlegi piaci viszonyok között gazdaságos beruházássá tenni. Lehet ezen a téren valamilyen elmozdulásra számítani?**

• A használt autók kínálatának bővítése folyamatban van. Elsősorban a taxisok között is népszerű Jahreswagen-palettát tervezzük

bővíteni németországi forrásokból. Ezek az autók általában fiatalabbak, egy év körüliek, garantált minőségben és állapotban. Ezen kívül szeretnénk magasabb életkorú járműveket is behozni, kínálatbővítési okokból. Azonban ez a folyamat az EU-s csatlakozással, a regisztrációs adóval, illetve az áfával kapcsolatos tisztázatlan kérdések miatt lassult. Amint a minisztériumoknak és hatóságoknak feltett kérdéseinkre egyértelmű választ kapunk, felgyorsul a tervezett behozatal. Jelenleg is kínálunk Jahreswagen-eket, melyeknek a hazai képviselő által használt autók képezik a kínálatát. E tekintetben használt személykocsi-értékesítési vezető munkatársunk, Heinczinger János áll szívesen rendelkezésükre a XI. ker. Hunyadi János út 6. szám alatti telephelyünkön és telefonon is (06 -1/463 75 25).

• **A kedvező kamatozási lehetőség a használt autókra is vonatkozik majd?**

• Mint azt már az előbb mondtam, ezt a gyár finanszírozza, tehát a használt autók esetén ugyanezzel a modellel nem lehet számolni. Azonban itt is megpróbálunk személyre szabott konstrukciókkal segíteni a taxisoknak. Ennek az akciónak inkább az lesz az előnye, hogy nem kell vásárlási céllal külföldre menni, nincs kockázat az autó származását és műszaki állapotát illetően.

• **Visszatérve az új autókra: milyen garanciával értékesítik ezeket?**

• 2 év kilométerkorlátozás nélküli garanciát adunk autóink mellé, ami az un. kopó alkatrészek cseréjén, az olajon és üvegláron kívül természetesen mindenre vonatkozik. A karosszériára 30 év az átrozdásodási garancia.

• **Végül adódik a kérdés: csak a Kárpát utcában lehet a kedvezményes akció részleteiről érdeklődni?**

• Nem. Minden olyan kereskedőknél beszerezhető információk, akik csatlakoznak ehhez a kedvezményes értékesítéshez. A Kárpát utcai, illetve Hunyadi János úti telephelyünket pedig ismerik a taxisok.

• **Köszönöm a tájékoztatást.**

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.



Hitel, lízing, tartós bérlet – egy kis fogalomismertető

A taxisoknak feltett kérdésekre adott válaszokból kiderült, hogy nagyon kevesen vannak tisztában a címben szereplő fogalmakkal. Ezért megkértük Kimmel Erikát, a Daimler-Chrysler Services finanszírozással foglalkozó igazgatóját, hogy segítsen ebben a kiválóan átláthatatlan pénzügyi dzsungelben eligazodni. Természetesen nem definíciókat, vagy az átlagember mindennapos információit meghaladó magyarázatot kértünk, hanem azt, hogy a taxisok között is ismert, a mindennapos gyakorlatban előforduló kölcsönfajtákról adjon rövid ismertetést. Segítségét ezúton is köszönjük.

- A **hitel** esetében a kölcsönt maga a vállalkozás veszi igénybe, az eszköz tulajdonosa is ő lesz. A szállító és a vevő között ez esetben közvetlenül jön létre kapcsolat azzal, hogy az eladó közvetlenül a vevő részére számlazza le a gépjárművet, amely alapján a vevő aktív, és elszámolja az értékcsökkenési leírást. A finanszírozás feltevéle a bonitástól függő mértékű önrész vállalása. A kölcsön összege a vételár és az önrész különbsége lesz, amit az ügyfél nevében a hitelező kifizet a szállítónak. A taxisok esetében bizonyos speciális feltételek teljesülése esetén a gépjármű árának az áfa-tartalma visszaigényelhető. Egyébként ez a konstrukció az egész futamidő alatt már áfa-mentes, azaz havi díjak vonatkozásában már nincs áfa-fizetési kötelezettség, mert a kamat – ha van – áfa-mentes. A gépkocsi tulajdonjogát a törzskönyv bizonyítja. Hitel esetén ezt a vevő nevére állítják ki, ám a hitelezőnél őrzik biztosítékként. E mellett elidegenítési tilalmat is bejegyeztetünk addig, amíg a vevő felénk valamennyi fizetési kötelezettségét nem teljesítette.

- A **lízing** számviteli része gyakorlatilag megegyezik a hitellel, az eszköz a vevő könyveiben van nyilvántartva, a különbség a tulajdonjogban van. Ez esetben a gazdasági tulajdon különvlik a jogi tulajdontól. Az előbbihez kapcsolódik az értékcsökkenési leírás, vagyis az aktiválási lehetőség. Ez a lízingbe vevőhöz kerül. A tulajdonjog pedig a lízingbe adónál marad az összes tartozás rendezéséig. A hitelnél, mint ahogy azt az előbb láttuk, mindkettő az ügy-

félhez kerül. A jármű forgalmi engedélyében az ügyfél üzem-bentartóként szerepel, a törzskönyvet pedig a lízingcég nevére állítják ki. A többi kondíció megegyezik a hitellel. A járművekre vonatkozó illetéket az új rend szerint már a vásárláskor meg kell fizetni, amennyiben a lízingszerződésben rögzítik azt, hogy a futamidő végén a tulajdonjog átszáll a lízingbe vevőre. Ezt korábban csak a lízingbe vevő tulajdonba kerülése alkalmával, tehát a futamidő végén kellett megfizetni.

Mindkét kölcsönfajta igaz, hogy a taxisok az autó árának 20%-át tudják elszámolni évente amortizációként. A havi lízingdíjak megbontva tartalmazzák a tőke és a kamat összegét. A kamat áfa-mentes és költségként elszámolható.

Felmerülhet természetesen a kérdés: melyik a kedvezőbb finanszírozási forma? Erre nehéz válaszolni a konkrét konstrukció ismerete nélkül, de a lényeg a kockázat csökkentésében van. A lízingnél biztosítottok jelent a jogi tulajdon, amit problémák esetén könnyen érvényesíteni, mint a hitel esetében bejegyzett elidegenítési tilalmat. Ezért van az a megkötés is, hogy alacsonyabb induló befizetésnél csak a pénzügyi lízing forma választható. Természetesen ez minden vevőnkre igaz, nem csak a taxis vállalkozókra. A bérletről és az operatív lízingről nem érdemes e körben beszélni, mert ezek a finanszírozási formák csak speciális esetekben felelnek meg az igényeknek.

- kó -



Kimmel Erika: – Szívesen kidolgozunk személyre szabott ajánlatokat is



Nincs pénz az automata traffipaxokra

Nem bűn a radarzavarás

A Budapesti Rendőr-főkapitányság (BRFK) határozottan cáfolja, miszerint a főváros 14 forgalmas közúti csomópontjában úgynevezett automata traffipaxokat szereltek volna föl. Az interneten terjedő körlevélben hírül adott szerkezetek üzembe helyezésének – többek között – egyik meghatározó akadálya: nincs rá pénz.

Évről évre rendszeresen felröppen a hír: Budapesten rejtett kamerákkal figyeli a rendőrség a piros lámpán áthajtó és a sebességi korlátokat jelentősen túllépő gépjárműveket. Ezek a kósza, hosszabb-rövidebb ideig az autósokat pánikban tartó híredek mindeddig viszont kacsának bizonyultak, bár a közlekedésrendszert munkatársai nem bánják, ha kicsit szabálytisztelőbbé válnak a forgalomban részt vevők, akár csak egy-két napra is. Most sem történt ez másként. Az interneten a vírusokra jellemző gyorsasággal kezdett terjedni néhány hete a tuti forrásból származó címlista, amely azokat a kereszteződések tartalmazta, ahol a BRFK automata traffipaxokat helyezett el. A csodamasina a jelzőlámpa zöld jelzésekor az elhaladó gépjárművek sebességét felügyveli, míg a sárga és piros jelzéskor, a tilosban áthajtókról készít méregdrága felvételeket.

A hír egyébként valós információkon alapul, hiszen Európa több országában valóban léteznek ilyen eszközök, nem csak a kereszteződésekben, hanem autópályák, autoutak mellett is. Némelyikükben ott lapul a mérőműszer, míg akadnak olyanok is, amelyek üresen árválkodik így „örködnek” a sebességhatárok fölött. Időnként a műszerek helyét és dobozt cserélnék, így biztosan sohasem lehet tudni, hogy melyik ládácska valódi vagy éppen kamu. A rendszer üzemeltetői szabotázs elleni védelemmel is ellájtják „távzemeiket”, s hogy a villanófény se zavarja meg a gyorsajtók hadát, nem is fehér fényű kiegészítő forrást használnak. Ennek eredményeként a sötétített üvegen hiába próbál bárki is közvetlen közelről meggyőződni a doboz titkáról: nem jár eredménnyel.

A magyar utakon pedig továbbra is alap-

vetően a sebességmérő műszerek zömét a különböző típusú rendőrségi szolgálati gépjárműveken vagy gépjárművekben kell keresni. Léteznek olyan radarelvén működő műszerek, amelyek az autó hűtőrácsába beszerelve, szinte láthatatlanul meglapulva végzik a dolgukat, míg akadnak 10-15 cm átmérőjű gombára hasonlító mérőegységek is. A kijelző és a szabálysértés tényét rögzítő egységek viszont az utastérben találhatóak. Egyes típusok képesek megkülönböztetni a személygépkocsit a teherautótól vagy a motorkerékpárt a kamiontól. Menet közben és állóhelyben is képesek a sebességkontrollra, ám rendszerint állóhelyben alkalmazzák ezeket. Megint másik típus menet közben egy hitelesített kamera segítségével méri az előtte haladó jármű sebességét, és szükség esetén rögzíti a gyorsajtást. Ilyenekkel autópályán és autoutakon lehet találkozni, már ha a gyorsajtó egyáltalán észreveszi az úgynevezett ügyintézői autóra szerelt műszert. Ezek az autók ugyanis a legtrikább esetben viselik magukon a szolgálati járművekről ismert jellegzetes feliratokat, a kék lámpát vagy fényhidat.

