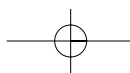


XV. évf. 5. sz.

2005.

Május



TARTALOM

A nemzetközi gyakorlat: szabályozásmentesítés	6.
A taxitársaságok támogatják a fix árat, csak...	10.
A megoldás	15.
Jövő decemberig még maradhat a régi forgalmi	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Nem vagyok normális?	21.
Én sem vagyok normális...	23.
Hurrá, nyaralunk!	24.
Fix tarifa a fővárosi taxisoknak?!	26.
Kibékíthetetlen az ellentét?	27.
10 éve történt	28.
Ne kockáztass!	32.
Honda FR-V	33.
Kátyúfa, aszfaltpeca	34.
Morfondáriák	39.
Természetjáró taxisok	40.
Rács mögött a „lopakodó”	40.
Hétszemélyes?	43.
Taxis kótya-vetye	43.
Lélegezzen hatszor tisztább levegőt!	44.
Pszichopata sofőrök	46.
Iparüzési adó	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

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

Öngól?

Kedves Nézőink, mint láthatják, a mérkőzés eldurvult. A Taxisok kontra Döntéshozók focimeccsen ma már olyan stílusú játékok folyik, amiért egy valódi sporteseményt régen lefújta volna a bíró.

Az első félidő a Döntéshozóké volt. Akaratunk ellenére bevezették a drosztrendeletet, kivetették a drosztdíjat, és kökeményen be is szedik, míg maga a rendszer nem minden esetben működik tökéletesen (hogy finoman fogalmazzak). Ne szépítsük: ezt nem akartuk, legalábbis nem így akartuk, bekaptunk tehát egy gólt.

A második félidő már a fix tarifa jegyében zajlik. Ebben a kérdésben azonban mi vezetünk, hiszen a fix tarifa bevezetése a taxisok kérése volt, nem? Elértük, hogy rendeltetésszerűen szülessék (törünk a kapu felé), bár nem is hasonlít arra, amit szeretünk volna (a védők háritottak), kibuliztuk, hogy tárgyalják (kapura lövés), azonban a közgyűlés elé ezúttal nem került (les...?).

De hát mit is szeretünk volna ténylegesen? Mit vártunk, várunk a hatósági ártól? Azt, hogy 240 forintos tarifával ugyanannyi utasunk legyen, mint 170 forintossal? Nem hiú ábránd ez? Azt is szeretünk volna, hogy az utcai, drosztos tarifa ugyanannyi, vagy akár kevesebb legyen, mint a megrendelésre fuvarozó taxi díjszabása? A tervzetben ez is szerepel: kiállási díj +300 Ft! Mi ezzel a baj?

Az Index című internetes lapban megjelentek szerint (Index, 2005-04-28) a Gazdasági Versenyhivatal véleménye igen érdekes ebben az ügyben. Ők, mint nem szakmabeli, de gazdasági szakemberek úgy gondolják, hogy generálisan nem kell, sőt az üzleti verseny szabadsága miatt nem is szabad fix árat alkalmazni a taxizás teljes spektrumában, ám elképzelhetőnek tartanak a szabályozást bizonyos területeken.

A GVH szerint - írja az Index - négy részpiac különböztethető meg a taxifuvarozás területén. Az egyik a taxitársaságok által kisebb-nagyobb cégekkel kötött „szerződéses” fuvarok köre, ahol nem ritka a havi több százezer forintos taxi-igénybevétel, a másik a „normál” telefonos fuvarok csoportja, amelyek a társaságok diszpécserközpontjain keresztül valósulnak meg, harmadik az utcai „leintés” és végül a „drosztos” fuvarozás. A Versenyhivatal úgy látja, hogy a szerződéses fuvarok terén nem indokolt a szabályozás, hiszen a piac jól működik, a szerződések ma már legtöbb esetben versenytárgyaláson dőlnek el, és a legkedvezőbb ajánlatot tevő taxitársaság nyeri a tendert. Az az indok pedig - ez már a saját véleményem -, hogy a szerződéses szerződött taxist a társasága „rákényszeríti” egy alacsonyabb fuvardíj alkalmazására, egyszerűen nem állja meg a helyét, mert a taxis a saját jól felfogott érde-

kében nyilván azon az áron fog fuvarozni, ami neki még megéri. Ha a társasága annyira alacsony viteldíjjal köt szerződést, ami számára már nem kifizetődő, akkor egészen egyszerűen nem fog jelentkezni ezekre a címekre, vagy akár másik társaságot választ. Ezt minden további nélkül megteheti. Ha pedig egy csapaton belül egyre több taxis teszi ezt - mármint hogy bizonyos címeket „bojkottál” -, akkor ez társasága vezetésének is egy komoly jelzés lesz, hogy legközelebb már magasabb áron kössön szerződést. Persze nem eshet át a ló túlsó oldalára, mert ha túl magas lenne ez a szerződéses összeg, akkor meg a fuvarozató cég fog egy másik taxitársasággal megállapodni. Na, egészen lecsupasztva ezt hívják úgy, hogy piaci verseny...

A normál telefonos rendeléseknél hasonló a helyzet. A taxitársaság megállapítja a tarifát, az utas pedig eldönti, hogy az adott cég színvonala - mert ez is fontos szempont - megfelel-e ennek a tarifának. Ha igen, - utazni fog. Ha nem: más társaságtól rendel, többet hajlandó várni, és olcsóbb, de nem olyan magas színvonalú szolgáltatást vesz igénybe. Így működik ez a piacgazdaság más szegmenseiben is: van aki a Gundelben ebédel, és van aki beéri egy harmadosztályú hellyel. A taxis vállalkozók szempontjából szintén érvényesül a verseny: a társasághoz való csatlakozás előtt a taxis ugyanis eldöntheti, hogy az adott tagdíj fejében az adott tarifával és várható fuvarszámmal megéri-e neki, vagy nem. Ha megéri: befizet. Ha nem éri meg: mást választ. Más társaságot, vagy meztelbázást. Nehezebb fuvarhoz jutást kevesebb

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE 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

költséggel, vagy könnyebb fuvarfelvételt magas tagdíj és alacsonyabb tarifa alkalmazása ellenében. Vegyünk egy példát a kereskedelem köréből: nyilván sokak előtt ismert, hogy a bevásárlóközpontok, multi-cégek milyen elképesztően hátrányos szerződéseket kötnek a beszállítóikkal. Hosszú hónapok múlva fizetnek, és borzasztóan alacsony árat ajánlanak. A termelő pedig eldönti, hogy akarja-e a lábát lejárva „ki-lónként” értékesíteni az áruját, vagy pedig vállalva az alacsonyabb árat és a rosszabb feltételeket is, eladja a multinak. Nem egy-egy kilót, hanem egy egész „vagonnal”.

A harmadik kategória az utcai leintéses tarifa. A GVH szerint az utasok kiszolgáltatottságának csökkentése érdekében itt már indokolt lehet a szabályozás, ám a meglévő maximált ár elegendő ehhez. Miután ma-

napság az utcai leintés talán a fuvarok összességének 1 százalékát teszi ki, jogos lehet az a kíváncsi, hogy ne ehhez a szegmenshez rendelve szabjuk meg a taxizás egészének szabályait. Szerény véleményem szerint az a taxis, akit utcán intenek le, és nem a maximálisan megengedhető tarifát alkalmazza, az nézesse meg magát egy orvossal. Aki ugyanis leint egy taxit, az legtöbbször utazni akar, nem alkudozni. Persze nem a rablásról beszélek, hanem az engedélyezett legmagasabb tarifáról.

A GVH szerint külön kategória a droszton álló taxik helyzete. Ez az az eset, amikor az utasnak a legkedvezőtlenebb. Hiszen elmentben a telefonos rendeléssel, amikor a taxi házhoz megy, és a leintéssel, amikor is azon a helyen állítja meg a taxit, ahol éppen tartózkodik, a drosztra oda kell gyalo-

golni. Ha pedig az utas a több variáció közül a legkedvezőtlenebbet választja, teljesen jogos az az óhaja, hogy ez a kényelmetlenség a szolgáltatás árában is tükröződjön. A droszton álló taxis úgy gondolja, hogy ennek megoldása az, ha a rendelt taxik drágábbak (ugyanaz a magas tarifa, de kiállási díjjal „megfejelve”). A Versenyhivatal pedig úgy gondolja, hogy csak az generálna keresletet a drosztonokon álló fuvarozók iránt, ha mind az utcai, mind a telefonos rendeléseknél, a jelenleg is működő árverseny tarifái **alatt** lenne a drosztonon érvényesíthető fix tarifa.

Kedves nézőink! A Taxisok kontra Döntéshozók focimeccsen jelenleg a taxisok lőnek kapura. De biztos, hogy jó kaput választottak...?

-oli-

Készült a Közlekedésügyi Miniszterek Európai Konferenciája és az OECD/EMCT Közlekedési Kutató Központ felmérése alapján
133. Kerekasztal
A TAXIIPAR DE-, ÉS REGULÁCIÓJÁRÓL
Tapasztalatok az európai taxiipar de-, és regulációjáról
Jon-Terje BEKKEN, Közlekedésgazdasági Intézet (TOI), OSLO, Norvégia

A taxiipar maradt azon kevés iparágak egyike, melyben a kvantitatív mutatók és az ár-szabás szabályozása még mindig nyitott kérdés. A nemzetközi felmérések alapján megállapítható, hogy a taxis iparág mindenkorai regulációjával kapcsolatos megfontolások megosztják az adott szegmensben dolgozókat, az érintett országok vezetését és a folyamatos, de legtöbbször nem a taxivállalatok általi drágítások időről-időre az utazóközönség negatív hozzáállásáról tanúskodnak.

A következőkben a nemzetközi taxi ipar aktuális területi szabályozásával kapcsolatos jellegzetességekre derül fény figyelembe véve a szabályozási változásokkal kapcsolatos széleskörű tapasztalatokat.

Jelen dokumentum két különálló tanulmány felhasználásával készült, melyeket a Közlekedésgazdasági Intézet adott ki.

Röviden, a taxiipar három fő szegmensre különíthető el. Ezek a „droszton”, a „leintős” és a **telefonon rendelt** szolgáltatások. Európa nagy részén, beleértve Magyarországot is, az utóbbi a leginkább elterjedt (versenyképesebb árak), de egyben a leginkább érzékeny a mindenkorai árbeavatkozások tekintetében.

A taxis iparágban három regulációs eljárás figyelhető meg:

a) direkt korlátozás bevezetése (taxivállalat függő – mennyiségi korlátozások a piac méretének, taxivállalatok számának, vagy egy taxivállalatban belüli taxik számának vonatkozásában), **b) indirekt korlátozás** bevezetése (taxisokkal szemben felállított követelményszint), és végül **c) árszabályozás**.

Az árszabályozás van a legnagyobb hatással a már kialakult és kialakulandó piac erőviszonyaira, sikerességére és jövőjére. Az árszabályozás mindig egy nagymértékben ellentmondásos terület, melyre és melynek gyakran ellensúlyozására a különböző országok más és más struktúrát dolgoztak ki. Nagy különbség tapasztalható a fixált és a szabad árak kialakításában. Alternatívaként tapasztalható a maximált és a minimál árás szolgáltatások jelenléte a piacon.

A világ taxipiaca a szabályozásra eltérően reagált. Néhány ország a direkt korlátozásra (Franciaország, USA) tért át, más országok az indirekt „utat” választották, és megint mások a szabályozás harmadik módjára tettek – igaz ugyan nemritkán a speciális piac diktálta kényszerből –, voksukat. Ott, ahol az árszabályozás a működő struktúra, többnyire a maximált árat vezették be, mint leginkább „kárté-

kony” megoldást, hisz a piac ügyvis féken tartja az árakat, mely végső esetben megegyezhet a szabadárú szolgáltatásokkal.

A tanulmányok megállapították, hogy a reguláció leginkább, mint ahogy az 1920-as, '30-as évek Amerikája is mutatja, nehéz gazdasági, nemritkán „forradalmi” helyzetben hozott átmeneti javulást, hiszen a Nagy Gazdasági Világválságban szükség volt az állami beavatkozásra. Az említett országban és főként annak nagyvárosaiban azonban a '70-es és '80-as években a dereguláció dominált, köszönhetően a stabilizálódott gazdasági helyzetnek és a már „magához tért” piac kereslet-kínálat egészséges görbéjének.

Nem volt/nincs ez másképp Európa és a világ más területein sem, hiszen ezen régiókban általánosságban kijelenthető, hogy kisebb-nagyobb eltérésekkel ugyan, de a dereguláció, ahol pedig más ésszerű alternatívák híján a maximált árú szolgáltatás a trend. A felmérésben szereplő országok közel háromnegyede is ebben a „módban” üzemel sikerrel. Négy országban, köztük Ausztriában, Írországból (Dublin), Nagy-Britanniában (London) a fix ár került bevezetésre, azonban itt is különféle feltételek figyelembevételével, pl. London közigazgatási határain kívül a helyi hatóságok dönthetnek a reguláció mértékében és fajtájában.

Kannibál törzset alkalmaz egy cég afrikai leányvállalata özövedőinek. Tartanak tőle, hogy el-eltűnnek majd alkalmazottak, de semmi gond, mert a törzsfőnök Aghwopakitru-ra esküdött meg, hogy nem fognak megenni senkit. Fél évvel később mégis eltűnik az egyik takarító. Miután a körzete piszkos marad, keresni kezdik, de nem találják. Összedobolják a kannibálokat, és a törzsfőnök a rendőrök előtt mindenkit megesket az összes szellemre, hogy ők ilyet nem (t)esznek. Miután a nyomozók elmennek, a törzsfőnök megkérdezi: – Ki volt az? Hátulról egy ifjú kannibál félénken jelentkezik. Főnök: – Vazze! Nem megmondtam, hogy a takarítókat ne bántásatok?!? Itt olyan jó kis helyünk van! Hat hónap alatt megtűtik az egész managementet, a komplett kontrolling csoportot, az összes finansial monitoringost, a teljes könyvelési osztályt, a strategic finance departmentet, a marketingeseket mind egy szálig, és a kutya se vette észre! Erre te megbabálsz egy embert, aki tényleg dolgozik!

Az alábbi táblázat jól mutatja az árszabályozás területi elosztását Európában:

	Nincs ár-szabályozás	Árszab. Fix ár	Árszab. Maximált ár	Egyéb jellemzők
Ausztria		x		Szerződéses szolgáltatás nincs szabályozva
Belgium			x	Brüsszelben kvázi fix ár
Finnország			x	Kvázi fix ár
Franciaország			x	Állami hatóság maximál
Németország		x		Szerződéses szolgáltatás nincs szabályozva
Magyarország (Budapest)			x	Szabad ár, a helyi hatóság szabályozhat
Írország (Dublin)		x		Helyi hatóság dönthet a maximált ill. fix árat illetően, szerződéses szolgáltatás nincs szabályozva
Hollandia			x	Diszpécseren keresztül felvett rendelés nincs szabályozva
Norvégia	X (egy- városokban)		x	Olyan városban, ahol egynél több diszpécserközpont van, az árak nem szabályozottak
Svédország	x			-
Svájc			x	Helyi hatóság dönt a struktúráról
Nagy-Britannia (London)		x		London közíg. Határain kívül a helyi hatóság dönt, szerződéses szolgáltatás nincs szabályozva

Visszatérve azon országok (USA, Svédország) tapasztalataihoz, ahol a regulációs rendszer egyéb kényszerű okokból történt bevezetésre (Nagy Gazdasági Világválság, gazdasági recesszió), ma már a reguláció enyhébb formájában üzemelnek, illetve pld. Svédország esetében a reguláció teljesen eltűnt.

A tanulmány egyértelműen megállapítja, hogy az enyhébb állami szigor feltűnésével, illetve annak teljes kizárásával a taxi piac újra talpra állt és elkezdte önmagát pozitívan szabályozni. A változások a fenti intézkedések bevezetésétől szinte azonnal tapinthatóvá váltak, melyek közül a legszembetűnőbbek a taxik számának növekedése (mindaddig, amíg a piac azt saját törvényeinek megfelelően le nem szabályozta). Továbbá a diszpécserközpontokon felvett rendelések száma újra domináns volta (ez természetesen a kapcsolódó szolgáltatásokra is nagy hatással volt: telefonhasználat ugrásszerű növekedése,

mely az adott ország telefontársaságainak mutatóiból is szembetűnő, hiszen a központok elterjedése a telefonos rendelések milliós nagyságrendjéről tanúskodnak), valamint a tarifák alkalmazkodása az új struktúra feltételeihez. Az igazsághoz hozzátartozik, és ez szinte természetes, hogy a díjszabási mutatók a várakozásokkal ellentétben enyhe növekedésbe csaptak át, de figyelembe véve ugyanakkor a regulációs mutatók hosszú távú tapasztalatait is, kijelenthető, hogy a szabadabb árszabályozás hosszú távon pozitív változásokat generál mind a díjak, és ezzel egyenes arányban a fuvarok számának tekintetében (sok esetben a díjak emelkedése a mindenkori inflációs változásokat követte). Ezen változások pedig a kiélezettebb piaci verseny miatt nagyban kikényszerítik a fuvarvállalatok minőségi intézkedéseit, az autók magasabb színvonalán át, a szolgáltatások spektrumának szélesítéséig.

