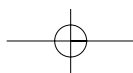


XIV. évf. 3. sz.

2004.

Március



TARTALOM

Áprilistól csak taxiállomásról	4.
A rendelet szükséges, de nem elégséges feltétele a rendnek	6.
A FODESZ nem nyugszik bele a drosztrendeletbe	6.
A drosztdíjakról	9.
Kétüléses rendőrautó	10.
Hol állhat meg, akinek nem jut hely a drosztkon?	11.
A taxiállomásokról	15.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	16.
Taxis csemete taxis élményei	17.
Milánóban	18.
Rendezett viszonyok Győrben	24.
10 éve történt	24.
Vízen ringó demonstrálók	24.
Mi újság Miskolcon?	25.
Taxizott a selyemmajom	25.
Tudod vagy tippelsz?	26.
APEH tájékoztatás	27.
Egyéni vállalkozásból származó bevételek az eva hatálya alatt	28.
Jön az unió	32.
Új helyen a 6x6 Taxi	32.
Bérrautóval jártak lopni	34.
A forgalmazható taxaméterek	38.
Lehet-e gyerekülést tenni a jobb első ülésre?	39.
Thermál Taxi Kupa	39.
Egy balesetveszélyes hellyel	40.
kevesebb	40.
Kétségek közt	44.

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.

Nem szólt, csak szúrt

Életmentő csont

Orvos szakértő szerint a kés pengéje, ha nem akad el a csontban, artériát ér, és akkor a taxisofoőrő pillanatokon belül elvérzik. Mindez 12 ezer forintért, Pécs városában, február 28-án szombat este.

Az első taxi a segélyhívás elhangzása után 30 másodpercen belül a helyszínre érkezett, s mire a megtámadott 41 esztendőes Sz.-né Ildikót a kollégák a kórházba vitték, már több tucatnyi taxis kereste a támadót, lapzártáig mindhiába.

A Baranya Megyei rendőrfőkapitány 300 ezer forintot ajánlott föl a nyomravezetőnek a tettes sikeres elfogása érdekében. Időközben két fantomkép is készült az elkövetőről. Megtalálták a bűncselekménykor viselt zöld-fekete sapkáját, a kesztyűjét, és a kocsiból előkerült a támadáshoz használt kés is. Anyagmaradványok, nyomok, személyleírás és fantomkép tehát van, csak hogy ehhez gyanúsítottat kell találni, addig fontosak, de kevésbé használhatóak ezek a bizonyítékok.

Ildikó a történetek után három napig nem aludt, de ma már - úgy tűnik - feldolgozta az esetet, csak még fáj a karja, a keze, ha felemeli. Pedig, ha ezek a kezek, karok, akkor és ott nincsenek, akkor...

Pécs, 6-os droszt, Uránváros, este fél kilenc után néhány perccel. Egy 20 év körüli, 170 centiméter magas fiatalember lép a taxihoz, majd az ajtót kinyitva megérdeklődik, mennyibe kerül a fuvar a Veres Péter utcába. A taxis 700 forint körüli összegre tippeli az utat, amit a fiú elfogadhatónak tart és beül az anyósülésre. Elindulnak. Útközben az időjárásról beszélgetnek, de semmi jel nem utal arra, hogy bármi rendkívüli történhetne.

Ildikó így emlékszik: - Két kolléga, aki korábban állt előttem, fuvarba indult, így én voltam az első autót. A srácon semmi rendkívülit nem láttam, amiért gyanakodnom kellett volna, s különben is, a városba kérte a fuvar, nem is elhagyott részre. A viselkedéséből nem következtettem semmi rossz-

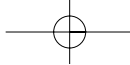


ra. Nyugodtnak tűnt, nem feszkelődött az autóban, még csak a hangjában sem lehetett vibrálást, feszültséget észlelni. A Veres Péter utcába értünk, amikor kértem, hogy mondja meg a hátszámot. Közölte, majd szól, melyik lépcsőháznál álljak meg. Pár pillanattal később ezt megtette. Az óra 695 forintot mutatott, leállítottam és a bal ajtóban lévő brifkómért nyúltam. Utólag belegondolva, a fejem és a felsőtestem is ebbe az irányba fordult, úgyhogy nem igazán vettem észre, mire készül. Amikor visszafordultam, egy hatalmas tompa ütést és fájdalmat éreztem a vállamban. Nem láttam a kést, csak az ütést észleltem. Mindkét kezemmel próbáltam a kezeit elnyomni. Dulakodtunk, miközben újra távolodott a keze, ekkor láttam meg a kés pengéjét. Ismét döfött, de ez már a fejem előtt, inkább a hasam felé tartott. Csak annyit vettem ki a szavaiból, hogy adjam oda a pénzt, különben megöl! Toltam a kezét, ahogy csak tudtam. A kormány alatt küszködtem vele, mikor enyhült a támadás. A következő pillanatban az ölembe lévő brifkót elkapta és eltűnt az utcán.

Megnéztem, hogy hol vérzek, és a kollégáktól segítséget kértem. Rendesek voltak. Fél percen belül már az első kocsit itt volt, s

mire a kórházba indultunk, már tucatnyi autót láttam. A szolidaritásuk megható volt, amit ezúton is szeretnék nekik megköszönni, mint ahogyan a folyamatos érdeklődést, aggodást és jó kívánságokat is. Nemcsak a helyi Volán taxisoknak, hanem a helyi és fővárosi kollégáknak is. Igazán





jölesett – árulja el Ildikó, bár hozzáteszi: – ezt soha senki ne élje át!

Szombaton este nemigen lehetett Pécssett szabad taxit találni. Mindenki a 20 esztendő, vékony, fekete színű pufis támadót kereste. A rendőrök is helyszíneltek és a lehetséges menekülési útvonalakat ellenőrizték. A támadástól pár száz méterre megtalálták a taxis brifkóját, amelyből végül 12 ezer forint hiányzott. A fiú annyira igyekezett megszabadulni a bizonyítékoktól, hogy azt sem vette észre, hogy a brifkó egyik zsebében ötezer forint lapul. Így a váltópénzzel távozott. Itt került elő a sapka és a kesztyű is. A kést a taxiban felejtette még dulakodás közben.

Ildikót szombaton éjjel megműtötték. A penge – szerencséjére – a csontnak köszönhetően „csak” négy centire tudott behatol-

ni. A sebet fertőtlenítették, a penge által sértett részt kivágták, majd műtétrel rendbe tették a vállát.

Még fáj – meséli –, amikor a kezem felemelem. Néhány napba még beletelik, amíg teljesen elmúlik, de rendbejön, s újra a volán mögé ülhetek. Arra a kérdésre, nem fél-e, azonnal, gondolkodás nélkül vágja rá: nem. Ő szeretne visszamenni az éjszakába, ugyanakkor a család a nappalos műszakot szívesebben venné, de olyankor kevesebb a fuvar, több a holtidő – hallom. Mint megtudom: egy ilyen váratlan támadást nem igen lehet elkerülni, hiszen a fiatalember feltehetően azért választotta Ildikót, mert a fizikuma alapján elbírt volna vele.

– Talán nem kellett volna szem elől téveszteni az utast egyetlen pillanatra sem –

vonja le a következtetést a szerencsés túlélő. Talán...

A rendőrség nagy erővel folytatja a nyomozást. A támadás után nem sokkal, grafikkal elkészítették az elkövető fantomképét, majd napokkal később számítógéppel pontosították az arcképet is. Hátha ez is segít.

A Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság Nyomozó Osztálya fegyveresen, közfeladatot ellátó személy ellen elkövetett rablás büntette miatt folytatja az eljárást ismeretlen tettes ellen. A nyomozás vezetői kéri, akik a bűncselekménnyel, annak elkövetőjével kapcsolatosan bármilyen információval rendelkeznek, jelentkezzenek a 06-72-504-436 vagy a 107 illetve 112-es telefonszámon.

k.z.t.

Kevés a férőhely, sok a taxi

Áprilistól csak taxiállomásról...

E lap hasábjain az elmúlt 14 év alatt már nagyon sok írás jelent meg a fővárosi taxiállomásokról. A '90-es évek elején még arról szóltak a hírek, hogy milyen harcok folynak a meglévő, az utasok által kedvelt drosztko birtoklásáért. Ami ez után következett, az már kívülről akár békének is tűnhetett. A Főtaxival felszámoltatták a közel 80 évig kifogástalanul üzemelő droszthálózatát, így már nem volt miért harcolni. A pályaudvarok, a repülőtér, a szállodák saját „brigádokkal” működtek, de a bevásárlóközpontok, plázák sem igen túrték meg az „idegen” taxikat, hasonlóan a frekventált helyeken lévő, még „mozgó” megállókhöz. Az utasok pedig idővel tudomásul vették, ha kiszámítható (és olcsó, fix) áron szeretnék utazni, akkor telefonon kell a taxit megrendelni. (Ez még akkor is így lett egyszerű, ha a favorizált taxicég autói például látótávolságon belül vártak a fuvarra. Mert ha a „kedves” odasétált, és beült, bizony drágábban utazott, mint amikor a telefonért nyúlt és megrendelte azt a taxit, amit egyébként látott.) Ezt a nevenséges állapotot a taxisok tudomásul vették (mi mást tehettek volna?) és megkeresték azokat a helyeket, ahol az URH vétel a legjobb volt, és a megszokott rendeléseket két percen belül el tudták érni. Természetesen ez a fuvarfelvételi

gyakorlat már nem az egykori droszthálózatra épült, hanem alkalmazkodott az aktuális viszonyokhoz, melyeket nem a taxisok okoztak. A főváros közben részben a fuvarosok kérésére, részben a még mindig létező utasigények kielégítésére újra elkezdte az általa lebontott taxiállomás-hálózat kiépítését. Csakhogy a korábbi tanácsi rendszeren belül egy fakultatív vagy telefonos droszt oda került, ahová a taxivállalat szakemberei kérték. Ma pedig oda, ahová a kerületek és a főváros engedí. Ez pedig a Taxisok Világában megjelent drosztlista alapján finoman szólva kifogásolható. Elég ugyanis a használhatatlansághoz az is, ha egy-egy új állomás hátrébb került néhány száz méterrel, mint a korábban jól működő elődje. Vagy ha a megszokott hely helyett az utasoknak a szomszédos utcák valamelyikében kell(ene) megtalálni az új drosztkot. Tehát a nem megfelelő helyre épített állomásokat a kollégák nem használják, mert ezekre a helyekre utas még véletlenül sem téved. Úgy is fogalmazhatnánk, hogy az új drosztkok egy része használhatatlan.

Vannak olyan taxiállomások, melyeket például a pályaudvarokon vagy szállodák előtt alakítottak ki. Ezek használhatók, de nem mindenki számára. Aki nem hiszi, próbálja ki...

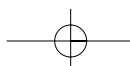
Kétségtelen, hogy sok olyan

várakozóhely is épült a taxisoknak, melyek jó helyre kerültek és mindenki használhatja őket. Ezekből azonban kevés van. (Esetleg a taxisokból van sok.) Amennyiben a megkezdett pozitív folyamatnak nincs vége, úgy nem kizárt, hogy előbb-utóbb a főváros legalább e tekintetben európai látszatot kelt majd.

Azonban az év elején az a hír jutott el a taxis vezetőkhez, hogy Budapest költségvetéséből a továbbiakban nem adnak a taxiállomásokra egy vasat sem. Így az érdekeltek választhattak: vagy felszámolnak minden pénz hiányában, vagy díjfizetésre kötelezik a taxisokat. A Fővárosi Közgyűlés a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság elnökének (Rusznák Imre) előterjesztése alapján úgy döntött, hogy korábbi rendeletének (59/1999. (XI. 18.) sz. Főv. Kgy. Rendelet) felfüggesztett pontjait hatályossá téve, a továbbiakban a taxisoktól szedi be a működtetéshez szükséges pénzt. A konkrét rendelet egyrészes szerkezetben előző, februári számunkban megjelent. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarán belül működő Taxis Szakmai Kollégium vezetősége a rendelet megjelenése előtt írásban és szóban egyaránt kifejtette véleményét. E javaslatok egy része beépült a rendeletbe (lásd a februári számban megjelent anyagot. A

szerk.). Ugyanakkor a taxis képviselők felhívták a bizottság figyelmét arra, hogy a droszthálózat nem teljes. 1255 férőhelyen a fővárosban dolgozó körülbelül 5500–6000 taxis még akkor sem fér el, ha ebből a létszámból a számítások szerint „csak” 1800–2200 taxi vár utasra egy időben. A nem jó helyre telepített állomások csak tovább rontják a helyzetet. Ennek a problémának megoldására javasolták, hogy azt a bizonyos pontot, amely úgy szól, hogy utas felvételre való felkészülés érdekében, világító szabadjelzővel taxi gépkocsi csak a kijelölt taxiállomásokon tartózkodhat”, helyezték legalább ideiglenesen hatályon kívül. Nos ez nem sikerült, a rendelet módosítását Rusznák Imre előterjesztése alapján a Fővárosi Közgyűlés elfogadta.

Ezt követően a kamara Taxis Szakmai Kollégiuma újabb javaslatokat tett a bizottság elnöke elé, amelyekre Rusznák úr nyitottnak bizonyult, és ígéretet tett arra, hogy az általa is támogatott elképzeléseket közgyűlés elé viszi. (Lásd a mellékletet.) Csak az a bizonyos hatos pont marad, mert ebben ma, úgy tűnik, nincs kompromisszum. Április 1-jétől ezek szerint a taxik csak a kijelölt állomásokon várhatnak utasra. Ezekből viszont kevés van jelenleg még akkor is, ha a belvárosban majd újabb állomások épülnek egyszer az ígéretek szerint. Úgy is lehet fogalmazni, hogy a hatályos rendelet jelenleg betarthatatlan, az eleve szabálysértésre kényszeríti a taxisok jelentős részét. Kérdés, ér-



demes-e ragaszkodni olyan rendelet megalkotásához, amit betartani nem, csak kijátszani lehet, mert működésképtelen...

Ráadásul az a kevés taxiállomás, ami használható, márciusban még mindig magánautók ingyenes parkolójaként üzemel. Nem lehet tudni, hogy ez mitől változik majd meg egy csapásra áprilisban?

Rendőr eddig is volt az utcákon, és „szürke ruhás”-ból sem lesz több. Vagy eddig esetleg szándékosan...?

Az éjszakai taxisok helyzete pedig szinte kilátástalan. Ők hogyan dolgoznak majd szabályosan? Ha „lesötétítve” állnak, akkor ki ül majd be? Ha világít a szabadjelző, akkor meg jön a rendőr 5000-ért, mert taxiállo-

más az éjszakai helyeken szinte nincs is. Ennél rosszabbul csak akkor járnak, ha a közterület-felügyelő jön, mert a drosztrendelet a droszton kívüli várakozást 30 000 Ft-ra rendeli büntetni.

Az éjszakaiások nem élhetnek a „nappalos módszerekkel”, nem vehetik le, vagy takarhatják le a szabadjelzőjüket, a

„csillárt” sem „olthatják le”. Nekik marad a szabálysértés és az idegeskedés.

A szakma képviselői abban egységesek voltak, hogy amíg nincs elegendő férőhely a megfelelő helyeken, addig a kötelező droszthasználatot nem szabadna megkövetelni. Lapzártakor erre nézve sajnos nincs kompromisszum.

Melléklet az Áprilistól csak taxiállomásról... c. íráshoz

EMLÉKEZTETŐ

Felvéve: 2004. február 25-én a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara és a Fővárosi Önkormányzat képviselői között a Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI.18.) Főv. Kgy-i rendelet módosításával kapcsolatban a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság II. em. 275. sz. tárgyalójában lefolytatott egyeztető tárgyaláson.

Az egyeztetésen Rusznák Imre tájékoztatta a résztvevőket az alábbiakról:

A tárgyalófelek egyetértettek abban, hogy a **taxiállomások ellenőrzésébe** a taxistársaságok ellenőri csoportjai is kapcsolódjanak be. Az ellenőrzés módjáról az érintett társaságok és a Taxi Kht. állapodjanak meg a BKIK Közlekedési Osztályának bevonásával.

Az **újabb taxiállomások létesítése** kérdésében az érintettek bevonásával közös helyszíni bejáráson történt a lehetséges helyek kiválasztása. A Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztályának Forgalmotechnikai Alosztálya tájékoztatása szerint a rakparton további 42 taxigépkocsi férőhely biztosítható a szükséges engedélyek megléte esetén.

Az V. kerületben a kerületi önkormányzat tulajdonosi hozzájárulásával előzetes információink szerint további 68 férőhely kerülhet kialakításra, így összességében 110 új férőhellyel bővül a belvárosban a taxiférőhelyek száma.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarának (továbbiakban BKIK) az **ideiglenes taxiállomások kijelölésére** vonatkozó javaslata tekintetében egyetértés van, de ezt a lehetőséget jelenleg is tartalmazza a R. 3. § (1) és 9. § (2) bekezdése, így ezen szabályok megismétlése szükségtelen. A R. alapján az ideiglenes (és a nem ideiglenes) taxiállomás létesítésére a szükséges engedélyek alapján a Taxiállomás Kht. jogosult. A taxisok vagy a rendezvények rendező szervek megkeresése alapján a Taxiállomás Kht. gondoskodik a taxiállomás létesítéséhez szükséges közterület-használati engedélyek beszerzéséről. A közterület-használati engedély kiadásának jogköre a fővárosi tulajdonú közterületek vonatkozásában átruházott hatáskörben a Fővárosi Önkormányzat Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságáé; a hatáskör a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht.-nak (továbbiakban Kht.) nem adható át. Az ideiglenes taxiállomások létesítéséhez szükséges közterület-használati engedély kiadása saját tulajdonú területeik tekintetében a kerületi önkormányzatok joga. A BKIK képviselői kérték, hogy a Kht. az ideiglenes taxiállomások létesítésének engedélyezési folyamatára készítsen egy tájékoztató anyagot, amely bemutatja az egységes ügymenetet, illetve javasolták, hogy a BKIK Közlekedési Szolgáltatási Centruma tartsa a kapcsolatot a Kht.-val. Ezzel a kéréssel a Fővárosi Önkormányzat képviselői egyetértettek.

A BKIK-nak a R. 4. paragrafus 2. bekezdéssel történő kiegészítésre vonatkozó javaslatával, amely az ideiglenes taxiállomásokon az **útburkolati jel mellőzhetőségére** vonatkozik, a résztvevők mindegyike egyetértett, de a javaslat tartalmát a R. már jelen formájában is tartalmazza. A jogszabálynak nem feladata minden apró részletre kiterjedően szabályozni az adott jogviszonyt. Az ideiglenes taxiállomások létesítése a Taxiállomás Kht. feladata, mely-

nek mikéntjét a Kht. a jelenlegi szabályozási keretek között meg tudja oldani.

A BKIK-nak a R. 12. paragrafus (5) bekezdésére vonatkozó alábbi javaslatával kapcsolatban a résztvevők egyetértettek abban, hogy az befogadható, a módosítási javaslat a szükséges jogi koordinációt követően a Fővárosi Közgyűlés elé beterjeszhető.

A BKIK-nak az (5) bekezdésre vonatkozó módosítási javaslata:

A taxiállomás használata minden jogszabályi feltételnek megfelelő taxigépkocsi számára megengedett, egyéb megkülönböztetést alkalmazni nem lehet, beleértve, a különböző kommunikációs berendezések, (URH készülék, CB rádió, mobiltelefon stb.) droszt-kisajátítás célú használatát, továbbá, a drosztra szabályosan érkező taxigépkocsi akadályozását a droszt használatában.

A BKIK-nak a R. 13 paragrafus (1) és (5) bekezdéseinek vonatkozó alábbi módosítási javaslataival kapcsolatban a résztvevők egyetértettek abban, hogy azok befogadásának jogi akadálya nincsen, azonban az (1) bekezdés szövegében helyesebb a megtett intézkedésekről való értesítést szabályozni, tekintettel arra, hogy a szabálysértési eljárásnak többféle kimenetele lehet.

A BKIK-nak az (1) bekezdés kiegészítésére vonatkozó módosítási javaslata:

A Fővárosi Közterület Felügyelet ellenőrzése során amennyiben a szabályok megsértését észleli, a megtett intézkedéséről köteles értesíteni Taxiállomás Kht.-t aki erről nyilvántartást vezet.

A BKIK-nak az (5) bekezdésre vonatkozó módosítási javaslata:

Aki a taxiállomások használatára vonatkozó előírásokat ismétlődően megsérti, attól a harmadik alkalommal követően a taxiállomás-használati engedélyt a Taxiállomás Kht. megvonja. Akitől az engedélyt megvonták, a taxiállomások használatára vonatkozó előírások megszegésének súlyától függően, a megvonást követően három hónaptól egy évig terjedő időszakra új engedélyt nem kaphat.

A BKIK-nak a R. 12. paragrafus 6. bekezdésének módosítására vonatkozó alábbi javaslatával kapcsolatban a Fővárosi Önkormányzat képviselői tájékoztatták a BKIK képviselőit, hogy **azt nem tartják a rendeletbe beépíthetőnek**, mivel az véleményük szerint jelen formájában ellentétes más fővárosi rendelettel, ezen kívül ellentétes a rendelet céljával, és amely módosítási javaslat a jelenlegi szabályozást jelentősen fellazítaná. **A BKIK képviselőinek véleménye szerint a rendelet alkalmazhatósága szempontjából elengedhetetlen ezen módosítás legalább átmeneti időszakra történő beépítése, mivel a drosztférőhelyek alacsony száma miatt a taxik beállása komoly feszültségeket fog okozni. Fentiek miatt a BKIK képviselői a 12.§ 6. bekezdésének módosításától nem tudnak eltekinteni.** A felek egyetértettek abban, hogy a probléma teljes körű és megnyugtató rendezéséhez feltétlenül szükséges a létszám- és a tarifakérdés egyidejű rendezése is. A Fővárosi Önkormányzat képviselői kifejezték azt, hogy amennyiben a BKIK a 12. paragrafus (6) bekezdésének módosítására olyan javaslatot nyújt be, amely nem ellentétes a jogszabályokkal, illetve a R. céljával, akkor azt haladéktalanul megvizsgálják, és szükség esetén azonnali egyeztető tárgyalásokat kezdeményeznek.

A BKIK-nak a (6) bekezdésre vonatkozó módosítási javaslata:

Utasfelvételre való felkészülés érdekében, világító szabadjelzővel taxigépkocsi a kijelölt taxiállomásokon, valamint annak 300 m-es kör-

zetén kívül, szabályosan, a KRESZ előírásainak megfelelően, fizetőövezetben, díjfizetés mellett várakozhat.

A résztvevők jelen tárgyalás eredményének kommunikációjával kapcsolatban az alábbiakról állapodtak meg:

A BKIK R.-tel kapcsolatos javaslataival – a 12. paragrafus (6) bekezdésre vonatkozó kivételével – a Fővárosi Önkormányzat képviselői egyetértének. Rusznák Imre, a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság elnöke a szükséges módosítási javaslatok közgyűlés elé terjesztéséről gondoskodik. A 12. paragrafus (6) bekezdés módosítá-

sának kérdésében nem sikerült konszenzusos megoldást találni, de további megfelelő módosítási javaslat esetén a tárgyalások folytatódnak. A résztvevők megállapodtak abban, hogy a Fővárosi Önkormányzat és a BKIK együttműködés keretén belül a BKIK vezetése kidolgozott javaslatot terjeszt a Főpolgármester elé, annak érdekében, hogy közösen forduljanak a törvényt alkotókhöz a létszám-, és a tarifa- kérdésének egyidejű megoldása érdekében.

Budapest, 2004. február 26.

Antal Attila, Rusznák Imre

A rendelet szükséges, de nem elégséges feltétele a rendnek

A januári közgyűlésen, melyen a „drosztrendeletet” tárgyalták a főváros képviselői, szót kapott Antal Attila, a BKIK VI-os osztályának elnöke is. A jegyzőkönyv szerint a következőket mondta:

ELNÖK: Három percben a taxistársadalomé a szó. Tessék parancsolni itt a pulpitusnál szóhni! **ANTAL ATTILA** (Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara): Tisztelt Közgyűlés, köszönöm a lehetőséget, amire nem számítottam. Megpróbálok összeszedett lenni a három percben.

A taxistársadalom régóta kiiskolódik a most tárgyalt problémával, és azt kell mondanom, hogy ez a rendelet, amely itt most előtűnik van, szükséges, de nem elégséges feltétele annak, hogy itt valami, a rend irányába történő elmozdulás látható módon bekövetkezzen. Rusznák úrral évek óta dolgozunk ezen az ügyön, gyűrjük egymást, és ezeknek a kompromisszumoknak és harcoknak az eredménye a mai rendlettervezet. Ebben az előterjesztő sok olyan dolgot figyelembe vett, amit a taxis szakma, illetve a kamara nevében javasoltunk, de sok dolog hiányzik is belőle. Mi egy olyan egyezséget kötöttünk – ha szabad ezt mondanom –, hogy a rendelet bevezetéséig, április 1-jéig hátralévő időben ezeket a hiányokat megoldjuk.

Kétségtelen tény – ezt levezettük a számításokban –, hogy a rendelkezésre álló taxidroszt-férőhely ma kevés. Mivel a rendeletben kötelező módon taxidroszt-engedéllyel kell rendelkeznie annak a taxisnak, aki Budapesten akar taxizni, nem lehet kétséges, hogyha például 5500–6500 taxi dolgozik Budapesten, akkor – a mi számításaink szerint – 1800–2000 férőhelynek kell lennie ahhoz, hogy akár csúcsidőben, vagy egy hétfő vagy egy kedd délelőtt az utasokra várakozó taxisok el tudjanak helyezkedni a drosztokon. Ez ma nyilvánvalóan nincs meg.