A „legalattomosabb” berendezés mégiscsak a lézert alkalmazó kamera, a háromlábú. Ezzel ugyanis jelentős távolságból, még szabad szemmel nem érzékelhető messziségből, a kamera zoom-rendszerének köszönhetően akár 1,5-2 km távolságból is tökéletes felvételeket lehet készíteni a gyorsajtókról anélkül, hogy ebből az autós bármit is észlelné. És ehhez nem is kell az út szélén ácsorognia a kezelőnek. A szántón, mezőn vagy éppen ligetes, fás részen nyugodtan felállítható az egység, s a környezetbe beolvadva lehet mérni a sebességet. A kamera külön mérési tartományokba állítható, és arra is képes, hogy csak a megadott mérési szint fölött haladókról készítsen videofelvételt. Rendszerint egy rendőr kezeli a műszert, aki a gépjármű forgalmi rendszámáról is készít néhány kockát, biztos, ami biztos. Így amikor a műszer – csipogással, fényel is – jelzi a gyorsajtót, elég a kamera keresőjével rámérni a célautóra, rögzíteni színét, típusát, majd a rendszámát, máris tökéletes a bizonyíték. A rutinosabb rendőrök a gépkocsi vezetőt is lefilmezik, így nem képezheti vita tárgyát, ki is ült a volánnál a szabálysértés idején.

Ennyit a hatósági eszközparkról, most pedig egy olyan lehetőségről számolunk be, mely az idő közbeni jogszabályi változás miatt, ezek megtévesztésére szolgál. Éveken keresztül létezett egy belügyminiszeri rendelet a közbiztonságra veszélyt jelentő eszközök tételes felsorolásával, amelyek között szerepeltek a sebességmérőket

előjelző, illetve a műszereket zavaró technikai vívmányok. Amikor ez a rendelet hatályba lépett, a széles nyilvánossággal tudatták a hatóságok, mely szabálysértésért milyen szankció várható. Amikor e rendeletet módosították és számos eszköz kikerült ebből a tiltott körből, arról kevesebb hír látott napvilágot. Így az sem csoda, hogy a traffipax előjelző és zavaró készülékek tilalmi feloldásáról igencsak kevesen értesültek.

Ennek ismeretében viszont a jövőben nem számít szabálysértésnek a megfelelő eszközök beszerelése és alkalmazása. A hazai piacon a legolcsóbb előjelző 60 ezer forintba kerül, míg a komolyabbakért 300 ezret is elkérnek. E műszerek képesek a radarok jeleinek távoli észlelésére és a vezetőnek fényel és hanggal erre felhívni a figyelmét. Általában mindez még olyan távolságban történik, amely után van ideje a gyorsajtónak – vészfékezés nélkül – csökkenteni a sebességét.

Másik csoportba tartoznak a zavaró készülékek, melyek nem csupán észlelik a pásztázó radar- vagy lézerjeleket, hanem önmaguk is kibocsátanak a valóságtól eltérő válaszjeleket. Ezzel egyrészt a mérőműszert zavarják meg, amely így nem képes valós eredményt rögzíteni és hibás mérés-ként rögzíti a gyorsajtás tényét, vagy pedig olyan valótlán értéket vés a memóriájába, amely a kezelőt lehetetleníti el. Egy ilyen zavarjeleket kibocsátó eszköz képes volt már olyan téves információt „visszaküldeni” a vevőegységnek, miszerint az elhaladó gépjármű túllépte az 500 km/óra sebességet. Az autóban ülő rendőrök pedig hitetlenül néztek egymásra.

Az Amerikai Egyesült Államokból érkezett egy szállítmány kishazánkba azokból a zavaró eszközökből, amelyek viszont csak korlátozott, kb. 25-30 km/óra sebesség túllépés esetén nyújtanak megfelelő biztonságot. Autópályán tehát nem érdemes 200-zal tépni, mert azon nem segít. A hazai gyakorlatban ugyanis aki a megengedett maximális sebességet 25%-kal felülmúlja, az jelentős sebességtúllépést követ el, s ilyenkor biztos a feljelentés, valamint az is, hogy a helyszínen a gépjármű vezetőjének bevonják a jogosítványát, amelytől jó néhány hónapra el is búcsúzhat, nem beszélve az igen vastagon mért bírságról. Ugyancsak fontos tudni: az EU több tagállamában továbbra is tiltják a radar előjelzők és zavarók használatát. Éppen ezért, aki ilyen eszközzel rendelkezik, külföldi utazása előtt tájékozódjon, nehogy hiányos ismereteinek következtében elrontsa nemcsak a saját, de szerettei, családja egész nyaralását egy rendőri intézkedésnek köszönhetően!

Cash

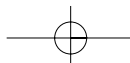


K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

Nyitva tartás: 8-17 óráig



City Taxi éves gépkocsiszemle 2004. május 10-11.

A City Taxi idén is megrendezte éves szokásos gépkocsiszemléjét, amelynek célja az elmúlt évekhez hasonlóan a szövetkezet gépjárműparkja esztétikai és műszaki állapotának felmérése, valamint a gépjármű és a kollégák adatainak egyeztetése volt.

Az idén a vezetőség a FEB-bel és a REB-



bel karöltve új módszert dolgozott ki a szemle még hatékonyabb lebonyolítására. Az új szisztéma, melynek lényege a gépjárművek előzetes szemrevételezése és szűrése volt – az esetleges hiányosságok pótlása érdekében, a végleges szemlézés és kategóriába sorolás előtt – jól működött, és ennek, valamint a szép napsütéses időjárásnak köszönhetően a szemle gördülékenyen, komolyabb fennakadás nélkül, jó hangulatban zajlott le.

A szemle során már észlelhető volt, hogy megfiatalodott a gépkocsiparkunk, és mind az esztétikai, mind a műszaki állapotban jelentős javulás történt.

Örömmel tapasztaltuk, hogy nagyon sok új, vagy újszerű autó koptatta a Felvoulási tér aszfaltját. A kollégák áldozatvállalásáért köszönet jár.

A gyors és eredményes szemle végrehajtásában döntő szerep jutott a Reklamációs és Etikai Bizottság tagjainak és a társadalmi reklamációknak, akik mindkét nap alatt odaadóan látták el feladatukat. Továbbá köszönet az Elnökség és a Felügyelő Bizottság tagjainak, akik jelenlétükkel és tanácsikkal segítettek a munkánkat.

A szemle ideje alatt a helyszínen több gépjármű-márkakereskedés képviseltette magát, ezzel segítve és ötletet adva azoknak a kollégáknak, akik a közeljövőben autócserét terveznek.

Köszönjük a kollégák türelmét és segítőkészségét, mellyel hozzájárultak ahhoz, hogy munkánkat eredményesen elvégezhettük.

Tisztelettel

Reklamációs és Etikai Bizottság



Erről írt a Taxisok Világa 1994 júniusában

10 éve történt

Az alkotmánybíróági döntés hatásai

Immár sokadszor bebizonyosodott, hogy a taxis szakma képviselői tudnak a legtöbbet ártani saját maguknak és kollégáiknak. Nem kell ide hatóság vagy törvényalkotó, saját tönkretételünket majd elintézzük mi magunk...

Különösen kitűnik ez az elv a létszámkorlátozás lehetőségének megteremtése, majd annak alkotmánybíróági elutasítása kap-

csán. Hiszen a létszám befagyasztása, maximalása egy olyan védett piacot teremtett volna a taxis szakma képviselőinek, amelynek hatásai, mégpedig pozitív hatásai beláthatatlanok. Egy védett piacon dolgozva felértékelődik a taxiengedély, nő a szakmai presztízs, és természetesen a jövedelem is. Nos, ezt sikerült egy „jól irányzott” beadvánnyal tönkretennie egy magát érdekképviselőnek kiáltott személynek. Megkockáztatom, hogy ez az esemény tette

tönkre immár végleg az érdekképviselések amúgy is megtépzott hitelét. Ez a lépés ugyanis nem-hogy nem szolgálta a taxisok érdekeit, de egyenesen ellentétes volt vele. Ilyen érdekképviselő pedig nyilvánvalóan nem kell a szakmának. Sajnálatos azonban, hogy a negatív megítélés a többi, munkáját közmegegyezésre végző érdekképviselőt is sújtotta, és hatása máig tart...

Módosult a KRESZ

Több ponton módosult és kiegészült a közúti közlekedési szabályok köre. Ami ebből a taxisokat különösen érintette, hogy sikerült elérni a biztonsági öv használatának megváltoztatását: taxi üzem-

módban, ha utasokat szállít, a taxisnak nem kell bekötni az övet.

Kié a taxiállomás?

Bizony, már tíz évvel ezelőtt is felmerült a kérdés! Kié is tulajdonképpen a taxiállomás? A taxisé vagy az utasé? Kié a terület? A főváros vagy a kerületé? Megjegyzem, a jelzett időpontban a főváros illetékeseivel készült riportban elhangzottak szerint a taxiállomáshelyek 90%-át a főváros birtokolja. Aktuálissá vált tehát a taxiállomás-helyzet rendezése, és már ekkor felmerült a „Droszthasznosító gazdasági társaság” létrehozásának elve. Azóta eltelt tíz év, és a taxiállomások körül még mindig nincs rend. Sőt...

A 11 éves 6x6 Taxi éves tavaszi szemléje

Tizenegy évvel ezelőtt, amikor megalakultunk, nem volt szemle.

Mindenki hozta a maga autóját és elkezdtünk dolgozni. Ladával, Daciával sőt még Wartburggal is.

Ha esetleg igény támadt nívósabb autóra, akkor jött az úgynevezett „nyugati kócsi”.



Abban az időben volt is rá kereslet, nem kevés! Ezért sokan döntöttek úgy, hogy a régi autónkat lecseréljük egy úgynevezett „nyugati”-ra.

Ekkor jöttek, a 123-as Mercedesek, mögé a Tipók, Temprák és sok más nyugati, viszonylag elfogadható áron megvásárolható autó. Ezekből lettek azután az „A”, ill. „B” kategóriák. Nem volt sok eredménye, mert még kevesen voltak. Aztán jöttek a kategória-átrendezések. Nehéz érdekegyeztetések következményeként. Sorolhatnám, ám ezen is túljutottunk.