Végül néhány tényszerű hatás ott, ahol az állami és egyéb hatósági szigorítások eltűntek, illetve eltűnő félben vannak:

Kínálat:

A kínálat azon területeken növekszik, ahol a szigorítások nem dominálnak. Ebből kifolyólag az egy fuvarra értendő várakozási idő csökken, mely végső soron az utazóközönség elégedettségi, a társaságok elismertségi szintjét emeli.

Viteldíjak:

Az árszabás liberalizációjával a díjak nem törvénytelenül emelkednek, inkább azok csökkenéséről lehet számot adni, köszönhetően a differenciálódásnak és a piac mindenkori önszabályozó mechanizmusának. A díjak növekedése ott figyelhető meg leginkább, ahol a verseny a különböző társaságok között nem kiélezett, pl. a drosztkok megjelenésével.

A szolgáltatás minősége:

A minőség negatív előjelű vál-

tozásait nem lehet a liberalizációs intézkedések számlájára írni, hiszen ez ugyanúgy jelen lehet a szabályozott piacon, mind pedig a liberalizált piacon. A piac sajátossága, a verseny, a versenyé pedig a minőség növelése, mely leginkább a szabadpiac és az enyhébben szabályozott piacokon (pld. maximált áras) jellemző.

A dokumentumok tanúsága szerint a taxiipar szabályozásának két módja figyelhető meg világszerte. Az első, hogy elsősorban az európai uniós országok a nem szabályozott piaci struktúrát vezették, vagy kívánják bevezetni a jövőben, ott pedig, ahol a szabályozott mechanizmus működik, a minőségi szabványokra különösen nagy hangsúlyt kell fektetni. Hiszen ahol a verseny „mesterségesen” szabályozott, a piac önmagától nem képes hosszú távon ugyanazzal a pozitív mutatókkal rendelkezni, mint a szabadabb szabályozás eseteiben.

Rádióba betelefonál egy hallgató:

- Tegnap találtam egy pénztárcát, volt benne 10.000

euró és egy névjegykártya: Kis Béla. Na, neki küldénem a következő dalt: . . . !

DIGITAXI  **TAXIÓRA**

EÖRDÖGH TRADE KFT.

1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.

Telefon: 282-4280, SOS: 06-20-959-0098

Nyitva: H-P 9-13 és 14-18 óráig.

www.eordoghtrade.fw.hu eordogh@axelero.hu

Alkatrészek, lámpák, karosszéria elemek kedvező árakon Budapest 2 pontján!

Pl: Astra F légszűrő 900.-tól,
Astra G légszűrő 1400.-tól,
ROWE (német) 15W-40-es olaj 5 liter 3000.-tól,
OPEL 10W-40-es olaj 5 liter 3900.-tól.

Minden típushoz első ablakra légtelrelok 5.500.-ért.

Küldj egy e-mailt (vagy sms-t) pontos megnevezéssel és árajánlatunkat rövidesen megkapod!

Tel: 06 20 3131597

autoalkatresz@citromail.hu

A nemzetközi gyakorlat: szabályozásmentesítés

– A Gazdasági Versenyhivatal levele a fővárosnak –

Dr. Demszky Gábor úr részére

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Mint az mindannyiunk előtt ismeretes, a fővárosi taxipiac működésének zavarai folyamatos igényt támasztanak a szabályozásra, illetve azok korrekcióira. Ezek a feladatok kormányzati, illetve önkormányzati szinten jelentkeznek attól függően, hogy a taxipiac általános szabályozásáról vagy helyi piaci szabályozásról van szó. Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Törvény (ártörvény) 2004. októberi módosítása (ártörvény 7.§ (3) bekezdés) megnyitotta az utat olyan önkormányzati szabályozás lehetőségére is, hogy a települést érintően fix tarifákat állapíthassanak meg az önkormányzatok, és ezzel a szakma által azonosított négy problémából (ár, drosztkérdés, taxik száma, ellenőrzés) egyre megoldás körvonalazódhat ki.

A sajtóból, majd később munkatársától, Rusznák Imre úrtól kapott információkból jutott tudomásomra, hogy a Fővárosi Önkormányzat élni kíván a szóban forgó ártörvényi felhatalmazással, és a mielőbbi megvalósítás érdekében a már elkészített javaslatot véleményezésre szét is küldték az érintetteknek. Korábbi szóbeli ígéret ellenére ezt a javaslatot nem küldték meg a Gazdasági Versenyhivatal (GVH) részére, így a javaslat tartalmáról a Taxis Kamarától értesültünk.

Megítélésem szerint a Fővárosi Önkormányzatnak, így Főpolgármester Úrnak is érdeke, hogy a tervezet megvalósulása esetére várható hatásokat előre felmérjék, melyeket az előterjesztő mindaddig nem mutatott be. Ezen túlmenően fontosnak tartom szem előtt tartani azt is, hogy ne hozzanak olyan döntést, amely végrehajthatatlan, vagy nagy valószínűséggel előrelátható, hogy nem kívánatos hatásokkal jár. Miután minden igényt kielégítő, csak pozitív hatásokkal járó szabályozás egyik napról a másikra nem valósítható meg, fontos lenne olyan javaslatot készíteni, amelytől később sem kell visszalépni.

Sikeres vagy, ha:

3 évesen: nem vizelsz a gatyádba,
12 évesen: vannak barátaid,
17 évesen: van jogsid,
20 évesen: sokat szereted,
40 évesen: sok pénzt keresel,
60 évesen: sokat szereted,
70 évesen: van jogsid,
75 évesen: vannak barátaid,
80 évesen: nem vizelsz a gatyádba...

* * *

Fiatal pár ül a parkban a padon.

- Megmelegíthetem a kezem a lábad között? - kérdezi a fiú.

A lány bólint, majd néhány perc múlva megkérdi:

- Gézaaaa! A füled nem fázik?

Ennek érdekében a jelenlegi szabályozás, módosítás kiegészítését, a döntés előkészítését javasolom a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, a Belügyminisztérium, a Pénzügyminisztérium, a Mérésügyi Hivatal, a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség, a Taxis Kamara, illetve a Főpolgármesteri Hivatal szakértőiből alakított szakértői csoportra bízni.

A szabályozás közvetlen munkálatai során felmerülő, versenyszabályozással kapcsolatos kérdésekben a GVH természetesen készséggel áll rendelkezésre, véleményét szívesen osztja meg a hozzá fordulókkal.

Fentiek előre bocsátása után néhány gondolatot az alábbiak szerint rögzítem az eddig elkészült javaslatához.

A tervezet az új díjszabás alábbi három alapelvét hangsúlyozza:

a) Az egyszerű és kiszámítható tarifák. Ez a követelmény minden árral (díjjal) szemben megfogalmazható igény. Kérdés, hogy a taxiszoftalkalmazás esetén ez hordoz-e külön tartalmat. Ha abból indul ki, hogy a jelenlegi szabályozás szerint a tarifát jól látható módon a gépkocsi jobb hátsó ajtaján kívülről és a kocsik belsejében a műszerfalra fel kell tüntetni – angolul is –, akkor a fix tarifa legfeljebb a „nem felkészült” fogyasztót tájékoztatja jobban, hiszen nem kell külön figyelmet fordítania arra, hogy a választott vagy rendelt taxi tarifájáról érdeklődjön. Ez az egyszerűsítési igény nincs arányban a későbbiekben részletezendő aggályokból következő hátrányokkal.

A tervezet szerint a kiszámíthatóság azzal növekedne, hogy az egyik címről a másikba ugyanazzal a tarifával lehetne megtenni az utat, mint a másik címről az egyikbe, függetlenül attól, hogy nem másik taxist vesz igénybe az utazó. Ezt az állítást erős fenntartással kell fogadni, hiszen ugyanazon tarifa alkalmazása mellett a fizetendő összeget az út hossza, a forgalmi sebesség és a fuvarozás időtartama határozza meg. Ebből viszont az következik, hogy a kiszámíthatóság számottevően nem növekszik és a javasolt tarifa sem alkalmas ennek a követelménynek maradéktalanul eleget tenni.

b) Az utcai leintés, illetve a taxiállomáson vállalt fuvar legyen olcsóbb, mert ez az egyszerű közgazdasági megfontolásnak is megfelel. Ez a követelmény, illetve állítás nem kezeli egyenlő partnerként a piac szereplőit, azaz a taxist, a fogyasztót, de ideértve a szabályozót is. A javasolt megoldással a fogyasztó kivételével a másik két szereplő járna jól, és az általánosnak vélt piaci előnyök igen jelentős fogyasztói hátrányt eredményeznének. Jelentősnek kell tekinteni ugyanis azt a hátrányt, ha a további költségek elkerülése érdekében az ésszerűen eljáró fogyasztó nem telefonon rendelné a kocsit, hanem taxiállomást keresne fel, vagy az utcai leintés lehetőségével élne, de ezzel egyidejűleg a „kiszolgálás színvonalát” objektíve is romlana. Csomagját neki kellene cipelni, és ha kocsit talál, végképp nincs választási lehetősége, mert örülne az első „megálló” lehetőségnek.

A fogyasztói érdek azért is sérülne, mert eb-

ben az esetben a szolgáltatás minőségével kapcsolatos reklamációk elintézésének hatékonysága nagyságrendekkel rosszabb lenne a leintéses fuvarvállalás során. (Erre bőséges példaival rendelkezik a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség.)

c) Végül a javasolt tarifának biztosítania kell a Budapesten általános használt taxigépkocsik költségfedező üzemeltetését.

Ez az elv bizonyos mértékig méltányolható, de az ártörvény 8-10. §-ában foglaltak törvényi keretet szabnak ennek az elvnek. Az ártörvény meghatározza, hogy a hatósági árat úgy kell megállapítani, hogy a hatékonyan működő vállalkozó ráfordításaira és a működéséhez szükséges nyereségre biztosítson fedezetet, tekintettel az elvonásokra és a támogatásokra is. Valamint az árat az áralkalmazás feltételével együtt kell meghatározni.

A javaslat megkerüli a költségelemzést, így teljes mértékben eltekint attól, hogy a fővárosi taxipiac szolgáltatói oldalán jellemzően vegyes használatú személygépkocsikkal – ebből eredően differenciált adóterhekkel – látják el a tevékenységet. A tevékenységet ellátó gépjárművek 3-4-szeres beszerzési árúak, illetve a beszerzési árakkal harmonizáló amortizációs, valamint fenntartási költségek jellemzik a szolgáltatást és az egyes szolgáltatókat összehasonlítva különbözik a hasznos futásuk aránya, az átlagos hasznos kilométer teljesítményük, illetve menetsebességük, de a napi átlagos fuvarszámuk is.

Mindezek ismerete nélkül nem lehet az ártörvényi követelményeknek megfelelő árat megállapítani.

A javasolt mértékű ár ennélfogva nem költségalapú, de emellett indokolt mértékűnek sem tekinthető. Tényfeltétel szerint – és ezzel a Taxis Kamara és a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség is szakmailag egyetért – a javaslat mintegy 60-70%-os mértékű díjemelést eredményezne. (Piaci tapasztalatok szerint az átlagtartifa – a szerződéses árakat is alapul véve 160 Ft/km, ami 240 Ft/km-re emelkedne, illetve erre épülne még rá a fuvarok mintegy 80-90 %-ánál a 300 Ft-os kiállási díj, ami egy átlag fuvar költségét kb. 20%-kal emelne.)

Az indokolt mérték mérlegelésénél az a kérdés sem kerülhető meg, hogy a taxipiac szegmensei közé nemcsak a telefonos és utcai taxi igénybevétel tartozik, hanem az ún. szerződéses megrendelések is, amelyeknek eddigi árszintjét a tényleges verseny határozta meg.

Fontosnak tartom megjegyezni azt, hogy a taxipiacok szabályozásának nemzetközi tendenciája a dereguláció. Magyarország ezt a lépést a rendszerváltást követően megtette, s a fogyasztóvédelmi szempontból fontos korrekciók is megszülettek az idők folyamán (minőségi követelmények minimumainak meghatározása, ármaximálás lehetősége). E beavatkozások hatására jelentős változások következtek be, s a piac konszolidációja folyamatosan zajlik. Néhány piaci anomália (repülőter, pályaudvarok környékén tapasztalható túlszámlázás, területfoglalási harcok) fennmaradt, ezeknek a megoldására azonban a tarifa fixálása nem jelent megoldást.

Folytatás a 9. oldalon

Folytatás a 6. oldalról

Ezek a problémák az utasok számára nyújtható információk növelésével, továbbá a taxiállomásokhoz való hozzáférés más típusú szabályozásával, szigorúbb ellenőrzésével kellene és lehetne hatékonyabban segíteni.

Fontos látni azt is, hogy a telefonhasználat gyors terjedésével a fogyasztói szokások megváltoztak. Ez a fogyasztói kiszolgáltatottság csökkenése szempontjából nagy előnyt jelent, hiszen a taxitársaságokhoz csatlakozott taxisok közötti verseny előnyös hatásai itt szemmel láthatóak. A taxisok pedig szintén dönthetnek arról, hogy részt kívának-e venni ezen a piaci szegmensen folyó versenyben, vállalva akár az alacsonyabb árakat, vagy megmaradnak függetlennek, élve a maximált árakban rejlő nagyobb döntési szabadsággal. Ez kellő mozgásteret biztosít a taxisok számára is.

Az ártörvényi felhatalmazásban rejlő lehetőség nem jelenti azt, hogy szabályozási kötelezettsége lenne az önkormányzatnak, s különösen nem je-

lenti azt, hogy a taxi piac egyes szegmenseinek (rendeléses fuvarok piaca, szerződéses fuvarok piaca, utcai leintéses és droszton történő fuvarfelvétel) eltérő sajátosságai ne lennének kezelhetőek más-más beavatkozásokkal (pl. nincs árszabályozás a szerződéses fuvarpiacon, ármaximálás van a rendeléses fuvaroknál, kötött árak vannak a leintéses és drosztonos rendelésfelvételnél).

Álláspontom szerint mindenképpen olyan szabályozási megoldás kialakítása indokolt, amely képes kezelni az egyes piaci szegmensek sajátosságait, ugyanakkor nem szünteti meg a taxi piacon zajló verseny árcsökkentést, jobb és gyorsabb szolgáltatást eredményező kedvező hatásait.

Mindezeket túl engedjen meg még egy megjegyzést. A Római Szerződés 3., 10. és 81. vagy 82. szakaszainak együttes olvasata a GVH-ban felvetette azt az agályt, hogy az esetleges önkormányzati rendelet nem próbál-e legitimálni egy EK versenyjogba ütköző vállalati magatartást.

Tisztelt Főpolgármester Úr!

A fentiekben a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló törvény olyan szakasza alapján (36. § (4) bekezdés), de kérés nélkül véleményeztem egy rendeltetvezetüket, amely lehetőséget a Főjegyző úr a korábbiakban és jelenleg sem használt ki. Azonban megítélem szerint a fenti kérdés megoldása olyan sajátos közérdek a hatékony verseny és a fogyasztói jólét fenntartása érdekében, melyhez elengedhetetlen a verseny szempontú megközelítés.

Budapest, 2005. március 7.

Másolatban kapja:

Dr. Draskovics Tibor pénzügyminiszter
Kóka János gazdasági és közl. miniszter
Veres János miniszterelnöki kabinetfőnök

Üdvözlettel:

Dr. Nagy Zoltán
elnök

Gazdasági Versenyhivatal

Szabályok nőknek

Állandóan halljuk „a szabályokat” a nők részéről. Na most itt a másik oldal. Ezek a MI szabályaink! Jegyezd meg...

Mindegyik pont SZÁNDÉKOSAN az 1-es számot kapta, mert egyformán fontosak!

1. Tanuld meg használni a WC-ülökét. Nagylány vagy. Ha fel van hajtva, hajtsd le. Nekünk felhajtva kell, nektek lehajtva. Sosem hallotok minket arról panaszkodni, hogy megint lehajtva hagyátok.

1. Vasárnap = sportok. Ez olyan mint a holdciklus vagy az apály-dagály váltakozása. Törődj bele!

1. A bevásárlás NEM sport. És nem, soha nem fogunk rá akként gondolni.

1. A sírás = zsarolás.

1. Azt kérd, amit akarsz. Tisztázzuk: a finom utalások nem működnek! A nyomatékosított utalások nem működnek! Az egyértelmű utalások sem működnek! Csak mondd!

1. Az Igen és Nem tökéletesen megfelelő válaszok szinte minden kérdésre.

1. Csak olyan problémával gyertek hozzánk, aminek megoldásában a segítségünket kéritek. Erre vagyunk valók. Szimpátiáért ott vannak a barátnőitek.

1. Az a fejfájás, ami 17 hónapja tart, az már betegség. Menj orvoshoz!

1. Bármí, amit 6 hónapnál régebben mondtunk, nem felhasználható vita közben. Igazából minden megjegyzésünk érvényét veszti 7 nap után.

1. Ha nem úgy öltözködtök, mint egy sorozatszereplő, akkor ne várjátok el, hogy úgy viselkedjünk, mint a szappanopera-szereplők.

1. Ha azt gondold, hogy kövér vagy, valószínűleg úgy is van. Ne kérdezz minket!

1. Ha az, amit mondunk kétféleképp

érthető és az egyik megsért, elszomorít vagy feldühít, akkor mi a másikra gondoltunk.