Próbálkoztunk ezzel kapcsolatban javaslatokat tenni, kivételeket kértünk a rendelet hatálya alól, többek között azt, ami benne maradt a rendezvényekre nézve, de mi további alternatív droszthelyekre is kértük a fel függesztést. Az volt a javaslatunk, hogy a

taxidroszttól mondjuk 500 méterre lehessen várakozni, ezzel feloldottuk volna azt az anomáliát, ami a darabszámra vonatkozik. Ez sajnos kikerült a rendeletből, pedig ez egy lehetőség lett volna a probléma megoldására.

A másik problémánk, amelyre részben kapunk javaslatot és megoldást, a díjfizetéssel kapcsolatos aggodalmunk. Ugyanis a díjfizetés tényén kívül a fő gondunk természetesen annak nagyságrendje. Mi arra tettünk javaslatot, hogy ezt a díjat, ha már egyszer fizetni kell, olyan módon határozza meg a Közgyűlés, hogy pontosan lássuk, mi van benne. Nem szeretnénk olyan dolgokért fizetni, a taxisok nem szeretnek olyanért pénzt kiadni, amin esetleg más jogtalanul gazdagszik meg. (A gép jelzi az időkeret leteltét) Ajajj!

ELNÖK: Köszönöm. (Antal Attila: Ennyi időm volt?) Igen. (Antal Attila: A többit írásban!)

A BKIK a Fővárosi Önkormányzattal kötött „Együttműködési Keretmegállapodás” keretén belül javaslatot tett dr. Domszky Gábor főpolgármesternek arra, hogy közös levélben forduljanak a miniszterelnökhöz. Ebben a levélben a javaslat szerint megkérnék a miniszterelnököt, hogy segítsen a létszám gondok megoldásában, a viteldíjak egységesítésében és az ellenőrzés rendezésében. Bár a javaslatban jelzi a kamara, hogy ez nem könnyű feladat, ám a megoldásra – többek között – azért is szükség van, mert az anomáliák hátrányosan érintik a főváros és az egész közép-magyarországi régió közlekedési, turisztikai megítélését.

A FODESZ nem nyugszik bele a drosztrendeletbe

Horváth Pál, a FODESZ elnöke március 4-én, a Fővárosi Közgyűlés rendkívüli ülése előtt személyesen adott át egy dokumentumsomagot a politikai frakciók vezetőinek, azzal a kéréssel, hogy támogassák az ún. „taxirendelet” újratárgyalására vonatkozó javaslatát. A komplett anyag

nagy része megjelent e lap hasábjain is, így most csak a bevezetőt közöljük. A FODESZ elnöke ígéretet kapott arra, hogy a téma fontosságára való tekintettel a márciusi „rendes” közgyűlésen ismét napirendre tűzik a kérdést. Meglátjuk, Most pedig következzon a frakcióvezetőknek írt levél:

Tisztelt Frakcióvezető Úr!

Tisztelettel kérem, hogy az általunk biztosított komplex anyagot annak szellemében vizsgálja át, hogy a benne szereplő tények számszerűen is bizonyítják, az elfogadott jogszabály nem rendet hoz az utcára, hanem káoszt, elégedetlenséget. A rendelet 12. § (6)-os bekezdésével és annak tartalmával egyetlen szakmai szervezet sem ért egyet.

Nem értjük, hol végezheti a

munkáját a budapesti, illetve a Pest megyei Közlekedési Felügyellettől lehozott legújabb információ szerinti létszámjelentésben szereplő taxis, hiszen, ha őket nappalásokra és éjszakásokra bontjuk, és ebből levesszük a munkában részt vevők számát, akkor is min. 2000-2500 férőhelyre van számukra azonnal szükség. Ehelyett jelenleg mindössze 1255 férőhely áll a taxisok

rendelkezésére, a többiek nyilvánvaló szabálysértésre kényszerülnek. A taxitársasági jelentésekből kitűnik, hogy a droszt férőhelyek kijelölése pont fordítottan arányos a munkavégzés helyszínével, így nem csak a taxisok járnak rosszul, hanem az utazóközönség is jóval hosszabb időn belül fog taxihoz jutni. (Például, ha a Városházáról valaki taxit rendel, lehet, hogy csak a külső

kerületekből tud taxi menni, mert a belvárosban nincs ehhez droszt. Ez minimum 30 perc a jelenlegi 2-5 perc helyett.)

Nem értjük, hogy mindez miért kerül ilyen sokba (20.000 Ft + áfa taxisonként az elképzelések szerint), hogyan került képbe a drosztokat üzemeltető Kht. szerződötett partnereként egy offshore cég. Azt sem értjük, hogy egy évi több mint 100 milliós bevétellel számoló cég hogy szerződhet közbeszerzési pályázat nélkül a főváros egy közhasznú társaságával. Azt sem értjük, hogy ezekből a komoly bevételekből miért nem lehet teljes egészében finanszírozni a Kht. működését, és miért van szükség újabb 100 millióra a taxisoktól?

Folytatás a 9. oldalon

Folytatás a 6. oldalról

Miért kell egy Droszt Kht.-t üzemeltetni ezekre a feladatokra, mikor a BKV megállóhelyeinek kijelölésére sem hoztak létre külön Kht.-t? Miért kell a taxisoknak egy használhatatlan rendelet miatt újabb adót fizetni, mi-

ért kell a jelenleg nyugóponton lévő droszthelyzetre, újabb foglalkozási harcok miatt, háborús helyzetet kialakítani?

Kérjük Önt, hogy miután a rendelet 12/6-os pontja szakmailag teljesen elfogadhatatlan, betartása nem lehetséges, segítsen

abban, hogy e pont átmeneti időre a helyzet megoldásáig felfüggesztésre kerüljön.

Kérem alátámasztására felhozom, hogy a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma az oda tömörülő taxisokkal együtt, valamint a FODESZ és a Magyar Taxis Szö-

vétség ezt már többször javasolta és kérte a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságtól, tehát ebben teljes szakmai konszenzus van.

Segítségét köszönve, intézkedését várva, maradok tisztelettel:

Köszönettel:
Horváth Pál, FODESZ elnöke

A drosztdíjakról

Lapzártakor még nem volt ismert, hogy a Fővárosi Önkormányzat legutóbbi rendeletmódosítása nyomán bevezetett drosztdíjat fizetni kinek, mikor, hogyan, és nem utolsósorban milyen összegben kell. Arról azonban már időben sikerült gondoskodni, hogy ennek a bizonytalan összegű drosztdíjnak a befizetése ellenőrizve legyen.

A közúti közlekedési szolgáltatásokat, ezen belül a taxis vállalkozásokat szabályozó rendeletek között a meghatározó a 89/1988. MT rendelet. Ennek a módosítása történt meg 2004 február 13-án. A sok egyéb változás mellett számunkra a különösen fontos és jelentőségteljes a 4.§, amely így szól:

„Az R.5/A§-ának (11) bekezdése a következő mondattal egészül ki:

Az engedély kiadása és a személytaxi időszakos vizsgálata előtt a területi közlekedési felügyelet ellenőrzi, hogy a vállalkozás a működési területén érvényes előírásoknak megfelelően a taxiállomás használati díjat megfizette”

Na mit szólnak? Rendesen beleszaptak a levesbe, mi? A taxis vállalkozókkal már mindent meg lehet csinálni? Egymással semmilyen kapcsolatban nem lévő előírásokat, ill. ezek ellenőrzését összekötni csak azért, mert műszaki vizsgára menni muszáj? De tessék mondani: mi köze a drosztdíj befizetésnek ahhoz, hogy fog-e a fék, vagy hogy mennyire lóg a gömbfej?

Csak tudnám, hogy ha már ilyen, a közlekedési felügyelet kompetenciájába nem tartozó ellenőrzési feladatokat rónak rájuk, akkor miért nem nevezik át őket? Milyen jól is hangzana: „Fővárosi Közlekedési és Drosztdíjbefizetés-ellenőrzési Felügyelet” Ebben az esetben ugyanis egy szavunk se lehetne...

Azért persze ez a rendeletmódosítás messze nem ilyen mulatságos. Az adatok illetően való összekötése már rég az adatvédelmi törvény rendelkezéseibe ütközne, ha magánszemélyről lenne szó (bár az egyéni vállalkozó néhány jogszabály alkalmazásában ún. „természetes személy”-nek minősül...). Mióta egy alkotmánybírói döntés alapján megszüntették a személyi számot (és bevezették helyette az adóazonosítót – amely gyakorlatilag ugyanazt a célt szolgálja), már nem lehet csak úgy különböző jellegű, egymással oksági kapcsolatban nem lévő adatokat összekötni. A közlekedéssel kapcsolatos például nincs köze ahhoz, hogy befizettem-e a társasági tagdíjat, fizettem-e a benzinkútnál és adtam-e

járatot az autószerelőnek stb. Ugyanig nincs köze hozzá, hogy rendesen vezetem-e a pénztárkönyvet, olvashatóan írom a számlát, és nem verem otthon az aszszonyt. Nincs köze hozzá, nem az ő feladata. A drosztdíjbefizetés ellenőrzése sem lehet az, feltéve, ha ez nem egy újabb adófajta. Ez ellen a megfogalmazás ellen viszont a főváros élénken tiltakozik...

Ha praktikus oldalról közelítjük meg a kérdést, érdekes ellentmondásokra bukkanunk. A taxiengedély és a drosztdíj meglete ugyanis egymás feltétele. Egyiket sem kaphatjuk meg, ha nincs meg a másik. Jó mi? Nézzük csak a jogszabályt (89/1988. MT rendelet 5/A. §):

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

Az önkormányzati rendelet pedig így szól (59/1999. (XI. 18.) Főv. Kgy. Rendelet Budapest főváros közterületein a taxiállo-

mások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről):

„12. § ... (2) A taxigépkocsit üzemeltető vállalkozónak csak olyan taxigépkocsija tartozkodhat a taxiállomáson, amelyre vonatkozóan

- a területre érvényes taxiengedélyt kiáltották,”

Tehát: Budapest területére csak akkor kaphatok taxiengedélyt, ha drosztdíjengedélyem is van, és viszont. Megfordítva: ha nincs drosztdíjengedélyem, akkor nem is lehet taxiengedélyem (Budapest területére), ha nincs taxiengedélyem, akkor viszont nem kaphatok drosztdíjengedélyt - tessék mondani, mi a fenének mind a kettő...?

Hacsak azért nem, mert így külön-külön mindegyikért lehet pénzt szedni...

Továbbmenve a fenti gondolati láncon, felmerülhet még néhány kérdés (igazán nem ötleteket akarok adni!): ha a közlekedési felügyelet a műszaki vizsga során ellenőrizheti az önkormányzati drosztdíj-befizetést, akkor az önkormányzat az iparűzési adóbevallás keretében belül majd ellenőrzi mondjuk az autó fékrendszerét vagy futóművét? Ugye, neveltséges?

Sajnos azonban úgy tűnik, hiába élcelődünk ezeken a témákon. A végső eredmény ezúttal is az lesz, hogy belenyugodva a „megváltoztathatatlanba” alkalmazkodunk. Befizetünk, bemutatunk. De egyre keserűbb szájizzal...

- oli -

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

1. MIKROHITEL:

Állami támogatású hitel legalacsonyabb kamatozással (csak vállalkozóknak)
Pl. 3 M Ft 3 évre, összes kamat: 3-400 e Ft (autócserenél 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 bevétel az igényelt hitelkeret min. 4-szerese legyen (taxiban min. 2M Ft, de ha más vállalkozásod is van...)

3. JELZÁLOGHITELEK

5,8 %-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,

KÉTÜLÉSESES RENDŐRAUTÓ

- Fél évig az első kerületben használják majd a smartot -

A Mercedes-Benz és smart magyarországi vezérképviseletének, az MB-AUTO Magyarország Kft.-nek jóvoltából a rendőrségi feladatokra kiképzett, kék villogóval és rendőrségi felirattal felszerelt smart fortwo fél évig fogja a fővárosi rendőrség csapatát erősíteni, és valószínű, hogy ez idő alatt nemcsak a rosszfiúkat, de a rendőrök szívét is rabul ejti.

A kezdeményezés csak itthon új, hasonló típusú autókat ugyanis korábban már sikerrel vetettek be nemcsak rendőri feladatok ellátására, de tűzoltó- és mentőcsapatok segítségére is. Sőt, a smart a repülőtéri forgalomirányítás során is megállja a helyét, talán éppen ezért alkalmazza a Lufthansa előszeretettel.

Az olasz és német rendőrök után tehát a magyarországi kollégák is tapasztalhatják ennek a nem mindennapi autónak a sokoldalúságát.

A smart városi forgalomban igen előnyös adottságait nyilván kíválóan fogja tudni kamatoztatni a rendőrség kötelekében, mert legyen szó akár szűk utcába való behatolásról vagy belvárosi parkolásról: a smart előtt nincs akadály!

A smart tehát most hat hónapig a járőröket szolgálja és védi, vidám külsejével talán megszínesíti napjaikat. Egy biztos, fél év múlva már minden rendőr tudni fogja: a smartot vezetni lebilincselő élmény!



Tisztelt Olvasó!

Kedves Varga Éva, kedves Utasunk!

A januári számban olvastam a szerkesztőségnek írt, ám inkább a taxitársaságok vezetőinek címzett levelét.

Miután a februári kiadásban senki nem reagált a levélben feltett kérdéseire azok közül, akikre gondolt, megpróbálok némi – talán megbocsátható – késéssel kielégíteni kíváncsiságát.

Előjáróban engedje meg, hogy őszinte elismeréssel fejezzem ki a szakma műhelytitkaiban tett jártasságával kapcsolatban. Vélhetően gyakori és hosszú utazások során jutott emnyi információ birtokába. Szerencsésnek mondhatják magukat azok a kollégák, akik Önt szállítják, részben a náluk hagyott fuvardíj miatt, részben, mert Ön bizonyára kiváló kommunikációs készséggel rendelkezik, ha az egyébként a szakmát érintő kérdésekben az utasokkal szemben szőfukar taxisok így megnyíltak! Sőt még az újságot is átadják Önnek.

A kérdés, melyet levelében megfogalmaz, valóban ma a taxisokat – néhány ritka kivételtől eltekintve – országosan érintő probléma. Sőt, ha kicsit bátrabban fogalmazok, nem csupán a taxisokat, hanem Magyarországon valamennyiünket érint, hogy jövedelmi viszonyaink nem pont ugyanolyanok, mint például a svájciaké.

Sok más mellett ennek – vélhetően – az is az oka, hogy az olyan multinacionális cégek, mint például amely Önt is foglalkoztatja, az extraprofitot nem Svájcban termelik meg, hanem nálunk. A módszer roppant egyszerű, a tevékenységhez kapcsolódó költségeket igyekeznek a lehető legalacsonyabbra szorítani. Ebben benne van a dolgozóknak kifizetett bér és valamennyi beszállító költsége is. Természetesen ezt csak ott tudják megtenni, ahol túlkínálat mutatkozik,

ilyen a munkaerőpiac bizonyos szegmense és sajnos ilyen a taxi is.

Amennyiben Ön tényleg rendszeres olvasója a Taxisok Világának, talán emlékszik arra a nem oly túl régi esetre, amikor az egyik igen nagy „multi” taxiszállítási pályázatot hirdetett meg elektronikus úton. Ennek keretében licitáltatta a taxitársaságokat a fuvardíjak tekintetében LEFELÉ! A minőség, mint kiválasztási szempont, egyáltalán nem szerepelt a pályázati kiírásban!

Mit tehetnek ebben a helyzetben a társaságok vezetői?

Egyet biztosan nem, azt, amit Ön javasolt. Talán elkerülte a figyelmét, vagy nem minden újságot adnak oda a kollégák, de amikor csupán a gyamija felmerült annak, hogy a társaságok vezetői megállapodtak a tarifában, a Gazdasági Versenyhivatal milliós nagyságrendű büntetéseket szabott ki a taxitársaságokra.

Sajnálom, hogy csupán a magyar kollégákat faggatta ki a működéssel kapcsolatban, nagy érdeklődéssel olvastam volna arról, hogy a svájci kollégák milyen keretek között végzik tevékenységüket.

Ennek hiányában nem marad más számunkra, leszámítva azt a néhány szent örületet, aki jól-rosszul próbálkozik a szakma érdekében, mint szomorúan nézni a fotókat a svájci tarifákról és benzínárakról, abban reménykedve, hogy a Milka csoki után előbb-utóbb ez is elér hozzánk.

Bízom benne, hogy válaszom a kollégák segítségével eljut Önhöz, és fohászodom azért, hogy egyszer Ön legyen valamelyik multinacionális cég beszerzési igazgatója, mert akkor közös álmaink a minőségi taxiparkról és a gazdaságos tarifáról hamarabb megvalósulhatnak, mintsem gondolnánk!

Üdvözlettel,

Dudás Zoltán,
volt taxitársaság-vezető

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

A taxiállomás-hálózatért áprilistól fizetni kell

Hol állhat meg, akinek nem jut hely a drosztokon?

Az április 1-jétől „éles” taxirendeletéről többen is szóltak e lap hasábjain. Most megkerestük a Magyar Taxis Szövetség elnökét, dr. Horváth Györgyöt, akitől véleményt kértünk a fővárosi jogszabályról.

• **Szükség volt egy ilyen rendeletre akkor, amikor a taxirendelés és a fuvarkiadás, pont a hosszú ideig tartó rendeletlenség következtében, ma már döntő részben telefonon és URH-n zajlik?**

• A rendeletre, vagyis egy taxidroszt-szabályozásra szükség volt. Ezzel akkor, amikor a jogalkotó erre a szabályozásra törvényes lehetőséget biztosított, egyetértettünk. Elsősorban azért, mert úgy gondoltuk, hogy a nagyon fontos és régen várt létszámkorlátozás egyik eleme lehet a taxiállomás-használat szabályozása. Ezért egyenesen sajnálatosnak tartjuk, hogy a taxiállomások használatára vonatkozóan jelenleg csak néhány önkormányzat területén érvényesül az országban helyi szabályozás.

• **A konkrét, egységes szerkezetű 59/1999. (XI.18)sz. Főv. Kgy. Rendelet megjelent a Taxisok Világa februári számában. Ebből kiderül, hogy a jogszabály igen részletesen szabályozza a taxis dolgait: hová kell tenni a matricát, milyen okiratot kell kitölteni stb. Ugyanakkor arra nézve, hogy nem szüntettek meg taxiállomást indokolatlanul, vagy építenek újat – ha erre szükség van – nincs garancia a szövegben. A használatra vonatkozó rész sem tűnik túlszabályozottnak. Rosszul látom?**

• Nem. Én úgy látom, hogy ez egy elég szerencsétlen szerkezetű rendelet, amiben nagyon sok minden le van írva, nagyon sok minden szabályozva van általa, de elég kevés az, ami igazán a taxiállomások rendeltetészerű használatával kapcsolatos. A korábbi rendelkezésekről még kritikusabban lehet szólni, hiszen az gyakorlatilag csak a taxiállomások létesítéséről és a Taxiállomás Kht.-ről rendelkezett, mert a taxiállomások használatáról szóló részét mindaddig felfüggesztették. A jelenleg ismert érvényes rendelkezésekről felelős érzéseim vannak. Pozitívumként kell említeni, hogy a taxiállomások használatára vonatkozóan, néhány szakmai javaslat belekerült a taxis etikai kódexből. Ugyanakkor hiányolok több dolgot. Hogy csak egy példát mondjak: a fővárosnak érvényben van a taxiszolgáltatás alkalmazható legmagasabb áráról egy rendelete. Viszont „elfelejtették” a „droszt-rendeletben” kimondani, a taxiállomásra ne lehessen beállni olyan taxigépkocsival, melynek a viteldíjjelző készülékében magasabb ár is van a fővárosban megengedettnél. Pedig több árdrágítással kapcsolatos

panasz érkezik az érdekképviselőtőlünk, tehát a probléma ismert kellene legyen a főváros vezetői előtt is. Ezzel a megoldással máris csökkenthető lett volna valamelyest a létszám, és nem lehetett volna arra hivatkozni, hogy a magasabb tarifát az agglomerációban használják. Akkor a taxiállomást is vegyük ott igénybe, és ne a fővárosban!

• **A röviden csak Taxiállomás Kht.-ként ismert szervezet évek óta működik. Pont a Magyar Taxis Szövetség részéről hangzott el észrevétel azzal kapcsolatban, hogy például a BKV megállóit nem egy külön erre a célra létrehozott Kht. jelöli ki, vagy tartja kézben. Szükség volt arra, hogy egy külön szervezet sok százmilliósi költséggel azt a munkát lássa el, amit a főváros szakemberei munkaidőben is megoldhattak volna?**

• Ez is egy nagyon érdekes kérdés! A Magyar Taxis Szövetségnek, valamint a kamarának annak idején az volt a javaslata, hogy a taxiállomásokat kezeljék azonos módon a közforgalmú közlekedési eszközök megállóhelyeivel. Példamutató volt a főváros azon döntése, hogy a taxiállomásokért közterület-használati díjat nem kell fizetni. Azonban – amennyire saját volános múltamból tudom – a közforgalmú közlekedési eszközök megállóhelyeit egy szakhatósági bejárás során jelölik ki ma is. Ennek megvan a kialakult rendje. Nyilván a közlekedési vállalat javaslatot tesz, ezt megelőzően megnézi, hogy ésszerű-e a megállóhely létesítésének igénye. A taxiállomások létesítésére is érvényben van a szakminisztérium rendelete. Annak megválaszolására a főváros vezetése illetékes, hogy miért nem lehetett a taxiállomások kijelölését és létesítését a főváros közlekedési ügyosztályán belül megoldani, akár létszám-bővítéssel. A főváros vezetésének előterjesztésére a közgyűlés rendelete alapján más megoldás született: létrejött a Taxiállomás Kht. Sajnos az, hogy az erre a célra létrehozott Kht. milyen eredményt ért el 99-től 2004-ig – amióta a rendelet hatályos – közsímet. Az is, hogy több száz millió forintot költött erre a főváros. Megkérdőjelezhető hatékonysággal. De ezt mi nem vagyunk hivatalos számonkérni. Egy biztos: eddig a szakma nem érezte ennek hasznát, legfeljebb egyesek. Az is izgalmas kérdés lehet akár a jövőben is, hogy a kht. alkalmas-e hatósági feladatok ellátására, vagy csak azért hozták létre, hogy a taxisoktól a pénzt beszedje. Mert felvettem: '99-óta hatályban van egy ide vonatkozó fővárosi rendelet, és hatályos tudomásom szerint a KRESZ is – ha nem is mindig tartják be! A nagy nehezen jelentős közpénzen megvalósított taxiállomásokat megsemmisítjük

használni sem a taxisok, sem a polgárok. A civil autósok a KRESZ rendelkezései ellenére nyugodtan ezeken a helyeken parkolnak, néhol évek óta következmények nélkül. Persze ha a taxiállomástól néhány méterre a fizető-övezetben megálló autós nem dob be pénzt az automataba, akkor rögtön ott van a kerékbilincs, vagy a „Mikulás-cédula”. Nem érdekes, hogy a fővárosi kezelési közterületek rendjének biztosítására a taxiállomás vonatkozásában nem érzi magát illetékesnek sem a fővárosi rendőrsége, sem a Fővárosi Közterület Felügyelet? Pedig a szabálysértések évek óta, jól láthatóan a szemük előtt zajlottak, zajlanak most is. És e hatóságoknak szabálysértés észlelése esetén kötelességük lenne intézkedni! Tehát amikor azt mondtuk, hogy azonos elbírálást kérünk a közforgalmú közlekedési eszközök megállóhelyeivel, akkor erre is gondoltunk annak idején, nem csak kimondottan arra, hogy ne kelljen közterület-használati díjat fizetni. Összefoglalva: tartuk szem előtt az utazóközönség érdekét, hogy hol van nekik is szükségük taxiállomásokra. Meg kell nézni a vállalkozók igényeit is a konkrét helyszínekre vonatkozólag. És ha hatóság engedélyezi az új droszt létesítését, akkor biztosítani kell annak rendeltetészerű használatát is. Mi lenne, ha az autóbuzsmegállóba is beállnának az autósok? Akkor is ilyen tétlenek lennének az illetékesek? Nemsokára EU-ország leszünk: ott az ilyen szabálysértésért azonnal bírságot kell fizetni.