De elértük azt, hogy autóink ma már felvehetik a versenyt más taxis cégek azonos kategóriájú autóival.

A 6x6 Taxi az elmúlt tizenegy év alatt felnőtt a többi, előtte működő taxis társaságokhoz. Sőt felülmulta azokat.

A gépkocsik állapotát rendszeres szemlék keretén belül ellenőrizzük.

A 6x6 Taxi, 2003-ban elnyerte a „Best of Budapest” matricát.

Lehet, hogy idén is?

Végezetül, de nem utolsósorban a 6x6 Taxi létrehozott egy négy főből álló ellenőrző bizottságot, amely a nap 24 órájában ellenőrzi a gépkocsik állapotát és a gépkocsivezető esztétikai megjelenését.

2004 tavaszi szemléjének utolsó napján megkérdeztem Lengyel Sándort, a 6x6 Taxi fuvarszervezőjét, hogy milyen eredményel, milyen tapasztalatokkal zár a tavaszi szemle:



– A szemlével teljes mértékben meg vagyok elégedve. Sokkal jobban sikerült, mint az előzőekben. Az autók és a gépjárműállomány sokat fejlődött. Így hát ki merem jelenteni, hogy a társaságok között jelenleg biztosan dobogós helyen állunk.

Török Dániel
6x6 Taxi URH 342

Megbüntettek

Nem tudom, mennyire dicsőség, vagy talán csak szerencse kérdése, de a lényeg, hogy közlekedési szabálysértésért utoljára húsz éve, 1984-ben fizettem büntetést, annak dacára, hogy napi rendszerességgel közlekedek a fővárosban és az országban. Most azonban egy álmos szombat délutánon ismét megbüntettek. Hogy mennyire jogosan, azt nem kívánom boncolgatni, de a helyszínt és az eseményt okulásul leírom.

Még kora délután volt, amikor egy továbbképzésről hazafelé haladva és még mindig az ott hallottakon elgondolkozva – ezáltal persze „rutinból” vezetve – a Széchenyi rakpartról haladtam a Lánchíd felé. Még nem értem el a hidat, amikor mögöttem két villogó és rövid szirénahang megállásra szólított fel. Az igen udvarias szerv a már szinte obligát „Tudja-e, miért állítottuk meg?” kérdéssel kezdte. – Fogalmam sincs – válaszoltam, és ez teljesen és tényszerűen megfelelt a valóságnak. Valóban fogalmam sem volt. Forgalom szinte semmi a környéken, közlekedési lámpa nincs, a megengedett sebességet sem léphettem túl, mert a már említett okból elkalandozó gondolataim miatt szinte lépésben haladtam. Hát akkor mi lehet az ok? Tényleg nem tudom!

– Látja azt a táblát az Akadémia parkoló sarkánál? – kérdezte a rend őre. – Látom hát, egy elsőbbségadás kötelező tábla – válaszoltam. Meg is adtam az elsőbbséget, hiszen nem jött senki... – Nem azt, hanem ami előtte van! Az egy „Minden jármű forgalma mindkét irányban tilos” jelzőtábla – világosított fel a szerv. – Maga meg jól keresztüljött azon a szakaszon.

Vettem a fúradásomat és megtekintettem a helyszínt még egyszer. Ha a Szé-

chenyi rakpart felől haladunk a Roosevelttér irányába, a Magyar Tudományos Akadémia parkolója utáni mintegy húszméteres szakasz elejére valóban ki van téve a Minden jármű forgalma mindkét irányból tilos jelzőtábla. Majd e kicsiny szakasz végén egy Elsőbbségadás kötelező tábla áll. Ezt a táblakombinációt én csak úgy tudom értelmezni, hogy az adott szakaszon az áthajtás ugyan tilos, de ha mégis áthajt valaki, akkor elsőbbséget kell adnia. Van ennek így értelme?

Ezt kérdeztem az intézkedő rendőrtől is, aki nem tudott választ adni arra a kérdésre, hogy ez az útszakasz miért van így szabályozva, azt azonban közölte, hogy betonterelő „babák” is ki vannak általában helyezve, de azt a taxisok mindig félretolják...

A büntetés összege nem volt túl magas, így hát a feljelentés és a tárgyalásokra járkálás esélye helyett – jobb meggyőződés ellenére – ennek kifizetését választottam, és átvettem a csekket. Azonban továbbra sem hagy nyugodni néhány kérdés:

Milyen rejtélyes okból nem lehet a Széchenyi rakpartról egyenesen felhajtani a Lánchídra? Talán a buszforgalom zavarásának elkerülése végett? De akkor miért nincs ez a szakasz fizikailag is lezárva? Járdaszíggel, korláttal, miegymással? A felső rakpart felől érkezve amnyira adja magát az útvonal, hogy a tábla egyáltalán nem tűnik föl.

Kit utasít vajon egy járműforgalom számára tiltott területen az elsőbbségadás kötelező tábla?

Tényleg ezeknek a „kirívóan súlyos” szabálytalanságoknak a figyelésével és szankcionálásával lesz nagyobb rend közlekedésünkben?

–oli–

MORFONDÁRIÁK

Ezt sem hittem volna, hogy Európában ilyen rosszak az utak. Na de mit csodálkozom ezen. Előre meg lett kérem mondva, hogy ne várjon csodát senki sem. Csak úgy halkan megjegyzem: nem is vártam. Mert ugye az út az egy lényeges dolog a taxizásban. Hogy úgy mondjam az egyik meghatározó eleme eme elfoglaltságnak. Na tessék, már mekegek is? Miért is ne? Ha már ilyen simán hozzánk csatolták történelmünk folyamán a Lajtán túli területeket. Egészen az Atlanti-óceánig. Lehet ennek örülni is. Megszaporodnak a lehetőségek. Például érdeemes lenne kipróbálni Portóban, hogy milyen a taxizás. Na nem utasaként. a fenét. Meg kellene egy-két cégnek pályázni a foci EB-n a taxiszoftvert. Transzfer árakon persze. Meg kedvezményes tarifákkal. Meg jól fizetett alkalmazottakkal. Vagy csak egyszerűen fix leadóval, a többi meg az alkalmazotté. Ja, hogy ez így nem megy. Igen, Portóban, Barcelonában, Párizsban etc. nem. Na de nálunk Budapesten mi is a helyzet? Az úgynevezett látszólagos munkaszerződésekről beszélnek. Ajánlom a „Taxisok kérdezik” rovat írójának e témát. Szerintem ehhez is, mint minden máshoz, idő kell. Meg pénz. Na meg a szemléletnek sem árt egy kis változás. Itt van ugye ez az új konstrukció a fuvarszervezésben. Eddig ez elég egyszerű volt. Most meg jön a fekete meg a sárga. Hogy is néz ez ki? Barátságosan. Mármint a taxisnak. Mert ugye eddig lehetett választani, hogy vagy itt, vagy ott fizetek tagdíjat, ami ugye van, hogy egy évben kétszer is emelkedik. A tarifa az nem! Ugyan már, ne kelljen még a tarifaállításra is költeni a taxisnak. Itt meg – leírom: a Mobil Taxiról beszélék – fizet az ember egy elfogadható összeget a szolgáltatásért és a felvett címekért külön, megint csak egy elfogadható összeget. És itt álljunk meg egy szóra. A „cég”-nek ugye az az érdeke, hogy minél több címet vegyenek fel tőle a szerződött taxisok. A taxisnak is ez az érdeke. Boldogan fizet érte utólag. Erre mondom én azt, hogy korrekt. Ja és csak két tarifa van. Na de itt is vannak taxisok, akik másképpen gondolkodnak. Ők csak a logót nézik. Jól fel van vezetve, reklámozva, gyűrünk, matricázzuk csak fel a kocsinkat. URH? Minek? Van nekem hol dolgozni. Ha jön a – most már egy csapatba tartozó – eltévedt kolléga, akkor finoman magyarázzuk neki, hogy itt bizony kár várakoznia, mert mi már nagyon régóta ismerjük ezt a helyet, drosztot és garantáljuk, hogy itt nemigen száll be utas. Csak azt nem tudom megfajteni, hogy ő ugyan hogyan él meg e rossz helyen. Ezt nevezem én taxis üzleti titoknak. Azért kezd itt is egy kicsit változni a légkör. A Határ útnál például már csak úgy kocsiból ordíbal az ember, hogy: „Menj má' innét el!”, mert ez a mi helyünk. Aztán ha látja, hogy mégsem megy el az em-

ber, akkor még zagyvól egy kicsit, majd elsomfordál a 99-es busz megállójába. Dehogy jön oda onnan a soros helybéli demonstrálni. Akkor csak két fuvarja lesz aznap esetleg. Ez meg a piac szabályozó ereje. Mert ha a bizalom elvész, akkor ugye azt visszaszerezni igen nehéz és hosszadalmas dolog. Mindig akad ember, aki képtelen az előrelátásra. Gondolkodás nélkül tönkre tud tenni egy jól működő dolgot, pillanatok alatt. Itt van például a XVII. kerületben egy jó kis étterem. Hétfőgeken jó kis rendezvényekkel. A közelmúltig itt elég jól ment a taxizás. Szépen sorban álltak a kollégák (kollégák?), senkinek nem szóltak semmit, ahogy fogyott a sor, úgy jött a következő. Sőt még azért sem szólt soha senki, ha hátulról, vagy a sorból vittek el valakit. Ugye milyen hitetetlen? Pedig így volt egészen a közelmúltig. Megjelent egy ember, akit már a létező összes cégtől kirúgtak. Most pedig egy „Best of” díjazott céghez vették vissza. Kerített maga mellé egy hasonló gondolkodásút és elkezdtek előrelátni, tolatgatni. Szóval próbálják kisajátítani a placcot. Aztán az ismerős utasaim elmondásaiból megfajtettem a viselkedésük magyarázatát. Ők a saját cégük által meghirdetett áraknál drágábban fuvaroznak innen. Na ezért nem jó nekik, ha mások is vannak ott és viszonylag korrekt módon fuvaroznak. Mert az én szememben már az is nagy eredmény, ha valaki csak a Fővárosi Közgűlés által meghirdetett tarifával dolgozik. És nem tol, nem töröl. Az a nagy baj, hogy azok, akik azt állítják magukról, hogy ezt az ágazatot ők uralják, kezelik, kézben tartják, képtelenek kiszűrni az ilyen embereket. Pedig számukra is egyértelmű, hogy nem ez a szint, vagy színvonal a céljuk. Mindig az a magyarázat, hogy kell még egy esélyt adni a megtévedt embernek. Na most ha elkezdék számolni, mire az ilyen pályatárs kétszer kap még egy esélyt a pénzéért mindenhol, akkor már el is múlik egy emberöltő. Hát ilyen egyszerű ez. És ezért nem tud ez a pálya megtisztulni soha. Mindig is lesznek gátlásosak, meg gátlástalanok. Csak amikor a gátlásosoknál átszakad a gát, akkor az már egy veszélyes jelenséggé válhat. Ezért kéne egy jó szabályozás a taxizásra Európa e keleti csücskében, ha már a régi Európában régen rájöttek erre, és úgy-ahogy, ott működik is.