1. Megkérhetek, hogy csináljunk meg valamit, vagy megmondhatjátok, hogy milyen legyen. De azt ne, hogyan. Ha már tudod, hogyan lehet a legjobban megcsinálni, tedd meg magad!

1. Amikor csak lehet, a feltétlen szükséges mondanivalódat a reklámok alatt mondd el!

1. Kolumbusz Kristófnak nem volt szüksége iránymutatásokra. Nekünk sincs.

1. MINDEN férfi csak 16 színben lát, mint a Windows alapbeállításnál. Például a barack az egy gyümölcs, nem szín. A padlizsán az zöltség. Fogalmunk sincs, mi az a mályva.

1. Ha viszket, megvakarjuk. Így szoktuk.

1. Ha azt kérdezzük, mi baj, és azt mondjátok „semmi”, akkor úgy viselkedünk, mintha semmi baj se lenne. Tudjuk, hogy hazudtatok, de nem éri meg a zúrt.

1. Ha felteszel egy kérdést, amire nem akarsz választ hallani, akkor olyan választ fogsz kapni, amit nem akarsz hallani.

1. Ha valahova el kell mennünk, bármit is viselsz, az nagyszerű. De tényleg.

1. Ne kérdezd meg, hogy min gondolkodunk, kivéve ha felkészülten tudsz beszélgetni olyan témákról, mint a futball, löfégyverek vagy versenyautók.

1. Elég ruhád van.

1. Túl sok cipőd van.

1. Formában vagyok. A kerek is egy forma.

1. Kösz, hogy elolvastad ezt. Igen, tudom, ma a kanapén kell aludnom. De tudod, ezt a férfiak egyáltalán nem bánják, olyan, mint a kempingezés.

GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ



DEBICA
FURIO

DEBICA
PASSIO

DEBICA®

GUMIABRONCSOK

AMI EGY ABRONCSVÁSÁRLÁSNÁL FONTOS!

-> az utas számára a biztonság

-> taxisok számára a kedvező ár-érték arány



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

ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

A City Taxi üzemorvosa minden héten csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között áll a citys kollégák rendelkezésére.

Más taxisok és a családtagok részére jogositványhosszabbítás csütörtökönként 10.00 – 12.30-ig.

Egy sajtótájékoztatóról bővebben

A taxitársaságok támogatják a fix árat, csak...

Április 26-án a Buda, a Budapest, a Tele5, a City, a Fótaxi, a 6x6, a Rádió, a Taxi 2000, a Taxi4 és a Tele5 Taxi közös sajtótájékoztatót tartott, melynek témájául a Fővárosi Közgyűlés elé terjeszteni kívánt 09-324/4/2005 sz. rendelettervezet szolgált. Ezt a taxisok csak „fixár-rendeletként” emlegetik hónapok óta, és bevezetésétől sorsuk jobbra fordulását remélik. Április utolsó hetében még úgy látszott, hogy a Közgyűlés elé kerül a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság elnökének, Rusznak Imrének előterjesztése. Azért hívták össze a sajtó képviselőit a fővárosi taxitársaságok még a Közgyűlés előtt két

nappal, hogy a tervezettel kapcsolatos álláspontjukat ismertessék. E tájékoztatóról később többnyire olyan tudósítások jelentek meg, melyek szerint „a taxisok elutasítják a fix tarifát”. Ebből pedig taxisberkekben lett komoly felháborodás. Miért nyilatkoznak a cégek tulajdonosai, vezetői az ő nevéikben, ráadásul pont így? Miért jelent a tervezett fix tarifa 60-80%-os áremelést, amikor az utcai (leintéses) tarifa jelenleg is 200 Ft felett van szinte minden társaságnál? Többek között erről kérdeztük Sipeki Józsefet, aki a sajtótájékoztató alább közölt gondolatébresztő bevezetőjét mondta.

• A taxisok többnyire a bulváriságokból tájékozódnak, és az itt megjelent híreket adják tovább tényként egymásnak, függetlenül azok valóságtartalmától. Az említett tájékoztatót követően a kollégák között elterjedt, hogy a társaságok „fújják” azt a fix tarifát, melytől ők viszont bevételeik növekedését várják. Ráadásul, a lapok szerint, a kritikát nem is a fuvarszervező

irodák, hanem a taxisok nevében mondták a rendelettervezetről, két nappal annak benyújtása előtt.

• A dolog ebben a formában kétszeresen sem igaz! Egyrészt nem igaz, hogy a taxisok elutasítják a fix árat, másrészt nem igaz, hogy mi a taxisok nevében beszélünk! A sajtótájékoztatót nem a taxisok tartották, hanem a taxitársaságok, és ezt a meghívókban jól olvashatóan

kihangsúlyoztuk. Ennek fejlcén szerepelt meghívóként a kilenc budapesti taxicég neve. Arról viszont nem tehetünk, ha ezt a sajtó munkatársai nem vették figyelembe. Az időpont megválasztása viszont szándékosan előzte meg a Közgyűlés várható döntését, mert úgy éreztük, még időben meg kell szólnunk ebben a kérdésben. Amennyiben valaki figyelmesen követte az eseményeket, tudja, ami-ó

ta a rendelettervezet napvilágot látott, tehát tavaly november óta, mi egyetlen egyszer sem álltunk a nyilvánosság elé véleményünkkel.

• Kérdezte ezt egyáltalán valaki hivatalosan ez alatt a fél év alatt?

• Igazából senki sem! Viszont több oldalról is támadtak azzal, hogy a fuvarszervező irodák a kamara mögé bújnak. Főleg a Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezetétől

Tisztelt Hölgyeim, Uraim, Kedves Vendégeink!

Sajtótájékoztatónk témája a Főváros által hamarosan bevezetni kívánt fix taxitarifa. Mondanivalómat a múlt rövid ismertetésével kezdem:

Budapest 24 éve, 1982-ben alakultak az első magántaxisokat tömörítő vállalkozások. Néhány év elteltével szolgáltatási színvonalunkkal, megbízhatóságunkkal már felvettük a versenyt a nyugat-európai taxis cégekkel is. Szinte minden elképzelhető kívánságot teljesítettünk: lehetett autót kérni, amiben egy bizonyos zene szólt, lehetett ételt-italt otthonra rendelni, de a nyelvtudásra és az autótípusra vonatkozó igényeket is sikerült szinte minden esetben kielégíteniünk. Megpróbáltunk úgy elhelyezkedni a város különböző pontjain található taxiállomásokon, hogy bárhová odaérjünk 5-10 percen belül.

Sajnos a fővárosban a '90-es évek közepére az önkormányzatok teljesen leépítették, felszámoltatták több tízmillió forintért a korábban kifogástalanul működő taxiállomás-hálózatot. Majd 2000-ben, mindössze néhány évvel később, szintén az önkormányzatok, 180 millióért megkísérelték azokat újra fölépíteni. Természetesen nem ugyanoda, ahol voltak, megváltoztatva így a fuvarelosztáshoz igazodó területi lefedettséget. Eddig nem sok sikerrel jártak, mert az igaz, hogy van drosztrendeletünk, vannak taxidrosztjaink, csak éppen egyik sem működik. Az, hogy ma Budapesten működő taxis piac van, csak a taxitársaságoknak köszönhető, hiszen a maximált tarifa bevezetéséig a legnagyobb káoszban a Főváros semmit nem tett! Sőt, a drosztok lebontásával fokozta a szakma problémáit. A taxitársaságok voltak, akik kiépítették saját erejükkel azt az európai szintű szolgáltatási rendszert, ami ma is kifogástalanul működik. Arról, hogy a piacon nagy a túllínálat, nem a cégek tehetnek! Sokkal in-

kább azok a politikusok és hatóságok, akik több mint egy évtizede elengedik a fülük mellett a szakma kérését, hogy a taxis piacot szabályozni kell. Mégpedig minden elemét egyszerre, mondjuk egy taxis-, vagy közlekedési törvény keretében.

A taxiállomások megszüntetését követően a taxitársaságok biztosították, hogy minden nehézség ellenére, megrendelők néhány percen belül autóhoz jussanak. Az utasok szinte semmit sem vettek észre abból, hogy Európában példátlan módon, Budapesten hosszú évekig, egészen az ezredfordulójig, egyáltalán nem volt hivatalos taxiállomás. Így várakoztunk, ahol tudtunk, sokszor megküzdve a hatóságokkal, de mindig az utasaink érdekét szem előtt tartva.

Nagyon szigorú szankciókkal, folyamatos ellenőrzéssel, az autóra és taxisra vonatkozó követelmények szinte állandó emelésével saját magunkat kényszerítettük egyre magasabb szintű szolgáltatásra.

Minden telefonszámmal, és diszpécserszolgálattal rendelkező taxicégnél évtizedek óta meglévő nagyon szigorú belső ellenőrzés biztosítja, hogy utaspanasz esetén minden esetben kivizsgáljuk a bejelentést. Erről, és a szükség szerint meghozott intézkedésről tájékoztatjuk az utast, illetve ha kell, a kártalanításról is gondoskodunk. Ezzel szemben a főváros frekvenciált helyein lévő, taxizási szempontból használhatónak minősíthető, a közös pénzből épített taxiállomásokat elfoglalták olyan csoportosulások, amelyeket senki sem ellenőriz. Tarifáik nem egy esetben bizonyíthatóan meghaladják a jelenleg is érvényes hatósági maximált árat, vagyis károsítják az utasokat következmények nélkül. Az utóbbi években nem egy olyan hír látott napvilágot, hogy a főváros bizonyos helyein taxiengedéllyel rendelkező „taxisok” károsítják rendszeresen az utasokat. Az utazóközönségben a becsapottság érzését nem a tarifarendszer bonyolultsága kelti te-

hát, hanem az hogy az ellenőrzések hiányosságából fakadóan néhány, többnyire egyetlen társasághoz sem tartozó taxis, szemérmetlenül átveri őket. Az elmúlt időszakban a kereskedelmi televíziók is foglalkoztak e problémakörrel, sőt rejtett kamerás felvételeket készítették az árdrágításokról. Ezek a taxisnak nevezett vállalkozók a mai napig is ugyanott dolgoznak, noha a nagy nyilvánosság előtt bebizonyosodott, hogy tisztességtelen eszközöket alkalmaznak.

Felvetődik a kérdés, mit tettek azok a hatósági jogosítvánnyal rendelkező hivatalok, amelyeknek törvényes kötelessége lett volna a mindennapos jelenséggel szemben fellépni, sőt példát mutatni az ilyen tisztességtelenséggel szemben.

Ezek az elmulasztott intézkedések, – az hogy ebben a szakmában mindent meg lehet tenni büntetlenül –, vezettek oda, hogy az utasokban negatív érzés ébred, a tisztességes piaci szereplőkkel szemben is.

Ez azt bizonyítja, hogy a Főváros nem képes fellépni az utasokat megkárosító tevékenységgel szemben, vagyis a társaságokhoz nem tartozó taxisok féjvelmezésére. A rendelettervezet szövegében mégis sikerül összemosni a tisztességes vállalkozókat a néhány száz tisztességtelennel. Tudjuk, hogy ma már olyan autókkal is végeznek taxis tevékenységet, melyre a megkülönböztető sárga rendszám sem kerül fel. Következmény ez esetben sincs.

A főváros tervezett rendelete azt sugallja, hogy bevezetését követően ezek a gondok megszűnnek és az utasok számára biztonságos és kiszámítható lesz a taxi, akár utcán történő leintéskor is! Ez azonban illúzió, tekintettel arra, hogy több mint egy évtizede hiányzik a városban a folyamatos és a nap 24 órájában működő ellenőrzés, amely az utasok védelme érdekében kiszűrné a tisztességtelen vállalkozókat a piacról.

Ennek ellenére a tervezet a kiállási díj beveze-



Sipeki József: – A kamara testületi döntése egyértelmű volt: támogatjuk a fix tarifát

tésével a taxiállomásokra kívánja terelni az utasforgalmat úgy, hogy a szervezett, társaságokhoz tartozó taxisoknak jelenleg nem jut hely a kevés számú, rosszul elhelyezett taxiállomásokon. Megakadályozva ezzel, hogy az utasok ellenőrzés alatt álló taxiba ülhessenek be. Szeretnénk felhívni az előterjesztő figyelmét arra, hogy a taxist nem a tarifával kell ösztönözni arra, hogy beálljon a drosztra, hanem azokat jó helyre kell telepíteni, ahol utasok is előfordulnak. Akkor a taxisok ezeket minden kényszerítő erő nélkül használni fogják. Kömnyen belátható, hogy a taxis szívesen megáll olyan helyen, ahol utasa lesz, ugyanakkor arra is van esélye, hogy a diszpécstől címet kap.

Büntető díjjal kívánják sújtani azokat, akik telefonon, a már megszokott, jól működő szokásjog alapján a társaságtól rendelnek autót. Ez számításaink szerint több mint 1 millió megrendelőt érinthet havonta hátrányosan. Számukra a tervezetben szereplő alternatíva az, hogy menjenek az utcára és keressenek valahol egy taxiállomást, ha találnak, majd ott beszállhatnak egy olyan autóba, amelyikről később, esetleges panasz esetén semmi sem deríthető ki, vagy addig várjanak az utcán, hóban, szélben, fagyban, ameddig nem jár arra egy üres, általuk preferált társasági taxi.

A másik, drágább megoldást a Főváros rendelet-tervezete kívánja ráerőltetni a megrendelőkre, vagyis, fizessék ki a javasolt +300 forintos kiállási díjat.

Diszkriminatívnak, és kifejezetten a taxitársaságok, illetve az utazóközönség ellen irányuló lépésnek tartjuk tehát, a kiállási díj bevezetését – noha a betérjesztő annak életszerűségére hivatkozik. Arra, a mindennapi életben számtalan példa van, hogy vendéglátóipari egységek, üzletláncok, internetes vásárlási helyek ingyenesen szállítják házhöz portékáikat. Akkor miért nem életszerű az ingyenes kiállítás?

Ugyanakkor szeretnénk leszögezni: a fix taxi-

érkeztek kritikák amiatt, hogy a társaságok a kamarán keresztül érvényesítik érdekeiket. Ez pedig nem jó megközelítése a problémának, mert a kamarának, mint gazdasági önkormányzatnak kutya kötelessége tagjai gazdasági érdekében tevékenykedni, ha az nem ütközik jogszabályokba. Az pedig természetes, hogy elsősorban azok a taxitársaságok, taxisok bújhatnak a kamara mögé, akik kamarai tagok, tagdíjat fizetnek stb. Közös vélemény kialakítására is csak egy közösségnek van lehetősége, így hangjuk természetesen messzebbre hallatszik, mint azoké, akik egyedül próbálják nézeteiket kifejteni. A kamara pedig továbbra is nyitott, bárki beléphet, és véleményével befolyásolhatja a kollégium álláspontját, ami ebben a

tarifát a szakma több mint egy évtizede kéri. Így annak átgondolt, egyéb feltételekkel azonos időben történő bevezetését támogatjuk. Örömmel vettük, hogy a főváros kilobbizta a törvényt módosítást, mely lehetővé teszi a kiszámítható, egységes szolgáltatási ár bevezetését a fővárosban is.

Az előterjesztésbe, nagyon helyesen, belekerült, hogy a fővárosi taxizást megnyugtató módon rendezni csak az általunk régóta szóban és írásban egyaránt hangoztatott négy alapkövetelmény lehetőség szerint azonos időben történő szabályozásával lehetséges. A négy alapkövetelmény nevesítve: kiépített, Budapest egész területét lefedő és működőképes taxidrosztrendszer, a drosztkon megállni képes taxigépkocsi optimális aránya, azaz annyi taxigépkocsi legyen, amennyi számára a Főváros, illetve a kerületek megállóhelyet, azaz drosztférőhelyet tudnak biztosítani. Igen, csak elkerüldne a szeme mondjuk annak az 50 kereskedőnek, akiknek a vállalkozásához az önkormányzat 10 boltot jelölne ki. És mindig az árulhatna aznap, aki előbb odaér a boltba. Ugyanakkor a bérleti díjat mind az 50-nek ki kellene fizetni. Ugye nonszensz lenne ez a helyzet? Azt nem értjük, hogy akkor ez szakmánk vonatkozásában miért működhet mégis, sőt a Főváros részéről ez miért evidens? Ha a kereslet és kínálat összhangba kerül, akkor szerintiünk is elengedhetetlen a fix ár bevezetése, mert ez esetben tényleg az a fontos, hogy a taxi-viteldíj kiszámítható legyen. Egy piac akkor szabályozott, ha minden eleme szabályozva van. A negyedik, de szinte a legfontosabb dolog a jól működő, 24 órás ellenőrzés megszervezése, mert mint tudjuk, minden rendelet vagy törvény annyit ér, amennyit abból ellenőrzéssel be lehet tartatni.

A négy feltétel egyidejű megteremtése jelenleg nem lehetséges, mert hiányzik néhány parlamenti felhatalmazás. Ezt mi is elismerjük. A feltételek megteremtésének azonban létezik egy ún. szakmai sorrendje, melynek betartása nélkül az egyes

konkrét kérdésben egyértelmű volt: támogatjuk a fix taxitarifa bevezetését! A Taxis Szakmai Kollégium elnöksége ezt szavazta meg testületi álláspontként. Ugyanakkor természetesen a rendelet tervezettel kapcsolatos problémákra is rá szeretnénk mutatni, nehogy úgy járjunk, mint a „drosztrendelettel”, mely véleményünk figyelmen kívül hagyásának köszönhetően olyan, amilyen. Ezért kellett a sajtót tájékoztatni a megoldásra váró feladatokról.