• **Azt mondtad, hogy az új állomásokat az utasok és a taxisok igényeinek megfelelően kell kialakítani. Ehhez képest a taxiállomások egy része használhatatlan, oda taxis nem áll be, mert sohasem jár arra utas. Van egy másik jelentős számú droszt, ahol civil autók parkolnak. Bizonyos helyekre „idegen” taxis nem állhat be, hacsak nem keresi szándékosan a bajt... Ténylegesen minden taxis által használható állomás nagyon kevés van. Mit tehet akkor az a kb. 2000 taxis, aki dolgozna, de nem tud sehol sem szabályosan megállni? A rendelet eleve szabálysértésre kényszeríti őket.**

• Az a furcsa helyzet állhat elő, hogy a rendelet alapján a taxisnak elvileg lehetősége és joga (sőt a 12.§ (6) alapján kötelessége!) lenne igénybe venni a taxiállomásokat. Gyakorlatilag azonban többek között a kérdésben is említett okok miatt nem fogja megtenni. Persze cinikusan azt is mondhatnám, hogy lám ez egy tudatos létszám-csökkentő intézkedés. Na, nézzük meg miért: A taxis, miután nem tud megállni a belvárosban, vagy ott, ahol a tényleges fuvarigény jelentkezik, nem tehet mást, mint

megy-megy tovább, amíg szabad helyet nem talál. Hol lesz ilyen? Ha elmegy a peremkerületbe, egy forgalommentes helyen levő taxiállomásra. Ott nyugodtan megágyazhat magának, mert napi egy fuvarja sem lesz. Olvashat, tanulhat, talán lángost is süthet kis kempingfőzőjén, de utast felvenni arról a helyről nemigen fog. A belvárosban vagy a forgalmasabb helyeken hiába jelentkezne igény a szolgáltatásra, a taxisok többsége nem tudja majd azt kihasználni, mert egész egyszerűen nem fér oda azokra a helyekre, ahol szabályosan meg lehet állni. Tehát bolyongani kényszerül a belső kerületekben. A mozgó üres taxik sokasága árasztja majd el az amúgy is túlszűfolt belvárosi utakat, növelve a környezetterhelést. Itt feleslegesen nő a nem kívánatos károsanyag-kibocsátás. Olyan forgalmat gerjeszt a rendelet, amit az amúgy is túlterhelt úthálózat nehezen bír el. Pedig a taxi pont arra lenne hivatott, hogy kiváltson egyéni közlekedési eszközöket és társadalmilag hatékonyabban szállítson utasokat, mint az ún. „egyutasos” civil autók. Nos, ilyen viszonyok között valószínűleg lesz olyan taxis, aki megunja a bolyongást, a ráfizetéses termelést és visszaadja az engedélyét. Ez nem is lenne baj, ha ezáltal előbb-utóbb beállna egy ideális piaci egyensúly. De mivel a szakma nyitott, mindig lesznek olyanok, akik úgy látják, hogy ebből jól meg lehet élni. Ők pedig ismét bolyonganak majd...

• **Ma már ott tartunk, hogy sokan csak legyintenek az új taxisadóra, mely megint csak inkább elvesz, mint ad.**

• Szeretném elkerülni még a látszatát is annak, hogy valakiben egy olyan kép alakuljon ki, hogy mi a Magyar Taxis Szövetség, vagy én személy szerint az ellen háborognék, hogy a taxiállomások használatáért valamilyen díjat kell fizetni. Senki nem várhatja el azt, hogy egy ilyen szolgáltatást a főváros az adófizetők pénzéből finanszírozzon. Ezt a vállalkozás költségei között, ha úgy tetszik a viteldíjban kell megjeleníteni. De súlyos problémának tartjuk, hogy a rendelet hatálybalépéséig már csak három hét van hátra, és még mindig nem tudni, mennyi lesz a díj! Azt sem tudjuk, hogy ennek mértékét milyen alapon állapítják meg. Szerintem a vállalkozók számára jogbizonytalanság, ha a díjat egy gazdálkodó szervezet (kht.) számításaira alapozva egy önkormányzati bizottság állapíthatja meg. Még akkor is, ha a jelenleg hatályos rendszer szerint erre van lehetőség. Véle-

ményünk szerint a díjat az önkormányzati rendeletben kellett volna meghatározni, hiszen ez kvázi hatósági díj amelyet minden vállalkozónak meg kell fizetnie, aki Budapestre érvényes taxiengedéllyel rendelkezik. Tehát szerintem ez aggályos része a szabályozásnak. Hiszen nemcsak a díj mértéke az, ami nem ismert, nem tudni milyen tényezőkön alapul, nincs meg a kalkuláció módja, a számítás alapja. Ez pedig sok vitának lehet később a forrása. Ráadásul miközben a rendelet bizonyos dolgokat, kötelezettségeket nagyon precízen körülír, szabályoz, aközben a taxis vállalkozás gyakorlásához szükséges feltételekre nincs benne garancia, sőt a rendelet betartásának, betartatásának lehetősége sem látszik biztosítottnak.

• **Tekintettel arra, hogy e lapnak nem sikerült a kht. költségeiről, a díjfizetés módjáról, idejéről, mértékéről lapzártáig érdemi információkat szerezni, téged kérdelek: mit tud a Magyar Taxis Szövetség ezekről a dolgokról?**

• Sajnos el kell mondanom, hogy az érdekvéleményünk semmit. Hivatalosan a fővárostól semmilyen értesítést, tájékoztatást nem kaptunk. Noha annak idején a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarával néhány országos érdekvélemény - köztük a Magyar Taxis Szövetség - szoros együttműködésben dolgozott azért, hogy egységes taxis szabályozás alakuljon ki. Érdekes módon a főváros vezetése elfelejtette, hogy vannak szakmai érdekvélemények, mert ezeket kihagyta az egyeztetésből. Rusznák Imre képviselő csak a kamarával mutat hajlandóságot az egyeztetésre. Szerinte a kamara egyeztessen azzal, akivel akar. Úgy gondolom, hogy ez meglehetősen cinikus álláspont egy politikai szájából. A kamara köztestület, a szakmai érdekvélemények pedig más funkcióit töltönek be. Volt egy - a rendelet módosítását közvetlenül megelőző - egyeztetés, ahol mint fővárosi társaság vezetője jelen voltam. Ott meglepődve tapasztaltam, hogy egy szakszervezet jellegű érdekvélemény azért mégis csak jelen volt kakukktójásként, bár képviselőjüknél egy szava sem volt a rendeletmódosításhoz. Azonban bizonyos információkhoz ők hozzájuthattak, míg más, régi, országos érdekvélemények nem kaptak hivatalos meghívást a taxisokat érintő egyeztetésre. Ezért aztán a cikkbeli kérdésben szereplő felvetésekre is csak taxitársasági vezetőként szerzett információim alapján válaszoltam.

Nem megkerülve kérdésem: érdeklődéssel szemlélem azt, hogy egy közhasznú társaságról, amely közfeladatokat lát el és a gazdálkodásának, szerződéseinek nyilvánosnak kellene lennie, milyen keveset tudunk. Különösen furcsának találok azt, hogy egyszer csak, a taxis szakma tudta és megkérdezése nélkül utcabútorok, taxihívók, rendőrségi hívók, reklámok kerültek a taxiállomásokhoz. Nem tudom, hogy ezeknek a közterületeknek a használatára milyen szerződés vonatkozik, és ezt mennyire kellene a taxisoknak finanszírozni. Én úgy gondolom, hogy semennyire. Arról ugyanis szó sincs, hogy a hóban, esőben taxira váró utasokért lennének az utcabútorok. Ezek reklámok. Sajnos ma csak a taxik vároznak ezeken a helyeken, nem pedig az utasok. Tehát ezek az utcabútorok nem a taxiállomás rendeltetésű használatához kellene. Hogy mihez? Hát ez a közelmúltban a sajtóban is megjelent hírek alapján számomra új megvilágításba helyezte dolgokat. Érthetővé tette az erőteljes lobbYTEVEKENYSÉGET a fix ár mellett. Kérdés, ha a fővárosban egységes lesz a tarifa: ki jár jól és ki rosszul? Azok a cégek, amelyek a szolgáltatásfejlesztésben eddig is élen jártak, rendszereiket mind az autókat, mind a műszaki eszközeiket nem kevés pénzért korszerűsítették, akik azon vannak, hogy az utas minél előbb kapjon autót, és a konkurenciaharc köztük azon megy, hogy ki tud 1-2-3 percen belül taxit küldeni, akik a kiállított autót a lehető legszigorúbban ellenőrzik, lehet, hogy előbb-utóbb vesztesként jöhetnek ki az évek alatt meghatározott céllal elkészülő „rendből”. Én nem titkoltan sohasem voltam fixár párti, mert úgy gondoltam, hogy a valóságos piaci verseny egyik lényeges eleme az ár. Szerintem az aláírásgyűjtéssel is besétáltunk egy olyan utcába (majd később eldől, ez rémkép volt-e...), melyről ma még nem tudni, hogy ki hol jön ki belőle. Az a kérdés megválaszolatlan számomra: azok, akik a maximált ár túllépését sem tudták szankcionálni, miért képzelték, hogy a fix ár alkalmazását be tudják tartatni. Mert a cégeken belül ma is fix az ár!

A rendeletre visszatérve: egyelőre várunk. Bizunk abban, hogy a fővárosi rendeletalkotást jogszabály alapján figyelemmel kíséző Fővárosi Közigazgatási Hivatal törvényességi észrevételt tesz a rendelet bizonyos, általunk is kifogásolt részeire. Ha ez nem történne meg, akkor úgy gondolom, hogy a rendeletnek - és a hatályos szabályozásnak - minden egyes elemét széles körű szakmai összefogással végig kell elemezni. Ezt követően pedig meg kell tenni azokat a lépéseket - amellyel a problémás rendelkezések megváltoztatását törvényes úton el lehet érni. De ettől függetlenül érdemes lenne elemezni a folyamatot: mi vezethetett oda, hogy a fővárosi rendelet így és ilyenre sikerült. Valószínűleg tanulságos lesz.

• **Köszönöm a beszélgetést!**

- kó -

DIGITAXI TAXIÓRA

Kamatmentes részletre 30-ezer forintos beugróval elvihető!

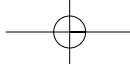
Autórádió méretű helyekre műszerfalba súlyeszthető,
vagy a visszapillantó tükör fölé szerelhető.

Választható: szürke és fekete előlappal.

EÖRDÖGH TRADE KFT. DIGITAXI SZERVIZ

1196 BUDAPEST, Áchim A. u. 91.

Telefon: 282-4280



Megbízható használtautók az MB-AUTO Magyarország Kft.-től



Mercedes-Benz E 240	Mercedes-Benz ML 320	Mercedes-Benz S 400 CDI L	Mercedes-Benz E 320 CDI	Mercedes-Benz Vaneo 1.9	Mercedes-Benz E 270 CDI
1999. 104.000 km	1998. 07. 97.876 km	2002. 01. 88.200 km	2001. 50.000 km	2002. 05. 34.000 km	2002. 09. 23.051 km
Extrák: Klímberekezés Windowbag oldallégzsák a hátsó ajtóknál üvegszítóval Elektromosan behajtható külsőtükör Növelt üzemenyagtartály	Extrák: Elektromos toló/emelőtető üveges kivétel Riasztóberendezés Hátfalablak és raktér-oldalablakok sötét üvegekkel Automata váltó Klímberekezés	Extrák: Antracit bőr kárpit Parkolás- és tolatássegítő rendszer „PTS” COMAND rendszer+TV-tuner Komfortülések elöl és hátul El. roló a hátsó szélvédőnél Xenon-fényszóró CD-cserélő a csomagterben Szervozár az ajtókra	Extrák: Metál fényezés Aut. sötétető belső és vez.o. külső tükör Ablaktörő esőérzékelővel Elektromos roló a hátsó szélvédőnél Klímaautomatika Fényszóró mosó berendezés Kilépő világítás az ajtóknál Xenon-fényszóró Avantgarde-futómű Könnyűfém keréktárcsák 4x Audio 10 RDS rádió+CD Belsőfényvilágítás csomag,	Extrák: Automata váltó Klímberekezés Radio Sound 30 CD-s rádió 12 V-os csatlakozó a csomag/raktérben Bőrborítású kormány és váltókar El. kihajtható hátsó ablakok	Extrák: Szürke bőr kárpit, bőrkormány és váltókar Thermotronic- 4 zónás klímaautomatika Bi-Xenon fényszórók Ülésfűtés az első üléseken AVANTGARDE-kivétel
Ár: 4.990.000.- Ft	Ár: 6.900.000.- Ft	Ár: 14.500.000.- Ft	Ár: 8.500.000.- Ft	Ár: 5.900.000.- Ft	Ár: 11.900.000.- Ft

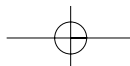
- Megbízható eredetű járművek.
- Használtgépjármű-beszámítás.
- Kedvező hitelkonstrukciók.

- Rendkívüli szombati nyitva tartás
10-14 óráig Hunyadi úti telephelyünkön.



Mercedes-Benz

MB-AUTO Magyarország Kft., a DaimlerChrysler AG magyarországi Mercedes-Benz vezérképvisletének használt jármű telepe
1117 Budapest, Hunyadi J. út 6. • Tel.: 463 7400, fax: 463 7547



A TAXIÁLLOMÁSOKRÓL

(Nem utoljára...)

Legutóbb fényképeket közöltünk a „foglalt” taxiállomásokról. Budapesten már nagyon sok a droszt, ez jó, de az nem, hogy ezek egy része teljesen felesleges helyen van. A többit nem lehet használni, mert ott civil autók parkolnak. Mi februárban majd egy tucat taxiállomás fotóját közöltük. Az újság megjelenése után megindult a címáradat a taxis kollégáktól, hogy ezt a drosztot se lehet használni, azt se...

Tisztelt Főpolgármester úr!

A taxisoknak bérleti díjat kellene fizetni olyan területekért (taxiállomásokért), amit nem birtokolhatnak!

Főpolgármester úr! Ön fizetne lakbért olyan lakás után, amelybe nem engedik be? Legalább ötven helyszínt soroltak fel a kollégák! Egyszerűen döbbenetes! És ezért fizessünk bérleti díjat...

Fizetne bérleti díjat, ha a lépcsőházbán, a lépcsőn kuporodva tölthetné az éjszakát? Majd egy tucat taxiállomás képét mellékelem.

A taxiállomás használatát senki sem ellenőrzi, úgy oda az áll be büntetlenül, aki akar!

A kollégák nevében is várva a döntés elhalasztását:

Juhász Péter

Ahogy jeleztem (én is), megkerestem az illetékeseket. Megérkeztek a válaszok:

Tisztelt Juhász Péter úr!

A főpolgármester úrnak írt levelét válaszadás céljából Ügyosztályunk kapta meg. A levélben leírt jelenség sajnos nem ismeretlen előttünk, éppen ezért a budapesti taxiszolgáltatás területén már az 1990-es években kialakult problémák megoldására a Fővárosi Közgyűlés az önkormányzati tulajdonban lévő közterületre vonatkozóan megalkotta a Budapest főváros közterületén a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI. 18.) sz. Főv. Kgy. Rendeletét.

Sajnálatos módon a taxiállomás-hálózat kiépítése elhúzódott, ennek következtében a fent hivatkozott rendelet azon §-a, amely a drosztok használatára vonatkozik 2001-ben felfüggesztésre került, tehát a taxisok kötelező droszthasználata nem volt érvényesíthető. Ebből következően a taxiállomások ellenőrzését s a jogellenes használat megállapítását, szankcionálását sem lehetett érvényesíteni, tehát az Ön által említett és fényképekkel is

prezentált magángépkocsik droszton történő parkolása szankcionálását sem.

A Fővárosi Közgyűlés 2004. január 29-i ülésén hagyta jóvá a „Budapest főváros közterületeink a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről” szóló 59/1999. (XI. 18.) sz. Főv. Kgy. Rendelet módosítását, melynek hatályba lépése 2004. április 1. E módosítással lehetővé vált a taxiállomások használatra vonatkozó szabályok felfüggesztésének megszüntetése és ismételt hatályba lépése, illetve az előző renDELETEH viszonyítva pontosabban rögzíti a taxiállomások jogellenes használatának jogkövetkezményeit is.

A módosított rendelet az aláírást követően a Fővárosi Közlöny februári számában jelenik meg és az abban foglalt szabályok, illetve szankciók április 1-től érvényesíthetők.

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásulvételét.

Budapest, 2004. február 3.

Tisztelettel:

Tóth Attila

Budapest Főváros Polgármesteri Hivatala

Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Ügyosztály vezetője

Köszönettel várva szíves intézkedését:
Juhász Péter

Tisztelt Uram!

Tájékoztatom, hogy a szabálytalan parkolásokkal kapcsolatban, a Budapesti Rendőr-főkapitánysághoz eljuttatott beadványát és annak fényképmellékletét figyelemfelhívás, illetve a szükséges intézkedések megtétele céljából az érintett, a Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztály, illetve BRFK I., VI-VII., VIII és XII. kerületi Rendőrkapitányság vezetőjéhez juttattam el.



VI., Podmaniczky u. 119.

Tájékoztatom, hogy amennyiben a rendőr szabálysértés elkövetését észleli, úgy a Rendőrség Szolgálati Szabályzatáról szóló 3/1995. (III.1.) BM rendelet 13. § (1) bekezdése alapján, feljelentést tesz, vagy jogszabály által meghatározott esetekben helyszíni bírságot szab ki. Figyelmeztetést csak azon szabálysértés esetén alkalmazhat, ahol helyszíni bírságot szabhat ki. Kollégáink, e jogszabályi kötelezettségüknek – amennyiben a jogsértést észlelik – megkísérelnek minden esetben eleget tenni.



VI., Kodály körönd

És egy levél a rendőrségnek:

Tisztelt Vezető!

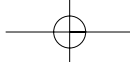
A taxiállomások használatáért bérleti díjat akarnak szedni a taxisoktól, holott azokat nem tudják használni idegen, civil autóktól!

Az elmúlt években egyetlen esetről sem tudunk, amikor szabálysértési eljárást kezdeményeztek volna szabálysértő autósokkal, vagy elszállították volna a tiltott helyen várakozó autókat!

A képeken látható a több tucat használhatatlan drosztból! Mikor várható intézkedés az Önök részéről?



VIII., Orczy tér. Ez a csúc! A tilosban parkoló autóstól parkolási díjat szednek



VIII., Köztársaság tér



XIII., Lehel u. – Hun u. sarok



XI., Bartók B. út – Fadrusz u.

Tájékoztatom továbbá, hogy a szabálytalanul parkoló gépjárművek elszállítására Budapest területén véglegesen nem szűnt meg, csupán átmeneti jelleggel szünetel. A rendőrség e tevékenységét az önkormányzatoknak kívánja átadni, mivel az alvállalkozók profitorientáltsága miatt az elszállításokkal kapcsolatban számos panasz érkezett a Budapesti Rendőr-főkapitányságra.

Igy a szabálytalan várakozások esetében a rendőr csupán szabálysértési feljelentést tehet, helyszíni bírságot szabhat ki, vagy figyelmeztetést alkalmazhat, illetve a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 45. § (2) bekezdése alapján, ha a közterületen szabálytalanul elhelyezett jármű baleseti veszélyt nem jelent, illetve ha az a jármű biztonsága vagy bűncselekmény elkövetésének gyanúja miatt szűkebb, rögzítésére a jármű elszállításáig vagy további intézkedésig kerékbilincset alkalmazhat.

Tisztelettel:

Dr. Barta Erika,
r. ezredes hivatalvezető
Budapesti Rendőr-
főkapitányság Hivatala

Tehát megint csak ígéretes és ígéretes. Ködösítés és mellébeszélés. Ismét csak türelmet kérnek. Még meddig van türelmünk?

Juhász Péter



XI., Villányi u. – Himfy u.



XI., Bartók B. út – Lágymányos



XI., Bartók B. út – Ménesi út

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

– Na most akkor tulajdonképpen melyik taxiórát lehet és érdemes megvenni? Teljesen össze vagyok zavarodva...

– Hogy melyik taxiórát érdemes megvenni, abban szerkesztőségünk nem foglal állást, lévén mindegyik típusnak megvannak a maga előnyei és hátrányai egyaránt. Arra a kérdésre pedig, hogy melyiket lehet, lásd a „Forgalmazható taxiórákról” című cikket.

– Április 1. után beállhatok minden drosztra?

– Kollégánk álnaiv kérdésére csak álnaiv választ adhatunk: természetesen, a drosztdíj befizetésével minden taxis jogot szerzett arra, hogy a Budapestben fellelhető bármelyik taxiállomást kor-

látás nélkül használhassa. A valóság bemutatása érdekében azonban megkérdeztünk néhány taxist arról, hogy mi a véleménye a drosztrendeletéről és a drosztdíjfizetéséről. Szomorú tapasztalat, hogy a legtöbben nemhogy nevüket nem adták a válaszhoz, hanem még azt is megtiltották, hogy a droszt nevét leírjam, ahol beszélgetünk. Kítől félünk ennyire? Egymástól?

– Pályaudvari taxis: Nézd, mi hosszú évek óta itt dolgozunk, megvan a jól bevált taktikánk. Ezt egy idegen csak elrontani tudja, tehát innen biztosan eltanácsoljuk...

– 6x6 taxis: Ha be kell fizetni, én befizetem, de továbbra sem fogok drosztra állni. Mutass egy olyan helyet, ahonnan eséllyel rádiózni tudok...

– Főtaxis: Nem nyilatkozom...

– Másik főtaxis: Leginkább a XI. kerületből dolgozom, ezt a részt ismerem, máshová valószínűleg ezután sem fogok beállni. De, hogy őszinte legyek, nem is hiszem, hogy be tudnék.

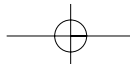
– Kemény Nagy Barnabás meztlábás: Most nézd meg, mi van itt! Mind a két drosztot elfoglalják a parkoló autók. Miből gondolod, hogy április elsején ez egy csapásra megváltozik? Eddig sem drosztoltam máshol, ezután sem fogok. Hála istennek, megélek az állandóimból...

– Repülőtéri taxis: ugyan...

– Régi budás: (a nyomdafestéket nem tűrő szavakat * -al jelöltem): A jó * édes * nénikéjüket * meg a * * teli * * a * továbbá * * le * háromszor * * a drosztjukkal...

– Meztlábás a belvárosból: látsz itt drosztot? Oda beállnék még pénzért is!

– Citys a „tutiból”: Ha pont ide állok – ki van mérve centire –, akkor tíz címből tízet fel tudok venni. Hát akkor milyen drosztról beszélés?



Taxis csemete taxis élményei Milánóban

Szia, Apuci!

Most megpróbálom összeszedni a gondolataimat, és elmesélni Neked a taxis élményünket!

Először az előzményekről: a lakásunktól elég messze (a belvároshoz annál közelebb), az egyetemi ösztöndíjasok számára szervezett bulin voltunk, tegnap este. Olyan két óra környéken azt mondtuk, hogy elég, s mivel rajtunk kívül még hárman indultak haza a társaságunkból, így arra gondoltunk, hogy velük tartunk. Hátha valahogy nekünk is sikerül hazajutnunk (Anyának ne mondd meg, de induláskor természetesen fogalmunk nem volt, hogy hogyan jutunk majd egyszer haza, de hát fiatalok vagyunk, nem?!). Aztán kiderült, hogy ők hárman már rendeltek 4 személyre egy „rádiobusz”. Ez a szolgáltatás 4 éve működik itt Milánóban, egy ingyenes telefonszámon lehet felhívni, és jó előre megrendelni, a busz a hozzád legközelebbi metróállomáson vár rád, illetve annyi főre, amennyit megrendeltek, s a lakásodhoz legközelebbi metróállomásonál (megbeszélés szerint legközelebb) tesz le. Ez a szolgáltatás az itteni közlekedési társasághoz tartozik, ezek alapján a tarifát is ők állapítják meg: van 1,50; 2; és 3 eurós jegy, attól függően, hogy van-e bérlete az embernek, és hogy milyen messze utazik. (A busz viszonylag kicsi, azaz 16 férőhelyes és éjfél 2-ig lehet igénybe venni (éjfél jár minden, aztán kettőig ez a busz, majd 2-től egy menetrend szerinti busz jár 4-ig, 4-től minden. Legalábbis nekünk ezt mondták a közlekedési központban...) Szóval 4 helyett 5-en vártuk az előre megrendelt buszt, ami vagy nem jött vagy az orrunk előtt húzott el, lényeg a lényeg, hogy busz sehol, és persze az ingyenes számon nem válaszolt senki. Persze mi láttunk millió ilyen buszt elhúzni (tehát elég sok van belőle), de nem derült ki, hogy melyik a miénk, s lemaradtunk róla. Legalább viszont nem okozott gondot, hogy eggyel többen voltunk.

Maradt a taxi, de mivel öten voltunk, így ez sem lehetett akármilyen ügyebár! Tehát odacammogtunk a taximegállóhoz, ahol akkor éppen 2 autó állt, egy „sima” és egy Multipla (mint tudjuk, 6 férőhelyes, azaz 5 utasnak is elegendő helyel). Volt velünk egy olasz srác is (Diego, az összes többi lány), aki lévén, hogy olasz, kezébe vette az irányítást, s megkérdezte a taxisoktól (illetve a Multiplástól), hogy mi merre hány lépés. Kiderült, hogy annak a Multipla-snak csak 4 ember szállítására van engedélye, tehát a 2 taxis ragaszkodott hozzá, hogy 2 taxival menjünk (persze dupla tarifáért, naná...). Mi mondtuk, hogy számunkra ez megfizethetetlen. Erre megérkezett még egy Multipla, ami viszont szállíthatott 5 embert, s vele meg is beszéltek, hogy hova mennének, ő megmondta, hogy az körülbelül mennyi lesz. Csak aztán jött a következő bökkenő: addig, amíg az előtte álló másik 2 taxit el nem viszi valaki, addig ő nem mehet fuvarba! A fenébe! Mikor már kezdtük volna feladni, a sorban a 2. autó megszánt minket és elment, így csak egy maradt, vele pedig a mi taxisunk heves mutogatások közepette megbeszélte, hogy akkor ne várossuk szegény fiatalokat tovább, kivételesen ne a „sorelső” indulhasson el előbb. Nem volt egyszerű, de győztünk!