Végezetül nem győzöm hangsúlyozni és ismételni, hogy az UTAST ne felejtjük ki ebből a nagy elmélkedésből. Mert ugye, ha nincs a tisztelt utas, akkor mi sem vagyunk.

Tisztelettel:

Kapitány

Felhívás!

Várom azon kollégák jelentkezését, akiket a Jani (Lenin) becsapott. (06/30-240-5885 telefonszámon)

REFLEKTORFÉNYBEN AZ ÚJ ÉRTÉKEK MAGYARORSZÁGON A PEUGEOT 407



Franciaországban 2004 áprilisától került forgalomba a 407 limuzin, majd a főbb európai piacok következnek. A típus bemutatásával esztétikailag és műszakilag új látásmód gazdagítja a felső középkategóriát.

Stratégiai fontosságán túl, melyet széles palettájú gyártó számára egy ilyen típusú termék jelent, kiemelkedő értékesítési lehetőségeket kínál a 407, abban a kategóriában, amely a márka hagyományos szegmensének tekinthető.

A 407 egyszerre két, egymást ki-

egészítő célt valósít meg: egyrészt az európai M2-es kategória vezető modelljeinek irányába törekszik, másrészt egyéb piacokon kíván újabb ügyfeleket meghódítani a 406 modell már létező ügyfélköréből (1.700.000 vevő világszerte).

Az autó részletesebb bemutatására később kerül sor.

Az autó részletesebb bemutatására később kerül sor.



PÁV

2004. július elsejétől új rendelet szabályozza a pályaalkalmassági vizsga követelményeit és érvényességi idejét. (41/2004. (IV. 7.) GKM rendelet a közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatáról)

Az Európai Unió országaiiban általában ismeretlen fogalom a PÁV, ott a hivatásos gépkocsivezetőket a gyakoribb tanfolyamokkal és vizsgákkal készítik tudásszintjük és alkalmasságuk fenntartására.

Nálunk azonban továbbra is a PÁV különböző kategóriái határozzák meg azt, hogy milyen jármű vezetésére vagyunk alkalmasak.

- A PÁV I. minősítés a megkülönböztető járművek vezetésére jogosít fel.

- A PÁV II. minősítés szükséges többek között a 89/1988 MT rendelet szerinti közúti közlekedési szolgáltatást végző jármű vezetéséhez, **ide tartozik a taxi** is.

- A PÁV III. és PÁV IV. minősítés egyéb, szakmánkat nem érintő további kategóriákra vonatkozik.

A közepkorú és idősebb taxis kollégák általában PÁV I. minősítéssel rendelkeznek. Ez minden tekintetben alkalmas a taxi vezetésére, még akkor is, ha a minősítés határideje már lejárt. Mit is jelent ez? Idézet a rendelet szövegéből:

„(5) Az I. pályaalkalmassági minősítés – az időszakos minősítés határidejének lejártát követően is – érvényes a II–IV. pályaalkalmassági kategóriára, a II. pályaalkalmassági minősítés a III–IV. pályaalkalmassági kategóriára, a III. pályaalkalmassági minősítés a IV. pályaalkalmassági kategóriára.

(6) A pályaalkalmassági minősítés – az I. számú melléklet III. fejezetében foglalt pályaalkalmasságot korlátozó vagy kizáró okok alapján – 1–5 évig terjedő időtartamra korlátozható, a korlátozás hiányában az érvényesség – a (7) bekezdésben foglalt kivétellel – az alkalmatlanság jogerős megállapításáig áll fenn.

(7) A megkülönböztető jelzést használó

gépjármű vezetésére az I. alkalmassági kategóriában megállapított pályaalkalmassági minősítés (időszakos minősítés) legfeljebb öt évig érvényes.”

A PÁV I. minősítés tehát öt évig érvényes, ennek lejártá után mint PÁV II. funkcionál a továbbiakban. A PÁV II. minősítés pedig nem jár le, érvényességi ideje korlátlan, ill. az alkalmatlanság megállapításáig áll fenn. Az alkalmatlanságot az ún. rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat segítségével állapíthatják meg. A rendelet ezt a következő esetekben tartja indokoltnak:

„(2) Rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálat szükséges:

a) a gépjármű-vezetési gyakorlatból ötödik sikertelen vizsgát követő vizsga letételéhez,

b) a rendőrhatalóság, az ügyészség és a bíróság kezdeményezésére,

c) a gépjárművezető előzetes, időszakos vagy soron kívüli vizsgálatát végző orvos, illetőleg orvosi bizottság megkeresésére,

d) a gépjárművezető munkáltatójának kezdeményezésére,

e) a gépjárművezető kezdeményezésére.

(3) A munkáltató rendkívüli pályaalkalmassági vizsgálatot abban az esetben kezdeményezhet, ha a gépjárművezető tevékenysége közúti közlekedésbiztonsági szempontból arra alapos indokot szolgáltat.”

„Amennyiben a gépjárművezetőt a pályaalkalmassági vizsgálaton a vizsgált kategóriában alkalmatlannak minősítették, újabb pályaalkalmassági vizsgálatát, azonos vagy magasabb kategóriában, a jogerős határozatban feltüntetett időpontot – amely nem haladhatja meg a határozat kiadását követő két évet – követően kérheti.”

A PÁV minősítés elvesztésétől, ill. az alkalmatlanság megállapításától tehát csak a fenti pontok valamelyikének esetén kell tartani, ennek hiányában a minősítés korlátlan ideig érvényes.

A jogosítványok cseréje az új, kártya alakú igazolványra, szükségessé tette a megszerzett PÁV minősítés igazolását. Azoknak, akiknek régi jogosítványában ez szerepelt, vagy rendelkeztek az ún. „Gépkezelői Bizonyítvány” eredeti példányával, a minősítés igazolását minden további nélkül kiadták. Probléma ott adódott, ha valakinek a PÁV-ja nem szerepelt az adatbázisban. A most módosított rendelet ezt a kérdést is remélhetőleg egyértelműen szabályozza:

„(5) A pályaalkalmassági minősítés az alábbi okmányokkal igazolható:

a) PÁV vagy KFF határozata,
b) vezetői engedély erre vonatkozó bejegyzése,

c) okmányiroda által kiállított, a megszerzett PÁV minősítés igazolását tartalmazó okirat.

(6) A pályaalkalmassági vizsgálat során, e rendelet hatálybalépését megelőzően szerzett pályaalkalmassági minősítés a vezetői engedélybe történt – az alábbiakban felsorolt – bejegyzések valamelyikével is igazolható:

a) I. pályaalkalmassági kategóriának felel meg:

aa) 1970. január 1-je előtti „C” kategóriás vezetői engedély,

ab) 1978. április 1-je előtti gépjárművezetői állás vállalására jogosító vezetői engedély,

ac) 1969. július 1-je és 1978. április 1-je között kiadott gépjárműkezelői bizonyítvány,

ad) I. pályaalkalmassági kategória megszerzését igazoló PÁV határozat;

b) II. pályaalkalmassági kategóriának felel meg:

ba) 1978. április 1-je és 1988. december 31-e közötti „D” kategóriás vezetői engedély,

bb) II. pályaalkalmassági kategória megszerzését igazoló PÁV határozat;

A pályaalkalmassági vizsgálatról és annak igazolásával kapcsolatosan felmerülő esetleges további információkat a 221-5806 és a 252-6355 pályaalkalmassági informatív, ill. közlekedésfelügyeleti telefonszámokon tudják megadni.

ÜZEMORYOSI SZOLGÁLTATÁS!

A City Taxi üzemorvosa a Taxi 2000-es kollégáknak is rendelkezésére áll minden héten csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között. Jogosítvány-hosszabbítás, beutalók, receptek stb.

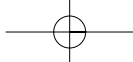
Az üzemorvos a rendelési időn belül a többi taxis kollégának is rendelkezésére áll.

Előfizethető a Taxisok Világa

**A féléves előfizetői díj
1700 Ft,
az egyéves
3400 Ft,**

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

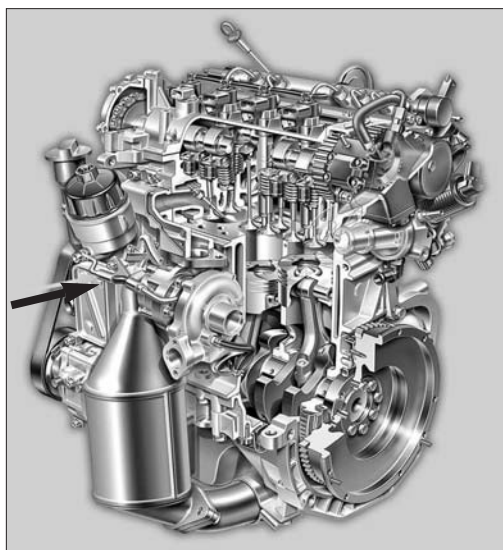
Kérjük továbbá, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!



Óvatosan a turbókkal!

Különösen akkor, ha járművünk nem a legutóbbi évjáratú, ám nem idősebb tízévesnél. Írásunk az elmúlt évtizedben gyártott TDI-motorok hidegindításával, melegítő járatásával, fokozatkapcsolásával összefüggő üzemeltetési kérdésekre törekszik tömör választ adni.