• A fix ár bevezetését lehetővé tevő törvény egyértelmű szerepet szán a kamarának és az érdekképviseleteknek. Véleményük kikérése, illetve figyelembe vétele kötelezően előírt feltétele a fix taxitarifa bevezetésének. Hányszor kérdezték ez ügyben a kamarát, javaslataitokból mennyi épült be a tervezetként már megismert anyagba?

• Semennyi! Volt ugyan két formális egyeztetés, ahol elmondhattuk aggályainkat, és ahol hangsúlyoztuk azt, amit ezen a sajtótájékoztatón is tettünk. Nevezetesen, hogy a kamara és a taxitársaságok a fix tarifa bevezetését több mint tíz éve kérik, tehát bevezetését éppen ezért támogatják. Ez szerepel minden jegyzőkönyvben, minden általunk leírt, vagy elmondott anyagban. Ez dokumentálható is. Tehát szó sincs „fúrásról”, bárki, bármit is tesz ez ügyben. Ugyanakkor azt mondjuk, hogy úgy nem lehet megállapítani a fix-tarifát, hogy jelenleg van egy nem működő drosztrendeletünk x helyen x darab férőhellyel. Ezekre akarják az újabb rendelettel kényszeríteni a taxisokat, csak most már tarifális eszközökkel is. Miközben jelenleg a létszámot semmi sem szabályozza. Vagyis, már most jóval többen

elemek bevezetése nem a kívánt hatást eredményezi. Sőt, esetenként ellenkező hatást válthat ki. Ez pedig egy kétféle európai fővárosban megengedhetetlen kísérletezés, beláthatatlan következményekkel.

Így a mai létszámhoz és a jelenlegi fuvarok számához igazított fix ár rövid időn belül – mivel a vállalkozók száma nőni fog, a fuvarfeladatok száma viszont nem, sőt a magasabb árak hatására csökken – elveszíti realitását, ha egyáltalán a bevezetés pillanatában van realitása. Arról, hogy a rendeletalkotó által betervezett fix tarifának milyen piaci hatásai várhatók, semmilyen hatástanulmányt nem láttunk, az általunk elkészített szakértői anyag, viszont megkérdőjelezi, hogy a bevezetendő rendelet a fix ár segítségével eléri a kívánt eredményt. Sőt, olyan következtetést is levont, hogy a rosszul megállapított fix tarifa a piac összeomlásához vezethet.

Szerintiünk a telefonos és szerződéses tarifák vonatkozásában bekövetkező 60-80%-os áremelkedés, mely a tervezett fix ár hatására következik be, igencsak kritikussá teheti a piac helyzetét.

Reméljük, hogy nem ez a cél.

Hangsúlyozzuk, hogy mind a Gazdasági Versenyhivatal, mind a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium elutasítja, a fix tarifa ilyen módon történő bevezetését.

Csatlakozunk a Gazdasági Versenyhivatal véleményében kifejtett javaslatához, és ezúton ismételt felajánljuk tevékeny részvételünket egy olyan munkabizottságban, ahol a szakmát érintő összes hatóság, minisztérium, és érdekképviselet részt vesz.

Biztosak vagyunk abban, hogy amennyiben a szükséges politikai akarat megvan, és tényleg az a fontos, hogy rend legyen ezen a piacon, úgy látványosan, gyorsan, és mindenki számára megnyugtatóan sikerül rendezni szakmánk helyzetét!

Köszönöm figyelmüket!

vagyunk annál, mint amit a tovább állítólag nem bővíthető taxiállomás-hálózat kiszolgálni képes. Az utasok igényeit ezen a tarifaszinten is meghaladja a kínálat, ami tovább csökken majd az emelést követően. A létszám akkor még inkább meghaladja majd az ésszerű szintet, sőt esetleg tovább emelkedhet. Miért? Nagyon könnyű belátni, hogy a munkanélküliség további növekedésével könnyen elérhetjük a kilencvenes évek rekordszámát, amikor is több mint tízezer taxis próbált jól-rosszul megélni a fővárosban. Ehhez nem kell ma sem más, mint annak elterjedése, hogy a kötelezően megemelt tarifával jobban lehet majd keresni. Így már azoknak is megéri ide befektetni, akik eddig máshol próbáltak pénzt keresni, vagyis elindulhat egy újabb beáramlás a piacra. Sajnos ezt a kollégák, a taxis vállalkozók jelenleg figyelmen kívül hagyják és elbagatellizálják a problémát.

• **Úgy gondold, hogy most erre a piacra azért nem jön be nagyszámú – egyébként más vállalkozásban csódbe ment – ember, mert a ma meglévő tarifák nem teszik gazdaságossá egy ilyen vállalkozás beindítását. Ugyanakkor, amennyiben egy önkormányzati rendeletnek köszönhetően a mai tarifaszíntnél magasabb fix ár lenne meghatározva, akkor ez becsábithatna esetleg újabb vállalkozásokat?**

• Mi taxisok eléggé egyformán gondolkodunk. Ma az utcán dolgozó taxisok (és nem csak a mezítábasok, hanem a fuvarszervező irodákba tömörült kollégák is) nagyon várják a beharangozott rögzített hatósági árat. Úgy gondolják, hogy eddig ilyen tarifával ennyit

kerestek, a jóval magasabb tarifával pedig majd annyit keresnek, vagyis: többet. Ugyanígy számol az is, aki ennek hatására bejön majd a szakmába, mert nincs tisztában a csapdákkal. Azt azért a kollégáknak az utcán is kellene tudni, főleg azoknak, akik fuvarszervező irodáknál dolgoznak, hogy ez a szolgáltatás sajnos csak egy bizonyos áron adható el. Egy-egy pályázaton bizony a legfontosabb az ár, vagyis leegyszerűsítve az győz, aki a legolcsóbb, és emellett a leghosszabb átutalási határidőt adja. Ne legyen naiv senki, ez ezt követően is így lesz majd. Legfeljebb a szerződést aláíró fuvaroztatók neve változik. Már ma is tudunk olyan nagy megrendelőről, amely a motoros futárral viteti bizonyos dolgozóit, azon az áron, mint a postai küldeményeket, csak két bukósissakkal rendeli a szállítást. Ez pedig még a mi szerződéses tarifáinknál is olcsóbb, de nem tehetünk ellene semmit, mert ellenőrzés még a taxik esetén sincs, nem hogy egy motoron ülő „ártatlan” utasnál. A kis kitérő után könnyebb talán belátni, ha többet kell majd fizetni a taxiért – és itt most beszéljünk a szerződéses, sokat fuvaroztató partnerekről – akkor ők át fogják szervezni az életüket, ugyanúgy, ahogy megoldják az egyéb, a magyar vagy a világgazdaságban felmerülő problémákat is. Ezért képesek talpon maradni. Tehát például vagy saját autót tartanak majd, vagy – és akik a fuvarszervező irodáknál vannak, azok pontosan tudják miről beszélnek – a fuvarlenyúlások tipikus eseteivel találkozhatunk hamarosan. Vagyis, összeáll majd egy-egy cégnél tíz-tizenöt vállalkozó és bemondásra, jóval olcsóbb áron fuvaroz majd, mint amit a

rendelet hivatalosan megengedne. Ez esetben néhány hónapon belül már azért lesz tülekedés, hogy egy-egy ilyen céges szállításba be lehessen kerülni, bármilyen áron, csak munka legyen. Mint a szállodáknál, ám az ottani taxi ár töredékéért és ki tudja milyen összegű „tagdíjért”. Mondok erre egy példát: amennyiben egy nagyobb cég az éves költségvetésében például tízmilliót tervezett be taxira, a tárgyalásokon kiharcolt alacsony szerződéses tarifával, úgy annak a cégnek nem lehet következmények nélkül azt mondani, hogy „bocs”, de mostantól ez a duplája lesz!”. A nagyobb megrendelők az év elején esedékes, az infláció mértékét el sem érő, néhány százalékos emelésekért is képesek taxicéget váltani. Egy többmillió kiadásnövekedésre nincs az a főkönyvelő, aki rábólintana. Így adott esetben biztosan más megoldást keresnek: saját autót, ismerős taxisok megegyezései áron, vagy egyszerűen fehér rendszámú autók igénybevételével. Ne mondja senki, hogy ma nincs ilyen, legfeljebb néhanyan nem veszik, vagy nem akarják észrevenni. A számlázás pedig egy okosabb cégnél sem jelenthet gondot. Persze erre is rá lehet gyinteni, de tegye a szívére minden céges taxis a kezét, ha nem lennének az olyannyira utált szerződéses fuvarok, nem változnának a már hó elején előre elköltött bevételeik? Tényleg le kellene mondani fuvarjaink jelentős részéről azért, hogy majd néhány hónap múlva rájövünk, nem csörögnek a telefonok? Közben ma még hangosan reklámláló kollégáink egy jelentős része a „régii” áron fuvarozza majd a korábban hozzánk kötődő megrendelőinket?

• **Térjünk vissza akkor a taxitársaságok álláspontjára. Tehát ezek szerint nem „fúrjátok” a fixtarifát, hanem azt szeretnétek, hogy csak akkor legyen bevezetve, ha már megoldódott a drosztkérdés, megtörtént a szakmába áramlás szabályozása és az ellenőrzés is mindennaposává vált. Erre a főváros rendre úgy reagál, hogy minden megoldódik, de nem egyszerre, hanem lépésről lépésre. Már megoldották a drosztkérdést, most jön a fix ár. Ez után következhet a szakmába való beáramlás szigorítása és az ellenőrzés folyamatossá tétele. Egyszerre valóban nem lehet minden évtizedes problémát megoldani...**

• Valóban így van, ha nem lehet egyszerre minden problémát egy „taxistörvényben” megoldani, akkor lépésről lépésre kell haladni. A sorrend azonban nem mindegy. Egy hibás lépés több ezer taxis vállalkozó egzisztenciájába kerülhet. A logika azt diktálná, ha már egyszer van egy drosztrendeletünk (olyan, amilyen, kicsi is, savanyú is, de a mienk, ahogy a Bacsó-filmben megfogalmazták), ahhoz először a létszámot kellene hozzáigazítani. Szeretnénk elérni, hogy csak annyi engedély legyen a fővárosra kiadva, amennyire igény is van, és amennyinek van elegendő hely a kiépített taxiállomásokon. A túlkínálatból eredő, és jelenleg a legtöbb feszültséget gerjesztő aláírgégetések ez esetben szinte azonnal megszűnének. Vagyis, véleményünk szerint, a kereslet-kínálati arányt kellene először optimális egyensúlyba hozni. Egy fix árat csak ezt követően lehetne meghatározni. Olyan, ami a normál, már rendezett piacon nem okoz gondot, olyat, ami ezért már értékálló, tartósan kiszámítható, utasnak, taxinak egyaránt. Fordítva nem fog működni. Jelenleg tehát van egy olyan drosztrendeletünk, ami nem működik, és lehet, hogy lesz egy hasonlóan jól sikerült tarifarendeletünk is. Ez utóbbinak a pikantériája az, hogy a piac legérzékenyebb elemébe, az árba nyúl bele átgondolatlan, durva, piacidegen eszközökkel. Miután semmiféle hatástanulmány nem előzte meg bevezetését, bár ezt egyértelműen mi is kértük, nem tudni azt sem, hogy az a közel hatezer taxis, aki jelenleg Budapesten dolgozik, a családját el tudja-e tartani ebből a vállalkozásból a későbbiekben, vagy sem. Megértem a taxis vállalkozók hozzáállását, mert ha a

Módszer

Barátnő1: – Hogy sikerült elerned, hogy a férjed minden este időben hazajön?

Barátnő2: – Egyszerű. Mindig, amikor késve jött haza, álmos hangon azt mondtam neki: „Mike, te vagy az?”

Barátnő1: – És? Ebben mi a pláne?

Barátnő2: – A férjemet Andrew-nak hívják...

Drága hely

Tegnap este hazamentem, és a feleségem azal fogadott, hogy vigyem el valami drága helyre. Így hát kocsiba ültünk, és elvittem a benzinkútra.

Későn

A férj egyik éjszaka későn, kapatosan megy haza. – Tudod, hol voltam? – kérdi a villámló szemű

feleségét. – Hogyne – feleli az asszony. – De halljuk a te verziódat.

Séta

Kovács meséli a kollégájának:

– A feleségem és én, tíz év házasság után, még most is kézenfogva sétálunk az utcán...

– Annyira szeretik egymást? – kérdi a kolléga.

– Nem, csak ha elengedem a kezét, mindjárt bemegy valamelyik boltba vásárolni.

– Mikor lesz Magyarországon jó világ?

– ???

– Ha a négy nyelven beszélő rendőr felsegíti a munkában megfáradt cigányt a miskolci mágnesvasútra, amelyen gazdag közalkalmazottak és tisztességes vállalkozók utaznak a korrupció miatt elítélt politikusok tárgyalására.

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **1980 Ft**, az egyéves **3960 Ft**,

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

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

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

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

TÁVKÖNYVELÉS
2.000 Ft/hó-tól!
elektronikus bevallások
on-line APEH kapcsolat
tel: (30) 3422-767
www.taxikonyveles.hu

KERTIGÉP JAVÍTÁS
Kapáló gépek, fűnyírók,
láncfűrészek javítása,
karbantartása.
Szigetszentmiklós-Lakihegy, Leadó u. 36.
/M0 Csepel-Halásztelki lejárótól 200m-re/
Tel.: 06-24-475-250 Nyitva: H-P 10-18-ig

Jap-ker® Mazda, Toyota, Suzuki, Mitsubishi, Nissan, Honda bontó
Bontott, utángyártott és gyári alkatrészek
Cím: 2000 Szentendre, Dózsa Gy. Út 26.
Tel.: 06-26-314-163 06-26-311-121
06-26-318-182 06-26-300-032
E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

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

MERCI ALKATRÉSZ!!!
Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek importőre
EUROPOLITAN Kft.
Üzleteink:
1196 Budapest, Báthory u. 51.
1196 Budapest, Ady Endre u. 47.
Telefon: 280-5167
TAXISOKNAK MINIMUM 10% KEDVEZMÉNY!

NORDEX TRADE Kft.
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!

Octavia-Fabia alkatrészek
exportőre várja taxis kollegákat
-10% -20%
engedménnyel és egyéb akciókkal!
Bp. XV., Arany J. U. 31.
Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd

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

FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa



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

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. 106.
Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
Szombat: 8-12 óráig.
☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

probléma megoldása csak annyi lenne, hogy ezt követően többet lehet keresni az utcán, akkor szerintem nem lenne olyan vezető, aki aggályoskodna. A gond majd akkor jelenik meg, amikor esetleg kiderül, hogy mégsem így van a dolog, mert a nagyobb fuvaroztatók szinte kivétel nélkül más megoldást találtak. Akkor mit csinál majd a sok családott taxis vállalkozó? Miből fizetik az autóra felvett hiteleket és a vállalkozás többi költségét? Valószínűleg ismét a fuvarszervező irodákat fogják szidni, hogy miért nincs cím. A cégek ebben a kérdésben csak rosszul járhatnak. Úgy látszik, hogy mindenképpen kell egy ellenségkép, amire rá lehet fogni minden negatívumot. Ám ettől még senki se érezze, hogy a probléma megoldódott. Tudom, hogy az embernek a kutyája mindig kéznél van, és abba jól bele lehet rúgni, a baj csak az, hogy ha az ember felrúgja a kutyáját, később többnyire megbánhatja ezt is...

• **Sokan úgy gondolják, hogy van élet a társaságokon kívül is, főleg ha olcsóbb lesz a taxiállomásokon beülni a taxikba. Lesz utas az utcán is elegendő, és megmarad az a pénz is, melyet jelenleg tagdíjra és egyéb problémák rendezésére be kell fizetni egy központnak.**

• Pedig azok a vállalkozók, akik elég régen vannak e szakmában, vagyis sajnos olyan öregek, mint én, pontosan tudják, hogy ezek a taxitársaságok annak idején miként jöttek létre. Miért tömörültünk társasági formába, miért nem egyedül dolgoztunk, pedig abban az időszakban „még a fák is integettek”. Három jobb hétvégi nap alatt túl lehetett szárnyalni egy normál munkahelyen megkereshető egész havi fizetést. Mégis, már akkor társasági formába tömörültünk, önkéntesen. Mert saját bőrünkön ta-

pasztaltuk azt, amiről kollégáink most megfélekedezni látszanak: a hatékonyságot csak így, ebben a formában lehet fenntartani vagy tovább növelni. Tehát nem az számít, hogy hány forintért teszek meg egy kilométert, hanem az, hogy a műszak végén mennyi marad ebből a zsebemben. A fuvarközvetítők által URH-n kiadott címek elvileg biztosítják, hogy minél kevesebb üresjáratra kényszerüljön a taxis. Azért mondom ezt feltételes módban, mert a „kályhataxizás” következtében a társaságokhoz tartozók jelentős része is 30% körüli kihasználtsággal dolgozik. Amennyiben még valaki emlékszik a „régidőkre”, a Fótaxinál 70% felett járt csak prémium. Ez alatt veszteséget termelt az autó. Erről szolt e lapban a Magyar Taxis Szövetség elnöke is. Vagyis, hogy a jelenlegi siralmas kihasználtság javításával nagyságrendekkel több maradna a zsebekben, mint egy átgondolatlan, a többi szempont figyelmen kívül hagyásával bevezetett tarifaemelés.