Így bekaszálódunk ketten a taxis mellé: Diego a taxis mellé, én Diego mellé (hogy MINDENT JÓL LÁSSAK!!!), többi csajszi hátra. Ezt a felállást a taxis kicsit nehezítette: miért kell neki pont az egyetlen fiú mellé ülnie, ennyi gyönyörű lány között, de ezt leszámítva teljesen készséges volt, ennek köszönhetően sok infóhoz jutottam hozzá a milánói taxisokról, s a rendszer működéséről. Mikor elmondtam a taxisnak, hogy az én Papám is taxizott valaha, s nagyon kíváncsi, hogy itt hogy, s mint működnek a dolgok: kitérül a világra! Végre magyarázhatott!!! Nagyobb szívességet tettem én neki, mint ő nekem (ez később az árban is meglátszott...!)

Szóval:

– Tarifa: minden út minimum 6 euróról indul minden taxitársaságnál (náluk 6, 20-ról), de ez az utcai tarifa, a telefonos 10, illetve 12 euró közötti összegről indul.

– A sorelső rendszerről már beszámoltam, amit különben ilyen esetben, mint a miénk, a legtöbb taxis felesleges hülyeségnek gondol.

– A taxis elmondása alapján ők viszonylag olcsónak számítanak, hiszen ha többen utaznak, akkor az összeg is osztozik, de ennek ellenére fiatalok számára a „rádiobusz” jobban megéri, igaz, az nem szállít házhoz, nincs

benne zene („roma gáré” effektus...), nem kínálnak meg cukorkával, nincs ilyen jó meleg, s ilyen jó fej taxis sem...

– Amikor beültem a kocsiba, jól körülnéztem: arcképes igazolvány nuku, tarifátábla nuku, helyette cukorka, fejmagasságban a taxióra (fizetendő összeg és eltelt idő kijelzésével) és kis képernyős számítógép, illetve először nem tudtam, hogy mi az az izé a kormány felett közvetlenül, amin mintha valami térkép lenne nyilakkal és színes utakkal, no és néha meg is szólal! Aztán felvilágosított az ürge, hogy ez a GPRS rendszer (jól írtam?!), erre arcom kivirult, mondtam, hogy no, erről már hallottam! Ennek ő is örült, de azért biztos, ami biztos, magyarázatba fogott: (megícsak szóke vagyok, vagy mi...). Tudom, te tudsz mindent, de azért engedj villogni egy kicsit!

– Amikor kiszállt a másik három ember a kocsiból, beírta a címünket a számítógépbe (valami kis távirányító segítségével lépegetett a menüben... irtó izgi volt...), s a gép a műhold segítségével kapásból megadta a kocs helyzetét s a helyes irányt, a megteendő út hosszával és lehetséges időtartamával együtt. Erre persze megkérdeztem, hogy számol-e a gép az esetleges forgalmi dugóval is, mire mondta az ipse, hogy az övé nem, mivel ő éjszakai, de van olyan, ami igen. Az persze drágább! De különben náluk 10 éve működik a rendszer, s most már olyan olcsón hozzá lehet jutni, hogy igazán megéri venni (mivel Milánó elég nagy, s így legalább nem kell a térképet bújni, a gép kapásból megmutatja a legrövidebb utat), s van minden taxisnak (ja, egyébként ő a „Comune di Milano” feliratú matricát viselte, ami kb. annyit jelent, hogy ez nem taxi társaság, hanem a városi taxi szövetkezet, rögtön gondoltam rá!). Ami a legjobban tetszett, az az volt, hogy ez az okos kis számítógép megszólalt és figyelmeztette a taxist, hogy ha be kellett fordulni valahol (azaz nem egyenesen kellett menni tovább).

– Az ár: a belvárostól jöttünk kifelé egészen Milánó határáig (mivel mi itt lakunk Sesto San Giovanniiban), ami ugyan még Milánó, de külső része. Ha emlékszel még rá, amikor első nap mentünk be Milánóba a hotel-től, megálltunk egy úton megnézni a helyes irányt, majd 500 méterre megtaláltuk a táblát, amin ki volt írva, hogy MILANO, s utána fel kellett kanyarodni egy felüljáróra (itt Anya megjéjdt, hogy olyan, mintha a sztrádra vinne, de aztán láttuk, hogy mégsem, és helyes volt az útirány), a felüljáró pedig rávitt a Via Marellire (ez még a papíron is fel volt írva!). Na, a mi utcánk a Via Marelliből nyílik (2. utca jobbra). Tehát az összeg végül 19-20 euró lett, de mivel ő beszálláskor nekünk 18-at mondott, ezért nem fogadott el többet, és borralalóról pedig hallani sem akart (diákoktól amúgy sem fogad el, ilyen szépektől pedig pláne!). Végül az összeget úgy osztottuk el, hogy a többiek (akik 4,7 km-rel előbb kiszálltak) összesen fizettek 7 eurót (3-an), mi meg a maradékot (nekem 5,5 eurómba volt ez az út, s ugyan a „rádiobusz” olcsóbb lett volna, de legalább nem aludtunk a híd alatt, s tapasztalatokat is gyűjtöttem...). Összességében nézve megérte! Ja, azt is megkérdeztem, hogy van-e különbség a nappali és az éjszakai tarifa között: van, de a végösszeget általában nem látszik, mivel a forgalom miatt a nappali olcsóbb induló tarifa nem érvényesül...

– A taxis(ok)ról: aki minket hozott, 10 éve taxizik, mindig csak éjszaka, neki a nappal egy kicsit sok(k). Nagyon nyugis, jó humorú pali volt, és becsületes. Ez abból is kiderült, hogy csak 18 eurót kért, s nem adta meg a saját számát, hogy minden buli után őt hívjuk, mert ez szerinte nem tisztességes a társával szemben. Annak ellenére, hogy egy kicsit vitatkoztak egymással a „sorelsőség” miatt, a taxisok nagyon összetartóak itt, pont egy hite még sztrájkoltak is (!) egy darab taxi nem volt Milánóban! Nem beszélt utálkozva a társairól, s bár megjegyezte, hogy több ezren vannak, nem panaszkodott, hogy sok az eszkimó és kevés a foka... Különben ha megtette volna, biztosan „beszólak”, mivel nap mint nap jártam a Stazione Centrale-nál, ahol mindig sorban állás van a taxikért, s az egyik alkalommal (pedig nem is volt sem metró, sem semmilyen sztrájk) megszámoltam: TÖBB, MINT SZÁZ EMBER ÁLLT SORBAN ÉS VÁRTA AZ EGYMÁS UTÁN ÉRKEZŐ TAXIKAT A VONATÁLLOMÁSRÓL KIJÖVET!!! Nem akartam himni a szememnek! Majd megállapítottam, hogy a taxisok számára ez itt maga a paradicsom! S aki elbírja viselni a nappali forgalmat az olasz vezetési stílussal fűszerrel, annak igazán megéri!

Ha lehetőségem nyílik további „tapasztalatszerzésre”, nyomban beszámolok róla, addig is...

Millió puzsi:

lányod, Barbi

RENDEZETT VISZONYOK GYŐRBE

– Nem csak pénzt kell szedni, hanem adni is kell a taxisoknak –

“Hónapok óta – ha a budapesti drosztkérdésről esik szó szakmai körökben – a győri példát emlegetik, mint az egyik lehetséges megoldást” – írta a Taxisok Világa 1991-ben (!), 14 éve. A hírt megelőzte, hogy az ottani taxisok 1990 márciusában, tehát 8 hónappal a “nagy” blokádnál, miután a város vezetése nem fogadta el petíciójukat, 200 taxival körülvették a győri városházát. Az így kikényszerített egyezség értelmében havi 200 Ft/autó díj ellenében csak a taxiállomás használatát engedélyező matricával lehetett a drosztkra beállni. Azonban az ezzel nem rendelkező taxisok a rendszert fűrni kezdték, leparkoltak az állomások elé, mögé. Tehették, mert a létszámot semmi sem szabályozta, hely meg nem jutott mindenkinek. Az igénybevételi díjat sem fizette senki, mert az akkori önkormányzat “elfelejtett” előzetesen egyeztetni a taxisokkal. 1993 és 1995 között zajlottak azok a tárgyalások, melyeknek következtében 1997. január 1-től a szinte minden taxist összefogó és a fuvarszervező társaságokat is tömörítő Győri Ipartestület kezébe került a drosztk kezelésé. Ekkortól rend lett a városban. Ma már nincs létszám gond, és többnyire nyugalom van a taxiállomásokon is. Győr nagyon jó példa arra, hogy ha az önkormányzat akarja, a taxisokkal közösen ki lehet alakítani egy olyan rendszert, ami utasnak, taxisnak és városnak egyaránt jó. A részletekről Hancz Istvánt, a Győri Ipartestület ügyvezetőjét kérdeztük.

• Az Ipartestület '97. januárban szerződött a várossal. Mit szeretettek volna elérni az aláírással?

• Elsősorban azt, hogy azok kezébe kerüljön az irányítás, akik ezt a tevékenységet ténylegesen végzik. Az Ipartestület tagságában a taxisok mindig jelentős létszámot képviseltek. Bármilyen gondjuk akadt, ránk mindig számíthattak. Partnerek voltunk akkor is, ha egy önkormányzati döntést meg kellett vétetni, vagy változtatni. Közösen a taxisokkal jelentős erőt képviselünk. Jó példa volt erre korábban a pápa látogatása, amikor a taxisaikat nem akarták a helyszín közelébe engedni. Ez ellen a döntés ellen fel-

léptünk, és sikerült elérnünk azt, hogy fuvarosaink a helyszínig szállíthatták utasaikat. Használó eredményt értünk el Győr belvárosában is. Innen először minden autót kitiltottak, de mi elértük, hogy a Baross utca kivételével az utasért a járműforgalom elől elzárt részre is behajthatnak a személyszállítóink. Természetesen így van ez akkor is, ha valaki erre a területre szeretne eljutni taxival. Ez a döntés elsősorban az utasok érdeke, mi pedig nagyon odafigyelünk arra, hogy ezzel a nehezen megszerzett lehetőséggel senki se éljen vissza. Az önkormányzattal akkor a városban működő négy taxitársaság vezetője, a mezitlábasok

képviselője és az Ipartestület közösen tárgyalt. Kétségtelen, hogy létezett akkor még egy olyan törekvés, hogy az irányítás jogát a taxitársaságok szerették volna megszerezni, de az önkormányzat gazdasági bizottsága, tárgyalópartnerünk, látta ennek az elképzelésnek a buktatóit is. Így a tárgyalogosság, a megfelelő személyi és tárgyi feltételek, az egész napos nyitva tartás, a nagy létszámú tagság és a szakszerűség igénye az Ipartestületet hozta “helyzetbe”, kizárva egyben a társaságok közötti rivalizálást a taxiállomások használatában. Így

1996. január 1-jén hatályba lépett az az önkormányzati rendelet, mely mind a mai napig érvényes, és aminek értelmé-



Hancz István: – Véleményünket előre kéri

ben a győri taxiállomásokat az Ipartestület bérlti a várostól. Ennek díját egy összegben minden év január 15-ig mi az önkormányzatnak befizetjük. Az éves díj jelenleg taxinként 12 000 Ft., melyet a taxisok szintén egy összegben március 31-ig nálunk rendeznek.

• Ha jól értem az Ipartestület előbb fizet, mint a taxisok. Hiteleztek?

• Tulajdonképpen igen. Azonban a sokéves, évtizedes kapcsolat ennyit kibír.

• Mit adtok a havi 1000 Ft-ért cserébe?

• A drosztkat karbantartjuk. Gondoskodunk a szükséges fel-festésekről, a táblák kihelyezéséről, a takarításról és a hókot-rásról, valamint - ha kell - új



állomások létrehozásáról, a nem megfelelő helyen lévők megszüntetéséről, az ideiglenes áthelyezésekről.

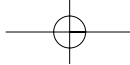
• A rendszerrel mindenki egyetértett?

• Nem. Amikor ebbe 1996 januárjában, 8 éve (!) belekezd-tünk, meg kell mondani őszin-tén: volt ellenállás. A rend itt sem tetszett mindenkinek. Körülbelül a taxisok 70%-ának támogatását élveztük, azonban nagyon sokat segített, hogy az Ipartestület a taxitársaságok képviselőjével egyetértésben

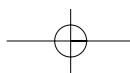


A belvárosi emeletes bérház az Ipartestület tulajdona, és egyben természetesen a székháza

Folytatás a 21. oldalon



taxisok világa





A taxiállomásokat csak engedéllyel lehet használni

Folytatás a 18. oldalról számára kiharcoltuk, tagságtól függetlenül.

• Mennyire értékeli munkátokat a taxisok?

• Jelenleg egy kivétellel minden vállalkozó taxis tagja az ípartestületnek.

• Ő annak ellenére kapott drosztengedélyt, hogy nem tagotok?

• Természetesen. Korábban egyébként többen voltak azok, akik nem léptek be hozzánk. Az idő múlásával azonban rájöttek, hogy nagyon sok olyan szolgáltatást is nyújtunk, melyhez csak tagjaink juthatnak hozzá.

• Például ilyen a belvárosba való behajtás joga?

• Nem, azt is mindenki kapta. Más jellegű dolgokra gondoltok. Tanácsadásra, információra, tájékoztatásra. Nálunk ez reggel 7.30 órától 16.00 óráig minden nap elérhető lehetőség, amivel élnek is a kollégák. Természetesen az utasülésenkénti 25 ezer forintos biztosítást is átvállaltuk tagjainktól. Tehát nem csak a pénz szed-

jük be, de adunk is érte komoly szolgáltatást. A drosztengedélyt kocsicsere esetén 5 percen belül kicseréljük, ráadásul nagyon jó a kapcsolatunk a Közlekedési Felügyelettel és a többi hatósággal. Ők tudják, hogy mi csak akkor fordulunk hozzájuk, ha tagjainkat valamilyen valós sérelem éri. Akkor viszont felemeljük a szavunkat.

• Térjünk vissza a drosztokra. Van arra lehetőség, hogy a taxik máshol is várakozhassanak utasokra, mint a taxiállomáson?

• 2002-től változtattak a rendeleten, melyet mi kezdeményeztünk a taxizók támogatásával. Ettől fogva utasra várakozni csak a kijelölt taxiállomásokon lehet. A korábbi rendszer – mely szerint itt is, ott is álltak a taxik – nem volt ellenőrizhető. Sokan visszaéltek a sárga rendszámmal és a korábbi ípartestületi matricával. Akinek ilyen volt az ablakán, azt nem ellenőrizték. Ezen a helyzeten változtattunk azzal, hogy most már csak a drosztokon lehet várakozni.



Szépen sorban...

• Aki itt szeretne taxizni, teheti?

• Akinek van az ípartestülettől engedélye a drosztok használatára, az elmegy a Közlekedési Felügyelethez és megkapja a szükséges papírokat, sárga rendszámot.

• Mi a feltétele annak, hogy töletek engedélyt kapjon a drosztok használatára?

• A taxitársaságok és a mezítlások 2 évvel ezelőtt azt kérték, hogy valamilyen módon normalizáljuk a helyzetet. Az "utcaról beesett" emberek ne jöhessenek ide taxizni, mert így is nagyon nagy a létszám. Van olyan információink, hogy bizonyos nyugati városokban kb. 1000 főre jut 1 taxi. Mi is ezt céloztuk meg. Győr lakossá-

g hogy egy taxin például hárman dolgozzanak. Ez egyébként a szerződésünkben is szerepel. (Lásd a mellékletet! A szerk.)

• A 136 autónak hány taxiállomás áll rendelkezésére?

• Győrben 8 taxiállomáson hivatalosan 49 férőhely van, ám ezeket "bőven számítottuk", úgy-hogy azért akár 70-75 autó is képes beállni, csak ez esetben nagyon föl kell zárkózni taxisainknak. De a jelenlegi szám megfelelő, a gyakorlat ezt mutatja.

• Mi történe akkor, ha Győr lakossága bővülne? Nyilván emelkedne a taxik száma, amire újabb taxiállomásokat kellene kialakítani. Hol építenék ki ezeket?

• Taxidrosztokat létesíteni vagy megszüntetni csak az ípartestü-



A vasúti pályaudvar előtt csak taxik várakozhatnak

ga jelenleg 136 ezer fő, így itt sem kell több taxi, mint 136 fő. Ez ellen először mindenki zúgolódott. Jöttek és mutatták a vállalkozói igazolványukat, elmondták, hogy ilyet nem tehetünk. Ma már tudomásul vesszük, mert látják: ha ma egynek engedünk, holnap másik kettő jön, és a piaci egyensúly felborul. Akkor viszont senkinek nem éri meg taxizni. Mi egy nagy könyvben, iktatva, sorszámozva nyilvántartjuk az igényeket, és ha a létszám 136 fő alá esik, úgy a sorban az első – ha még fönntartja korábbi igényét – engedélyt kap droszt-használatra.

• A 136 engedély taxira, taxisra vagy vállalkozásra szól?

• Autóra és személyre. Győrben egy autón egy ember dolgozik. Nincs arra lehetőség,

let (vagyis a taxisok) beleegyezésével lehet. Így ha egy korábban jól pörgő drosztról kiderül, hogy már nem működik megfelelően, akkor megköszönjük azt a helyet, és egy másik területre kérünk engedélyt, ahol kiépítünk egy új megállót.

• Vagyis az önkormányzat nem tehet olyan helyre taxiállomást, ahol a kutya sem jár?

• De tehet, ha ezzel az ípartestület is egyetért. A kezdeményezés joga is a miénk.

• Például a férőhelyszámba is beleszólhattok?

• Igen, de abba is, hogy a droszt kellően frekvenciált helyen legyen. Nagyon sokszor telepítettünk át taxiállomást máshová. Van úgy, hogy köz-műcsere, építkezés miatt kerül erre sor. Ilyenkor kapunk ideiglenesen egy másik helyre javas-

latot, azt a szakosztály vezetése megvitatja, és ha jó az ötlet, elfogadjuk. Az építkezés befejeztével pedig a taxiállomás viszkakerült az eredeti helyére. Amennyiben a taxisok, akik nap mint nap úgy látják, hogy bármilyen probléma van e téren, úgy szólnak, és mi intézkedünk. Ez a dolgunk.

• **Mennyi ideig tart egy ilyen áthelyezés?**

• Megbeszéljük, és ha lehet, már másnap elhelyezzük a táblát, felfestjük az útburkolati jeleket.

• **Beállnak magánautók a drosztokra?**

• Nem, mert tilos, de eszébe sem jut senkinek. Amennyiben

mégis, úgy taxisaink udvariasan szólnak a megtévedt autósoknak. Ha nem reagál, akkor megy a közterület, vagy a rendőr, és megbünteti. Többet nem fordul elő vele.

• **A két társaság ún. "droszt-első" rendszerben dolgozik?**

• Igen. Mindkettő belső utasításban szabályozza a kérdést.

• **A hóeltakarítást hogyan oldottátok meg a kérdéses napokon?**

• Ipartestületünknek vannak olyan tagjai, akiknek a hó elszállítására alkalmas eszközei vannak. Adott esetben ezek a járművek megjelennek a taxidrosztokon és viszik a Dunába a vizet... Volt olyan alkalom, hogy Győrben egyedül a taxiállomások voltak szárazra takarítva...

• **Az önkormányzattal jó a kapcsolatotok. Miért jó az nekik, ha az iparüzési adót nem kérik el a vállalkozóktól?**

• Mert segíteni akarnak a klasszikus értelemben vett kézműveseken, iparosokon. Érdeklük az is, hogy a város lakossági szolgáltatásai megfelelőek legyenek. Érdeklük az is, hogy ne legyenek munkanélküliek Győrben. Itt szinte nincs is állás nélkül senki. Ez nem véletlen, és hozzájárul ahhoz, hogy a segítő önkormányzat a "másik" oldalról támogatást kap. Vagyis a magatartás megtérül. Az Ipartestület – mely nagyon sok szakmát képvisel – jelen van az önkormányzati rendezvényeken és ez kölcsönös. Nem egymás ellenzékei vagyunk, hanem partnerei, már hosszú évek óta. Nem az a módszerünk, hogy egy bevezetett rendeletet támadunk utólag, hanem a véleményünket előre kerjük, és elmondjuk, javaslatokat teszünk. Kétségtelen, hogy ehhez az önkormányzat is kell, amely mielőtt lépne, tájékozik, egyeztet. De ez így van helyesen.

• **Úgy érzem, a Győri Ipartestület – miközben a többi szinte minden városban tönkrement – megerősödött. Hangja messzebb hallatszik a kamaráénál is.**

• Önkéntes taglétszámunk az országban a legnagyobb. Az Ipartestületek Megyei Szövetségének vezetőjeként is mondhatom, hogy létszámunk a kamaráival megegyező.

• **Tekintettel arra, hogy az eredeti témánk a droszt volt, térjünk még vissza egy kicsit ide. Ha valaki azt mondaná, sérti a jogait, hogy nem fér be a győri drosztokra, mit tennétek?**

• Tájékoztatjuk korrekten, mi volt és mi lett a taxi fronton. Az Ő érdeke is, hogy várja ki a so-

S z e r z ő d é s

...5.../2003

mely létrejött egyrészről: **Győri Ipartestület**
9021. Győr, Arany J. u. 31.
képv.: Hancz István ügyvezető

másrészről (vállalkozó): **név:**

cím:

rendszer:

között, az alulírott napon és helyen az alábbi feltételek szerint:

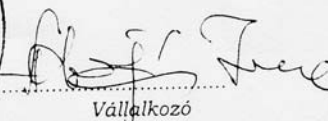
- 1./ A szerződő felek közül a Győri Ipartestület Győr Megyei Jogú Város Útkezelő Szervezetével kötött bérleti szerződés alapján jogszerű használója Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonát képező, Győr város területén kijelölt, taxis droszt céljára szolgáló közterületeknek.
- 2./ A szerződő felek a jelen okirat aláírásával megállapodnak abban, hogy a Győri Ipartestület a nevezett személyszállító (**taxi engedélyes**) vállalkozó részére biztosítja az általa bérelt taxis droszt használatát egy éves határozott időtartamra. A határozott idő a naptári év január 01.-étől - december 31-éig tart. A drosztdíj mértékéről minden évben értesítjük. Ha a 3./ pontban megjelölt határidőig a következő évre szóló drosztdíj megfizetésre kerül, úgy a szerződés további egy évre érvényes.
- 3./ A vállalkozó kötelezettséget vállal arra, hogy a taxis droszt használatáért a Győri Ipartestület által megállapított díjat egyösszegben megfizeti a naptári év március 31-éig.
- 4./ Kötelezettséget vállal arra, hogy a taxis drosztot rendeltetésének megfelelően használja, állagát megóvja, és tudomásul veszi, hogy a droszt használatára kizárólag a tárgyévre szóló drosztengedély birtokában, a használati díj megfizetésével szerez jogosultságot. Amennyiben a Győri Ipartestület taxi-szakosztálya által elfogadott Etikai Szabályzatot nem tartja be, az Etikai Bizottság döntése alapján azonnali hatállyal ezen szerződést a Győri Ipartestület felmondja.
- 5./ A vállalkozó a Győri Ipartestület által adott közterületi droszt használati engedély eredeti példányát köteles magánál tartani és azt az ellenőrzésre jogosult személynek bemutatni.
- 6./ A vállalkozó tevékenységét megszünteti, akkor az időarányos droszt bérleti díjat az Ipartestület visszafizeti.
- 7./ A vállalkozó a jelen szerződés aláírásával tudomásul veszi, hogy a jelen szerződés alapján kizárólag a fent megnevezett szerződő fél jogosult a droszt használatára, a szerződés személyhez kötött, ezért a használati jog átruházása vagy átengedése bármely más személy részére kizárt, továbbá hogy a használati jognak a vállalkozóval valamely jogviszonyban álló személyre történő kiterjesztéséhez a Győri Ipartestület jóváhagyása szükséges.

A fenti szerződést mint akaratommal mindenben meggyőzően elolvasás és értelmezés után helybenhagyólag aláírtuk.

Győr, 2003.


Győri Ipartestület




Vállalkozó

**GYŐR MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA KÖZGYŰLÉSÉNEK
4/2002. (II. 15.) ÖK. SZ. RENDELETE**

**A KÖZTERÜLET-HASZNÁLATRÓL SZÓLÓ 62/1995. (XII.1.) ÖK. SZ. RENDELET
MÓDOSÍTÁSÁRÓL ÉS KIEGÉSZÍTÉSÉRŐL**

Győr Megyei Jogú Város Közgyűlése a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 16. § (1) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján a következő rendeletet alkotja:

1. §

A R. 12. § (2) bekezdése az alábbiakkal egészül ki:

*"A taxi drosztokat kizárólag a Győri Ipartestülettel szerződött személyszállító (taxi) szolgáltatást végző vállalkozók használhatják.
Közterületen taxi szolgáltatási tevékenység csak a kijelölt drosztokon lehetséges."*

2. §

Jelen rendelet 2002. február 15. napján lép hatályba.


Balogh József
polgármester


Dr. Kovács Lajos
jegyző

győri példát másoknak is. Azt, amit Győrött 8 éve ténylegesen bevezettünk, alkalmazunk, nagy nehézségek árán bevált, elfogadják, és igénylik a taxizók. Az Ipartestület jogosult az önkormányzati rendelet alapján taxiállomások működtetésére. Ez ugyan sok feladattal jár, de ez a kötelességünk, amivel mi vállalkozókat nyertünk meg magunknak. Tehát más városokban is megoldható a kérdés. Kapcsolatokat kell kiépíteni, melyek kölcsönös előnyökön nyugszanak. Nagyon fontos, hogy egy-egy városban ne szét húzzanak a taxisok, hanem tartsanak össze. Csak így lehet eredményeket elérni, megtartani. Mi is szeretnénk, ha az Ipartestületek a többi képvisellettal együtt megerősödnének máshol is. Az unióban ugyanis csak összehangolt, szakszerű, közös akaraton nyugvó cselekedetekkel érhetünk el eredményeket. Szövetkeznünk kell azért, hogy a hozzánk tartozó vállalkozásoknak, az iparosoknak segíteni tudjunk információkkal, tanfolyamokkal. Meg kell kérdezni tagjainkat: mit szeretnének. A szolgáltatásunknak az ő igényeikhez kell igazodni, még akkor is, ha "csak" segítyt kérnek. Mi ezt is adunk, ha indokolt.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
- kó -

rát, mert 138 taxis ellenszenvét váltja ki. Különben a taxitársaságok sem fogadják, egyedül pedig ellehetetlenül.