Egy kis rövidítésmeret. A feltöltött dízelmotorú személygépkocsik hátsó traktusán látható fontosabb rövidítések a következők.



Ma már 1,3 literes lökettérfogatú dízelmotorok is készülnek változtatható geometriájú turbófeltöltővel, amelynek tengelyét bőséges olajutánpótlás tartja lebegésben. A nyíl az olajutánpótlás csővére mutat

Dízelmotor-rövidítések

DI	Direct Injection (közvetlen befecskendezés)	PDTI	PumpenDüseTurbo Injection (közvetlen befecskendezésű adagolóporlasztós turbótöltős motor)
PD	PumpenDüse (adagolóporlasztó)	TDI	Turbo Direct Injection (turbótöltős, közvetlen befecskendezésű motor)
T	Turboauflader (turbótöltő)		

Írásunk a továbbiakban a TDI-nek rövidített turbótöltős, közvetlen befecskendezésű motorokkal foglalkozik.

Hidegindítás. A nagy hatásfokú TDI-motorok kétszer több levegőt szívnak be a benzinmotorokénál, ezért hőmérsékletük külső hőközlés (izzítás) nélkül nem éri el az alapjáratú működés hőfokát, hulladékfőjük pedig mindenképp kevesebb annál, hogy vele az utasteret néhány perc alatt felfűthetnénk. Bár 9 °C fölött a hidegindítás lényegében várakozásmentes, hideg téli éjszakákon azonban 7-10 másodpercig is eltarthat. Legújabb fejlesztésű változataikon ehhez két másodperc is elegendő, jól feltöltött akkumulátor, megfelelő motorkompresszió és dermedésmentes gázolaj esetén.

Melegítő járatás. Bár a TDI-motoroknál is a benzinmotorokéhoz hasonlóan,

úgyiszlóván várakozás nélkül indulhatunk, mégis ajánlatos a motor beindulását követően, az üzemi hőmérséklet eléréseig tartó néhány percet melegítő járatással töltenünk. Ezzel ugyanis biztonságosabban elkerülhetők azok az úgynevezett félfolyadék-sűrűlódású működési állapotok, amelyek elsősorban a turbófeltöltő tengelyének csapágyainak élettartamát csökkentik.

Bár ezt követően gond nélkül forgalomba állhatunk, az utastér felmelegedése olyan nagy áramfelvételű villamos fogyasztók, mint a hátsóablak-fűtés, az ülésfűtés, és a fényszórók működtetése esetén, később számíthatunk, mint a felsoroltak használatával nélkül.

Fokozatkapcsolás. Hidegindítást és melegítő járatást követően, takarékosabban indulhatunk, ha a városi forgalomban megengedett sebesség eléréseig, gázadás nélkül kapcsoljuk a sebességfokozatokat. Fordulatszám-lálóval felszerelt járműveken ez 1500 és 2000/min közötti fordulatszám-tartományt jelent. Ez alól csak utasokkal telt jármű esetén tegyünk kivételt úgy, hogy 2500/min-ig növeljük a motorfordulatszámot.

Kifejtett motorteljesítmény. Ami a TDI-motorú járművek használatát illeti, taxi-üzemben is fogadjuk meg az angol autós szólásmondás bölcsességét, hogy tudniillik: „people buy horsepower, but drive torque”. Magyarul: bár teljesítményt vásároltunk, mégis nyomatékkal közlekedjünk. A bölcsesség arra utal, hogy bár motorjaink maximális fordulatszámon is működtethetők, nem gazdaságos azokat a legnagyobb nyomatéki tartományhoz tartozó-

nál nagyobb fordulatszámon üzemeltetni, hiszen a motor úgysem képes nagyobb vonóerőt kifejteni. Ha ilyenkor tovább kellene gyorsítanunk, kapcsoljuk eggyel kisebb fokozatra, és a motor kisebb fordulatszámon, nagyobb nyomatékat fog kifejteni.

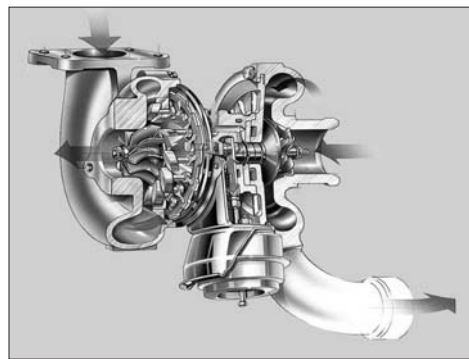
Nagyobb fajlagos nyomatékszolgáltatásuk miatt a TDI-motorú gépkocsik azonos motorfordulatszámon legalább 25-40%-kal nagyobb nyomatékat fognak kifejteni, benzinmotorú társaiknál.

Zajok-rezgések-illatok. A fordulatszám-takarékos indítás és elindulás a keletkező zajok és rezgések szempontjából is kímélő üzemállapotnak tekinthető az úgynevezett „gavallér-indításnál”.

A motor nagyobb fajlagos nyomatékszolgáltatása miatt, azonos haladási sebesség, TDI-motorú gépkocsival kisebb fordul-

latszám, kisebb rezgésgerjesztéssel érhető el, mint benzinmotorúval.

A gázolaj sajátos illata kétségtelenül érezhető, ez azonban csak a töltőállomásokon jelentkezik, amikor a töltőnyíláson át szabad gázolajfelület érintkezik a külvilággal. A jármű ventilációját tankolás előtt célszerű belső keringtetésre állítani.



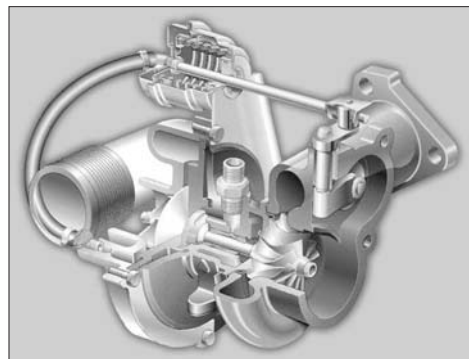
A turbófeltöltő tengelye nyomás alatt lévő olajfilmen lebegve forog 100 ezernél is nagyobb percnkénti fordulatszámmal. Úgy, hogy a nyíllal jelzett furaton kap olajutánpótlást

A motor leállítása. Nagy tempójú haladást követően, ha biztosan tudjuk, hogy néhány percen belül újraindulunk, 1-2 perces leveztelő járatás nélkül ne kockáztassuk félfolyadék-sűrűlódású működési állapot kialakulását, mert azok, mint tudjuk, jelentősen csökkentik a turbófeltöltő csapágyainak élettartamát.

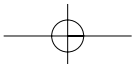
Bár az elmúlt évtizedben a TDI-motorok kenéstechnikája sokat javult, a régebbi évjáratú motorok fokozottabb figyelmet igényelnek. E motorok turbófeltöltőinek tengelye 100 ezernél is nagyobb percnkénti fordulatszámmal forog, és turbina oldali hőmérséklete megközelíti az 1100 °C-ot. Mivel a turbófeltöltő csapágyai is motorolajozásúak, különösen fontos az előírt időben futásteljesítménynél végzett olaj-, és szűrőbetét-csere.

Az olajadalék-, és egyéb „kegyszer”-árusoktól óvakodjunk. Portékáik ugyanis soha nem érik el az adott motorhoz kifejlesztett, gyártómű által ajánlott, magas teljesítményszintű olajok kenőképeségét, amelyek használatához tartósan ragaszkodjunk.

Petrók János



A bőséges olajutánpótlás az állandó geometriájú turbófeltöltőknek is meghatározó működési feltétele



Fizetendő minimális járulékok 2004. II. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgy hónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 159 000 Ft	Járulékalap 15%-a 23 850 Ft	Járulékalap 26,5%-a 42 135 Ft	Tételes összeg 3x3450 = 10 350 Ft
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	A járulékalap 11%-a 17 490 Ft	A járulékalap 18%-a 28 620 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft

BTI-Taxicentrum hírek

A BTI tagdíja május elsejétől havi 1000 Ft-ra emelkedett. Vagy fogalmazhatjuk úgy is: a BTI tagdíj havi 4 euró. Az unióban két presszókavé ára. Megéri? Annak a közel kétszáz taxinak a véleménye szerint, aki már hosszú évek óta megtisztelt bizalmával, minden bizonnyal igen.

Továbbra is vállalunk könyvelést, adatrögzítést átalányadós taxisok részére. Tagjainknak a szolgáltatást kedvezményes, havi 2000 Ft-os díjért nyújtjuk, tagsággal nem rendelkező kollégák részére az adatrögzítés ára havi 3000 Ft. Az árak a bevallások (szja, iparűzési, nyenyi) díját is tartalmazzák.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

– Tisztelt Szerkesztőség! Úgy tudom, a taxiállomás használatával kapcsolatban egy „Megállapodás” aláírására kerül sor a vállalkozó és a drosztkézelt között. Ha viszont megállapodásról van szó, akkor annak szövegébe nyilván a vállalkozó is javasolhat pontokat. Ügyvéd barátom tanácsára a megállapodás aláírása előtt a következő kiegészítő pont szerződésbe foglalására tettem javaslatot a kht.-nak: „Taxi Kht. garantálja, hogy a kezelésében lévő fővárosi taxiállomások bármelyike Vállalkozó részéről korlátozás nélkül használható” Önök szerint ez elfogadható igény?

– Igen. Kíváncsian várjuk a fejleményeket...

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (29 415 Ft), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (12 720 Ft), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

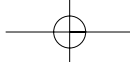
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok 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. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a bevétel 25%-a.	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 2004. július 12.



A BTI kínálata

BTI Taxicentrum 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, Web: www.taxicentrum.hu
Ügyfélszolgálat: hétfőn 10–18, kedd, szerda, csütörtök 10–17, péntek 10–14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	280.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.700.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag / év AKCIÓ 06.30-ig!	8.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés prémium csomag / év AKCIÓ 06.30-ig!	8.000.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.691.-
Magyarország atlasz	1.982.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	2.184.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	3.276.-
Netta@ csomagtartó védőszőnyeg	490.-
Klíma fertőtlenítő hab	1.700.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.880.-től
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.30

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2004 (Ft/liter) – www.apeh.hu

időszak	98	95	gázolaj
01.01–03.31.	240.00.-	230.00.-	213.00.-
04.01–06.30.	249.00.-	239.00.-	215.00.-



Daewoo-bontó

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

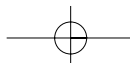
A hirdetés felmutatója 10% kedvezményt kap!