• **Nem gondolod, hogy a „drosztelső” rendszerben kiadott címekkel pont a társaságok tehetnének a legtöbbet azért, hogy például Újpestről ne kelljen visszautóznia Erzsébetre azért, mert csak ott engedik beállni a „saját” helyére a kollégát, vagy mert csak onnan tud biztonságosan a kétperces fuvarokra jelentkezni? Megszűnne a gyomoridegesség a címfelvételnél, ki lehetne szállni az autóból nyújtózkodni stb. Ráadásul mindenki beállhatna a legközelebbi helyre, javítva ezzel az egy kilométerre eső bevételek arányát az összes megtett úthoz képest. Miért nem ezt a megoldást választjátok?**

• A taxitársaságoknak rendelkezésre állnak adatok, melyekből nagy biztonsággal kimutatható, hogy a nagyon jó taxisok, akik 3-400 címet vesznek fel havonta, 28-30-32%-os kihasználtsággal dolgoznak. Tehát a megtett kilométerekből körülbelül 70%-ot üresen gurulnak. Volt olyan alkalmazottakat foglalkoztató cég, ahonnan csak az e szint alatt teljesítőket tették ki. A többi, kevesebb címet felvevő taxis gurulója még esetleg ennél is rosszabb. Csak javasolni tudom, hogy mindenki nézze meg próbaképpen egy-két napját az indulástól a lakás elé érkezésig. Aki pedig ragaszkodik saját helyéhez, az lehet, hogy valamivel jobb „eredményt” produkál hasznos kilométerekben, ám abból a 2-3 fuvarból, mely így jut neki azáltal, hogy szinte állandóan egy helyben állva várja a kétperces címetek, tényleg nem él meg.

• **Akkor nem biztos, hogy az árban kellene elmozdulni elsősorban.**

• Igen, ez is azt bizonyítja, amiről az előbb is beszéltem. Annak idején, amikor még csak a Fótaxi és a Volántaxi létezett, keresleti piac volt. Most pedig erősen túlkínálati piac van. Ezért mondjuk azt, hogy a kínálati piacot kell először egyensúlyba állítani a kereslettel. Csak ezt követően, vagy ezzel párhuzamosan lehet meghatározni, hogy milyen is az ár, nagyságrendileg és összetételében, amiből tényleg tisztességesen meg tud élni a taxis.

• **Csak ismételné tudom a kérdést: miért nem lépnek a társaságok a drosztelső-rendszer irányába címkiadáskor? Ez nagyon sok mindenre megoldást jelentene, legfeljebb az első időszakban sűrűbben kellene elővenni a térképet, ám egy idő**

után hozzászokna a taxis a normális fuvarozáshoz. Tudom, hogy szinte mindenhol a nagypályásoknak erőteljesebb a hangja...

• Válasszuk kétfelé ezt a kérdést. Az egyszerűen lehetetlen, hogy a jelenlegi droszthálózatra a taxitársaságok ráeresszék címkiadó rendszerüket. Ehhez a most működő drosztonk mindegyikén legalább 9 autónak meg kellene tudni állni, ugyanis jelenleg kilenc taxitársaság működik a fővárosban. Vagyis cégenként és drosztonként egy-egy autó. Azonban még így is lennének problémáink. Mi lenne akkor, ha ebből a kilenc társaságból még egynek ott végezne az autója, ahol már áll valaki a csapatból? Hová állna, mit csinálna? Ez jelenleg egyszerűen működésképtelen elképzelés. Erre a rosszul kikapított taxiállomás-hálózatra nem lehet ráengedni a taxitársaságokat. Ezekről a helyekről nem lehetne több mint egymillió címet kiadni. Körülbelül ennyi ugyanis a taxitársaságok megrendelési állománya havonta. Ez az egyik része a dolognak. Ugyanakkor meg lehetne csinálni egy virtuális drosztrendszert, felosztani különböző kockákra a várost, ettől viszont a kollégák ódzkodnak, mert meg kellene tanulni, hogy mondjuk a 22-es és 92-es kódszámú terület hol is van pontosan. Túl nagy kockákra nem lehet a várost felosztani, mert a megrendelők már el vannak kényeztetve a kiállási idők tekintetében is.

• **Ilyen kis táblázatocská Bécscben, Londonban is van a taxisoknál, mert ott így adják ki a címetek, ha nincs műholdas navigációs rendszerrel összekötve a központ. A taxisok pedig igen könnyen kezelik...**

A megoldás

A Magyar Hírlap 2005. április 19-i számában interjú közölt a Budapest marketingjével megbízott BTH Turisztikai Kht. ügyvezető igazgatójával. Az elsősorban a külföldi turisták fővárosunkról kialakított véleményével kapcsolatos beszélgetésből természetesen nem maradhatott ki a taxik kérdése sem.

„Mi lehet a csaló fuvarozók elleni megoldás?” – szolt az újságíró kérdése.

Az ügyvezető igazgató úr kifejtette, hogy a taxik részére hatósági árat kell megállapítani, ezt minél szélesebb körben, információs anyagokban közölni, a külföldiek tájékoztatása céljából. Ha pedig működne a drosztrendszer, akkor a turistának meg lehetne mondani, hogy csak olyan kocsiba szálljon be, amelyik ott áll.

Na ne! Tényleg ilyen egyszerű lenne? Hogyhogy ez eddig nekünk nem jutott eszünkbe? Hát persze! Hiszen ha az eddigi maximált árral szemben – melyet persze gátlástalanul és röhögve hágnak át az arra hajlamos taxisok –, hatósági ár lenne bevezetve, akkor ezt már biztosan nem meri majd megszegni még a legnagyobb hétpróbás csirkefogó sem. (?)

Persze arra is vigyázni kell majd a külföldinek, hogy csak droszton üljön be a taxiba, és eszébe se jusson telefonon rendelni! Hiszen mindenki tudja, hogy a drosztonok csak feddhetetlen úriemberek, szigorú rendben kidolgozott szabályok alapján dolgozhatnak, szemben azokkal a gazember taxitársaságokkal, akik taxisai ki tudja mire vetemednének, ha a gyanútlan külföldi utas őket hívná. Még az is lehet, hogy megpróbálnák kulturáltan, gyorsan és olcsón szállítani...

**Akaszthatják télen a cigányt. A hóhér megkérdezi tőle:
Na, mi az utolsó kívánságod?**

– Há' ennék egy kis málnát...

– Megörültél cigány? A málna tavasszal terem!

– Há' megvárnám...

* * *

Repül a gólya, csőrében egy öregemberrel. Megszólal az öreg:

– Baz'meg, Gólya! Őszintén, eltévedtünk?!

• Sajnos ezt a taxisok támogatása nélkül nem tudjuk megoldani. Ők pedig valamilyen oknál fogva nem szeretnék sem nálunk, sem máshol. Mi például a Taxi 2000-nél ezt megszavaztattuk, és 30%-kal több szavazatot kapott az, hogy ne csináljunk virtuális taxiállomás-hálózatot. Ebben a dologban az az érdekes, hogy utána meg a taxitársaságos kéri számon, hogy miért vannak nagy rádiók, miért kell kétpercre a címre menni, miért kényszerítjük mi bele őket abba, hogy összetörjük autójukat és állandó gyorsoridességük legyen. Amikor megszavaztatjuk a dolgot, akkor meg kiderül, hogy a taxisok többségükben nem akarnak ebben a sokkal nyugisabb és igazságosabb rendszerben dolgozni. Azt mondják a jó taxisok, akik tényleg profik, hogy tanulja meg mindenki a várost 2 percre. Aki négy helyen tudja, hogy mik a 2 perces címek, előnyben van azzal szemben, aki csak egy helyet ismer ilyen mélységben. Így tudnak többet keresni, és ez a többség akarata jelenleg.

• **Ha lesz fix ár, ha nem, van egyfajta elvárás a kollégák között a tarifa emelésére. Az üzemanyag áremelkedése miatt is, meg egyéb okok miatt is, mert bizony növekedtek a kiadások. Kérdezik többen is, miért nem próbálnak meg a cégek transzferáraiton legalább valamelyest emelni, másrészt a szerződéses, utcai vagy egyéb módon elnevezett viteldíjakat is rendezni kellene. Hogy legalább közelítsen a tarifa a kítűzött 300/240/60-as jelenlegi tarifamaximumhoz.**

• Azt nem lehet mondani, hogy nem indultak el ezen az úton a taxitársaságok. Ma már Budapesten a telefonos tarifák 170-180 Ft körül vannak. Az utcai viteldíjak pedig mindenhol ennél is magasabban, 220-240 Ft-on állnak jelenleg. Azt hiszem, a piacnak ennek a szeg-

mensével különösebb probléma nincs is. A problémákat a szerződéses fuvarok és a transzferák okozzák minden cégnél. Borzasztó vékony jég az, amin még el lehet adni ezt a szolgáltatást. Nyilván, ha az ember elmegy tárgyalni, akkor nem az az érdeke, hogy minél olcsóbban szerezze meg saját taxisainak a fuvarát. Ellenkezőleg: a lehető legmagasabb árat célozza meg, ám be kell látni, hogy ez összességében sokszor szinte ugyanaz, mert a fuvar minden fuvarközvetítő, saját tagsága érdekében, majd hogyan nem bármilyen áron meg kívánja szerezni. Jó lenne, ha kollégáink a látszólagos ellentmondás ellenére nem ellenséggé tekintenének a fuvarszervező irodákra. Érdekeik csak látszólag ellentétesek, az ezt erősítő hangulat pedig mesterségesen, önző okok miatt, a háttérből szított. Kérdezem én: melyik taxitársaság vezetőnek (tulajdonosnak) nem érdeke az (aki ebből él, illetve ebből kapja a fizetését), hogy minél magasabbra menjen a tarifa? Pedig ebből több tagdíjat lehetne beszélni. Ezek mondva csinált ellentétek. Egészen egyszerűen azért mennek bele a társaságok az árversenybe, amiért a taxis is azért mondja a megrendelőnek, hogy ezt, vagy azt olcsóbban megszámlítja, mert „le akarja nyúlni” a megrendelőt. Nem csak taxisintén van túlkínálat, hanem taxitársaság szinten is. Egy kétmillió városban 9 cég egészen biztos, hogy nem fog tudni rendezett piaci viszonyok között megélni.

• **Azért a taxitársaságoknak alapvetően megkönnyítené a dolgát, ha egy normális piacon fix ár lenne. Nem kellene egymás alá igérgetni egy-egy tárgyaláson. Inkább az egyéb minőségi szempontok döntenének.**

• Egyetértünk! Mi is azt mondjuk, hogy szükség van a fix árra. Ugyanakkor azt is hozzátesszük, hogy ha ehhez felelőtlenül, hasraütésszerű-

en nyúlnak hozzá, és a mértékének megállapításakor az az indok, hogy azért ennyi, mert eddig is 240 Ft/km volt a maximált ár, akkor ezt nem hagyhatjuk szó nélkül. Kísérletezni ennyi emberrel, azok családjával, egész egzisztenciájukkal nem szabad. Kértük, hogy legalább egy hatástanulmányt készítsessen a Főváros, mielőtt ilyen súlyú döntést hozna. Erre az volt a válasz, hogy korábban, amikor a maximált ár bevezetéséről döntöttek, készült ilyen. Én azokon a tárgyalásokon is részt vettem, de ilyen hatástanulmányt akkor sem láttam. Egyébként mi köze a fixárnak egy maximált árhoz? Az égvilágon semmi! Egészen más hatástanulmányt kellene elvégeztetni mindkettőhöz. Csak ismételnem tudom: az ár a legérzékenyebb része ennek a piacnak. Ezen múlik, hogy ki hogyan tudja eltartani a családját, ezért azt igenis csak nagyon megfontoltan szabad változtatni. Márpedig ha nincs egy működőképes drosztrendszert, nincs létszámlimit a rögzített ár bevezetéséhez hozzárendelve, akkor minden héten változtathatjuk a fix árat ahhoz, hogy a kívánt jövedelmezőséget elérjük. Erre pedig a Közgyűlés működését ismerve, talán évente egyszer lenne alkalmunk, de lehet, hogy még ritkábban kapnánk lehetőséget az árkorrekcióra. Erről ugyanis egy szót sem szóltak, nem hogy leírták volna. Azt, hogy kevesebb lesz a fuvar, mert magasabbak lesznek az árak, gondolom senki nem vitatja.

• **Amennyiben a fix árat bevezetik, mennyire lehet majd azt ellenőrizni, hogy 4-5-20 fős csoportosulások a már rögzített hatósági áraknak alámenjenek, így szervezve meg az eddig társaságok által kiközvetített címeiket?**

• Én tudom rá a választ, de ezt a kérdést nem nekem kellene feltenni, hanem a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságnak, hogy ők milyen lépéseket tesznek majd, hogy ezek a szinte biztosan bekövetkező események kiszűrhetőek legyenek. Pontosan az a baj, hogy ez a fixár-rendelet speciálisan magyar. Tehát valahogy megalkotunk valamit, majd ha késznek látszik, bedobjuk a gyeplőt a lovak közé, aztán csak lesz valahogy. Ez az, ami aggaszt minket. Annak idején, amikor bevezették a maximált árat, javasoltuk, hogy vagy egy minimálárát, vagy egy centrumárát vezessenek be, amitől x %-kal lefelé és felfelé el lehet térni. Ez így segített volna a piacon lévőkön, és a verseny is meg-

maradhatott volna a szolgáltatók között. A maximált ár semmit sem oldott meg. Azonban hiába mondtuk, az volt a válasz, hogy ez van. Most meg a fix ár van, vagy lesz...

• **Sok esetben tapasztalom, hogy bizonyos tarifatablákon szerepel 1000 Ft-os kilométerdíj is, és senki nem szól érte. Ez négyeszerese a beígért kiszámítható tarifának. Ha ez sem érdekel senkit, miért lesz érdekesebb a 240 Ft. betartatása?**

• Az ellenőrzés egyelőre nulla, és e téren nem is várható változás a közeljövőben. Tehát erről ne is beszéljünk. Amikor megszületett a drosztrendelet, elmondtuk, nem fog működni, mert ennyi taxis nem tud beállni. A matematika egzakt tudomány, ott még az sincs, hogy félre akarunk vezetni valakit, a számok önmagukért beszélnek, de ez a politikát borzasztóan nem érdekelt. Bevezették a drosztrendeletet, ami ellen kézzel-lábbal, tüntetésekkel tiltakoztunk, és amiért a taxisok ma már 100 millió nagyságrendben fizetnek. Ennek ellenére mindenki ugyanúgy a tutiból dolgozik a társaságoknál, mint régen. Csak most már fizetniük kell ezért évi nettó 19 000 forintot. Na most, ha látjuk, hogy bevezet a Főváros kettő darab rendeletet, (maximált tarifa, drosztrendelet) és a kettő közül egyik sem működik, akkor hogyan mer valaki nem kellő körültekintéssel hozzányúlni az árhoz?! És ha már itt tartunk: miért gondolja bárki is, hogy az a politikusi kör, melyet nem sikerült meggyőznünk arról, hogy a maximált tarifa bevezetésének nem lesznek eredményei, amelyet nem sikerült több száz taxis tüntetésével sem arról meggyőzni, hogy a drosztrendelet nem tartható, most valamilyen okból elkezdett arra figyelni, mit is mondanak a taxis vezetők? Eddig már két alkalommal bebizonyosodott, hogy mi bármit mondtunk, ők úgyis azt tesznek, amit akarnak. Ebbe nincs és nem is lesz beleszólásunk. Vagyis ha akarják, bevezetik a fix taxitarifát, ha pedig nem, akkor annak biztosan semmi köze nem lesz ahhoz, hogy nekünk más a véleményünk. Ahogy a nép mondja: „kutyaugatás nem hallatszik az égi”, és ha még így sem lenne világos, nem mi vagyunk az ég...

• **A rendeltetvezetben szerepel egy 300 forintos kiállási díj is, melyet még a taxisok egy része is diszkriminatívnak tart.**

• A sajtótájékoztatót is hangoztatták a taxitársaságok, hogy a 300 Ft-

Hülye

A feldühödött feleség kiabál a férjével:

– Te hülye barom! Akkora marha vagy, hogy ha versenyt rendeznének a hülyék számára, második lennél!

A férj erre kicsit meghökken.

– Második? Miért csak második?

– Mert ahhoz is hülye vagy, hogy első legyél!

* * *

Férfiak – nők

Nő: – Hiába mondasz bármit a férfiaknak, egyik fülükön be, a másikon meg ki.