Megfontolásra ajánlom a


Győri Ipartestület
Alapítva 1885

TAXI DROSZT ENGEDÉLY

*A Győri Ipartestület által bérelt, kijelölt
taxidrosztokon való várakozásra.*

Név:

Droszt szám:

Érvényesség ideje: **2004.01-12 hó**

p.h.

engedélyező

DUNA TAXI:	Alapdíj	Km-díj	Várakozás
	300,-	220,-	40,-
törzsutas	200,-	200,-	40,-
VOLÁN TAXI:			
06.00-18.00 óráig	140,-	200,-	40,-
18.00-06.00 óráig és munkaszüneti napokon	180,-	220,-	40,-

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!

Erről írt a Taxisok Világa 1994 márciusában 10 éve történt

Adatok az IRU-nak

1994 volt az az év, amikor a Taxis Kamara konkrét tárgyalásokat kezdett az IRU-val (International Road Transport Union – Közüti Szállítók Nemzetközi Egyesülete). Ennek kapcsán látott napvilágot néhány olyan adat, amelynek felidézése talán nem minden tanulság nélkül való:

Érvényes taxiengedélyek száma

Országosan (1993.12.12-én):	13 062 db
Megújított taxiengedély:	7158 db
Sikeres vállalkozói vizsgát tett:	9939 fő
A budapesti adatok:	
Érvényes taxiengedély:	7800 db
Megújított taxiengedély:	5500 db

A számokból egyértelműen látszik, hogy minden fanyalgásunk ellenére az új szabályok beváltak a hozzájuk fűzött reményt, legalábbis, ami a létszám csökkenését illeti. Érdekképviseleti té-

ren ugyanakkor nagy volt a megosztottság a szakmában. Öt olyan érdekvédelmi szervezet működött ebben az időben, amely magát országosnak deklarálta. A VÁLTÓÉÉ, FODESZ, FUVOSZ, TSZSZ, és a TAXIS KAMARA közül ma már csak két szervezet működik a taxisok érdekeinek védelmében. Hogy milyen hatékonysággal, azt naponta tapasztaljuk...

Taxizás Zürichben

Tapasztalatcserére, vagy inkább tapasztalatszerzésre hívta meg a magyarországi taxis vezetőket Szabó Károly, aki akkor már több mint harminc éve volt taxis vállalkozó a svájci nagyvárosban. A küldöttség néhány – ma is figyelemre méltó – tapasztalata:

A lebonyolított összes fuvar 70%-a rádió érkezik.

A taxitarifát a város vezetése határozza meg a taxisok kezdeményezésére. A tarifa az egész város területén egységes, azt kötelező alkalmazni, függetlenül attól, hogy a vállalkozónak milyen autója van, vagy hogy melyik társasághoz tartozik. (Nálunk ezt még ma sem lehet! Itten kérem demokrácia van! Meg piacgazdaság!)

Zürichben nincsen taxikoncesszió, mindenki kaphat engedélyt, ha úgy gondolja, hogy neki ezzel a kötelezően alkalmazandó tarifával megéri. Bernben és Lausanne-ban azonban limitált a taxik száma.

Hiénák a velencei lagúnákban

Vízen ringó demonstrálók

Megelégtették a hatóságok tehetetlenségét a velencei vízitaxisok és gondolások, ezért sztrájkjal egyidejű tiltakozást szerveztek a helyi hatóságok épületei előtt a vízen. Tiltakozásuk okaként pedig az egyre több engedély nélküli taxis megjelenését hangoztatták.

Elszaporodtak a hiénák a történelmi Velencében. Ki gondolta volna, hogy a város egy részét csak vízi eszközökkel látogatható csatornáknak, lagúnáknak, nem csupán az engedéllyel rendelkezők hajtják át szerelmes párokkal a Sóhajok hídja alatt, vagy a napnyugtát és felkeltét nem csupán az erre szakvizsgával rendelkező gondola, és motorcsónak-vezetők végzik az olasz városkában. Márpedig a jelek szerint ez lehet az igazság, ugyanis február idusán a vízi fuvarozók nem kis közlekedési káoszt idéztek elő a történelmi városban sztrájkjal egyidejű tiltakozásukkal. Érdekes volt látni a televíziós híradásokban, amint az egyik hivatali épület előtti nagyobb vízfelületen több száz motorcsónak jelent meg demonstrálni, míg a kisebb ladikok, gondolák szelíden az oldalvízen jelezték: ők is elfogadhatatlannak tartják a hiénák elleni fellépés hiányát a hatóságok részéről.

Velence bevételének jelentős részét a turizmusból nyeri, és az idegenforgalom egész évben nagy. A város speciális helyzetéből adódóan a vízi fuvarozás mind a romantikusabb, mind a praktikusabb részét taxik végzik. Ez a tevékenység engedélyköteles itt is, akár csak a szárazföldön szol-

gálatók esetében, ám e terület sem mentes az engedély nélküli fuvarozóktól. Évek óta panaszkodnak a szabályosan munkájukat végzők a hiénák ellen, de eddig komolyabb lépéseket nem tettek feketéző „kollegáikkal” szemben. Most számukra is betelt a pohár, s mint állítják, a legnagyobb problémát az okozza, hogy sem a rendőrség, sem pedig az engedélyt kiadó, s őket rendszeresen ellenőrző hatóságok

nem lépnek fel hathatósan a hiénákkal szemben. Ha véletlenül valakit rajtakapnak az illegális szállításon, maximum pénzbírsággal sújtják, ám ez nem okoz el lehetetlenülést a szabályok ellen vétőnek. Így az sem csoda, hogy egyre gyakrabban találkozni a jelenséggel.

A vízi szállítók következetesebb ellenőrzést, nagyobb visszatartó erejű szankciókat várnak a hatóságoktól. Amennyiben képviselőiknek nem sikerül záros határidőn belül megfelelő egyezsége jutni a hatóságokkal, úgy a nyári turistacsúcs idején mind gyakoribbá válhatnak a vízi sztrájkok és demonstrációk Velencében.

Cash

FELHÍVÁS!
Ruhagyűjtést szervezek
rászoruló szegények és
hajléktalanok részére, ebben
kérem a taxisok segítségét...
Mindenféle megunt, kinőtt ruhát, cipőt
(felölt 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

ecometer®

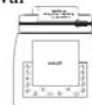
Új ecometer NT-93 SWM03 Hőnyomtatóval
(új rendeleteknek megfelelő):

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



Új ecometer WT-99 Hőnyomtatóval

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

Weblap: www.ecometer.com

Mi újság Miskolcon?

Beszélgetőpartnerünk Tóth Tibor, a HELLO TAXI taxisofoke. Folytassuk országjáró körsetánkat, látogassunk el az észak-magyarországi megyeszékhelyre. Mi újság Miskolcon?

• **Beszéljünk először városokról!**

• Négy társaság van Miskolcon, körülbelül 300 taxis. Pontos számot nem lehet tudni, mert van, aki esetleg már nem taxizik – pedig „él” az engedélye –, mert például a bank elvitte a kocsiját. A legrégebbi a NONSTOP TAXI. A HELLO TAXI a mi társaságunk. A DH TAXI 2001-ben alakult, a FORTUNA pedig körülbelül egy éve.

Nézzük a létszámot. A FORTUNA TAXI-nál van 35, a DH-nál 20, a NONSTOP-nál 90. Nálunk, a HELLO TAXI-nál pedig 30 autó van. A többiek szabadúszók.

Van, ahol szigorú a szabály: egy autó egy ember. Ilyen a NONSTOP TAXI. Ott nem lehet plusz alkalmazott. Van, ahol engedik a mellékfoglalkozásukat, a főfoglalkozásuk mellett.

• **Mutasd be az olvasóknak a HELLO TAXIT!**

• Olyan, mint Pesten volt az EST.TAXI. Csak alkalmazottakkal dolgozik. Mercedes 123-ra alakult a cég. Én is alkalmazotként kezdtem. Hárman voltunk

a kocsin. 1999-től aki akart, az lehetett vállalkozó, vehetett autót. Elsők között kezdtem a vállalkozást. Először E-osztályos Mercedes kocsim volt. Most van ez a többszemélyes Mercim. A társaság vezetőinek segítségével többen vettek Skoda Octaviát. Így van nálunk 3-4 Mercedes, a többi Skoda. Voltak, akik párban vették meg, volt, aki egyedül kezdte a vállalkozást.

Érdekesképpen megemlítem, hogy 1995-ben alakultunk meg öltönyös, nyakkendőös sofőrökkel és kizárólag Mercedes autókkal. Mindig volt munkánk, futott a szekér.

• **Hallottunk a tarifagondokról. Mi volt tulajdonképpen a probléma?**

• Tavaly az egyik konkurencia 55 (!) forintos kilométerdíjra lement, erről még az országos televíziók is beszámoltak. Nagyon kevés volt a munka, így próbáltak utast szerezni. Mi másképp csináljuk. Nálunk maximált a létszám, harmincan vagyunk. Nem lehetünk többen, van munkánk. A konkurencia felhígult, nem volt munkájuk! Egyébként most 99 forintos kilométerdíjjal járunk. Decemberben, mikor ment a bolt, akkor felmentünk 129 forintra. Most ebből vissza kellett venni, mert a konkurencia is 99 forinttal jár! Szeretnénk ismét 129-cel járn.

A jelek szerint a négy társaságból háromnak a vezetője le tud ülni egy asztalhoz, megtárgyalni a tarifalehetőségeket, szem előtt tartva persze a törvényeket. Mint köztudott, nem lehet egységes ár a versenyhivatal miatt, mert egyből ránk fogának az árkartelt!

taxiállomásokért. Jelenleg 12 000 forintot évente. Ezt az önkormányzatnak fizetjük. Elegendő a férőhely, nincs probléma. Mindenki be tud állni. De hát ez érthető, hiszen nincs kint mindig mindenki. Van, aki éjszakás, vagy van, aki szabadnapos. Ha esetleg nem férnek el



Tóth Tibor: – Miskolcon a drosztokkal nincs gond

Azt szeretnénk, ha nem lenne árhaború! Legyen egy normális ár! Az utas pedig válaszon! A jelenlegi nyomott árakkal nem lehet rendesen dolgozni, de még az autókat sem kitermelni!

• **Végezetül a taxiállomásokról. Miskolcon is van vagy volt „drosztháború”?**

• Nincs gond a drosztokkal! Már az első perctől fizetünk a

az autók a frekvenciált helyeken, akkor a droszt közelében várakoznak, hogy sorra kerüljenek. Mindenhol akad elég hely. Egyébként precízen ki van írva, hol, hány autó állhat meg. Eleinte a legforgalmasabb helyen az állomásnál voltak kis beszélő-lások. de most már ott sincs gond!

• **Köszönjük a beszélgetést!**
Juhász Péter

Harapott, ezért visszaküldték

Taxizott a selyemmajom

Környezetváltozásra megvadul még a selyemmajom is, feltehetően ennek köszönhető, hogy újdonsült gazdája egyetlen nap után taxival visszaküldte a fővárosi állatkertbe a lopott állatot.

Mindössze arasznyi nagyságú a fővárosi állatkert 10 hónapos selyem majma, amelyet február 17-én lopott ki speciális otthonából egy ez ideig ismeretlen tettes. Mint azt Fodor Alexandrától, az intézmény sajtóreferensétől megtudtuk: a selyemmajom rendkívül barátságos állat, azonban idegen környezetben kiszámíthatatlan, ilyenkor az sem ritka, hogy harap. Vélhetően ez lehetett az oka, hogy új-

donsült gazdája igen hamar megvált tőle és visszaküldte az állatkertbe. A majom tartásához állandó páratartalmat kell biztosítani a helyiségben és a tápláléka is különleges, ezért „háziállatként” nagyon ritkán fordul elő.

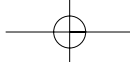
A majom eltűnését gondozója fedezte fel etetési időben, ám senki nem látta, hogy ki, mikor és hogyan vette magához az állatot. A selyemmajom barátságos állat, ez tette lehetővé azt is, hogy különösebb ellenállás és feltűnés nélkül vihette el a tolvaj.

Egyelőre nem tudni kinek a megrendelésére lopták ki a majmot az állatkertből, az viszont bizonyos, hogy jómódú családhoz kerülhetett, ahol vélhetően gyermeknek szánták ajándék-

ként. A megvadult kisállat viszont harapott, ezért mégsem válthatta be a hozzáfűzött reményeket. A megrendelő végül egy dobozba csomagolta, az utcán leintett egy taxit, majd megkérdezte: mennyiért szállítaná vissza az állatkertbe a különleges csomagot. A fuvarozó megsaccolta a fuvardíjat, majd a hölgy megbízója háromszor annyi viteldíjat adott a sofőrnek, biztos, ami biztos. A taxis az állatkert gazdagsági bejáratához kézbesítette a csomagot, amelyről csak ott és akkor derült ki, hogy pontosan mit is rejt.

Gondozója örömmel fogadta gondozottját, majd amikor kiderült, hogy az éhségen és riadtságon kívül egyéb problémája nincs, megnyugvással térhetett vissza megszokott környezetébe a csöppsg, a látogatók legnagyobb öröme. A majom tele ette magát és továbbra is kedélyesen mozog a kíváncsi emberi szempárok előtt.

k.z.t.



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Egy ilyen táblával megjelölt sűrű forgalmú úton közlekedik. A keresztező útról érkező másik gépkocsi megsérti-e az Ön elsőbbségi jogát, ha taxija elé kanyarodva lassító fékezésre és enyhe ívű irányváltásra kényszeríti?

- a) Igen.
b) Nem.



2. Köteles-e taxiját megállítani az ilyen táblával jelzett vasúti átjáróra történő ráhajtás előtt, ha a jelzőört sehol nem látja.

- a) Igen, minden esetben.
b) Csak akkor, ha látja a közeledő vonatot, vagy ha a folyamatos áthaladásra nincs meg a lehetőség.
c) Nem, ilyen kötelezettsége ilyen esetben soha sincs.



3. Taxijával egy ilyen tábla felől érkezik az útkereszteződéshez. Megelőzheti-e az Ön előtt haladó kétkerekű kerékpárt?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha a manővert az úttest menetirány szerinti bal oldalának igénybevétele nélkül tudja végrehajtani.
c) Nem.



4. Az első két tábla közül melyik hatályát szünteti meg a 3-as jelű tábla?

- a) Csak az 1-es jelűét.
b) Csak a 2-es jelűét.
c) Mindkettőt.



5. Hogyan értelmezi a jelzőtáblát?

- a) A gépkocsi részére csak az átmenő forgalom a megengedett.
b) A gépkocsinak tilos behajtani a megjelölt útszakaszra.
c) A járművek célforgalom esetén behajthatnak a megjelölt útszakaszra.



6. Útkereszteződésben történő irányváltásnak minősül-e az ilyen útburkolati jel erőleghes irányban való átlépése?

- a) Igen.
b) Nem.

7. A forgalomirányító fényjelző készülék szabad jelzésére vár. Azonos forgalmi sávon belül szabad-e egy motorkerékpárosnak az Ön taxija mellé besorolnia?

- a) Igen.
b) Nem.

8. Balra kíván bekanyarodni egy párhuzamos közlekedésre alkalmas úttestre. Köteles-e a felezővonal melletti legbelső forgalmi sávra érkezni?

- a) Igen.
b) Nem.

9. Egy három úttesttel rendelkező út szélső úttestjéről a középső úttestre kíván rákanyarodni. Kötelezette-e elsőbbségadásra, ha erre jelzőtábla nem utasítja?

- a) Igen.
b) Nem.

10. Forgalmi sávnak tekinthető-e az úttest jobb szélén várakozó járművek által elfoglalt úttestrész?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha az ott parkoló járművek között viszonylag nagyobb távköz is van.
c) Nem.

11. Megfordulhat-e egy sűrű forgalmú úton?

- a) Igen.
b) Nem.

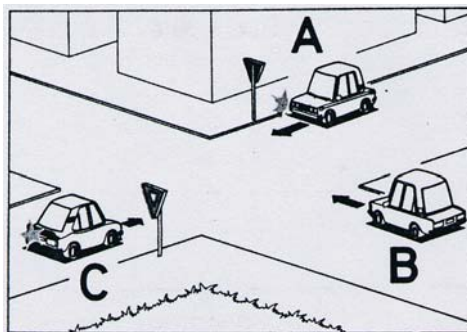
12. Osztott pályásnak minősül-e az olyan úttest, ahol a közepén lévő útburkolatba beépített villamospályát üngömböcskékkel választották el, a mellette futó forgalmi sávoktól?

- a) Igen.
b) Nem.

13. Elegendő-e nappali menetjelző lámpával kivilágítani a taxiját, ha a látási viszonyok csak az eső miatt voltak korlátozottak?

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

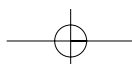
14. Haladhat-e elsőként tovább az A jelű gépkocsi az útkereszteződésben?

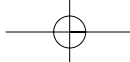


- a) Igen.
b) Csak akkor, ha a „B” jelű jármű félreérthetetlen jelzéssel lemond az elsőbbségéről a részére.
c) Sohasem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 43. oldalon találhatók.





APEH tájékoztatás

Tisztelt Adózó!

Ez a tájékoztató a fizetési kedvezmények kérelmezésének és engedélyezésének jogszabályi feltételeit ismerteti meg Önnek. A tájékoztató csak a fontosabb előírásokat, normákat tartalmazza. Ha a leírtak nem nyújtanak kellő mélységű eligazítást, kérjük, forduljon ügyfélszolgálatunk munkatársaihoz, akiktől kérdéseire szakszerű választ kap.

A Magyar Köztársaság Alkotmányában deklarált jogok és kötelezettségek közé tartozik, hogy „országunk minden állampolgára köteles jövedelmi és vagyoni viszonyainak megfelelően a közterhekhez hozzájárulni”. Az adózás és adóztatás elsődleges szerepe, hogy érvényt szerezzen az alkotmányban foglaltaknak. Az adójogszabályok általános jellegű szabályozásából adódóan azonban lehetetlen a kivételes, egyedi esetek, körülmények figyelembevételével, így előállhat olyan helyzet, amikor - a jogalkotói szándék ellenére - az arányos adózás alapelve csorbát szenved.

Az adózás rendjéről szóló törvény (Art.) ezért meghatározott feltételek mellett kifejezett méltányossági jogkört biztosít az adóhatóság számára, mely egyedi esetekben enyhítési lehetőséget ad a törvény szigorával szemben. Alapvetően írja elő, hogy „az adóhatóság köteles méltányosan eljárni, és ha a törvényben meghatározott feltételek fennállnak, az adótartozást mérsékli, illetve fizetési könnyítést engedélyez.”

Az adóhatóság méltányossági jogkörében csak akkor járhat el, ha ezt a törvény lehetővé teszi, de egyben **köteles is a méltányosság jogával élni**, amennyiben az adózó bizonyítja, hogy körülményei a méltányosság feltételeinek megfelelnek.

A törvény méltányossági lehetőséget biztosít azon adózók részére, akik (amelyek) az adójogszabályokban meghatározott, bevallott és/vagy az adóhatóság által jogerős határozatban előírt fizetési kötelezettségeiket valamilyen méltányolható gazdasági vagy személyes okból az esedékesség időpontjáig nem vagy csak részben tudják teljesíteni. Ezen eljárások alapja a végrehajtható okiraton (bevallás, fizetési kötelezettséget megállapító jogerős adóhatósági határozat) alapuló fizetési kötelezettség halasztására, részletekben történő megfizetésére, mérséklésére illetve elengedésére, összefoglaló néven: fizetési kedvezményre irányuló kérelem.

A mérséklés iránti kérelmek elbírálása során fel sem merül a késedelmi pótlék felszámításakor és a bírság kiszabásakor értékelhető körülmények vizsgálata (az adóhiány keletkezési körülményei, a bírság kiszabására okot adó cselekmény, mulasztás súlya, gyakorisága), mivel ezek mérlegelése

a jogkövetkezményt megállapító alapeljárásban már megtörtént. A fizetési kedvezmények elbírálása során tehát csak az bír jelentőséggel, hogy a konkrét esetben a méltányosság gyakorlásának törvényi feltételei fennállnak-e avagy sem.

A fizetési kedvezményi méltányossági jogkört alapvetően az APEH területi Igazgatóságainak fizetési kedvezmények (fő)osztályai, másodfokon a Központi Hivatal Felszámolási és Végrehajtási főosztálya gyakorolja. Kivételt képeznek ez alól az Art. 77-78. §-ában meghatározott, kizárólagos illetékességi körbe rendelt adózók ügyei.

Az állami adóhatóság fizetési kedvezményre irányuló eljárása az állami adóhatóság által nyilvántartott adók és járulékok vonatkozásában benyújtott

- fizetési halasztás és részletfizetés iránti kérelmek, illetve

- **mérséklési** (elengedési) kérelmek elbírálására terjed ki.

Fizetési kedvezményre engedélyezése kizárólag kérelemre történhet.

A kérelem előterjesztésére jogosult az adózó és az Art. 35. § (2) bekezdése szerint az adó megfizetésére kötelezett személy. Amennyiben az adózó nem személyesen jár el, illetve személyesen el sem járhatna (például a kiskorú), magánszemély esetében a törvényes képviselő (szülő, gyám, gondnok), képviseleti jogosultságát igazoló ügyvéd, ügyvédi iroda, adószakértő vagy adótanácsadó útján, egyéni vállalkozó esetében nagykorú alkalmazott útján, míg jogi személy és egyéb szervezet esetén a rá vonatkozó jogszabályok szerint képviseleti joggal rendelkező személy, jogtanácsos, ügyvéd, ügyvédi iroda, adószakértő és adótanácsadó útján képviselheti magát.

A kérelmet az APEH kérelem elbírálására hatáskörrel és illetékességgel rendelkező (magánszemély esetében az állandó lakóhely, egyéni vállalkozó és gazdálkodó szervezet esetében a székhely szerinti) Igazgatóságához kell előterjeszteni, mellyel együtt - az eljárás gyorsítása érdekében - célszerű a kérelem elbíráláshoz szükséges adatok bemutatására szolgáló (kitöltött) nyomtatványt is benyújtani az adóhatósághoz.

A fizetési kedvezményre indult elsőfokú adóigazgatási eljárás illetve az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény rendelkezései alapján 2000 forint, melyet szintén célszerű már az alapkérelem benyújtásakor leróni. Ennek elmulasztása esetén az adóhatóság illetékfizetésre fogja felhívni az adózót.

Adómérséklés

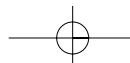
A fizetési kötelezettség mérséklésére vagy elengedésére csak ténylegesen fennálló tartozás vonatkozásában kerülhet sor. Ez azt

jelenti, hogy a már - átvezetéssel, visszatartással vagy befizetéssel - rendezett fizetési kötelezettséget nem lehet mérsékelni (elengedni). Adót (tőketartozást) - a magánszemélyt terhelő járulékok (egészségbiztosítási és nyugdíjbiztosítási alapokat megillető járulékok) tartozás kivételével - csak magánszemély esetében lehet mérsékelni; jogi személyek és egyéb szervezetek esetében a jogszabály kizárólag a szankciók (bírság, késedelmi pótlék) mérséklésére nyújt lehetőséget.

Magánszemély adózónál a kérelem elbírálásakor az adóhatóságnak azt kell mérlegelni, hogy a tartozás megfizetése az adózó és a vele együtt élő közeli hozzátartozók megélhetését súlyosan veszélyezteti-e. Vállalkozási tevékenységet folytató magánszemély kérelmét az abban hivatkozott indokokra figyelemmel bírálja el az adóhatóság. Ilyen indok lehet a megélhetés súlyos veszélyeztetettsége, illetve a gazdálkodási tevékenység ellehetetlenülése. Utóbbi esetben a magánszemély adózónál is kizárólag a pótlék- és bírságtartozás mérséklésére, illetve elengedésére van lehetőség a kivételes méltányosság keretében. A megélhetés súlyos veszélyeztetettségét az adózó és a vele közös háztartásban élő közeli hozzátartozók vagyoni, jövedelmi és szociális helyzetének együttes figyelembe vételével vizsgálja az adóhatóság. A mérlegelésekor többek között figyelembe veszi a mindennapi megélhetés (élelmezés) költségeit, a rezi költségeket, a lakást terhelő hitel havi törlesztőrészletét, a közös háztartáson kívül élő hozzátartozó igazolt támogatását, a tartósan beteg, fogyatékos családtag ellátásával kapcsolatos többletköltségeket.