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

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

(www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2002.12.17 – 2003.01.15.	8,50%
2003.01.16 – 2003.01.16.	7,50%
2003.01.17 – 2003.06.10.	6,50%
2003.06.11 – 2003.06.18.	7,50%
2003.06.19 – 2003.11.27.	9,50%
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04-től	11,50%



NEON
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sílécstartók, siboxok, tőrboxok árusítása és bérbeadása.
 Használt csomagtartót beszámítunk!
 Bp. XIV. Ker., Jerney u. 5.
 Tel.: 221-2146, 06-30-942-9509

CISAM KIPUFOGÓK!!!
 Forgalmazása, ingyenes szerelése
 NYUGATI, KELETI és SUZUKI alkatrészek, elektromos AC-k.
KO-CSI Autósbolt
 Bp., XXI. Szent István u. 171.
 Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220
 Tel.: 278-0198

AUTÓTÜKÖRBETÉT JAVÍTÁS
 Földes Gábor
 1075 Budapest, Király u. 11.
 Ny: H-P: 8-17-ig
Telefon: 341-1261

SPÉCI AUTÓS BOLT
 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!

REAL MEN'S ÖLTÖNYHÁZ
 Öltönyök, zakók, nadrágok, ingek, nyakkendők. Minden öltönyhöz ajándék bőrvet adunk!
 Öltönyök már 14.990,- Ft-tól.
 Nyitva: H-P 10-18
 Sz. 9-13 óráig
 Budapest XII. Alkotás u. 9.
 Tel.: 355-3657

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
E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

Autórugó javítás, készítés
 lengéscsillapítók javítása, forgalmazása
VÖRÖS AUTÓRUGÓ
 Nyitva: H-P: 7.30-16 óráig
 Bp. XIII., Fáy u. 84. ☎ 329-0279

MERCI ALKATRÉSZ!!!
 Új és bontott
 MERCEDES alkatrészek
 Kispesztén!
 1191 Bp., Báthory u. 51.
 1196 Bp., Ady E. U. 47.
Telefon: 280-5167

AKKUMULÁTOR
06-30-626-6000
07-24-ig hívható
taxisoknak 10 % engedmény
vagy 1000 Ft jutalék

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.
 CB-URH javítása, beépítése.
 Lakás- és autóriasztó szerelése, riasztók számítógépes távfelügyelete.
 Cím: Bp. X., Bihari út 12/c.
Tel.: 263-0915, 06-30-9345-283
 Ny: H-P: 8-17, Sz: 9-13 óráig.

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



Elhelyezés: 1, 2 és 3 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, 4-14 éves korig 50%




Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található
 A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
 A szauna és a 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. 6.
 Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
 8380 Hévíz, Kőlcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

AUTÓMENTÉS
 Taxisoknak kedvezménnyel
 Budapest területén éjjel-nappal
Max. 12.000.- Ft-ért
Tel: 06 30/315-6145

Ez az Ön hirdetésének helye

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pofa



2004-ben is új, minőségi, olcsó, bővített árukészlettel állunk az Önök rendelkezésére.
 Pl. Citroen Xantia, Xsara
 Skoda Octavia, Suzuki, Opel stb.
Taxisoknak kedvezménnyel.
 Száraz László
 Bp. XIV., Várna u. 4.
 Tel/fax: 221-2469, 383-2455
 06-70-317-6976

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)
 javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra
1211 Bp., Kossuth Lajos u. 102.
 Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
 Szombat: 8-12 óráig.
 ☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213
TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

TAXIAUTÓK BÉRBEADÓK
 KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL
 Telefon:
06/30-293-5420
ISRA-NOR Kft.

KÁRÁSZY CÉG **TÉLI AKCIÓ**
 alapítva: 1972 **10 - 20 %**
LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA
 Gyári importőr!
Bomba árak!
 Felújítás: 1 év garanciával, egyedi igények szerint.
 Nyitva: Hétfő - Péntek 08.00 - 17.00
 1134 Budapest Dévai u.17. Telefon: 349-8193
 349-9143; 350-6712 Fax: 320-3836




Könyvelés, adótanácsadás
 Egyéni vállalkozók - taxisok részére adótanácsadás, könyvelés, adó- és tb-bevallások készítése, ügyintézés
Novotax Kft.
 1097 Bp. Vágóhíd u. 48.
 § Érdeklődni: Nádor Lajos, §
§ Tel.: 215-1483 §

Rendőr leihelyezése 1500 euró

Négy keréken Európában

Az Unió kapuja nyitva áll, gyakorlatilag bárki utazhat bárhová, akár a személyi igazolványával is, azt viszont nem árt tudni, hogy a közlekedési szabályok tagállamként változhatnak, mint ahogyan a büntetések és a szankciók is. Néhány jó tanáccsal a nyaralás kellemetlen helyzeteitől szeretnénk megóvni olvasóinkat.

Egyéni vagy családi útjainkat, netán a nyaralásunkat, kezdjük az útvonaltervezéssel. Ehhez ma már akár az internetről is letölthető programok segítenek bennünket, akár abban is, ha el kívánjuk kerülni a fizetős autópálya-szakaszokat. De utazási irodák vagy az autókлуб is segítségül hívható s ehhez nem kell a világhálóra sem fölmenni. Táblázatunkban feltüntettük több ország autópálya és alagút, egy másikban pedig a kompok díjait, hogy ne akkor kelljen szembesülni a fizetéssel, amikor az ember már éppen távozóban van az adott útszakasról, pénze viszont – mondjuk a nyaralás vége felé – éppen fogyóban. A tervezésnél tehát nem csak útvonalat, de azt is érdemes figyelembe venni, hogy melyik országban milyen üzemanyagárrakkal kell számolnunk. Ugyan minden szomszédos ország benzinárát nem tüntettük föl, de az sajnos elmondható, hogy célszerű üres tankkal elhagyni az országot, mert a magyar határon túl mindenhol olcsóbb az üzemanyag.

Indulás előtt érdemes utasbiztosítást kötni, mert a váratlan helyzetben igencsak jól jöhet, ha a bajba jutott mögött ott áll egy nemzetközi, az adott országban kirendeltséggel rendelkező biztosítóársaság. Mostanában sokat hallani az E-111-es nyomtatványról, melyet a magyar TB állít ki, kérésre, ha valaki külföldre utazik. Elég körülményes a beszerzése, ugyanis a személyi igazolvány, a lakcím- és TB-kártya mellett még munkáltatói, vagy iskolai igazolás is szükséges hozzá. Külföldre érve az E-111-et be kell váltani egy ún. elszámolási nyomtatványra, amelyet aztán orvosi ellátás esetén a doktornak be kell mutatni. Szóval nem egyszerű a használata és – a szakemberek szerint – semmiképpen nem helyettesíti a szélesebb biztosítót jelentő biztosítási formákat.

A gépjárművel útra indulók ne csak a forgalmi engedély műszaki érvényességét ellenőrizzék indulás előtt, hanem érdeklődjének arról is, hogy nem kell-e nemzetközi jogosítvány az adott tran-

zit- vagy célországba. Ugyan a magyar vezetői engedélyek az Unióban elfogadottak, de akadhat néhány állam a szövetségen belül és kívül, ahol csak a nemzetközi jogosítványt fogadják el.

A felelősségbiztosítást igazoló ún. zöldkártyáját se felejtse otthon senki, mert abból is galiba történhet külföldön. Szintén elfogadott, hivatalos nyelv az Unióban a magyar, de senki ne ringassa magát illúzióban, határainkon túl nem igazán beszélnek tömegesen a magyar nyelvet. Főleg nem a rendőrök, akik viszont az utak és a forgalom szigorú őrei.

Idehaza hajlamosak vagyunk a közlekedési szabályokat, fogalmazzunk úgy, tágabban értelmezni. Egy-egy közúti ellenőrzéskor a rendőrrel vitatkozni, esetenként indulatból, akár le is hülyézni, hogy a felmenő rokonságának különféle jelzős szerkezetű hírbehozásáról ne is beszéljünk. Nos, ezt külföldön kevésbé tolerálják az egyenruhások. Németországban egy-egy ilyen beszélés akár 1500 eurós büntetést is megér, mint ahogyan ennyi a tarifája annak is, ha a másik autósna mutogatunk, megalázzuk vagy csak gépjárművünk erejének fitogtatásával versenyre próbáljuk gerjeszteni. A német rendőrök egyébként kevésbé kommunikatívok, mint a magyarok. Elég szűkszavúan közlik a szabálysértés tényét és a fizetendő összeget. A biztonsági övek használata elől, hátul kötelező, és a tompított fény be nem kapcsolásáért is igen vastagon mérnek a bírságot. Autópályán, akinek kifogy az üzemanyag a tartályból és ezért kényszerül a leállósávba, az bizony akár 1125 eurós bírságra (kb. 380 ezer forint) számíthat, valamint arra, hogy autómotóval elszállíttatják a „lerobbant”, a közlekedés biztonságára veszélyt jelentő járművet a telephelyükre, ahol a bírság, a szállítási költség, a tárolás díj megfizetése után vehető át és vihető el az adott közlekedési eszköz. A műszaki hibás jármű esetében a bírságon kívül mindenben hasonlóan járnak el. Az elszállított autót csak addig tárolják a rendőrök, amíg annak becsült értékét fedezik a költségek. Amennyiben ezt a határt megközelíti a tartozás, a gépjárművet árverésre bocsátják. Nem érdemes a hazai gyakorlatban jól bevált „nem én vezettem a járművet, hanem valamelyik közvetlen családtagom, de őt nem kívánom megnevezni”

szöveg. A rendőrt ugyanis ez nem érdekli, ő megbünteti a gépjármű tulajdonosát, üzemeltetőjét és kitiltja a járművet a tagállamból.