Férfi: – Hiába mondasz bármit a nőknek, mindkét fülükön be, a szájukon meg ki.

os tervezett kiállási díj diszkrimináció. Erre egy nagyon olcsó magyarázatot kaptunk, miszerint: nem olyan egyszerű ez, mert ha valaki magasabb kényelmi szempontot vesz igénybe, akkor fizessen azért többet. Hatósági segítséggel. Elmondtuk, hogy több internetes oldalon van már vásárlási lehetőség, lehet ételt rendelni különböző vendéglátóhelyekről, pizzát számtalan helyről, és mindenhol ingyenes a házhozszállítás. Nem tudok mit kezdeni azzal az érveléssel, hogy a taxizásban nem életszerű az, ami máshol teljesen természetes. Senkinek nem jutna eszébe hatósági fix árat bevezetni a pizza szállításiában azért, mert az árak különbözőek és a házhozszállítás ingyenes...

• **A Gazdasági Versenyhivatal a Fővárosnak is elküldött levele szerint (lásd a 6. oldalt) elég egy-**

értelműen támadja a fix tarifát. Az „városházi forrásokból” kiderült, hogy az áprilisi Közgyűlés elé pont emiatt nem került be a tervezet.

• Ha valaki figyelmesen elolvassa a Versenyhivatal indoklását, kiválgat belőle, ők is attól tartanak, hogy a jelenlegi formájában nem lehet bevezetni a fix taxitarifát, sőt javasolják egy munkabizottság felállítását, amelyben részt vennének a minisztériumok, a taxisképviseletek, a kamara és mindenki, akinek ehhez a szakmához köze van. Javasolják továbbá, hogy ezek hozzanak létre bizottságot ami megteremti a szabályozott piac lehetőségét a taxizásban. A Versenyhivatal ugyanazt írja le a négy címzettnek, amit mi is elmondtunk, ahol csak lehetett. Nevezetesen: felelőtlenség így hozzányúltni az árhoz, ráadásul még

törvénytelen is. A sajtótájékoztatónkat azzal fejeztük be, hogy csatlakozunk a Versenyhivatal felhívásához és felajánljuk hathatós közreműködésünket a javasolt bizottság munkájában.

• **Tudomásom szerint ezt november óta ajánlgatjátok, ám nem nagyon kellett a Fővárosnak, sem ti, sem az elképzeléseitek...**

• A Főváros ragaszkodik a fix ár ily módon történő bevezetéséhez, így teljesen süket fülekre talál bármilyen javaslatunk. Hasonlóan a maximált árral kapcsolatban kifejtett véleményünkhöz vagy a drosztrendelet megszületése előtti próbálkozásainkhoz. A legutóbbi egyeztetés alkalmával tartott tájékoztatón az előterjesztő Ruzsnák Imre úgy fogalmazott, hogy kapott ugyan sok helyről különböző javaslatokat, ám azok egy része szélsőséges ötlet volt,

másik része pedig pont ezzel ellentétes javaslatokat tartalmazott. Ezért úgy látja helyesnek, ha a saját tervezetét nyújtja be, változtatás nélkül, a Közgyűlés elé... No comment! Felmerül bennem egy kérdés, ha a független szakértők (KTI, GVH, GKM) egymástól teljesen függetlenül arra a következtetésre jutnak, hogy ez nem jó a fogyasztónak, nem jó a taxisnak, nem jó a piacnak, akkor kinek jó? Csak remélni merjük, hogy nem egy érdekcsoportnak. Végezetül egyetlen dolgot kérek a kollégáktól: ha a rendelet mégis ilyen módon kerül bevezetésre, és pestiesen szólva, esetleg nem jön be, akkor majd ne a taxitársaságokat szidják, hanem azokat, akik nem hallgattak az érvekre! Ez akkor a politika és az általuk igénybe vett tanácsadók testületének a felelőssége lesz.

Rendőrelőljáró színházlátogatást szervez a beosztottaknak. A kultúra tárgya: Figaro házassága. A megbeszélte találkozóhelyen látja ám a főnök, hogy munkatársai frakkban, kezükben pezsgővel és virággal érkeznek. Ki is fakad:

– Hát ti annyira hülyék vagytok, hogy nem tudjátok, hogy a Figaro házassága az nem egy igazi esküvő, hanem egy opera?

Mire az egyik beosztott:

– Persze, most csillogunk, de ki is jött a múltkor gumicsizmában és pecabottal a Hatytűk tavára?

Jövő decemberig még maradhat a régi forgalmi

A régi forgalmi engedélyeket eredetileg 2005 végéig kellett volna kicserélni, ám a rendeletek közötti összhang hiánya miatt a határidő valószínűleg 2007-re tolódik. Az eredeti elképzelés szerint már 1999-től cserélni kellett volna minden esetben a forgalmi engedélyt adatváltozás és adásvétel esetén, valamint a műszaki vizsgálathoz kapcsolódóan is(!)

A közelmúltban autót cserélt

kollégáknak már nem jelent újdonságot, hogy akár a vadonatúj forgalmi is bevonják, és újat adnak a sárga rendszám megszerzésekor, valamint a sárga rendszám leadása és vissza-rendszámozás esetén egyaránt. Ez az eljárás egészül ki a tervek szerint az esedékes műszaki vizsgák alkalmával – taxisoknak tehát évente – történő forgalmi cserével is. Mai áron darabonként hatezerért...

GÖRDÜLŐK2000

AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Bármely Taxitársaság mozgásképtelen gépkocsiját Budapest területén **nettó 6.000.-Ft-ért**, Balesetes gépkocsiját a Fuvosz-Mabisz megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amelyet a biztosítók 100 %-ban megtérítenek.

Vidékre kérje egyéni ajánlatunkat, a City Taxi Helyszínelőcsapatának diszpécserénél:

**+36 1 2900626, +36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880**

Gördülők 2000 Kft

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**

A Printax szervizben:

Újra cserélhető
a Printax taxiórak
fekete doboza!

Printax tarifaállítás: **3.000 Ft**
(adatmódosítás is)

OMH hitelesítés: **7.500 Ft**
(Printax, Digitaxi, Hale)

Ugyanitt:

Autórádió, hangszóró,
riasztó, autós DVD, TV,
központi zár, ablakemelő,
kihangosító, rablásgátló
árusítás, beszerelés.

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Messziről látja, hogy a fényjelző készülék az ábrázolt fényre vált. Az alábbiak közül mi a helyes eljárás ilyenkor?

- a) A sebességváltót üresbe kapcsolja és hagyja kigurulni a taxit.
 b) Motorfékkel hagyja lelassulni a taxit, és csak a lámpához közel érve használja az üzemi féket.
 c) Sebességét nem csökkentve közelíti meg a jelzés helyét, és ott erőteljesen fékez.



2. Befolyásolja-e a követési távolság megválasztásának a nagyságát, ha a táblával jelzett helyen közlekedik?

- a) Igen, a követési távolságot növelnie kell.
 b) Igen, a követési távolságot csökkentenie kell.
 c) Nem.



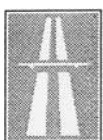
3. Ha útburkolati jelből másként nem következik, milyen távolságot kell szabadon hagynia taxijával a mozgáskorlátozottakat szállító járművek számára?

- a) A tábla előtt 5 métert, utána 15 métert.
 b) A tábla előtt 15 métert, utána 5 métert.
 c) A tábla után kb. 10-12 métert.



4. Befolyásolják-e a táblával jelzett időjárási körülmények a taxija haladási sebességét?

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



5. Figyelmetlensége miatt túlhaladt azon a csomóponton, amelyen el kellett volna hagynia a táblával jelzett utat. Mit tehet ilyen esetben?

- a) Lehúzódik a leállósávra, és azon visszatolat.
 b) A forgalom akadályozása nélkül visszafordul.
 c) Továbbhalad a legközelebbi olyan helyig, ahol az autópályát elhagyva visszatérhet az eltévesztett útra.



6. Mikor hajthat be taxijával a táblával megjelölt útszakason, ha úti célja ott van?

- a) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakban.
 b) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.
 c) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.



7. Hogyan kell megközelítenie az útburkolati jellel megjelölt helyet, ha ott gyalogosok tartózkodnak?

- a) Közvetlenül előtte erőteljesen fékez, hogy a partnerei elhaladassanak a taxija előtt.
 b) Már jó előre csökkenti a sebességét, hogy a partnerei észrevegyék megállási szándékát.
 c) Fokozza taxija sebességét, hogy csökkenjen partnereinek hamis biztonságérzete.

8. Egy váratlan fékezés következtében két gépkocsi összeütközött. Az egyik vezető így szól a balesettel érintett partneréhez: – És elismeri, hogy elém vágott! Elismeri, vagy szétvágom az agyát! Szabálysértést követ-e el ezzel a felszólítással?

- a) Igen, mert riadalmat kelt, másokat megbotránkoztat.

- b) Csak akkor, ha a fenyegetést be is váltja.
 c) Nem, a szóbeli agresszió nem büntethető.

9. Hány évig tartják nyilván az adott napon szerzett közlekedési előéleti pontokat?

- a) A megszerzését követő két évig.
 b) A megszerzését követő három évig.
 c) A megszerzését követő négy évig.

10. Tud-e a taxis tenni valamit annak érdekében, hogy a 17. kapott közlekedési előéleti pont után ne kerüljön veszélybe a vezetői engedélye?

- a) Igen, önkéntes utánpótlásos képzésen vesz részt.
 b) Csak annyit, hogy szabálykövető, példamutató autóvezető-sével nem növeli tovább pontjainak a számát.
 c) Nem.

11. Hány közlekedési előéleti pontot adhat a rendőr egy megállapított közlekedési szabálysértésért?

- a) Legfeljebb kettőt.
 b) Legfeljebb hármat.
 c) Legfeljebb négyet.

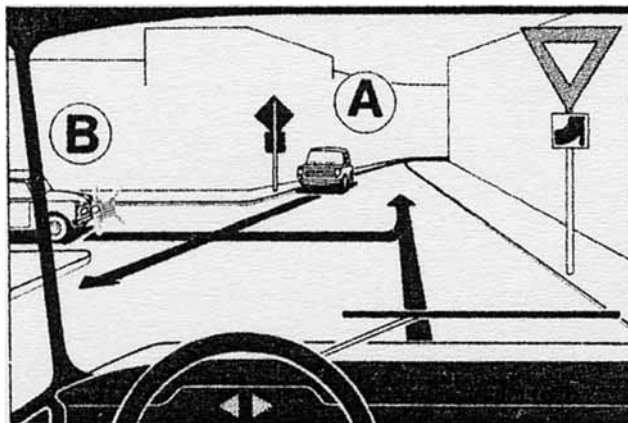
12. Mikor kaphatja vissza a vezetői engedélyét az a 18 közlekedési előéleti pontot összegyűjtő vezető, aki utólag igazolni tudja, hogy utánpótlásos képzésen vett részt?

- a) Azonnal amikor az utánpótlásos igazolást bemutatja.
 b) A vezetői engedély leadását követő három hónap után.
 c) A vezetői engedély leadását követő hat hónap után.

13. Gyorsabb előrehaladás érdekében célszerű-e kis távolságon belül többször forgalmi sávot változtatni?

- a) Igen, az így nyert idő gazdaságosabb üzemeltetést tesz lehetővé.
 b) Csak akkor, ha az utas nagyon siet.
 c) Nem, az átlagsebesség alig, az üzemeltetés és a baleseti veszély viszont lényegesen növekszik.

14. A kormánykerékkel ábrázolt taxijával az útkereszteződéshez érkezik. Melyik jármű haladhat tovább elsőként?



- a) Az „A” jelű jármű.
 b) A „B” jelű jármű.
 c) Az Ön kormánykerékkel ábrázolt taxija.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

NEM VAGYOK NORMÁLIS?

A fenti kérdést magamnak tettem fel, mert már kezdem elhinni, hogy tényleg nem vagyok normális. Ez pedig azért van, mert annyian nem néznek normálisnak. Ha pedig sokan vannak, és még mondják is, akkor csak igaz lehet! Jó, tudom, mindenki nem lehet tökéletes. Én meg véletlenül sem lettem normális, csak „TAXIS”. Igaz, jó 50 évvel ezelőtt, amikor azt kérdezték tőlem, hogy mi akarok lenni, ha nagy leszek, akkor két dologra vágytam, ezért a válaszom az volt, hogy: – Magas, és sofőr!

Nos, az előbbi nem teljesült, mert átlagos magasságú lettem, bár a Hupikék Törpök között óriásnak érezhetem magam. Az utóbbi meg bejött, mert igaz, némi kiterővel, de sofőr lettem.

Ennyi bevezetőnek elég, és aki nem akarja magát untatni, az most lapozzon a következő oldalra, és tegyen úgy, mint Pósalaki úr.

De tudom, hogy az emberi kíváncsiság oly nagy benned, hogy csak azért is elolvassod, bár nem fogsz sok mindenben egyetérteni velem.

Ezért ritkán szólok meg, de tudom, akkor is csak badarságokat beszélek. Aki személyesen ismer, az igazat ad nekem. (Valamiben egyetértünk!) De mostanában hallgatom a csatornát, olvasom a Taxisok Világát, no meg a híradásokból is megüti fülem valami, igaz amolyan háttér zajnak használva, de olykor felkapom a fejemet némi épületes mondat hallatán.

Kezdeném a FIX TARIFÁVAL.

Valamelyik műsorszóróadó híryanagában megütötte a fülemet az alábbi szöveg – bár pontosan nem tudom idézni, de a lényege a következő: „A fix tarifa 70-80%-os áremelést jelent.” Aki ezt állítja, attól csak egy kérdésem lenne: – Mihez képest? Azt ugyanis nem fejtet-

te ki az illető bővebben. Mert mindenki előtt világos, hogy az úgynevezett „utcai beülős” fuvardíj szinte minden társaságnál 200-Ft fölött van. Ha most veszem a 240-Ft-os kilométerdíjat, akkor nem értem a 70-80%-ot. Lehet, hogy nem vagyok teljesen normális, de ahogy számolgotam, az csak maximum 20%-os emelkedés, ha az utcai beülős most pont 200Ft, ám ha magasabb, akkor a 10%-ot is alig haladja meg. De mivel én nem vagyok normális, ezért nem mérvadó a saját számításom. Bár lehet, hogy az illető valamilyen új számrendszert fedezett fel, de akkor nem ott kellene ülnie, ahol most van, hanem valamilyik tanszéken, ahol kifejthetné az „új” számrendszer előnyeit... Van egy gyanúm. Ez a 70-80% akkor jön ki, ha a „fuvarszervező” társaságok úgynevezett „szerződéses” meg az „akciós telefonos” rendeléseire vetítem, akkor kijön a 70-80%, sőt még több is. Engem ez emlékeztet a múltbéli időkre, amikor a kiválasztottak magyarázták a 30%-os kenyéráremelést, hogy az átlag csak 15%. Aztán rájöttem a dologra, hogy az igaz, hogy a kenyér 30%-kal lett drágább, de lópatkószeg ára maradt, és ha így nézem, akkor az átlag már csak 15% volt. (Nyugodtan számolj utána.) Szerintem az illetőt azóta sem váltották le a posztjáról, ezért ad ilyen magyarázatot. De továbbra is úgy tekint reám, mint annak idején, vagyis nem néz normálisnak.

Most jut eszembe egy épületes gondolat. Mi taxisok szolgáltatást végzünk. Ha az utas odafárad hozzánk, akkor drágábban szállítjuk, ha viszont megrendeli az autót, akkor olcsóbb a fuvardíj. Na innen a gondolat. Ha, rendelnék, mondjuk telefonon valamilyik üzemanyag-szolgáltatótól 40-50 liter üzemanyagot, és ráadá-

sul házhoz is hoznák, természetesen kiszállási díj felszámítása nélkül, sőt még olcsóbban is adnák, mondjuk 175,90 Ft-ért. Nem is lenne rossz dolog. Köthetnének velem szerződést is, de szerintem bárkivel, és akkor csak 139,90 Ft lenne egy liter ára az üzemanyagnak. Persze azoknak a balgáknak adhatnák 270Ft-ért, vagy többért, akik továbbra is a kutakra járnak tankolni. Ezt tovább lehetne szélesíteni élelmiszer-áruházakra, és még sok minden másra. Egy ilyen ötletcsokrot nagyon szívesen összeállítok azoknak, akik nem tudnak hasonló jó dolgokat kitalálni.

A napokban valamilyik újságban olvastam, híradóban hallottam, hogy a GVH (Gazdasági Versenyhivatal) szintén aggódik, hogy a fuvarok száma majd csökken. Ők sem tudnak számolni, mert kritika nélkül elfogadták a „70-80%-os fuvaráremelésről” szóló szöveget, és ők is beálltak a kollektíván aggódók soraiba, hogy majd csökkenni fognak a rendelések. Én pedig szépen lassan éhen halok. Akkor bezeg nem aggódnak, amikor a fuvarszervező cégek egymás alá ígérgetve szereznek meg egymás elől úgynevezett „szerződéses” fuvarokat. Igaz, hogy utána az állítólagos több fuvarra való hivatkozással még a tagdíjat is megemelik. Igen nagy tisztelettel megkérdem, ilyen esetben miért nem aggódik a GVH? Arra is hivatkoznak, hogy megöli

a versenyhelyezetet. Nem tudom, hogy aki ilyeneket mond, az egyáltalán utasként utazott-e taxiban? Ha igen, elfogadom a véleményét, mert biztosan ért hozzá. De ha még utas sem volt, akkor honnan ért hozzá? Versenyhelyezet egy olyan mobil szolgáltatásnál, mint a taxi – hát elég nehéz elképzelni. Mert vegyünk egy példát: Minta Mártonka taxis kulturáltan tisztességesen szolgáltat. Példa Pál utasunk utazik vele. Mindennel meg van elégedve. Ebből következik, hogy legközelebb is vele szeretne utazni. Ez lehetséges, ha mindketten egy helyen vannak. De mi van akkor, ha Pálunk igénye a nagy falu egyik szélén merül fel? Mártonkánk pedig a nagy falu másik végén van? Pálunk nem fog utána menni a falu másik végére, hanem kénytelen utazni az éppen ott álldogáló Lompos Lonscos Bozontos úrral, vagy lemond az igényéről. Ez ám a verseny a javából!