Jogi személy és egyéb szervezet esetében a késedelmi pótlék és bírságtartozás kivételével méltánylást érdemlő körülmény fennállása esetén, így különösen akkor mérsékelhető (vagy engedhető el), ha e tartozások megfizetése az adózó gazdálkodási tevékenységét ellehetetlenítené. A gazdálkodás ellehetetlenülése komplex vizsgálatot igényel, mivel ennek törvény szerinti következménye a tevékenység megszüntetése (gazdálkodó szervezeteknél a felszámolás). A mérséklés intézménye nem a felszámolási eljárás elodázására szolgál, csak ott indokolt tehát alkalmazni, ahol a tartozás mérséklésével a racionális gazdálkodás még helyreállítható vagy elősegíthető. Következésképpen, ha a gazdálkodási tevékenység már ellehetetlenült, nincs helye a méltányosság gyakorlásának.

Jogi személy és egyéb szervezet, vagy gazdálkodó tevékenységet folytató magánszemély késedelmi pótlék- és bírságtartozása mérséklését (elengedését) az adóhatóság az adótartozás egy részének vagy egészének megfizetéséhez kötheti.



Fizetési könnyítés (részletfizetés vagy fizetési halasztás)

Magánszemélyek jövedelemadójának előlegére és a levont jövedelemadóra, valamint a kifizető által a magánszemélytől levont járulékokra fizetési könnyítés az Art. tiltó rendelkezése alapján nem engedélyezhető.

Egyéb adók tekintetében fizetési könnyítés a következő feltételek együttes megléte esetén engedélyezhető:

a) az adósnak fizetési nehézsége áll fenn, amely miatt a tartozások azonnali vagy egyösszegű megfizetésére nem képes,

b) a fizetési nehézség kialakulása a kérelmezőnek nem róható fel, vagy annak elkerülése érdekében úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben tőle elvárható,

c) a fizetési nehézség átmeneti jellegű, tehát az adótartozás későbbi időpontban való megfizetése valószínűsíthető.

Magánszemélyek részére a fizetési nehézség kialakulásának felróhatósága figyelmen kívül hagyásával is engedélyezhető a fizetési könnyítés, ha a kérelmező igazolja vagy valószínűsíti, hogy az adó azonnali

vagy egyösszegű megfizetése családi, jövedelmi, vagyoni és szociális körülményeire is tekintettel aránytalanul súlyos megterhelést jelent.

A fizetési könnyítés engedélyezése tehát nem jogosultság, az nem jár automatikusan, arra csak a törvényben meghatározott feltételek fennállásakor van lehetősége az adóhatóságnak. Így értelemszerűen nem engedélyezhető fizetési könnyítés, ha az adózó jövedelmi és vagyoni viszonyaira tekintettel egy összegben is képes volna a tartozások megfizetésére, illetve abban az esetben sem, ha az adózó nem rendelkezik olyan jövedelemmel, illetőleg vagyonnal, amelyből a tartozások későbbi időpontban (vagy részletekben) történő megfizetése valószínűsíthető volna.

A fizetési könnyítés megadásához az adóhatóság határozatában különböző feltételeket szabhat. A feltétel nem teljesítése esetén a kedvezmény megszűnik és a tartozást járulékaival együtt egy összegben esedékessé válik.

Ilyen feltétel lehet különösen

- a fizetési könnyítés időtartama alatt

esedékessé váló egyéb (folyó) adófizetési kötelezettség teljesítése,

- ha a fizetési könnyítés teljesítését biztosító mellékkötelezettségek, biztosítékok (kezesség, zálogjog, jelzálogjog) eredeti funkciójuk betöltésére alkalmatlanná válnak, és a kérelmező az adóhatóság felhívása ellenére határidőben pótlásukról nem gondoskodik,

- az adótartozás egy részének meghatározott időpontig történő megfizetése, megfelelő biztosíték (kezesség, zálog, jelzálog) adása.

Mérséklési és fizetési könnyítési kérelem ugyanazon beadványban történő együttes előterjesztése esetén a mérsékelni kért tartozásra (e kérelem elutasítása esetére) célszerű fizetési könnyítést is kérni, mivel ennek hiányában - tekintettel arra, hogy az adóhatóság a kérelemtől nem térhet el - a mérsékelt összegre az adóhatóság akkor sem engedélyezhetne ugyanazon határozatában fizetési könnyítést, ha a többi tartozás megfizetésére ilyen kedvezményt biztosított.

www.apeh.hu 2004.03.02

Egyéni vállalkozásból származó bevételek az eva hatálya alatt

Az Eva tv. értelmezése szempontjából nem releváns az a tény, hogy az egyéni vállalkozó a vállalkozásában használt személygépkocsit az eva választását megelőzően milyen adózási feltételek mellett üzemeltette. Tehát ha az Eva tv. hatálya alá tartozó egyéni vállalkozó adóalany értékesíti a (akár csak részben) bevételszerző tevékenysége keretében használt személygépkocsit, számlakiállítási kötelezettsége keletkezik, így evás bevételt szerez.

Az Eva tv. szerinti bevételi nyilvántartást vezető adóalany esetében a mástól ingyen kapott, igénybevett szolgáltatás szokásos piaci értéke evás bevételként része az eva alapnak.

Ha az egyéni vállalkozó adóalanyának a saját tulajdonában álló ingatlanában van a vállalkozási székhelye, akkor nem keletkezik evás bevétel az igénybevett szolgáltatás (ingyenes székhelyhasználat) miatt, mivel a vagyoni érték nem mástól származik, így az nem sorolható az Eva tv. 6. § (2) bekezdésében meghatározott fogalom alá. www.apeh.hu 2004.03.02

E második APEH Közlemény magyarázatra, ill. értelmezésre szorul, nem is beszélve arról, hogy a nyomtatott APEH szakajtóban is hasonlókat olvashattunk. Bár taxis körökben az EVA választása viszonylag ritkának mondható, de nem példátlan, szokásunk szerint kérdéssel fordultunk az APEH Sajtóirodához :

Tisztelt Sajtóiroda!

A *Taxisok Világa* című szaklap képviselőjében ezúttal az egyszerűsített vállalkozói adó bizonyos elemeiről, illetve az azokkal kapcsolatban megjelent magyarázatokról kérem állásfoglalásukat. Az Adó újság 2003/4-5. számában az eva bevételek felsorolásánál a következőket olvastuk:

„A személyi jövedelemadó-törvénnyel ellentétben az Eva-törvényben nincs jelentősége a kizárólagos üzemi célú vagy nem üzemi célú járműnek. Az eva-alany minden bevételszerző tevékenységével összefüggő értékesítés az eva-alapba beleszámít. Ha a vállalkozó - akár csak részben is - a vállalkozási tevékenységében használta a gépkocsiját, akkor annak értékesítésekor az eva-alany

vállalkozónak evás számlát kell kiállítania (azaz áfát áthárít), az abból származó bevétel eva-alapot képez (függetlenül attól, hogy korábban az Szja-törvény szerint hogyan minősült a gépkocsi).“

Fentiekkel kapcsolatos kérdéseink a következők:

- *Hogyan kell értelmezni a gépkocsi értékesítésekor keletkező bevételt? A hagyományos adózási formában az eljárás gyakorlatilag egyszerű és átlátható volt, hiszen az amortizációs leírás, és az ezzel kapcsolatos időbeli arányosítás nem okozott sem hiányt, sem többletet egyik oldalon sem.*

- *Eva esetén a helyzet számunkra nem egyértelmű. A gépkocsi teljes eladási ára eva-alap lenne, függetlenül a használat időtartamától? Ebből elég extrém helyzetek alakulhatnak ki.*

- *Minden gépkocsira vonatkozik a rendelkezés, vagy csak azokra, amelyekre az eva választása előtt - részben vagy egészben - értékcsökkenést számoltak el, és cégautó-adót fizettek?*

- *Azokra a gépkocsikra, amelyekre amortizációt nem számoltak el, tehát ezáltal nem is képezik a vállalkozás tulajdonát, szintén vonatkozna a fentebb idézett kötelezettség?*

A másik téma, amely szintén az eva-val kapcsolatos, a következő (idézet a HVG Adó különszámából):

„E szerint bevételnek minősül például az ingyenes székhelybérlet, villany- és telefonhasználat is.“

Fenti kitétel értelmezése még az előbbieknél is bonyolultabb számunkra. Mit kell érteni ingyenes székhelybérleten? A vállalkozások kötelesek valamely székhelyet megnevezni, és ez a taxis szakmában (de más mikro-vállalkozásokban is) jellemző egyéni vállalkozásoknál, kisebb betéti társaságoknál szinte kizárólag a vállalkozó saját lakása.

- *A saját lakás székhelyként történő használata már ingyenes székhelybérletnek minősül? A hozzá tartozó közüzemi díjakkal, telefonnal együtt?*

- *Ha és amennyiben ez az ingyenes székhelybérlet megvalósul, milyen arányban, milyen időtartamban, milyen összegben kell eva-alapnak tekinteni?*

- *Minden ilyen székhelybérlet eva-bevétel köteles, vagy csak abban* Folytatás a 31. oldalon

Folytatás a 28. oldalról
az esetben, ha korábban, még az eva választása előtt a vállalkozás költségeként számolta el a székhely költségeinek egy részét?

– É fenti esetben ezt az elszámolt összeget kell figyelembe venni, vagy ennek valamilyen inflációs tényezővel való szorzatát? Mi határozza ezt meg?

Köszönettel:

Nagy Zoltán újságíró
Taxisok Világa Magazin

És íme, a válasz:

Iktatószám: Aif-77/2004.

Nagy Zoltán úr,

újságíró

TAXISOK VILÁGA MAGAZIN

bri@axelero.hu

Tisztelt Nagy Zoltán Úr!

Hivatkozással az eva törvény alkalmazására vonatkozóan feltett kérdéseire az alábbiakról tájékoztatom.

Az egyszerűsített vállalkozói adó bevezetése adminisztráció csökkentését jelentette az egyéni vállalkozó esetében, valamint azt, hogy a továbbiakban a költségek elszámolásával kapcsolatos rendelkezésekre nem kellett figyelemmel lennie, az ezzel kapcsolatos számlákat nem kellett gyűjtenie. Az eva alapelve, hogy bármely, a vállalkozói tevékenységgel kapcsolatos vagyoni érték megszerzése evás bevétellé válik.

1. Az Adó Újság 2003. évi 4-5. számában megjelent cikk Ön által idézett része az eva hatálya alá tartozó egyéni vállalkozások eva alapot képező bevételének megállapítására vonatkozik.

Az egyéni vállalkozói tevékenység folytatásához használt tárgyi eszközök értékesítéséből származó bevétel beleszámít az eva alapjába még akkor is, ha azok használatára részben magáncélból került sor.

Emnek az az oka, hogy az eva törvény [6.§ (2) bekezdése] szerint bevételnek minősül az adóalany által megszerzett bármely vagyoni érték. Tekintettel arra, hogy e törvény kizárólag üzleti célból és a nem kizárólag üzleti célból használt tárgyi eszköz fogalmát nem ismeri, így csak egységesen lehet kezelni az egyéni vállalkozói tevékenységhez használt tárgyi eszközök értékesítéséből származó bevételt.

Amennyiben az egyéni vállalkozó személygépkocsiját evás időszakban értékesíti, akkor a számlázás a következők szerint alakul. Ha a vállalkozó a vállalkozási tevékenysége keretében (is) használja személygépkocsiját, akkor annak értékesítésekor az eva alany vállalkozónak evás számlát kell kiállítania (azaz áfa-t is áthárít), az abból származó bevétel pedig értelemszerűen figyelembe veendő az eva alap számításakor. Amennyiben viszont a személygépkocsit kizárólag magáncélra használja, számlakiállítási kötelezettsége, eva adóalapot képező bevétele nem keletkezik.

A személygépkocsi értékesítéséből származó, eva adóalapot képező bevétel előzőektől eltérő megállapítása az eva alapelveivel ütközne és olyan nyilvántartások meglétét feltételeznék, melyek vezetésére a bevételi nyilvántartást vezető eva adóalany nem köteles. Ezért az előzőeknek megfelelően kell megállapítani a személygépkocsi értékesítéséből származó eva adóalapot képező bevételt, függetlenül attól, hogy a gépkocsira az eva választása előtt számoltak-e el értékcsökkenést, cégautót fizettek-e és függetlenül attól is, hogy a személygépkocsi beszerzése evás időszakot megelőzően vagy evásként történt. Az, hogy az eva

adóalany egyéni vállalkozó amortizációt nem számol el, nem eredményezi azt, hogy a vállalkozó tulajdonában nincsenek tárgyi eszközök. Az egyszerűsített vállalkozói adó rendelkezése az adminisztrációs terhek csökkentésére irányul, nem értelmezhető oly módon, hogy nem az eva adóalany tulajdona az, amivel kapcsolatban költséget, így pl. amortizációt nem számolt el.

2. Egyéni vállalkozók esetében, ha a lakás és a telephely egy helyen van, akkor nem kell további bevétellel számolni. Minden más esetben a kapott ingyenes szolgáltatás (mint a vállalkozói tevékenységgel kapcsolatban megszerzett vagyoni érték) eva alapot képez. Így van ez akkor is, ha pl. a bt. székhelye a tag lakásán van, és ellenértéket erre tekintettel a tag a társaságtól nem kap. Ez utóbbi esetben a szokásos piaci értéket kell eva alapot követő tételként kezelni, amelyben benne vannak a rezi költségek is.

Tisztelettel:

Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal

A válasz korrekt, de egy cseppet sem megnyugtató. Azon kevés taxis vállalkozó számára tehát, aki az eva hatálya alá bejelentkezett, újabb két követelmény jelentkezik. Egyrészt a gépkocsija eladásakor annak teljes vételára evás bevételként könyvelendő (ezáltal 15% adó fizetendő utána), másrészt ha az illető nem egyéni vállalkozó, hanem betéti társaság, akkor még a saját lakásában lévő székhelye után nem kifizetett bérleti díjat bevételeként kell szerepeltetnie. Elég szép?

Az APEH-nak küldött kérdések között úgy fogalmaztam, hogy ezen szabályok következetes alkalmazása nyomán elég extrém helyzetek alakulhatnak ki. Tétélezzük fel például, hogy az evás taxis vállalkozó egy négymillió forint értékű személygépkocsival taxizik. Ha autócseré mellett dönt, és ezt a gépkocsit értékesíti, akkor az érte kapott négymillió forint, bevételnek számít. Evás bevételnek. Holott valószínű, hogy a taxizásból szerzett összes bevétele még csak meg sem közelíti ezt az összeget. Négymillió forint bevétel után pedig a 15% befizetendő eva 600.000.- Ft!

Átlagosan négyéves kocscsere-periódust feltételezve, és eladott autonként négymillió forintot számítva évente 150.000.- Ft olyan plusz adó jelentkezik az evásoknál, amire eddig senki nem számított!

A másik téma, a székhely céljára használt lakás kérdése. Az APEH válaszból egyértelműen kiderül, hogy egyéni vállalkozó evásnak ezzel a kérdéssel nem kell foglalkoznia, rá ez a követelmény nem hárít újabb kötelezettségeket. Am annál inkább akkor, ha az illető betéti társaság formájában vállalkozik. Ebben az esetben ugyanis – az állásfoglalás szerint – a betéti társaság bérleti díjat fizetne egy iroda, egy lakás, – vagy annak egy része – székhelyként való használat után. Mivel azonban nem fizet – hiszen a társaság tulajdonosának saját lakásáról van szó – ezt a ki nem fizetett díjat bevételként kell elkönyvelnie! Elég nyakatekert okoskodás...

A törvények, rendeletek és az ezekre vonatkozó eljárási szabályok néha értelmetlennek tűnő, sokszor agyonbonyolított előírásai – mint például az idézett esetben is – sok esetben kivívják rosszállásunkat, hovatovább haragunkat. Mindazonáltal nem tehetünk mást, mint hogy törvénytisztelő állampolgárok lévén alkalmazkodunk. E fentebb említett szabályok esetén is ezt kell tennünk...

Nagy Zoltán



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



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

JÖN AZ UNIÓ!

Az egész ország – így a taxik is – izgatottan várják a májust, az Unióhoz csatlakozást. Mi várható? Mi lesz kötelező? Mi nem változik?

Válasszuk a legegyszerűbb megoldást, forduljunk az illetékes közlekedési szakemberhez.

Tisztelt Székely András úr!

Nemsokára csatlakozunk az Unióhoz. Úgy tudjuk, a szakemberek már készítik a különböző, szakterületeket érintő anyagok fordítását. Szeretnénk szakmai lapunkban, a Taxik Világában ismerttetni a taxiknak, a kollégáknak az őket érintő kérdésekről.

Mi változik és mi nem? Mire számíthatunk? Csak néhány a levegőben keringő hírekből, rémhírekből. Maximum hetéves autókkal lehet taxizni az Unióban. Kötelező az egységes szín. Csak társaságokban lehet üzni az ipart, megszűnik az egyéni, „mezitlábás” taxizás. Kötelező a „műholdas”, kártyaleolvasós taxaméter.

Van még jó néhány információ a változásokról. Reméljük, a legtöbb „hírlapi kacsá”. De mi szeretnénk pontos ké-

pet kapni. Például van, aki most tervez kocsicserét, ő mire készüljön.

Tisztelettel várva válaszát a taxikollegák nevében:

Juhász Péter

Tisztelt Juhász úr!

Hazánk európai uniós csatlakozásával egyes taxis szakmai kérdésekkel kapcsolatos érdeklődését köszönnettel vettem. Kérdéseire a következő tájékoztatást adom.

A közúti személyszállítás taxi üzemmódban vagy személygépkocsi szolgáltatásként végzett formáit az EU külön nem szabályozza, e tevékenységre nem terjed ki.

Ebből eredően a taxiszolgáltatókkal kapcsolatos piacra lépési szabályok, a tevékenység végzéséhez előírt személyi, szakmai, pénzügyi, továbbá tárgyi feltételek az uniós csatlakozással nem változnak. A megkeresésben foglalt és a taxik körében felmerült kérdések, mint Ön is sejtette, rémhíreken alapulnak.

Továbbra is érvényes a személytaxi szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X.27.) KHVM rendelet.

Célszerűnek látszana – hiszen a jelenlegihez mérten egységesebb arculatát adná a taxizásnak – ha a taxi gépkocsik egy-egy telepü-

lésen, így elsősorban a fővárosban egységes színűek lennének, vagy az ún. „mezitlábások” is szervezettebb formában működnének, de erre vonatkozóan kötelező előírást nem terveztünk. Megjegyzem, hogy az alkalmazott taxigépkocsik egységes színére vonatkozó meghatározás nem is tartozik minisztériumunk hatáskörébe.

A taxi gépkocsikban kötelezően előírt taxaméter gyártmánytípusának és technikai tudásának meghatározása a Pénzügyminisztérium és az APEH feladata.

A rövid úton bekért információk alapján tájékoztathatom, hogy az ún. „műholdas” kártyaleolvasós taxaméterek használatának kötelezővé tétele nevezett hatóságok részéről nincs napirenden. Természetes azonban, hogy az érvényes jogszabály alapján jóváhagyott típusú műholdas kártyaleolvasós taxaméter használható.

Engedje meg, hogy válaszzal egyidejűleg a taxi-szolgáltatóknak jó munkát, belső békét, nyugalmat kívánjak.

Tisztelettel:

**Székely András, főosztályvezető
Magyar Köztársaság Gazdasági és
Közlekedési Minisztérium
Közúti Közlekedési Főosztály**

Tehát semmi pánik! Nem lesz változás a taxizásban az Unióhoz csatlakozás után!

A rémhíreket pedig felejtsük el!

Juhász Péter

Új helyen a 6x6 Taxi

Arról már tavaly hallottunk, hogy a 6x6 Taxi 2004-ben új helyre költözik. Az Orczy úton lévő nagy és szép épület ugyanis nem volt ideális hely egy taxicég számára. Az autók parkolása a környék lakóit zavarta, de a ház belső tereit sem lehetett úgy alakítani, hogy az a speciális igényeknek megfelelő legyen. Miután a tulajdonos korábbi kötelezettségei megszűntek, a helyváltatásnak nem volt több akadálya. A részletekről Orbán Lajos ügyvezető igazgatót kérdeztük.

• A költözés még kis létszámú család esetén is komoly gondot okoz. Azonban egy folyamatosan működő központ áttelepítése másik kerületbe alapos előkészületeket igényel. Sikeresen megoldani?

• Igen. A Matávval történt előzetes egyeztetéseknek megfelelően az adott napon 12.01 perckor még az Orczy úton csöngött a telefon, 12.02-kor pedig már a XI. kerületben, a Kondorosi u. 2/a-ban új, 420 m²-es telephelyünkön. Egyébként a diszpécserközpont 3-4 nappal előbb költözött az új helyre, mint az iroda. Ezt azért tudtuk viszonylag problémamentesen megoldani,



Orbán Lajos: – Az új munkahelynek mindenki örül

mert az ide tartozó összes technika, amit mi csak „vasanyag” hívunk, vadonatúj. Vagyis a diszpécserközpontot csak beleült az új székekbe, elhelyezkedett a szintén az ide gyártott asztaloknál és használni kezdte a napokkal korábban beszerzett számítógépeket.

• Változott a szoftver is?

• Nem, jelenleg – kisebb módosításokkal – még a régit használjuk, de 3 cégtől van ajánlatunk a korábbi DOS-alapon működő szoftver lecserélésére. Ez jól kiszolgálta az

elmúlt évtizedek igényeit, de már nem fejleszthető tovább. A 6x6 Taxi vezetése ezért szeretné a rendszerét korszerű Windows alapúra cserélni, melyre a GPS, GPRS alapú taxi-kiszolgáló rendszer ráülthető. Ez a szoftver még az idén elkészül.

• Úgy látom, az irodabútorok is újak...

• Igen, nem lett volna értelme a régi, nem ide készült bútorokkal telezsúfolni az új irodákat. Így csak azokat a tárolókat, eszközöket hoztuk át, melyekre feltétlenül szükségünk van. A többi kiegészítő technika is teljesen új, a kor követelményeinek megfelelő.

• Taxisnak, utasnak szinte mindegy, hogy hol a központ.

• Nem, ez nem így van. Taxisaink számára az Orczy út nagyon sok problémát okozott. Nem lehetett megállni, de a környékbeliek között is komoly felzúdulást keltett a sok taxi. Az egy nyugodt kertvárosi környezet volt, melyet mi „kissé” megbolygattunk. Itt most nem zavarunk senkit, és könnyű megállni is. Az utasoknak látszólag valóban mindegy, hol veszik fel megrendeléseiket a telefonosok, de azért a valóságban az új hely, az új berendezések, a nagyobb monitor, az új szoftver számukra is érezhető eredményeket produkál majd. Bizom benne, hogy a barátságos, világos, tágas kör-



A taxisokat három munkahelyen, kulturált környezetben szolgálják ki



Bejárat az új irodákhoz



A Kondorosi út üres, itt a taxisok nem zavarnak senkit



A munkatársaknak még tévé is jutott

nyezet a diszpécserközpontban dolgozó kollégák munkájában, modorában is pozitív változásokat hoz majd. Az új központ lehetővé teszi a szolgálat jobb és hatékonyabb ellenőrzését is.

• *Az új hely ma még kissé "csatatér" jellegű. Én például igen nehezen találtam rátok. Nincs kiírva hogy hol a 6x6 Taxi. Ha üzleti partner keres benneteket, ez nem jelent gondot?*

• Még csak néhány hete költöttünk ide, de minden alakul idővel. A terület és az épület tulajdonosa, Zengő Zoltán úr ígérete szerint hamarosan rendeződik a kérdés. A "parkolás" jelenleg a járdán történik, de ez a terület is rendezésre kerül a tavasz beálltával. Rövidesen kialakításra kerül egy kb. 70-80 autó befogadására alkalmas murvázott parkoló a Kondorosi úton, ahol kollégáink "halszállás" rendszerben tudnak parkolni, míg ügyeiket intézik a központban. Tavasztól a kerítésen belülre már csak mágneskártyával lehet bejutni a Budafoki út felől. A bérelt 420 m²-hez 6 autó parkolása biztosított a területen belül. A taxisok egy másik kapun jutnak be az épületbe, melyet éjjel-nappal őrznek.

• *Összefoglalva tehát érdemes volt elköltözni?*

• Természetesen, és ezt nem csak a kötelező udvariasság mondatja velem. Én már sok helyen megfordultam az Almássy tértől a Zichy Jenő utcán át az Attila utcáig. Majd következett az Orczy út, de most először sikerült olyan helyre költözni, melyet a mi igényeink szerint alakítottak ki. Itt minden fal odakerült, ahová kértük, minden iroda légkondicionált, a bútorokat idegyártották méretre, ahogy velünk megbeszélték. Úgy gondolom, hogy a korszerű, az igényeinknek megfelelő, világos munkahelyeknek mindenki egyformán örül.

• *Köszönöm a tájékoztatást!*

– kó –



Új központhoz új vezető: Tóth Péter



Az Orbán–Lengyel páros kritikus szemmel vizsgálja az új irodákat

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

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!

Gyors ítélet a bolti szarkák ügyében

Béroutóval jártak lopni

Taxival ugrottak át Szombathelyről Zalaegerszegre azok a bolti szarkák, akiket február 19-én fogtak el a járőrök egy közúti ellenőrzés során. Az autó csomagtartójában 150-200 ezer forint értékben különböző cikkeket találtak a rendőrök, ám az utasok tagadták, hogy bármi közük lenne a termékekhez.