A sógorok hasonló keménységgel járnak el. Mindkét tagállamban számítani lehet arra is, hogyha a helyszínen nem tudja a bírságot a vétkekes kifizetni, akkor akár a pótkerekét, rádiómagnóját és egyéb értékeit is lefoglalhatja letétbe a hatóság, amelyet a büntetés befizetésének igazoláskor visszakap a tulajdonos. A rádiótelefon használata csak kihangosítóval vagy „James Bond” szettel (fülhallgató, mikrofon) használható vezetés közben. Óvva intenek bárkit attól, hogy felszólítsa a rendőrt, hogy bizonyítsa be, tényleg telefonált vezetés közben. Ezért akár elő is állíthatják a kötelező autóst, és a végén nem csak az ideje bánja, de a pénztárcája is jelentősen laposabb lesz távozáskor.

Az osztrákok ráadásul úton-útfélen sebességet ellenőriznek, ezért célszerű betartani a különböző szintű pályatesteken előírt sebességeket. Apro-pó, ugyancsak érdemes a különböző tagállamok, országok közlekedési szabályairól tájékozódni még indulás előtt, mert például a sebességhatárok nem egységesek az Unión belül sem, hogy egyéb változó előírásokat most ne részletezzünk.

Szlovákiában ugyan az autót nem foglalják le a bírság fejében, de a 20 km/óra túllépésért a helyszínen 1800 forintnak megfelelő eurót kérnek, aki gyorsabban haladt, az 3000 forintot készíthet első körben.

Szlovéniában a bírságot bankban vagy postán kell befizetni, míg Olaszországban a fellebbezésre csak akkor van mód, ha a bírság negyedét a rendőröknek a helyszínen a szabálytalankodó kifizeti, vagy letétbe helyezi az összeg felét, illetve akad, aki kezességet vállal a vétkecsért.

Görögországban a bírság összegét nem a rendőrnek kell odaadni, hanem a Közkincstárnak kell befizetni. A baleseti helyszín elhagyásáért, ha személyi sérülés nem keletkezett, csak anyagi kár, 24 óras elzárás jár.

Általános érvényű szabálynak tekinthető, hogy minél délebbre látogatunk el, a közlekedési szabályok iránti tisztelet úgy gyengül. Olaszország déli részén azon sem szabad meglepődni, ha a közlekedési lámpa tilos jelzését figyelmen kívül az autósok. Görögországban, nem csak a szigeteken, a kősa robogósok, motorosok, akár a járdán is száguldozhatnak, bukósikak nélkül, miközben rendőrt jószerivel csak a baleseti helyszíneken lehet látni. Az elsőbbségi szabályokat sem tartják be, ha csak nem nyomtatékosítja ezt egy nagyobb jármű erőteljes közeledése.

Kompjegyek

Korzika

Livorno - Korzika 2 fő + gépjármű oda/vissza 124,- euró-tól + adók

Nagy-Britannia

Calais - Dover 2 fő + gépjármű, oda/vissza 155,- euró-tól 4 fő + gépjármű (5 nap), oda/vissza 172,- euró-tól

Észak-Európa

Puttgarden-Rodby + Helsingör-Helsingborg 4 fő + gépjármű, egy útra 74,- euró-tól
Sassnitz - Trelleborg 4 fő + gépjármű, oda/vissza 166,- euró-tól

Ausztria: 180 km autópálya és 290 km autótútdíjköteles • 10 napos matrica: 2.250,- Ft • kéthavi matrica: 6.245,- Ft • éves (14 hónap): 20.375,- Ft

Belgium: Autópálya használata gépkocsival díjmentes. Egyetlen díjköteles alagút: 885,- Ft

Bulgária: Minden autópálya díjköteles • 2.130,- Ft belépési díj, 21 Ft/km • belépéskor járműfertőtlenítés: 426,- Ft

Csehország: Minden autópálya és autótútdíjköteles (kb. 850 km) • 10 napos matrica: 1.350,- Ft • havi matrica: 2.200,- Ft • éves (14 hónap): 8.550,- Ft

Dánia: Az autópálya- és autótútdíjmentes. A 18 km hosszú Storebaelt híd és az Oresund híd díjköteles • Storebaelt: szgk. 6 m-ig: 8.500,- Ft • Oresund: szgk. 6 m-ig: 6.260,- Ft

Autópályadíjak Európában

Franciaország: Az autópályák, hidak, alagutak és

a csatorna-alagút díjköteles. Néhány díjtétel (szgk.) • Strasbourg–Párizs: 7.590,- Ft • Párizs (A6)–Lyon: 6.700,- Ft • Mont Blanc-alagút: 7.300,- Ft

Görögország: Csak bizonyos útszakaszok díjkötelesek • Thesszaloniki–Katerini: 360,- Ft • Katerini–Larissa: 360,- Ft • Larissa–Athén: 1.070,- Ft

Hollandia: A 2250 km-nyi autópálya díjmentesen használható • Kil-alagút: 1.200,- Ft • Westerschelde-alagút: 1.000,- Ft

Horvátország: Minden autópálya (400 km), az Ucka-alagút, valamint a Krk-híd díjköteles. Néhány díjtétel • Gorican–Zágráb: 680,- Ft • Zágráb–Károlyváros: 510,- Ft, Ucka-alagút: 850,- Ft

Üzemanyagárak Európában

Ország	Oktánszám	Ár (benzin)	Ár (dízel)
Ausztria	95-98	215-235,- Ft	185,- Ft
Belgium	95-98	255-263,- Ft	198,- Ft
Bulgária	95-98	186-222,- Ft	159,- Ft
Csehország	95-98	197-229,- Ft	181,- Ft
Franciaország	95-98	253-258,- Ft	207,- Ft
Görögország	95-98	205-225,- Ft	175,- Ft
Horvátország	95-98	220-227,- Ft	185,- Ft
Németország	95-98	270-281,- Ft	222,- Ft
Olaszország	95-98 (ólmozott!)	263,- Ft	221,- Ft

Az ittas vezetést mindenhol büntetik. Igaz ez a németekre is. Addig amíg valaki nem okoz balesetet, egy üveg sörből nem csinálnak problémát, de ha a baj következett, akár csak véletlen szenvedő alanyként is, a szondát megfújjatják és ittas vezetőnek minősítik a volán mögött ülőt, és eljárnak vele szemben.

Biztonsági öv, telefonkihangsóító használatának elhagyása, a sebességtűllépés szinte valamennyi tagállamban súlyosan büntetendő, ezért aki zsebpénzét nem bírságokra óhajtja költeni, az ne csak idehaza, hanem külföldön is tartsa be a közlekedési szabályokat. És senki ne feledje: bárhol is járunk turistaként, a legkritikább esetben érdemes a járórral vitába szállni, ha már szabálysértésen kaptak bennünket! **k.z.t.**

MEGHÍVÓ

Tisztelettel meghívunk benneteket taxiscsapatokat, felebarátaitokat, ellenfeleiteket az

V. Taxis Kupára,

melyet a sportbarátság jegyében tartunk.

Reméljük, hogy a napi taposómalomból egy röpke időre kiszálltok és egy másfajta terhelés következményeképpen kellemesen elfáradtok. A rendezők ezen lesznek!

Tisztelettel:

Lossó Géza

V. FOCIKUPA (Bátesz)

A Bács-megyei Taxisok Érdekvédelmi Szövetsége

2004. szeptember 11-12-én Baján

a halászlé fővárosában rendezti meg V. alkalommal a taxisok és barátaik

kispályás futballtornáját.

Nevezési határidő: 2004. szeptember 6. (a nevezési díj utalása ellenében)

Helye: Baja, Petőfi Szigeti Sportcentrum és KIOSZ-üdülő. Szállás és étkezés helyben megoldott.

Érdeklődni:

Nagy Attila –Súgó Taxi Baja

Tel.: 06/30-928-1182

Lossó Géza Hírös Taxi

06/20-992-8018

Eddigi győztesek:

2000. – City Taxi Budapest

2001. – Főnix Taxi Debrecen

2002. – Súgó Taxi Baja

2003. – Taxi 2000 Budapest

2004. – ?

Új szolgáltatás az EURENT autókölcsönzőnél

Bemutakozott a Penny Car

A fapados repülők megfizethető áráikkal igen komoly gondot okoznak a régi, nagy légitársaságoknak. Ugyanis igen hamar népszerűvé váltak a kispénzű, de azért a repüléshez ragaszkodó utasok körében. Talán nem véletlen, hogy a Porsche Bank tulajdonában lévő piacvezető Eurent autókölcsönző saját keretein belül hozta létre a „fapados” autókölcsönzőt. A rendszeren belül működtetett 1.2 literes Skoda Fabiák kihasználtsága már az első napokban 70-90 %-os volt. Az autók napi 3499 Ft + áfáért bérelhetők. Ez a díj 150 km utat is magában foglal. A Casco 50 ezer forintos önrésze 1000,- Ft. befizetésével lefelezhető 25 ezerre. Amennyiben a bérlő 150 km-nél többet kíván menni, úgy az az üzemanyag árán felül 21 Ft-ért teheti kilométerenként, de ez a díj napi 7000,- Ft-ot nem haladhatja meg. Vagyis napi 321 km felett már nincs útdíj. Természetesen azért ezekben az 1.2-es Fabiákban azért nem fapadokon kell ülni...



DIGITAXI TAXIÓRA

Kamatmentes részletre 30 ezer forintos beugróval elvihető!

Autórádió méretű helyekre műszerfalba süllyeszthető vagy a visszapillantó tükör fölé szerelhető.

Választható: szürke és fekete előlappal.

EÖRDÖGH TRADE KFT. DIGITAXI SZERVIZ

1196 BUDAPEST, Áchim A. u. 91.

Telefon: 282-4280

FAVORIT - FABIA - FELICIA - OCTAVIA

SKODA alkatrészek egyenesen Csehországból!

Taxisoknak 10% kedvezmény!

CLASSIC.HU BT.