Itt zárójelben jegyezném meg, hogy a sötét középkorban, egy kis faluban maximum négy kovács volt, mert egy normális lónak csak négy lába van. Így az egyik kovács a paci bal első, a másik a jobb hátsó lábát patkolta. A maradék két kovács, pedig osztozott a maradék két lábón. Ezért volt a faluban létszámstop a kovácsszakmában. Könnyen beláthatjuk, hogy az ötödik kovácsnak nem lett volna mit patkolni. Ugyanis nagyon kevés lónak látszik az öt-

– **Miben hasonlít a hegyi pásztor és a sziklamászó?**
– **Mindkettő marhára vigyáz a hegyen!**

* * *

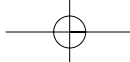
Szöke és barna nő autóznak. Egyszer csak megáll az autó, a szöke kérdezi a barátját:
– *Miért álltunk meg?*
– *Kifogyott a benzin!*
– *De okos vagy! Én biztos nem*

vettem volna észre és tovább vezetek!

* * *

Szöke nő kifakad a férjének:
– **Elegem van az egészből! Sosem jössz haza időben, éjszakára is kimaradsz. Megcsalsz fűvel-fával! Most már abban sem vagyok biztos, hogy te vagy a gyerekeink apja!**

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu
Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.
Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



dik lába, de arra meg nehéz patkót verni. De mi nem vagyunk a sötét középkorban, mert még odáig sem jutottunk el. Ezért rengeteg a kovács, aki az ötödik lábából próbál megélni, de mivel ez elég nehéz, ezért próbálja a másik kovácsot ütni, vágni néha a szó szoros értelmében is. Ez az igazi verseny!

A fix tarifáról sok mindent el lehet mondani, sok mindent lehet hozzáfűzni. Tudományos értekezéseket lehet róla írni, de egy biztos, hogy tisztességes tarifát kell megállapítani, mellyel az utas is jól jár, de a taxis sem hal éhen. Zárójelben jegyezném meg, hogy a mindenkori tarifa és a benzin árának literenkénti árával való egyeztetésével óvatosan kell ám bánni, mert ha véletlenül bevezetik, akkor igaz, hogy örömdömben táncra perdülsz. De belegondoltál abba, hogy ha ez így van, könnyen kitalálhatják azt az ar-ra illetékesek, hogy a taxiórát a mindenkori benzin literenkénti árához kell majd igazítani. Fogadni mernék, ennek már megint nem örülnél. Akárhogy is számolom, ez évente hatnyolc óraállítást jelentene, vagy többet. Darabonként nettó 8-10 ezer forintért, ami legalább

80-100 ezer Ft többlet kiadást jelentene évente. Ennek senki sem örülne a taxisok közül, csak az óraátállítási jogosítvánnyal rendelkező kft-k és bt-k. De ez megint egy nem normális ötlet tőlem, ugye?

Még csak annyit a tarifáról, hogy lehet bujkálni a paragrafusok között, hogy területileg ide vagy oda szóló fix tarifa van az órában, vagy szabadaras. Innen ide vagy oda, vagy onnan ide irányul a fuvar célja, meg hogy hol vették fel a rendelést. De ezek csak mind mellébeszélések. Mint az is, hogy hogyan alkalmazzuk a fix tarifa esetén a kiállási díjnak nevezett 300Ft-ot, és mennyivel kegyesen ilyenkor az óra? Ez is csak kódosítás! Ami logikus és egyszerű lenne, azt nem akarják. Elmondanám. Van az egyszerű fix tarifa, meg a működési területen kívüli fuvarozási díjszabás, amit nevezzünk egyszerűség kedvéért vidéki tarifának. Ne kelljen elmagyarázni, hogy a működési engedélyen kívüli területre történő fuvarozás miért kerül többre, mint a helyi fuvar. Most csak a helyi fix tarifa érdekeljen minket. Első eset, amikor az utasjelölt elbaltol a droszton várakozó gépkocsihoz, és a kölcsönösen kialakult szimpátia alapján választ egy gépkocsit, amivel úti célját el kívánja érni. Ez ugye tiszta sor. Eddig tudsz követni? Akkor menjünk tovább. Utasunk kényelmes, van telefonja, és tudja valamelyik társaság telefonszámát, amit felhív! Ez nagyon fontos, mert ha nem hív, akkor nincs rendelés sem. Erre most jöttem rá! Szóval felhívta a fuvarszervező céget. Ott arra magasan képzett személyek annak rendje-módja szerint felveszik a rendelést, amit valahogy továbbítanak a taxis felé. Ez azt jelenti, hogy a taxis elindul a rendelési cím felé azzal az egy, az órájában lévő fix tarifával együtt. Már hallok a kérdést, hogy hogyan jön a képbe a 300Ft-os kiállási díj. Pofon egyszerűen. Az alapdíj 300Ft, a kiállási díj szintén 300Ft tehát könnyű kitalálni, hogy a címre maximum 600Ft-tal érkezhetsz szerencsés taxisunk, aki esetleg megpróbálja értesíteni arról a szomorú tényről az utast, hogy íme megérkezett, és elnézést kér, hogy csak öt tudták küldeni. Hitte volna valaki, hogy ez ennyire egyszerű? Persze aki közelebbről megy a címre, hamarabb csap órát, aki meg tá-

volabbról gurul rá, az egy darabig üresen halad, majd érzése szerint kapcsolja az órát. Ez olyan bonyolult? Biztos, mert évek óta húzódik a döntés. Mindenféle mondvasinált problémákkal előhozakodik valaki, hogy miért nem lehet a tarifa fix. Az igaz, hogy a kocsik árai sem egyformák, mivel nem kizárólag egy típust lehet csak használni taxinak. Ebből következik, hogy minden kocsinak más a fenntartási költsége. Nyilvánvaló, hogy egy ideális kocsinak, ami taxinak megfelel, a fenntartását kell figyelembe venni a tarifa megállapításánál. Ha én ennek ellenére olyan luxusautót veszek, ami az én igényem, akkor nem kérhetek az utastól többlet felárat, mert mondjuk mahagóni fából készült a műszerfalam, valamint aranyszálszövésű a kárpitozás a kocsimban, és még sorolhatnék sok egyéb extrát, ami drágított a taxi árát.

Azután itt van a másik téma a droszt meg annak a használati díja, ami valahol kapcsolódik a fix tarifához. *(Már tudjuk, hogy ennek ára követi az üzemanyagárakat, mert emelkedik, bár sokat nem nyújtanak érte.)* Azonban valamit megint nem értek. Olvasom a tiltakozást a drosztok ellen, amik rossz helyen vannak. Vagyis a mostani fuvarkiadási rendszerben valóban rossz helyen vannak.

Na, itt álljunk meg egy pillanatra, mert ha úgy nézem, hogy a fuvarszervező, aki semmi mást nem tesz a fuvarral, csak legfeljebb felveszi telefonon a rendelést, azután azt közli az éteren keresztül mindannyiunkkal, akik a fuvarszervező cégnek fizetünk tagdíjat. Ha nekünk úgymond „verekedni” kell a címekért, akkor persze „nem jó” helyen vannak a drosztok. Hiszen mikor tudod felvenni a „harcot” egy „a fényesben” álló kollégával szemben? Soha! Legfeljebb akkor, ha neki nem kell a cím, mert ismeri hogy rövid „gagyi” fuvar, és akkor ő nem jelez rá. Vagy várja a mentesítő 10 óra 20 perces fuvar, ami 2000Ft, és ez tuti. De 9 óra 50 perckor érkező ismeretlen fuvarra sem jelez, mert nem biztos, hogy viszszaér a 10 óra 20-as címre.

Ha így nézzük, akkor valóban „rossz helyen” van szinte minden droszt. De ha netán a fu-

Jegyzőkönyv

A pilóták minden repülés után kitöltenek egy panaszlapot, melyben közlik a szerelőkkel, hogy milyen mechanikai problémák léptek fel a repülés alatt, melyeket helyre kell hozni. A szerelők elvégzik a javításokat és a panaszlap alján leírják, hogy milyen javításokat végeztek... A pilóta a következő repülés előtt ezeket elolvassa.

Azt nem lehet mondani, hogy a földi kiszolgáló személyzetnek és a mérnököknek nincs humoruk. Itt van néhány valós karbantartási panasz és probléma és a rájuk adott válasz úgy, ahogy a Quantas légitársaság pilótái és mérnökei a panaszlapokat kitöltötték. Mellesleg a Quantas az a légitársaság, melynek még sose volt balesete.

P= a pilóta által leírt probléma

M= a mérnök által közölt megoldás

P: A 3-as motor hiányzik.

M: A 3-as motort rövid keresgélés után a jobb szárny alatt meglettük.

P: Mókásan viselkedik a repülőgép.

M: Figyelmeztettük a repülőgépet, hogy változtasson a viselkedésén, repüljön rendesen és komolyodjon meg.

P: A céradar dúdol.

M: Átprogramoztuk, és most már énekel.

P: Egér van a pilótafülkében.

M: Üzembe helyeztünk egy macskát.

P: A bal belső aberoncs már majdnem cserére érett.

M: Bal belső abroncs majdnem lecserélve.

P: Tesztrepülés OK volt, de a leszállási automatika nagyon húzós.

M: A gépen nincs leszállási automatika.

P: Valami lötyög a pilótafülkében.

M: Valamit meghúztunk a pilótafülkében.

P: A szélvédőn döglött bogarak vannak.

M: Kérésére kicseréljük őket élőkre.

P: A robotpilóta rögzített magasság állásban perceként 70 méterrel süllyeszti a gépet.

M: A földön nem tudtuk reprodukálni a problémát.

P: Olajszivárgásra utaló nyomok a job futóművön.

M: Nyomok eltüntetve.

P: DME hangereje hihetetlenül nagy.

M: DME hangereje beállítva hihető szintre (DME=távolságmérő berendezés).

P: A rögzítő kar bekapcsolása után a gázkar nem mozdul.

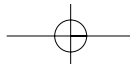
M: Azért találták ki.

P: IFF nem működik.

M: Az IFF soha nem működik OFF állapotban (IFF=barát/ellenség felismerő rendszer).

P: Gyanítom, a szélvédő megrepedt.

M: Gyanítom, hogy önnek igaza van.



varszervező társaságok felnőnének odáig, hogy „szerveznék” a fuvarokat, akkor lehet, hogy mindenki jól járna. Igaz, ennek is lenne hátránya. Egyesek nem járnának sokkal jobban, mint a többiek. Kollégák között is vannak páran, akik eléggé hangosan szónokolnak a drosztok ellen. Nem többen vannak, csak nagyobb a hangjuk. Nekik az a véleményük, hogy lehetnek ugyan drosztok, csak az ő terri-toriumukban ne legyen. No meg az életterüket ne csökkentésük helmi „sötét, taxizni nem tudó drosztosok”. Ők viszont mindenhol visszamennek a saját területükre, mert a városból jóformán mást nem is ismernek. Mégis ők azok, akik „igazán tudnak taxizni”. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy azért akad egy-két kivétel, aki ismeri a várost. Nos, a többi „kályhás” kollégának mondanám, ha eddig még nem jöttek volna rá maguktól, hogy csak kizárólag ők érdemelték ki a taxis engedélyt! A többieknek meg csak azért adták ki, hogy őket bosszantsák vele. Eddig, erre a tényre még nem jöttek volna rá? Ezt mondani kell nekik.

Erősen hangoztatják, hogy ők nem azért jönnek ki, hogy órákig álljanak sorba a droszton egy hatszáz forintos fuvarért. Meg tudom érteni. A szemem könnybe lábadnak, a szívem összefacsarodik az aggó-

dástól, hogy szegény kollégának mily nehéz lenne a megélhetésük.

Erre volna az a javaslatom, hogy a fuvarfelvételnél már előre meg kell szűrni a rendeléseket. Aki nem utazik minimum 1500Ft-os távolságra, annak javasolni kell a tömegközlekedést, valamint a két jó lábat, mert az mindig kéznél van.

De kedves kollégám, belegondoltál abba, hogy mivel szolgáltatást végzel, – már ha végzel –, akkor a rövid fuvar is beletartozik a fuvarokba, nem csak a nagy. Gondolj csak arra, ha bemész egy étterembe, és ott rendelsz valamit, mondjuk egy serpenyős burgonyát, mert nem mulatni akarsz, csak egy kicsit korog a gyomrod. Azt hiszem, te lennél a legjobban meglepődve, ha a pincér közölné veled, hogy csak libamáját hajlandó kihozni, mert bár a mosatlan edények száma mindkét ételnél közel egyforma, a libamájon nagyobb a haszon. Gondolom, rögtön kérnéd a főnököt, pedig ugyanúgy igazuk van, mint neked a rövid fuvarral kapcsolatban.

Szóval most úgy állnak a dolgok, hogy pillanatnyilag fizetünk a „fuvarszervezésért”, de nincs fuvarszervezés. Fizetünk a drosztokért, de nincs droszt. Bár az utóbbi az előbbi egyenes következménye. Ha jó megfigyelő vagy, akkor észre fogod venni, hogy van bennük azért

valami közös. Az, hogy mindkét „szolgáltatás” ára emelkedik. Továbbá arra érdemes emberek aggódnak a fix tarifa miatt, mert kevesebb lesz a fuvarom. Azért nem aggódik senki, hogy az áron aluli fuvarokényszer miatt (üres kiállítás, transfer fuvar, szerződéses fuvar, aranykártyás stb.) tulajdonképpen lassan elpusztulok. Fuvarokényszerben meg azért vagyok, mert utcán nem ül be senki. Akkor csalog, lopok és hazudok, de ha telefonon rendel fuvarszervező cégen keresztül, akkor tisztességes becsületes és még rendes is vagyok. Eddig nem tudtam, hogy két énem van. Most már tudom!

Az előbbiekből kiindulva, ezért vetette fel fejét az a másik igen épületes gondolat – Európára való hivatkozással –, hogy mivel mindenhol már számítógépbe írják a rendeléseket, ezért az első címre való jelentkezés után 12 órával később, már nem kaphatna címet a kolléga, mert vagy a nappalos, vagy az éjszakai elől viszi el a fuvar. Bravó!! Kár, hogy ez nem nekem jutott eszembe először! Pedig olyan épületes, mintha én találtam volna ki! De ha megengedné a kolléga, ezt az ötletét lehetne továbbfejleszteni, mert aki valahol csak 4, azaz négy órában van alkalmazva, az lehetőleg a negyedik óra után szintén ne vehessen fel címet! Hiszen a többi nyolc

óra bejelentett elől viszi el a fuvar abban a nyolc-tíz órában, amit a négy óra után még „rádolgozik”.

De a „fuvarszervező” cégek, ha már közel havi félszáz ezer forintot kérnek fuvarszervezés címén, akkor ezeket a gondolatokat is figyelembe vehetnék, mert ha nem szervezik a fuvarokat, legalább tennének valamit.

Itt van még egy téma. A „csapattag” meg a „nem csapat-tag”. De teljesen mindegy, hogy hova tartozol. Ha te, nem én vagy, akkor biztosan lopsz, csalsz és hazudsz. Ezt mondja minden taxis a másikkra. A köztudatba pedig közösen tápláljuk be, hogy a taxis egy olyan alak, aki az utast ott vágja meg, ahol csak tudja. Ezek után ne csodálkozz, hogy nem akarnak beülni hozzád. Inkább telefonon rendelnek kocsit, mert az a biztos. Te meg olcsóbban viszed, mert magadat kénszerűt bele ebbe a helyzetbe.

Hirtelen felindulásból most csak ennyit követtem el. De megmentsem legyen mondván, ha már idáig eljutottál az olvasásban, akkor vedd figyelembe azt a tényt, amit előre közöltem, hogy nem vagyok teljesen normális. Ahogy a közmondás mondja: bolond lyukból, bolond szél fúj.

Üdvözlettel

az MCCXCII-es taxis

Kelt: Budapest, 2005-04-14

Én sem vagyok normális...

A fenti levél kényszeres hozzászólást indukált bennem. Ennek egyik oka az, hogy magam sem vagyok normális. Megkockáztatom, hogy ma már nagyrészt senki sem nevezheti magát teljesen normálisnak, aki a jelenlegi körülmények között még mindig ezt a valaha szebb napokat látott szakmát üzi. Ehhez vagy bizonyos fokú együgyűség, vagy maximális elkötelezettség és a szakma szeretete kell. Bízom benne, hogy többen tartozunk az utóbbi kategóriába ...