A taxis – pestiesen szólva – köpni-nyelni nem tudott, amikor február 19-én délután fél ötkor Zalaegerszegen, a Kosztolányi úton a rendőr járőr megállította gépkocsiját, majd a csomagtartó felnyitása után utasai közölték: nekik semmi közük az ott talált bolti árukhoz. A fuvarozó pedig nem vitte el a „balhét”, úgyhogy rövid időn belül mindenki a rendőrségi fogdában találta magát. A kihallgatások végére kristályosodni látszott a valódi történet. Eszerint a három, 24, 30, 32 esztendő férfi, Szombathelyen bízta meg a taxist, hozza el őket Zalaegerszegre, ahol több helyre kell menniük, majd dolgojuk végeztével visszatérnek. A taxissal megegyeztek és elindultak Egerszegre.

A zalai megyeszékhelyen ezután hat különböző bevásárlóhelyen álltak meg, ahol minden üzletből megrakottan tértek ki az utasok. Csokoládé, cukorka, konzerv, sajt és tejtermékek kerültek a csomagtartóba, de a taxis nem igazán törődött a bevásárló körút részleteivel, ő ment, ahová mondták. Az csak a nyomozás során derült ki, hogy mindezekért nem fizettek az alkalmi tolvajok.

A tolvajtrió módszere nem egyedüli, ezért a rendőr-főkapitányság munkatársai felvették a kapcsolatot a szomszédos megyék bűnüldöző szerveivel, hogy a hasonló jellegű lopások körülményeit ellenőrizzék a nyomozhatóságok. Az őrizetbe vett gyanúsítottak végül beismerték tettüket, így soron kívül, bíróság elé állították őket.

A Zalaegerszegi Városi Bíróság jogerős ítéletében a 24 esztendő fiatal-embert 6 hónap, a 30 éves férfit 7 hónap, míg 32 éves társukat 50 nap közmunkára ítélte.

Tekintettel arra, hogy a büntetőeljárás során kiderült: a taxinak nem volt tudomása a bűncselekményekről, abban nem vett részt, így őt tanúként hallgatták ki, majd szabadon távoztatták a rendőrségről.

ÚJABB BUSZSÁVOKAT ALAKÍTANAK KI

Folyamatosan érkeznek a kérések, hogy egyre több helyen alakítsanak ki buszsávokat a külső sávokban.

Azt már korábban tisztáztuk, mi a különbség a járda melletti buszsáv és az út közepén lévő BKV-sáv között. Azoknak, akik nem olvasták volna: előbbin a taxik azért mehetnek, hogy az utasok be tudjanak szállni a taxiba, illetve ki tudjanak szállni. Nyilvánvalóan ez csak a járda melletti sávban lehetséges.

Éppen ezért a belső sávokban kialakított „buszsávokat” át kellett keresztelni BKV-sávokra.

De térjünk vissza az új buszsávokra. Négy helyszínre kértem kialakításukat.

Tisztelt Vezető!

Javaslom, hogy újabb és újabb helyeken alakítsanak ki buszsávot.

III. Vörösvári út

Nagyon sok BKV-autóbusz araszol befelé az Árpád híd irányába. Jó lenne itt is külön sáv a tömegközlekedésnek.

XII. Budakeszi út

Már most is van buszsáv, de csak a legelső szakaszon. Ki kellene alakítani a Labanc úttól befelé!

XIV. Csömöri út

A metró csak évek múlva fog a Bosnyák térig ki-menni, de a felkészülést meg lehet kezdeni. Ki kell szélesíteni a Csömöri utat, és befelé kialakítani a buszsávot a felüljárótól a Bosnyák térig.

X. Jászberényi út

Egyszerűen katasztrófális a helyzet befelé reggelente. Itt is csak a sávszélesítés a megoldás, majd a tömegközlekedési sáv kialakítása.

Közlekedési javaslataimat általában közvetlenül a Fővárosi Forgalmotechnikai Főosztálynak küldöm. Viszont a buszsávok kialakításához a BKV Rt. segítségére is szükség van.

Tisztelettel:

Juhász Péter

Autóbuszforgalmi sávok kialakítására tett javaslataira, mint a terület vezetője az alábbi választ adom.

Társaságunk kiemelt feladatként kezeli, és folyamatosan vizsgálja a közösségi közlekedés előnyben részesítésének lehetőségeit. Javaslatainkat minden esetben továbbítjuk Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal felé. A buszsávok kialakítására pénzügyi és jogszabályi lehetősége a Hivatalnak van.

Az Ön által említett konkrét útszakaszok problémája előttünk is ismert. A III. kerület Vörösvári út és a X. kerület Jászberényi út távlati terveink között szerepel. A XIV. Csömöri út a 4-es metróvonal üzemelésének megindulásával kapcsolatos vizsgálatokban szerepel. A XII. Budakeszi úti, városközponti irányú autóbuszsáv meghosszabbítását a közelebbi jövőben megvalósítandó feladatok között tartjuk számon.

Kérem a fentiek tudomásulvételét.

Üdvözlettel:

Böszö Sándor, főosztályvezető

Rendőröknek köszönheti, hogy megúsza

Konfliktuskezelés Miskolcon

A rendőrök gyors és jelentős számú jelenlétének köszönheti testi épségét az a taxis, akít február utolsó vasárnapjának délutánján kaptak körbe sérelmiüket megtorolni készülő autósok Miskolcon. A retorzió elmaradt, a taxis szélvédőüvegeinek betörésével megúsza az elszámoltatást.

Vasárnap délután az ember úgy gondolná, hogy legtöbben családi vagy baráti körben töltik a hétvégéjük hátralévő idejét, és nem vélt vagy valós sérelmeket mennek rendezni. Február 29-én délután fél háromkor Miskolcon a tiszai pályaudvar közelében található Selyemrét melletti strand parkolójában pilla-

natok alatt több autó vett körbe egy taxit. Első pillanatban nem lehetett tudni, mi kerekedik ki e nem mindennapi szituációból, s mivel a taxis is megérezhette a reá leselkedő fenyegetést, feltehetően megnyomta vészjelzőjét, amelynek köszönhetően öt járóautó zárta percekben belül a területet. A problémájukat „megbeszélni” készülőknél arra maradt idejük, hogy autóikból kiszállva, körbevegyék a taxist, majd – szemtanúként állítása szerint – hangoskodni, szitkozódni kezdtek, végül a taxi első szélvédője roppant meg, valamely erő hatására.

Többen állítják, a taxinak az ijedtségen kívül egyéb baja csak azért nem esett, mert a rendőrök gyorsak voltak és minden

menekülési útvonalat lezártak. A revansra készülő csapatból akik idejében észlelték az egyenruhásokat, megpróbálták távozni, ám a járőrök több személyt igazoltattak. Végül nem sikerült kideríteni az ad hoc találkozó pontos okát és célját, így egy ember ellen rongálás megalapozott gyanúja miatt indult eljárás.

Az elmúlt hetekben egyre gyakoribbá váltak a jog szerint ön-bíráskodásnak minősülő akciók, ahol egyéni problémáikat nem a törvény szellemében ohajtották rendezni a felek. Félő, ha időben nem sikerül úrrá lenni az indulatokon és érvényt szerezni az előírásoknak, emberhalált követel az öntörvényűség.

k.z.t.

Fizetendő minimális járulékok 2004. I. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 156.000 Ft	Járulékalap 15%-a 23 400 Ft	Járulékalap 26,5%-a 41 340 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 17 160 Ft	A járulékalap 18%-a 28 080 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft

ÜZEMORVOSI 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.

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

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**28 860 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**12 480 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi 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 tárgynegyedévi 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 tárgynegyedévet követő hónap 12-e.
Az első negyedévre tehát 2004. április 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”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta) Ötödik éve változatlan!	800.-
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	1.982.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	3.182.-
Netta® csomagtartó védőszőnyeg	490.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.880.-tól
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) – APEH sajtóiroda

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	240.00.-	230.00.-	213.00.-

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-tól	12,50%

Autószerelő-műhely

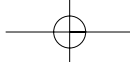
Motorfelújítás, beállítás, javítás.
Futómű- és fékjavítás.

Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

Cím: Bpest XVIII. (Pestimre), Nagykőrösi út 34/a.
(Eke u. sarok)

Nyitva: 8-17 óráig (igény szerint tovább is!)

Telefon: 291-8714



A forgalmazható taxaméterek

A Taxisok Világa januári és februári számában a taxaméterekről szóló cikkek kapcsán említettük a forgalmazható taxaméterek körét is. Ez a kifejezés azonban néhány kollégának nem volt elég egyértelmű, sok kérdés érkezett a taxióraszervizekhez és szerkesztőségünkhöz is, így most ismételt körbejárjuk ezt a témakört.

Nézzük először az egyes kifejezések magyarázatát:

- **Forgalmazási engedély:** az APEH megfelelő szerve által jóváhagyott, gyártható és forgalmazható (újként eladható) taxaméter

- **Visszavont forgalmazási engedély:** a meglévő paraméterekkel már nem gyártható és nem forgalmazható, vagyis a kereskedő által újként nem eladható taxaméter. A forgalmazás tilalma nem vonatkozik a taxaméter kocscsere esetén új autóra való átszerelésre, tarifaállításra, adatváltozásra. A meglévő és üzemelő óra tovább használható.

- **Adómemória-cserére engedélyezett:** a visszavont forgalmazási taxaméterek közül azok, amelyeknél adómemória-csere még engedélyezett a megadott dátumig.

- **Adómemória-csere nem engedélyezett:** a visszavont forgalmazási taxaméterek közül azok, amelyek adómemóriája - ha betelt vagy meghibásodott - már nem cserélhető, a taxaméter tovább nem üzemeltethető. A meglévő hibátlan taxaméter egyébként használható, másik autóra átszerelhető, tarifa és adatváltozás eszközölhető.

A forgalmazható taxaméterek listáját, valamint a visszavont engedélyeket az APEH Pénztárgép és Taxaméter Technikai Bizottság teszi időről időre közre. A legfrissebb adatok ez év februárjából származnak:

2004. 12. 31-ig adómemória-cserére engedélyezett, visszavont forgalmazási engedélyű taxaméterek /Adatszolgáltatás időpontja: 2004. február 10./

Eng. szám	Típus megnevezés	Forgalmazó vagy jogutód
507	DIGITAXI-PRINT	EÖRGÖGH TRADE KFT.

Forgalmazótól újonnan megvásárolható taxaméter tehát kizárólag az új Digitaxi, az új Ecometer és az új Rase lehet, ill. a Printax mindkét típusa még március 31-ig. A forgalmazási engedélyeket folyamatosan figyelemmel kísérjük, azok állásáról időről időre hírt adunk.

Adómemória-cserére nem engedélyezett taxaméterek

/Adatszolgáltatás időpontja: 2004. február 10./

Eng. szám	Típus megnevezés	Forgalmazó vagy jogutód
501	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
502	ECOMETER NT-93	ECOMETER KFT.
503	RASE '93	VENTUS-953.KFT
504	HALE MCT-04	VENTUS-953.KFT
505	FEVITA-X	FEVITA GMK.
506	PRINTAX NÉGYVÁLLALKOZÓS	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
508	ECOMETER NT-93 TÖBBVÁLLALKOZÓS	ECOMETER KFT.

Visszavont forgalmazási engedélyű taxaméterek

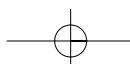
/Adatszolgáltatás időpontja: 2004. február 10./

Eng. sz.	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Visszavonás dátuma	Forgalmazó vagy jogutód
501	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	1993.08.10.	2000.06.06.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
502	ECOMETER NT-93	1993.09.22.	2003.06.30.	ECOMETER KFT.
503	RASE '93	1993.09.22.	2003.06.30.	VENTUS-953.KFT
504	HALE MCT-04	1993.09.22.	2003.06.30.	VENTUS-953. KFT
505	FEVITA-X	1993.12.13.	2001.12.31.	FEVITA GMK.
506	PRINTAX . NÉGYVÁLLALKOZÓS	1993.12.09.	2000.06.06.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
507	DIGITAXI-PRINT	1993.12.21.	2001.12.31. TRADE KFT.	EÖRDÖGH
508	ECOMETER NT-93 TÖBBVÁLLALKOZÓS	1994.10.17.	2003.06.30.	ECOMETER KFT.

Érvényes forgalmazási engedélyű taxaméterek

/Adatszolgáltatás időpontja: 2004. február 10./

Eng. sz.	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Érvényességi határidő	Forgalmazó vagy jogutód
509	ECOMETER WT-99., MOBIL MIKRO MUNK	2000.01.13.	2004.12.31.	ECOMETER KFT.
510	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	2000.12.12.	2004.03.31.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
511	PRINTAX TÖBBVÁLLALKOZÓS	2000.12.12.	2004.03.31.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
512	DIGITAXI-2001 EGYVÁLLALKOZÓS	2002.02.05.	2004.12.31.	EÖRDÖGH TRADE KFT.
513	RASE '02	2003.06.24.	2006.05.31.	VENTUS-953.KFT



LEHET-E GYEREKÜLÉST TENNI A JOBB ELSŐ ÜLÉSRE?

Az egyik taxitársaságnál úgy rendelt taxit a kedves utas, hogy gyerekülést szeretett volna tenni a jobb első ülésre. A kolléga rögtön beszólt: „A jobb elsőre tilos gyerekülést tenni!” Tényleg, mi az igazság? Szabad vagy nem szabad? Nézzük meg a KRESZ-könyvet, mit mond erről az esetről.

„A személygépkocsi első ülésén 150 cm-nél alacsonyabb gyermek csak akkor szállítható, ha az üléshez légszákot nem szereltek fel, és a gyermeket biztonsági gyermekülésben helyezték el.” (KRESZ 48.§ A közlekedésben való részvétel külön feltételei)

Tehát meghatározott feltételekkel lehet gyerekülést tenni a jobb első ülésre. De ha már elővettük a KRESZ-könyvet, nézzük meg, mit ír még a gyermekszállításról. „A személygépkocsi hátsó ülésén utazó 12.

életévét még be nem töltött és 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket nem kell biztonsági gyermekülésben rögzíteni, ha a szállítást taxi üzem módban használt taxigépkocsival történik.”

Egy megjegyzés: „A gyermekek biztonsági gyermekülésben történő rögzítésre vonatkozó szabályok 2002. I. 1-jétől hatályosak.” (Útmutató a KRESZ egységes értelmezéséhez)

Egy kérdés maradt, amivel viszont a KRESZ nem foglalkozik. Tehető-e gyerekülés a jobb elsőre, ha a légszák ki van kapcsolva? Miután ez sokakat érintő kérdés, ezért megkerestük az illetékeseket, akiknek a válasza egyértelmű volt. A gyermekülés még kikapcsolt légszák esetén sem szabad a jobb elsőre elhelyezni. Így a képen látha-

tó ábra megtévesztő, és Magyarországon jogellenes magatartásra csábít.

Juhász Péter



THERMÁL TAXI KUPA

2004. FEBRUÁR 28., BÉKÉSCSABA

Immáron harmadik alkalommal veszünk részt Békéscsabán a Thermál Taxi és Megyeri Laci barátom által létrehozott taxis kupán, melynek az az érdekessége, hogy bár focikupa (és nem taxis), itt csupán 1-2-3 taxis játszik csapatonként. Kivételt talán a budapesti City Night csapata képvisel, ahol, úgy hiszem, mindenki taxis. Itt a kupán jól megfér egy csapatban a főtaxis és a Taxi 2000 dolgozója, fő a játék. (Benga-Boy)

Üdítő kivétel volt a tavalyi győztes (Iszom-láz), ők egyáltalán nem taxisok, de az előző esti edzőtábor túlságosan megviselte őket, így csak az utolsó előtti helyre futottak be. Mert azért tudni illik: itt nemely csapat már előtte egy nappal a helyi éjszakai edzőtáborba utazik, és csak vasárnap megy haza. Volt szerencséje e sorok írójának a budapesti kollégákkal beszélgetni (hiszen két meccs között egy órát pihentünk), akik beszámoltak róla, hogy bizony majdhogynem munkából jöttek (ez meglátszott a játékokon, vagy csak öregszenek). Számunkra – vidéki taxisok számára – hihetetlen összegekről és munkamennyiség-ről számoltak be. Még ha túlóráltak és a fele igaz, nekünk az is sok és sok! Mert nem tudom, másoknak hogyan indult az év, de nálunk vidéken látványos 20-25%-os visszaesés volt és sajnos van is, ahhoz képest, hogy eddig sem volt egy aranybánya a taxizás.

De vissza a focira – hiszen ez az írás arról szólna – csak mindig elkalandozok. Bocs, de míg írom, hallom a rádióban, hogy egy pécsi kollégánót megtámadtak,

ám szerencsére sikerült túlélnie. **Jobbulást kívánunk, így ismeretlenül, és több szerencsét a magam és a Hírös Taxi kollektívája nevében.**

Na, akkor újra a foci. Február 28-án 11 órára írták ki a kupát a helyi Mezőgazdasági Főiskola tornacsarnokában. Megérkeztünk 10.40-re, és mi voltunk az első csapat, még a helyieket sem találtuk, de azért beköltöztünk. Előző nap még a mi kis csapatunk is 10 főt számlált, reggel már csak hatan indultunk csere nélkül. A szervezés kiváló volt, mert ennek ellenére 11.00-kor megkezdhettük a tornát. Mindenki, még a bírók is itt voltak. A csapatok ismerősek, az esélyek ugyanolyanok, mint tavaly. A helyiek látványosan megfiatalodtak, ez nem látszott a játékokon az első meccsen, a még alvó City is simán 5-2-re lelépte őket, aztán felébredtek és végig kikaptak. A tavalyi II. Benga Boy óriási küzdelemben gólgazdag mérkőzésen az utolsó percben rúgott szabadrúgás góllal 5-4-re verte a Híröst. A harmadik meccsen a tavalyi 1. és 2. nem bírt egymással: 2-2 = X. A következőn a Hírös szerencsés góllal 1-0-ra verte a City-t, a helyi Thermál pedig 1-0-ra a tavalyi bajnokot. Ezután fővárosi rangadó: a felébredt City 2-1-re kikapott a Főtaxis-Taxi 2000-vegyes-egyéb-Benga Boy-tól. A Hírös pedig 2-1-re a Thermáltól (pedig a pályán a Hírös összesen vagy 80 évvel jobb volt). A City folytatta rossz szereplését, és 2-4 az addigra magához tért Iszom-láztól. A Benga pedig 3-2-re lebirkozta a helyi fiatalokat. Az utolsó meccsen dőlt el, hogy ki lesz a 2.,3.,4., így a ka-

pott, ill. rúgott gól számít, és csak utána az egymás elleni mérkőzés eredménye. Tehát bundagyanús meccsen a Hírös Taxi 4-0-ra lelépte az Iszom-láz csapatát. Így a végeredmény:

Benga Boy (Budapest)	10 p.	12-9
Hírös Taxi (Kecskemét)	6 p.	0-7
Thermál Taxi (Békéscsaba)	6 p.	7-9
Iszom-láz (Budapest)	4 p.	6-9
City Taxi (Budapest)	3 p.	9-8

Köszönjük Megyeri Lacinak és csapatának a rendezést.

Hírös Taxi 12. Kecskemét

ESERGO

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

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

**20%
KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

**10%
KEDVEZMÉNY!**

Mercedes-Benz Classic Csillagtúra 2004

Másodszor kerül megrendezésre a magyarországi oldtimerok túrája 2004, május 14-16-án Pécsen

A tavalyi évben igen nagy sikerrel, Eger környékén megrendezett csillagtúra folytatásaként a csillagos oldtimerok tulajdonosaival alakított Mercedes-Benz Classics Magyarország Egyesület, valamint a márka magyarországi vezérképviselése, az MB-AUTO Magyarország Kft. szervezésében idén májusban Pécs és környéke ad



othont a versenynek. A klub és a verseny legfőbb célkitűzése az országban fellelhető Mercedes-Benz oldtimerok (egészen pontosan "klasszikus" autók) hagyományának ápolása, és persze nem utolsósorban technikai gondozása. A közös szenvedély jó hangulatot nyújt a versenyhez is, ahol az etapok teljesítése mellett kitérő alkalom nyílik az autósodák megtekintéséhez, a tapasztalatok megvitatásához.

A verseny május 14-én Budapestről indul, Pécsen a Széchenyi téren pedig látható lesz majd a befutó és a másnap reggeli rajt/ cél. Az öreg autók versenyének természetesen nem a teljesítmény a mércéje, a csapatoknak a megadott útszakaszokon, etapokon átlagsebességet kell tartaniuk, ezen kívül ügyességi pályákon kell végigmenniük, amelyeket 1/100 mp-re kell teljesíteniük. A kétnapos verseny összes etapjának értékelése adja majd a végső sortrendet.

A tavalyi mezőny több különlegességgel is büszkélkedhetett: a legrégebbi modell egy 1937-es építésű autó volt, de előfordult pl. egy 1960-as 300D modell is, amely igazán ritkaságnak számít, mivel összesen 65 darabot gyártottak belőle. Nagy feltűnést keltett a 300SL típusú roadster is, amely teljesítményét tekintve a mai autókkal is felvehetné a versenyt. Több Pagoda SL és annak elődje, a 190 SL is indult, a mezőny szemet gyönyörködtető látványt nyújtott.



2003-ban a versenyt a Pétervári Zoltán – Bengyel Gyula páros nyerte. A mezőnyben indult Ulmann Mónika színésznő is, aki kitérően navigált, valamint Miklósa Erika operaénekesnő, aki a 30. születésnapjára kapott – akkor éppen 30 éves – W114-es coupéjával vágott neki a távnak.

Egy balesetveszélyes helyszínnel ismét kevesebb

Kétségbeesett kolléga kereste meg szerkesztőségünket, életveszélyes helyzet alakult ki a BAH-csomópontnál. Egy utánfutóra szerelt nagyméretű reklámtáblát helyeztek ki a felüljáró alá. Villogó sárgánál semmit nem lehet látni a kereszteződésből!

Amióta odahelyezték, már minden (!) héten volt baleset. Természetesen rögtön megkerestük a Közterület-felügyeletet.

Tisztelt Vezető!

Kérem, szíveskedjenek elszállítani a BAH-felüljáró alatt lévő autó-utánfutót, mert balesetveszélyt okozó helyen áll! Amióta odatették, minden héten volt baleset! Egyszerűen nem lehet belátni a kereszteződést, se az Erzsébet híd felől, se a Villányi út felől jövet.

A taxis kollégák, az autóstársak nevében:

Juhász Péter

Tisztelt Uram!

Tájékoztatom, hogy a Fővárosi Közterület-felügyelet a 38/1993.(XII.27.) Föv. Közgyl. rendelet 39.0 előírása szerint csak olyan gépjármű-

vet (utánfutót) szállíthat el üzemképtelen gépjárműként, amelynek nincs rendszáma (nincs hatósági jelzése), vagy a műszakija lejárt (nincs hatósági engedélye).

A levelében megnevezett utánfutó rendelkezik rendszámmal és a műszakija is 2007. XII. 1-ig érvényes.

A fentiek értelmében a Fővárosi Közterület-felügyeletnek nincs hatásköre a jelzett utánfutó elszállítására, mivel a jármű a leírása szerint a közlekedésre veszélyes helyzetben parkol, az 1957. évi IV. Törvény előírása szerint bejelentését illetékeségből áthelyeztük a BRFK Közlekedésrendészetére.

Tisztelettel:

Varsányi Péter
Fővárosi Közterület-felügyelet
Igazgató

Nemsokára megérkezett a rendőrség levele.

Tisztelt Uram!

A Fővárosi Közterület-felügyeletnek írt bejelentésével kapcsolatosan melyet illetékeségből további intézkedés végett hatóságomnak megküldtek, az alábbiakról tájékoztatom.



A megjelölt helyszínen parkoló utánfutó elszállítására a szükséges intézkedések megtörténtek.

Tóth Béla r. őrnagy
közrendvédelmi osztályvezető
Budapesti Rendőr-főkapitányság
XII. kerületi Rendőrkapitányság
Közrendvédelmi Osztály

Az utánfutót elszállították, egy balesetveszélyes helyszínnel kevesebb.

Köszönjük a taxis kolléga bejelentését, és köszönjük a gyors intézkedést.

Juhász Péter

NEON
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szőrszállítók, csónakszállítók, snowboard- és síléctartók, 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 AUTÓSBOLT
 Keleti, nyugati autóalkatrészek
Tel.: 462-0173, 06-20/342-9785
06-30/2813484, 06-70/2479975
 Nyitva: Minden nap 8.30-tól - 24-ig
 1076 Bp., Dózsa Gy. út 36.
Taxisoknak kedvezmény!

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

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
 Kispesten!
 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, Szo: 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

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.

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)
 javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

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

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

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

KÁRÁSZY CÉG TÉLI AKCIÓ 10 - 20 %
 alapítva: 1872
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** §

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. A nem hirtelen sebességsökkentés (a gázelvétel, a motorfék, az enyhe, guruló fékezés) és a nem hirtelen irányválttatás (az önkéntes sáv-válttatás, az enyhe ívű elmozdulás az addig követett egyenes iránytól) elvárható az elsőbbséggel rendelkező járművezetőtől.

2. Helyes a „B” válasz. Önmagában a jelzőr hiánya nem teszi kötelezővé a megállást. Megállni a máskor is kötelező esetekben szükséges.

3. Helyes a „B” válasz. Ha a keresztező úton közlekedők elsőbbségét nem sérti, és az előzésnek is megvannak a feltételei, a manőver végrehajtható.

4. Helyes a „B” válasz. A „Mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége” jelzőtábla feloldja a „Megfordulni tilos” táblával jelzett korlátozást.

5. Helyes a „C” válasz. Ilyen esetben a tilalom nem vonatkozik arra a járműre, amelynek úti célja a táblával megjelölt úton van.

6. Helyes a „B” válasz. Az útkezeszteződésben a keresztező úttelen lévő terelővonal merőlegesen történő átlépése nem irányválttatás.