1153 Bp. Arany J. u. 31.

Nyitva: H-P 8.30-17.30

Tel: 306-4313, 20-218-1015,

30-528-4871, 70-209-7896

Kényelmes, biztonságos autó, nagy motorválasztékkal
MEGANE GRANDTOUR,
LIMOUSINE

A Renault a gépkocsieladási adatok alapján 2004 első negyedévében Magyarországon a Suzuki után a második helyen állt, megelőzve ezzel az eddig verhetetlennek hitt Opelt is. Az eredmény nyilván összetett okokra vezethető vissza, de egészen biztosan nem véletlen ez a lendületes fejlődés. Amennyiben valaki figyel a Formula 1. versenyeket, láthatja, hogy ez a márka ott is gondot okoz a mezőny többi szereplőjének. Taxizni azonban versenyautóval nem lehet, így térjünk át a Megane-sorozat két népszerű típusára a Limuzinra és a Grandtourra.

A rendkívül biztonságos autót úgy tervezték, hogy a bent ülők minél kevesebb alkalommal kerüljenek veszélyes szituációkba. Ennek megfelelően az alapfelszereltség része a vészfékbrakeítővel ellátott ABS, a vezető- és utasoldali légszák. Az autóban ülők értékeit védi a

menet közben záródó központi zár és a Renault U t a s v é d e l m i Rendszer (SRP)

harmadik generációs változata. A vezetőt segíti az elektromos, sebességfüggő szervokormány, a fedélzeti számítógép, a magasságában is állítható vezetőülés és a minden irányban mozgatható kormány. A manuális légkondicionáló, a Renault kártya távirányítóval, a 4 x 15 W-os rádió-magnó, a léptetőkódos indításgátló, az 1/3 - 2/3 arányban dönthető hátsó ülés, további kényelmi funkciókat tölt be. A típus komfort, sport és luxus felszereltséghez 1.4 (80, 98 LE)-es 1.6 (115 LE)-os benzines, illetve 1.5 dCI (80 LE, 100 LE) és 1.9 dCI (120 LE) motort lehet választani. A további lehetséges felszereltségek



ismertetésétől itt hely hiányában eltekintünk, ám egy lényeges kérdés még hátra van. Az, hogy mennyibe is kerül a limuzin, vagy a kombi változat? Nos, csak inkább kedvezőnlőként, mint a teljesség igényével: az 1.4-es motorral és légkondival szerelt változat a limuzin esetében 3.515.000 Ft, a kombi változat 3.545.000 Ft-ért vihető. A másfél literes dízel (80 LE) változat 3.875.000 Ft, illetve a kombi 3.905.000 Ft-ba kerül. A luxus változat 120 LE-s, 1.9-es dCI-motorral szerelve 5.260.000 Ft. A további kérdésekre a márkakereskedések örömmel válaszolnak.



A Printax szervizben:

Autórádió, hangszóró, riasztó, autós DVD, TV, 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: **75.000 Ft**

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

parajdi

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



**VW AUDI OPEL
 SEAT FORD
 SZAKÜZLET**

Üzletünkben gyári minőségű és utángyártott alkatrészek széles választékával várjuk vásárlóinkat.

Parajdi Kft. 1134 Budapest Klapka u. 9.
 Telefon: 450-2290 Fax: 450-2299
 e-mail: info@parajdi.hu www.parajdi.hu
 Nyitva: Hétfő-Péntekig 8,00-18,00-ig
 Taxisoknak kedvezmény!

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.

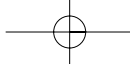
Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.

Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig

SZ: 8-14-ig



Magyarországon is bemutatkozott az új Audi A6

2004. május 18-án mutatta be az ingolstadti márka az új A6 modellt a magyarországi sajtónak.

Az Audi az új A6-ossal gyökeresen átirta a felső járműosztályhoz tartozás követelményeit. Az



A6-os legújabb nemzedékével egy olyan limuzin mutatkozott be, amely a versenytársak között az élre tör markánsan dinamikus menettulajdonságaival, technológiai előnyeivel, kényelmével és felszereltségével.

Az új sportlimuzinhoz összesen ötféle, hosszában beépített erőforrás közül rendelhető. Mind-egyik motor erőforrás közös tulajdonsága, hogy a járműosztályhoz mérten is igen meggyőző teljesítményt és nyomatékot nyújtanak:

– **új motor: 4.2 literes V8-as**, teljesítménye 246 kW (335 LE), nyomaték-maximuma 420 Newtonméter, (2004. májusától)

– **új motor: 3.2 literes V6 FSI**, teljesítménye 188 kW (255 LE), nyomaték-maximuma 330 Newtonméter, (2004. májusától)

– **új motor: 2.4 literes V6**, teljesítménye 130 kW (177 LE), nyomaték-maximuma 230 Newtonméter, (2004. májusától)

– **új motor: 3.0 literes V6 TDI**, teljesítménye 165 kW (225 LE), nyomaték-maximuma 450 Newtonméter, (2004. májusától)

– **új motor: 2.0 literes TDI**, teljesítménye 103 kW (140 LE), nyomaték-maximuma 320 Newtonméter (2004. szeptemberétől)

Valamennyi erőforrás ebben a műszaki kialakításban először az új Audi A6-oshoz rendelhető meg, és teljesíti az EURO 4-es károsanyag-kibocsátási szabvány előírásait.

Az új Audi A6-os 4,92 méter hosszú, 1,86 méter széles és 1,46 méter magas.

Előlről szemlélve az autót, szembeötlik az osztatlan hűtőrács trapéz alakja, jelezvén, hogy az A6-os az Audi modellek új nemzedékéhez tartozik.

Az utastérben szintén első pillantásra nyilvánvaló a nemzedékváltás. A magasra futó széles középkonzol és a vezető számára optimálisan elérhető távolra helyezett, az ergonómiai szempontoknak mindenben megfelelő kezelőszervek egyaránt fokozzák a sportos kialakítással járó élményt.

Az új Audi A6-os dinamikus futóműve az Audi bevált sportos technológiájára épül: elől a jellegzetes, de továbbfejlesztett négy lengőkaros felfüggesztést, hátul pedig az Audi A8-asból ismert, oldal-erővezérelt, trapéz lengőkaros felfüggesztést találjuk.



Az új A6-os karosszériájának csavaroszilárdsága, merevsége 34 százalékkal javult az előző modell híresen biztonságos karosszériájához képest. Ez kitűnően példázza az új Audi A6-os modell minőségének színvonalát.

A minőségi ugrás az utazási komfortban, a menetkultúrában, mind pedig a menetdinamikában megmutatkozik.

Az új Audi A6-os már gyári alapkivitelben is olyan magas színvonalú felszereltséget kínál, amely még a luxusjárművek osztályában sem magától értetődő. Ez az igényesség már a felhasznált anyagok minőségében és kidolgozásuk minőségében is meg tapasztalható.

Külön kiemelendő, hogy a Magyarországon rendelhető új Audi A6-osok felszereltsége a németországi alapfelszereltségnél is gazdagabb, így például alapján kínálja a kikapcsolható utasoldali légzsákokat, a könyöktámaszt, a velúr szőnyegbetéteket elől-hátul, a multifunkciós bőrkormányt és az isofix gyermekülési rögzítési pontokat is. Ezen felül Magyarországon a gyári alapkivitel része a Tempomat, a könnyűfém pótkerék, és a lopásgátló kerékcavar mellett a vezető-információs rendszer, az osztatlan dönthető hátsó üléstámla és a xenon fényszórók is.

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A lefelé haladó taxi lassításához nagyobb fékezőerőt kell kifejteni, mint sík úton.

2. Helyes az „A” válasz. A tábla olyan egyik végén csaknem egészen lezárt utcát jelöl, ahol csak a kerékpárosok részére lehetséges a mindkét irányú átmenő forgalom.

3. Helyes a „B” válasz. A 3500 kg megengedett legnagyobb össztömegű kistehergépkocsi autópályán legfeljebb 80 km/h sebességgel közlekedhet.

4. Helyes a „B” válasz. A kiegészítő tábla csak a kerékpárosok részére teszi lehetővé a jobbba bekanyarodást.

5. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Gyalogosátjelölés”.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla tilalma csak az útkereszteződésre vonatkozik. A közlekedő útszakaszon egyéb til-

tó jelzés hiányában, a forgalom akadályozása nélkül szabad megfordulni.

7. Helyes a „C” válasz. A célforgalom csak 22.00 és 06.00 óra között van megengedve.

8. Helyes a „C” válasz. A taxis látóterében az ablakkerekek és a tetőtartó oszlopok stb. által takart rész, továbbá a jármű környezetének az a része a holttér, amelyet – elfordulás nélkül – a visszapillantó – tükrökben sem észlel.

9. Helyes a „C” válasz. Azt, hogy mire kell jobban figyelni az adott forgalmi helyzet határozza meg. Az a jó, ha elsősorban a taxival bejárni kívánt útszakaszra figyel, szemét végigfuttatja az úton és annak közvetlen környezetén.

10. Helyes a „B” válasz. Ha a taxit nagy sebességgel vezet, a távoli részletek megfigyelésére még módja van, a közelebb levők mellett azonban

olyan gyorsan elsuhan, hogy nem tudja követni őket a szemével.

11. Helyes a „C” válasz. Az alkohol hatására a döntések lassulnak, hibásak, nő a reakcióidő, csökken az önuralom, előtérbe kerülnek az érzelmek és az ösztönök.

12. Helyes az „A” válasz. A kis mennyiségű esővíz az út porával sáros, nyálkás réteget alkot, a tapadási tényező értéke ettől jelentősen csökken.

13. Helyes az „A” válasz. A hátsó kerekek oldalirányú megcsúszása esetén a fékezőerőt csökkenteni kell és ellenkormányzással meg kell szüntetni a farolást.

14. Helyes a „C” válasz. Az egyenrangú utak kereszteződésében Önnek elsőbbséget kell adnia a szemből érkező jobbra bekanyarodó A jelű és a jobbról jövő B jelű jármű részére egyaránt.

TAXIS KOLLÉGÁK FIGYELEM!

Megunt taxidat bizományi értékesítésre átveszem, a Nagykörösi úti Autópiacon, és fiatalabb évjáratút ajánlok! Hitelügyintézés helyben.

Érdeklődni:

Székely Ferenc - Mobil: 06/20-386-6359

Tel.: 280-6926

Főtaxi 1448-as volt büfés

Gumiambulancia Bt.

NON-STOP

Taxisoknak kedvezmény!
Szerelés 400 Ft/db, defekt 800 Ft/db

1106 Budapest, Maglódi út 12/b.

Tel.: 06-30/201-2155

06-30/338-9902