7. Helyes a „B” válasz. Tilos a kétkerekű, egy nyomon haladó járművekkel a besorolt járművek között szabadon maradó útfelületen a gyorsabb előrejutás érdekében előrehajtani.

8. Helyes a „B” válasz. Biztonságosabb a legbelső sávra hajtani,

de nem kötelező. Más forgalmi sávra érkezni csak abban az esetben szabad, ha ez záróvonal átlépésével nem jár, és más közlekedőket biztosan nem zavar.

9. Helyes a „B” válasz. Az ilyen úttelen jelzőtáblák hiányában az elsőbbség általános szabályait kell alkalmazni. A szélső úttestről a középső úttestre rákanyarodónak elsőbbsége van a középső úttelen haladóval szemben.

10. Helyes a „C” válasz. Az úttelen jobb szélén álló vagy várakozó járművek által elfoglalt úttestrész még akkor sem tekinthető forgalmi sávnak, ha az ott parkolók között viszonylag nagy távköz is van.

11. Helyes a „B” válasz. A megfordulás végrehajtásának az a feltétele, hogy közben nem szabad más járművek haladását akadályozni. Sűrű forgalmú úton ez nem megvalósítható.

12. Helyes az „A” válasz. Ha a villamospályát szegéllyel vagy gömbsüveggel elválasztják a többi forgalmi sávtól, akkor osztott pályássá teszik az úttestet.

13. Helyes a „C” válasz. A korlátozott látási viszonyok között közlekedő gépkocsit tempóított fényszóróval kell kivilágítani.

14. Helyes az „B” válasz. Az elsőbbségről le szabad mondani. Azonban a lemondás kizárólag a továbbhaladási joggal rendelkező önkéntes – és egyértelműen jelzett – szándékából következhet.

Nyilvántartás, engedélybevonás, retorziók

TÚLSZÁMLÁZÓ TAXISOK PRÁGÁBAN

A cseh fővárosban élők zöme bűnözőknek tartja a prágai taxikat, akik ellen törvényben kíván fellépni a helybéli közgyűlés. A jogszabály-tervezet szerint a túlszámlázáson kapott fuvarozó engedélyt visszavonhatná a hatóság, emellett központi nyilvántartást készítenének a személyszállítókról. Mindezt a közlekedési törvények uniós jogharmonizációjával egy időben óhajtják elfogadtatni a parlamenttel a városatyák.

Elégedetlenek a prágai városi honatyák a fővárosban kialakult taxis viszonyokkal. Egy közvélemény-kutatásból ugyanis az vált világossá a képviselők számára, hogy a helybeliek a taxisok zömét egyszerűen bűnözőnek tartja, és ha csak tehetik, bojkottálják a szolgáltatást. A fővárosi közgyűlés számtalan be- és feljelentést talált a kiterjesztett vizsgálata során, amelyekben turisták emeltek panaszt az irreálisan magas fuvardíjak miatt csakúgy, mint a gépkocsivezető erőszakos viselkedése okán. Mindezek alapján szánták el magukat a városháza képviselői, hogy az uniós harmonizáció követelményeként készülő közlekedési törvénybe javasoljanak néhány szabályt a személyi fuvarozással foglalkozók szigorúbb ellenőrzésére és szankcionálására, amely módot és lehetőséget ad a szakhatóságoknak és a rendőrségnek a következetesebb kontrollra.

A tervezet szerint a túlszámlázó vagy súlyos balesetet okozó sofőröknek taxisengedélyük visszavonásával kellene szembesülniük. Emellett a fuvarozókról központi nyilvántartást készítenének és vezetnék, valamint a helyi rendőrség nagyobb jogokat kapna a szakma ellenőrzésére.

A cseh kormány egyelőre ódkodik a javaslat elfogadásától és támogatásától, szerintük ugyanis a prágai helyzetből nem lehet az egész országra általános érvényű jogszabályt bevezetni. Azt sem titok, hogy a központi nyilvántartás létrehozása és fenntartása az államkincstár részére pluszterhetek róna, amelyeket nem kíván a kormány finanszírozni. A kabinett azt sem nézné jó szemmel, ha a helyi hatóságok szélesebb jogkört kapnának a vezetői engedélyek visszavonására.

A prágaiak mégis abban a biznak, a honatyák a kormány aggályai ellenére elfogadják a jogszabályi kezdeményezéseket, s ezzel átláthatóbbá, ellenőrizhetőbbé és szankcionálhatóbbá válik a személyi fuvarozás egész Csehországban. Az igazi áttörést azonban az jelentené, ha kiszámíthatóbbá, biztonságosabbá válna a taxizás – adja hírül a The Prague Post.

Cash

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Passat Santana 1.6 D, 1985-ös évjárat, taxizásra alkalmas, jó állapotban, vizsgára felkészítve, vagy friss vizsgával eladó. Központi zár, elektromos indításgátló, vonóhorog, színes üveg, 5 sebességes.

Érdeklődni: 06/20-9188-223

Falusi Vendégház Noszvajon! Taxis kollégáknak jelentős kedvezménnyel kínálunk szálláshelyet, igényesen felújított parasztházban, Egeről 10 kilométerre!

Bővebb információ:

www.falusi-turizmus.hu/kemenceshaz,
e.mail: kemenceshaz@freemail.hu,
telefon: 06/20-969-0505 (City 9 Eger)

Opel Astra Combi diesel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet: 06/20-9414-996

Mercedes E 220 CDI Kombi eladó. 2000. IX. sötétkék metál, 7 személyes, automata, klíma, üvegtető stb.

Érdeklődni: 06/20-335-8219

Kis Polski 650-es, 1990-es évjáratú, első tulajdonostól – kevés kilométerrel, gyári fényezésű eladó.

Tel.: 06/20-9188-223

Maxon PM 100 URH-rádió, 2 éves, a forgalmazási szabályokat nem megszegő extrákkal (mikrofonba épített ledes térerőmérő, láncolt kódadó stb.), valamint Tornádó antenna mágnesszalaggal, antennakábelrel (City-frekvenciához pontosan beállítva) eladó. A szett együttes ára: 90 000 Ft.

Érdeklődni: City 767,

Tel.: 06/30-950-3429, 06/70-3838-767

Új építésű 1,5 szobás, erkélyes, légkondival felszerelt, új, modern bútorokkal beren-

dezett lakás a IX. kerület Viola utcában (Klinikák metróállomásánál) hosszú távra kiadó.

Érdeklődni: 06/30-412-3176,
06/30-451-3317, 262-1243
telefonszámokon lehet.

Renault 11., 1,4-es, 1984-es évjárat, friss vizsgával, 167 ezer km-t futott, megkímélt, szép állapotban, 5 ajtós, 5 sebességes. Irányár: 220 000 Ft.

Tel.: 06/20-9188-223

Eladó Fiat Panda 45-ös, 900 cm³-es, 55 ezer km-rel, '82-es, full fapad + terepjáróérzés, klíma novembertől márciusig, 5-6 l-es fogyasztással, folyamatosan szervizelt karosszéria, motor, aksi garanciális, tűzpiros Ferrari színben 150 ezer Ft-ért. Nem volt taxi!

Tel.: 06-209-739-739

Figyelem! Ablakcserehez, lakásfelújításhoz, korszerűsítéshez, vállalkozás fejlesztéséhez banki jelzáloghitel-ügymintézés.

Tel.: 06-20-932-1971

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 67. RÉSZ

Kétségek közt

Ismeretes, hogy 1944 nyarán az iparrevíziós rendelet kapcsán megszürték a magántaxisokat, iparendélyeiket engedélyokiratokra cserélték. Ugyanakkor a főhatóság megváltoztatta a kéktaxisok központjának nevét, a továbbiakban Budapesti Géperejű Bérkocsi Társulat néven működött. A háború után érvénytelenítették a hatóságok korábbi rendeleteit, főleg a német megszállás idején hozottakat. A kékek központjában visszavették korábbi nevüket és Ipartársulatként szerepeltek tovább, leveleiket a régi fejléces levélapokra írták, s a megmaradt előnyomott borítékokban postázták. Am 1946 utolsó negyedében, a Szabad Szervezetek és a Szakszervezetek Tanácsa rárontott a kékekre a régi nyomtatványaik használata miatt, idejétmúltak, reakciónak ítélték cselekedetüket. Dr. Endrényi Tivadar jogászt berendelték a Belügyminisztériumba, merthogy az említett politikai, társadalmi szervezetek bepanaszolták a magántaxisokat a múlthoz való ragaszkodásukért. A minisztérium előadója nem róttá meg a jogászt, javasolta, hogy a jövőben, átmenetileg, tintával húzzák ki cégnevből az „lpar” előtagot és a számaradék

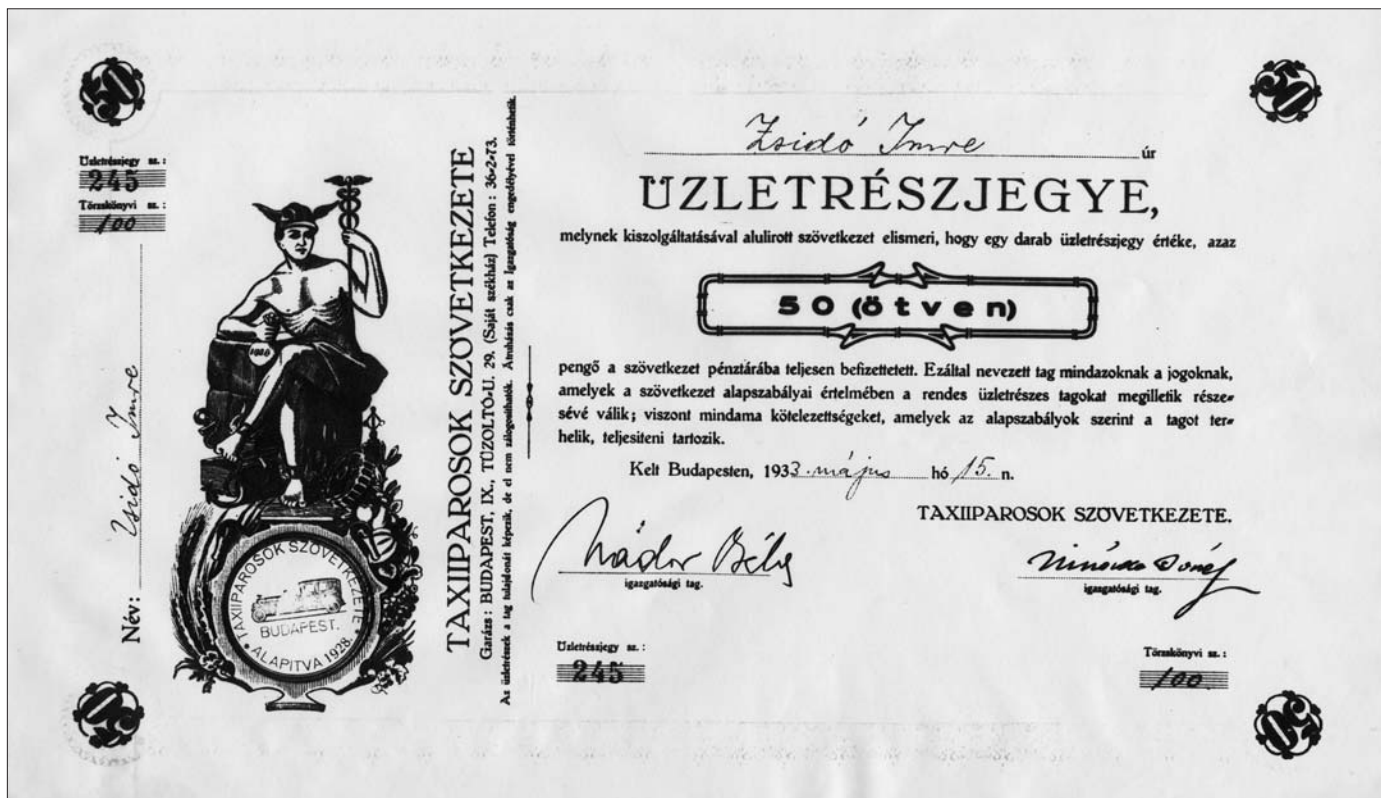
„t” betűjét javítsák át nagyra. Endrényit e berendelésre elkísérte Tallóczy Imre taxis, az Autótaxiiparosok Szövetkezetének egykori forgalmi főnöke. Távozásuk után felkeresték a Fővárosi Tanácsot, valamint a minisztériumot és bejelentették, hogy javított formában írják majd a nevüket.

A szervezetek azonban nem elégedtek meg a módosítással és 1946 novemberétől, a közlekedési vállalatoknál megtartott gyűléseiken rendszeres kirohanásokat intéztek a magántaxisok, a „reakciók gyűlekezete” ellen, de a szürkéket sem kímélték. Az utóbbiak haladéktalan felszámolását, engedélyeik visszavonását, illetve államosítását követelték.

Az egykori kéktaxisok az 1946. novemberi választmányi ülésükön úgy döntöttek, hogy sem az Autótaxifuvározók Szövetkezete, sem a kisegysztenziák éjjel nem vállalnak fuvart, 20 óra után kizárólag telefonrendelésre mennek ki az utcára, illetve címre. Ezen az ülésen Jágerszky György, az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt. ÜB-elnöke, s egyúttal forgalmi főnöke is részt vett, ő is megszavazta a határozatot. S ezt tették azért, mert a közbiztonság drá-

maian leromlott, a taxisok élet- és vagyonbiztonságát a hatalom nem garantálta. Határozatukról értesítették a minisztériumot, valamint a Fővárosi Tanácsot. Miközben a személy- és áru fuvarozók védekezésére kényszerültek, a napilapok a közbiztonság látványos javulásáról írtak, merthogy immár megtisztították – mint állították – a rendvédelmi szerveket a reakciósktól.

A taxisok közül nem kevesen nappal fuvarválogatásba kezdtek. Nem szívesen engedtek kocsjaikba több férfiból álló utascsoportot. Külvárosokba, illetve Buda kietlen területeire nem vittek utasokat, olykor műszaki hibára hivatkozva megálltak, utasaikat kiszállították még akkor is, ha a viteldíjat nem kapták meg. Érthetően megnőtt a Társulat Fegyelmi Bizottságának munkája, a kivizsgálandó ügyek többsége fuvarmegtagadásból eredt. A bizottságban működő alkalmazott sofőrök mindegyik „hibát” elkövető taxis pártjára állt, szemben a Szabad Szervezetek kiküldötteinek véleményével. az üléseken parázs viták kerekedtek. Végül úgy döntöttek az üléseken, hogy a panaszos megértését kérik, ugyanis a forgalomban lévő taxikat roncsokból állították össze,



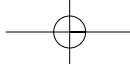
A Taxiiparosok Szövetkezetének üzletrészszege. Az értékpapír mérete 21 x 34 cm



Az Autótaxifuvároók Szövetkezetének üzletrésze, mérete 20,8 x 30 cm

Egy darab összesen 30 pengős üzletrész SZELVÉNYUTALVÁNYA		
Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen utalvány ellenében az 1950. évben új osztalékszelvényét szolgáltatta ki.		
<p>Egy darab összesen 30 pengős üzletrész osztalékszelvénye :</p> <p>Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE, mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen szelvény ellenében kifizeti az 1950. évre közgyűlésileg megállapított osztalékot.</p>	<p>Egy darab összesen 30 pengős üzletrész osztalékszelvénye :</p> <p>Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE, mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen szelvény ellenében kifizeti az 1949. évre közgyűlésileg megállapított osztalékot.</p>	<p>Egy darab összesen 30 pengős üzletrész osztalékszelvénye :</p> <p>Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE, mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen szelvény ellenében kifizeti az 1948. évre közgyűlésileg megállapított osztalékot.</p>
<p>Egy darab összesen 30 pengős üzletrész osztalékszelvénye :</p> <p>Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE, mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen szelvény ellenében kifizeti az 1947. évre közgyűlésileg megállapított osztalékot.</p>	<p>Egy darab összesen 30 pengős üzletrész osztalékszelvénye :</p> <p>Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE, mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen szelvény ellenében kifizeti az 1946. évre közgyűlésileg megállapított osztalékot.</p>	<p>Egy darab összesen 30 pengős üzletrész osztalékszelvénye :</p> <p>Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE, mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen szelvény ellenében kifizeti az 1945. évre közgyűlésileg megállapított osztalékot.</p>
<p>Egy darab összesen 30 pengős üzletrész osztalékszelvénye :</p> <p>Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE, mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen szelvény ellenében kifizeti az 1944. évre közgyűlésileg megállapított osztalékot.</p>	<p>Egy darab összesen 30 pengős üzletrész osztalékszelvénye :</p> <p>Az AUTOTAXIFUVAROZÓK SZÖVETKEZETE, mint az Iparosok Országos Központi Szövetkezte tagja, a törzskönyvében <u>19</u> szám alatt bejegyzett tagnak ezen szelvény ellenében kifizeti az 1943. évre közgyűlésileg megállapított osztalékot.</p>	

Az Autótaxifuvároók Szövetkezte üzletrészehez tartozó szelvényutalványok



nem bírják a strapát, amint kocsi parkjukat korszerűsíthetik és a közbiztonság javul, ismét a régi színvonalon szolgálják majd az utazóközönséget. Addig is szíves türelmet kérnek. Egyidejűleg közölték, nyomatékosan felkérlik a taxisokat, hogy tegyenek meg mindent az utasokért. A fegyelmi bizottság szinte naponként ülésezett. Eppen ezért nem értette a bizottság, hogy a Társulat vezetői miért írtak a Gépjárművezetők Szabad Szervezetének köszönőlevelet, amelyben hálálkodnak a Szervezetnek, mert munkája révén csökkent a Társulat fegyelmi ügyeinek száma. Kuti Ferenc, aki a választmánynak korábban is tagja volt és akit 1946 őszén felfüggesztettek tisztségében, majd rehabilitáltak, lemondott választmányi tagságáról, mert sértőnek és károsnak ítélte a „külsősök” intervencióját a Társulat életébe. Egyébként kiderült, hogy a kérdéses levelet az egyik intervenció írt a Társulat nevében a Szervezetnek.

A panaszos ügyek között a taxisok által kezdeményezett ügyek száma is megnőtt. Ugyanis a fegyveres egyenruhások, beleértve a Vörös Hadsereg katonáit, gyakran beültek a taxikba, és a célba érkezésük után fizetés nélkül távoztak. Minthogy az ilyen esetek vidéken is gyakoriak voltak, a magyar hatóság tárgyalt a szovjet katonai parancsnoksággal, akinek egyetértésével a Jóvátételi Hivatal az 1947. január 18-án kelt 33 491/1947. sz. körrendeletében közölte, hogy Ljevuskin tábornokkal megállapodtak, a taxisok kizárólag pecsétes, írásos parancs alapján szállíthatnak szovjet katonákat a jövőben. A körrendelet megjelent ugyan, a taxisok is értesültek róla, ám a fegyveresekkel szemben mindig az engedélyes húzta a rövidebbet. A Társulat hiába jelentette e sajnálatos eseményeket a rendőrségnek, mindig azt válaszolta: nincs lehetőségük az ügyek megelőzésére, a panaszok valóságtartalmának kivizsgálására. A Fővárosi Tanács Közigazgatási Bizottságának 1947. január 13-án megtartott ülésén, mint mindig, felolvasták a rendőrfőkapitány jelentését is, amelyből kiderült, hogy Budapesten összesen 459 kerékpáros rendőrzárőr van állományban, műszakonként ennek

egyharmada járja a főváros útjait. Ha autójuk lenne, hatékonyabban láthatnák el a feladatukat.

Az 1947. évet az ellentmondások jellemezték. Miközben a napilapok a szép jövőről, a fejlődésről írtak, a valóság mást mutatott. Az állam- és közigazgatás, szakigazgatás átszervezése és az ezzel járó létszámcsökkentés, a „B” listázás megindulása, az államosítások kiszélesítése, az egzisztenciális gondok növekedése, az emigrációs hullám felerősödése stb. mind-mind nyomasztotta a lakosságot. A taxisok mindezt a saját bőrükön érezték. A személyfuvarozók ritkán olvastak elismerő sorokat munkájukról, de annál többet az állítólag gonosz, kapitalista törekvéseikről. Elmarasztalták őket, ha az utas hosszan várakozott a taxiállomáson, ha fuvar közben kilyukadt a gumiabroncsuk, ha a kopott abroncsú ke-rekein ide-oda csúszkált a kocsi a jeges úton, ha lassan hajtott a sofőr, ha gyorsan ment, ha egy keresztvező katonai konvoj miatt várakozni kellett stb. Mindenért a személyfuvarozót marasztalták el, mert mint írták, szándékosan rossz gumikat szerel autójára és olyan úton viszi utasát, amelyen katonai konvojok gyakran közlekednek, s mindezt azért teszik, hogy a fejlődést szabotálják. A Szabadság c. napilap 1947. egyik január eleji számában különösen kemény bírálattal illették a taxisokat, főleg a szürkéket. A cikk írója szerint az Autótaxi Rt.-nél dolgozók soha olyan rossz körülmények között nem éltek, mint most, rosszul fizetik őket, embertelenül bánnak velük. Kifejti, hogy mindez Haltenberger és klikkjének rovására írható, mert kezükből egy pillanatra sem engedik ki a hatalmat, zavartalanul űzik kisdéd játékaikat. Ezért azonnali államosítását követelik a dolgozók. A tollforgató valószínűleg sohasem járt a cégnél, így nem tudhatta, hogy Haltenberger Samu vezérigazgató 1944 decembere óta nem járt az általa létrehozott vállalkozásban, merthogy kitiltották onnan, és a céget az ún. munkáskáderek vezetik – igaz, olykor felkeresik az agg „vezért” tanácsokért.

A magántaxisok 1947. január 9-én ismét

összehívták választmányi ülésüket, mert a MOGÜRT (Magyar Országos Gépjármű Üzemi Rt.) levélben megkereste a Társulatot és ajánlatot tett a magántaxisok két szövetkezetének, valamint a kisegyzisztenciák átvételére és egyesítésükkel az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Részvénytársasággal. A Társulatban nem értették a MOGÜRT kezdeményezését, hiszen addig csak a két szövetkezetük egyesítéséről volt szó, de arról nem, hogy a fővárosban egységesüljön a taxiszolgáltatás. A választmányi ülés résztvevői tanácstalanok voltak, hiszen a Társulat a két szövetkezet vagyongfelmérését sem kezdhette el, így az ajánlat képtelenségnek tűnt. Saját maguk megnyugtatóra felkeresték a miniszteriumot és a Fővárosi Tanácsot, de választ nem kaptak dilemmájukra. Endrényi felkereste Jágerszky Györgyöt is, de ő sem értette a MOGÜRT törekvését, csak azt tudta, hogy immár hetek óta a levegőben lóg az államosításuk. Elmondta, hogy dolgozóit mélységesen felhaborította a Szabadság c. újságban megjelent cikk, ezért a Magyar Kommunista Párt és a Magyar Szociáldemokrata Párt helyi szervezetei, valamint a Gépjárművezetők Szabad Szervezetének helyi sejtje feljelentik a lapot igaztalan állításáért, antidemokratikus magatartásáért. De arra vonatkozóan semmi konkrétumot nem tudott, hogy esetleges államosításuk végrehajtására valahol, valakik, milyen forgatókönyvet dolgoztak ki.

Endrényi javaslatára gyorsított tempóban hozzáláttak a két szövetkezet részjegy-állományának összeírásához, amely megítélésük szerint feltétlenül szükséges a vagyongfelméréshez. A MOGÜRT-nek küldött válaszukban kérték, hogy egy előre megbeszélt időpontban üljenek össze és beszéljenek az ajánlatról. Ez azért is szükséges lenne, mert a főhatóság mind ez ideig más célkitűzésekről tájékoztatta a társulatot, illetve az Autótaxifuvarozók Szövetkezetét. Levelükre azonban választ sohasem kaptak.

Bálint Sándor

BTI-Taxicentrum hírek

A lap megjelenésekor valószínűleg már üzemel a **Taxicentrum** megújult **weboldala**. Honlapunkat az utasok tájékoztatásának továbbra is fontos feladata mellett taxis portállá kívánjuk átalakítani, amelyen a szükséges és fontos információk naprakészen megjelennek. Műszaki tanácsadó rovatunkban most különösen érdekes cikkek találhatóak.

Taxisok szakmai jellegű hirdetéseit továbbra is díjmentesen jelentjük meg oldalunkon. Egyéb hirdetések most nagy kedvezménnyel igényelhetők. Bannercseréhez partnereket keresünk.

A Fővárosi Önkormányzat megkezdte az **iparüzési adó** bevallási ívek kiküldését. Miután a bevallás határideje május 31., meglepően korainak tűnik az időpont. Miután azonban kibontjuk a csomagot, tapasztalhatjuk, hogy a nyomtatvány nagymértékben megváltozott, megújult. Talán ezért áll ezúttal hosz-

szabb idő rendelkezésre a kitöltéshez. Ne feledjük, hogy a bevallást azoknak is el kell készíteniük, akiknek adófizetési kötelezettségük esetleg már évek óta nincsen! A kitöltésben készséggel segítünk a BTI irodában. Szükséges lehet ehhez az előző évi iparüzési adóbevallás és a személyi jövedelemadó-bevallás saját példánya is.

A BTI regisztrált és tagdíjfizető tagjai a **Taxicentrum adatbázisába** most díjmentesen kerülhetnek be. Tagsággal nem rendelkező kollégák számára június 30-ig kedvezményes, évi 6400 Ft + ÁFA díjat alkalmazunk.