„Nemnormális” levelében a kolléga több témát érintett. Rögtön az elején szóba kerül, hogy a fix tarifa esetleges bevezetése ugyan miért indukálna a sajtóban megjelent 70-80%-os ár-emelést? Miért nem a jelenlegi utcai tarifához, hanem a társaságok telefonos és szerződéses tarifáihoz kell viszonyítani az áremelkedést? Erre rendkívül egyszerű a válasz. A társaságok által lebonyolított fuvarok száma ma már havonta meghaladja a milliós nagyságrendet, az összes teljesített fuvar túlnyomó többségét – egyes

becslések szerint 80-90%-át – adja, így teljesen ésszerű, hogy a tarifa emelkedését ehhez kell viszonyítani. Megjegyzem ugyanakkor, hogy bár előszeretettel hivatkozunk a nyugati példákra, mármint hogy ott is fix tarifa van, ez egyáltalán nem teljes körű. Néhány ország néhány városában valóban a fix tarifa érvényesül – egyúttal itt van persze a legnagyobb rend is –, másutt pedig nem. A példának felhozott legtöbb országban ugyanis a fix tarifa úgy érvényesül, hogy azonos díjat kell fizetni az utcán leintett és a droszton igénybe vett taxikban, valamint néhol a telefonon rendelt kocsikban is (amelyek természetesen nem üres órával állnak ki, csak ezt nem valamiféle rendelet alapján, hanem a saját jól felfogott érdekeikben teszik), a szerződéses fuvarokra azonban más szabály vonatkozik. Az a sokszor hangoztatott indokunk ugyanis, hogy a taxiszolgáltatásban nem érvényesül a verseny, mivel nem helyhez kötött szolgáltatásról van szó, ma már csak a leintett és drosztos

taxikra vonatkozik. A rendelt taxiknál érvényesül, és – mint saját bőriünkön is tapasztaljuk – egyre élénkebb a piaci verseny.

Ehhez a témakörhöz tartozik, amit a kolléga szintén említ levelében, hogy a telefonos rendelésnek drágábbnak kellene lenni az utcai fuvarnál. Ez ugyanis egy többlétszolgáltatás, amit a megrendelőnek meg kell fizetnie. Az okoskodás helyes, és tőlünk nyugatra ez nagyrészt így is működik, csak – mint már fentebb említettem – gazdasági érdekből, és nem törvényileg szabályozva.

– **Mi a különbség a szegény és a gazdag svájci között?**

– **A szegénynek saját kezűleg kell lemosnia a Mercedesét...**

– **Képzeld, tegnap leestem a létráról!**

– **Nahát, és lett valami bajod?**

– **Nem. Képzeld, tegnap leestem a létráról!**

Térjünk rá a kolléga által említett „tisztességes” tarifa kérdésére, amelynél az „utas is jól jár, de a taxis sem hal éhen”. Kérdem én: ki az, aki ezt helyettünk megállapíthatja? Tényleg olyan csapnivaló vállalkozók lennének mi, hogy még ezt sem tudjuk kiszámolni? Tényleg másoknak kell különböző fontos és kevésbé fontos hivatalok íróasztalai mellől megmondania, hogy mi a jó nekünk? Állítólag piacgazdaság van! Igen, a taxizásban is! Alkalmazzuk a legmagasabb árat, amit a piac még elvisel, és szorítsuk le a költségeinket arra a szintre, amikor még biztonságosan működőképesek vagyunk. Ez több ezer éves igazság! Bár annak idején még nem fogalmaztak ilyen nyakatekerten. Azt mondták, vegyél olcsón, add el drágán! Ennek az igazságnak az aktualitása semmit sem halványult az évszázadok során...

A felhőrdülést megelőzendő itt szeretnék tisztázni egy félreértést. Mégpedig azt a félreértést, ami nagyon sok kolléga véleménye, miszerint szép ez a fenti eszmefuttatás, csak a valóság más. A valóság az, hogy a szerencsétlen taxis kénytelen valamelyik társasághoz csatlakozni,

és az általa diktált tarifákat alkalmazni. Kvázi rá van kényszerítve, hogy olcsón dolgozzon és szinte éhen haljon.

Meglepő dolgot fogok mondani: semmiféle „kényszer” nincsen. Kényszer az, ha meg van a kezéd bilincselve és csak arra mehetsz, amerre a rendőr vezet. Kényszer az, ha a szobád rácsokkal van körülveve, és nem nálad van a kulcs.

Arra viszont, hogy havonta egyszer sorban állsz bizonyos taxitársaságok irodájában hosszú perceket várva arra, hogy befizesd a 20-30-50 ezer forint tagdíjat, arra senki nem kényszerít. Azt magadtól, a saját elhatározásodból teszed, mert úgy érzed, hogy üzletileg így könnyebben érvényesülsz. Senki nem kötelez arra hogy befizess. Senki nem kényszerít arra, hogy éppen oda fizess be. Senki nem akadályoz meg abban, hogy meztlábasként keresd a kenyered. Senki nem gátol abban, hogy alapíts egy másik társaságot, ahol majd 240 forintos kilométerdíjjal szállítja mindenki boldogan, megelégedetten és mosolygva az utasokat. Legyél egy ilyen társaságnak a vezetője. A taxisaid imádni fognak...

Nem vagyok normális, mert olyan dolgokra

világítok rá, amiért utálni fogsz engem. Úgy érzed majd, sértő rád nézve, hogy kioktatlak. Úgy érzed, éjt nappallá téve dolgozol, hogy biztosítsd családotod megélhetését, mégsem jutsz előre. Aggódsz azért, hogy biztosan be tudod-e fizetni az autórészletet, az adókat és járulékokat, a különböző számlákat. Csapdahelyzetben érzed magad, mert nem tudsz ebből a körből kitörni. Erre most jön valaki és még ki is oktat!

Nem kívánok a mindentudó szerepében tetszelegni. Ezeket a dolgokat magam is nap mint nap átéltem és hosszú ideig nem találtam a kiutat. De nem adtam fel, és ma is keresem a megoldást. Tedd fel magadnak te is a kérdést: hol tartasz majd tíz év múlva, ha azt teszed, amit most? Előbbre jutsz? Könnyebben fogsz élni?

A válasz bonyolult és nagyon sok bizonytalan elemet tartalmaz, ám célszerű, hogy azt válaszd, ami a legkevesebb kockázatot és a számodra legbiztosabb jövőt jelenti. A fix tarifa esetleg segíthet. De az sem lesz mindent megoldó csodaszer...

Nagy Zoltán

Fényvisszaverő mellény, dupla háromszög, poroltó

Hurrá, nyaralunk

Fényvisszaverő mellényben, két elakadásjelző háromszöggel a hónunk alatt, poroltóval felszerelve igyekszünk a családoddal nyaralni, bízza abban, hogy egyébként egyikre sem lesz szükség, de jó, ha van, mert különben költőpénzünk bánhatja felkészületlenségünket.

A benzinturizmus nem ismeretlen fogalom jó ideje kishazánkban. A környező országokban kivétel nélkül mindenhol kevesebbet kell fizetnünk az üzemanyagért, mint itthon, így aki külföldre készül nyaralni, annak elég, ha a határon átgurul üres tankkal, mert bármely irányba is hagyja el az országot, mindenhol olcsóbban tud tan-

kolni. Ausztria volt eddig a nagy mumus, no meg Németország, de már ezeket is sikerült felülmúlnunk. A sógoroknál a 95-ös benzin literre 1 euró körül mozog, míg a dízelolajért 0,92 eurót kérnek. Kicsit távolabb a németek még ettől drágábbak ugyan, de nekünk ők is csak „jelenhetnek”. Náluk 1,15 euró a benzin és 1 euró a dízel. Az osztrák autópályák személyautóra érvényes díjait ugyan meg lehet spórolni, de nem igazán érdemes. A 10 napos matricáért 2 049 forintot kérnek, míg a 2 hónapos 5 745-be, az éves 18 745 forintba kerül. Már nem is meglepő, hogy ez is jelentősen olcsóbb, mint nálunk.

Ausztriában május elseje óta új szabály: lakott területen kívül, autópályán vagy főúton,

ha az autónkból ki óhajtunk szállni, azt csak EN 471 EU szabványú fényvisszaverő mellényben tehetjük meg. Ez lehet sárga, narancs vagy vörös színű, lényeg, hogy minimum két fényvisszaverő csik legyen rajta. Szomszédaink azt ígérik: 3 hónapig türelmesek lesznek a külföldiekkel, így velünk is, de ha ezt valamelyik rendőr vagy csendőr még se venné komolyan, akkor bizony máris nyúlhatunk a bukszáunk után és kb. 28 euróval könnyebben nyerhetünk tapasztalatot az elmélet és a gyakorlat közötti különbségről. Arról nem is szólva, ha netán abból kerekedik baleseti helyzet, hogy nem viseltük a mellényt, akkor a feljelentést követően akár 2 180 eurót is bevasalhatnak rajtunk. És ezt szó szerint kell venni, mert ha nem áll rendelkezésünkre a bírság összege, kedélyesen lefoglalják az autónkban található értékeket, legyen az rádió-magnó, cd-lejátszó vagy bármilyen érték, akár magát az autót is. A tárolásért piszok magas összeget számolnak föl, s csak akkor adják ki, ha a tárolási díjat is kifizettük az utolsó centig. S hogy az osztrákok mennyire komolyan veszik a szabálysértéseket, jó tudni: a szankciókat kiöltők 5 000 euróra óhajtják

emelni a bírság összegét a közel jövőben. Abban csak bízhatunk, hogy erre idén a nyári szezonban már nem kerítenek sort.

Visszatérve a mellényre: azért nem ilyen egyszerű a probléma. A magyar határon ugyanis nem ellenőrzik a mellény meglétét, hiszen nálunk jelenleg még nem kötelező. Átlépvé a nem létező osztrák határt viszont az első csendőr, rendőr megteheti és kérheti. Beszerzése tehát még itthon indokolt. Megnéztük, hogy milyen árfekvésűek a hazai szabvány mellények. A legolcsóbb változatot az egyik multinacionális kereskedelmi áruházláncnál találtuk, ahol már 600 forintért hozzá lehet jutni. A legdrágább változatért 2 500 forintot képesek lettek volna elkérni. A Magyar Autóklub 1 990 forintért értékesíti. Érdekesképpen megjegyzendő, hogy „odaát”, sógoroknál az ÖAMTC (osztrák autókлуб) ugyanezért 3 eurót kér. Igaz, a benzinkutaknál ez a négyszeres áron szerzhető be.

Szóval a mellénynek minden esetben az utastérben kell lennie! A gépjárműben tartózkodónak – ha autópályán vagy főúton megáll – az úton vagy a leállósávban, úgy kell a gépjár-

Megbüntetett gyalogosok

Hurrá! Ezt is megértük! Láttad már? Néhány helyen a rendőrök videokamerával járnak és vadásznak a szabálytalankodó gyalogosokra! A Hungária körúton a hat sávon átcikázó gyalogost 10 rugóra büntették! A helyszínen!

A Váci úton hasonló jelenségeket tapasztaltunk. Az életveszélyes helyzeteket produkáló gyalogosokat bünteti a rendőr, nem az autós mentődobozát meg égőkészletét ellenőrzi! Ténylegesen balesetmegelőzési céllal intézkedik!

Ha ez egy tendencia, akkor csak annyit mondhatunk: gratulálunk, csak így tovább!

műből kiszállnia, hogy a mellényt viseli. Ez alól senki nem kivétel, s ha ellenőrzéskor a csomagtartóban találja a rendőr a mellényt, jön a bírság. Ezt elkerülendő számtalan gépkocsi hátsó szélvédője alatt már ott lapulnak a mellények. Többen azt állítják, nem ez a legcélszerűbb tárolóhely: egyrészt a hátsó szélvédőn tükröződik, másrészt a visszapillantó tükröbe csillogni is képes a fényvisszaverő csík által közvetített napfény vagy reflektorfény. Szakemberek ezért a kesztyűtartót javasolják vagy gépjárműtípusoktól függően azokat a helyeket, ahonnan különösebb gond nélkül elő lehet venni ki szállás előtt. Ami az utasokat illeti, nos, a gépkocsi vezetőjét büntetik meg, ha úgy száll ki az autóból a korábban már említett helyeken utastársa, hogy nincs rajta mellény. Éppen ezért az ÖAMTC azt javasolja tagjainak, hogy szerezzenek be legalább 2-3 mellényt, sőt, ne tessék viccnek venni, a kedvenc háziállatokra, például a kutyára is javasolják a mellényt.

Mire is ez a nagy cirksuz? – kérdezheti bárki. Statisztikai adatok igazolják, számtalan baleset adódott abból, hogy rossz látási viszonyok között, esőben, hóban, ködben, vagy csak egyszerűen a sűrű sötétben, későn vették észre a gépjármű közelében foglalatoskodó vezetőt, utast, és elütötték. Jobb esetben a kormány félreállításával idéztek elő kisebb-nagyobb anyagi kárú, könnyebb és súlyosabb baleseteket. Közlekedésbiztonsági szakértők állítják: mellény nélkül rossz látási viszonyoknál egy sötét ruhás ember mindössze 30 méterről észlelhető meggyőzően, míg a mellény viselésével ez a távolság 150 méter. Ennyi távolságkülönbség elegendő a megfelelő reakcióhoz.

Az osztrák belügyminisztéri-

um képviselőjétől újságírók megkérdezték: mi a helyzet, ha egy 30 fős busznak kell megállnia a jelzett útszakaszokon, akkor 30 mellénynek kell a buszban rendelkezésre állnia? A tisztviselő humorosan csak annyit válaszolt: nyilván nem egyszerre kell mindenkinek leszállnia.

Megválaszolatlan kérdés, hogy az autópályán és az autóúton kívül hol kötelező még felvenni a mellényt. A magyar rendőrség baleset-megelőzési szakemberei azt tanácsolták: jobb, ha az ember mellényben száll ki lakott területen kívül, ha megáll a járművel, bárhol is legyen. Csak a vicc kedvéért képzelje el ki-ki, ha netán az út során kérlelhetetlen vizezési kényszere támad. Közeli-távoliban nincs illemhely, viszont a terep adta lehetőségekkel élve fa, bokor mégis csak akad. szorult helyzetben lévő autóstárs fényvisszaverő mellényben áll vagy guggol a fa vagy a bokor takarásában, csak a két csík jelzi, hogy éppen képességei határait jelöli.

Kötelező a fényvisszaverő mellény még **Olaszországban** is. 33 euró büntetésre számíthatunk, ha nincs a birtokunkban ilyen, **Spanyolországban** már 90 euróra bírságnak, és **Portugáliában** is kéri ellenőrzéskor. Meg nem erősített hírek szerint **Finnországban** és **Angliában** is a gépjármű felszerelése között tartják számon. Itt érdemes felhívni az olvasók figyelmét arra, hogy az ősszel esedékes KRESZ-módosítás valószínűleg kötelezővé teszi a fényvisszaverő mellény használatát **Magyarországban** is.

Spanyolországban a hazai közlekedőknek két elakadásjelző háromszöggel kell rendelkezniük, tőlük ezt várják el. A külföldiekkel elnézőbbek, de a **törökök** már nem. Náluk nem csak a két háromszög kötelező,

hanem a poroltó is. Ez utóbbit a **görögök** is megkövetelik. Ennek nincs különösebb oka, minthogy a forró levegő miatt könnyebben belobbanhat a motortér olajtól szennyezett része, ezt egy poroltóval pillanatok alatt meg lehet szüntetni, míg ennek hiányában, akár az egész autó kiéghet. A különböző tagállamokban eltérő szabályok lehetnek érvényben, ezért célszerű indulás előtt tájékozódni az éppen hatályos követelményekről. A **Klubinform 06-1-345-1777-es** számán készséggel adnak felvilágosítást az érdeklődőknek.

A közlekedési szabályok betartása mindenhol ajánlott, külföldön viszont fokozottan érdemes odafigyelni, mert a rend marcona örei, kevésbé elnézőek a szabálytalankodókkal. Gyorsajtók és az ittas vezetők nem számíthatnak könyörületre sehol. **Németországban**, aki lakott területen belül túllépi az 50 km/órás határt, az jobb esetben 1 500 eurós bírságnak néz elébe, rosszabb esetben a bírság mellett 3 hónapra bevonják a jogosítványát. **Franciaországban** különösen figyelnek éjjel is, úgyhogy a sebességmérésre ekkor is számítani kell. Ugyan gyorsított eljárásban büntetik meg a szabálytalankodót, de itt sem ritka a több ezer eurós büntetés. **Szlovéniában** 2-3 nap is eltelhet a szabálysértési tárgyalásig, és addig a vétkesnek szállást kell fizetnie és nem hagyhatja el a települést, mert az iratait bevonják.

Akik **Szlovákia** felé lépik át a határt arra számíthatnak, hogy a benzin literre 35,30 skk, kb. 227 forint, míg a dízelért 233 forintot kérnek. A legolcsóbb autópálya matrica hét napig érvényes, ennek 1 050 forint, a 30 naposnak 2 100, míg az évesnek 7 700.- forint a díja. **Csehországban** az üzemanyag

232 forint körül mozog, a dízel 228 forint körül változik. Az autópálya használatáért 15 napos matricát 1 900 forintért árusítják, a két hónapig érvényesért 2 850, és az évesért 8 550 forintot kell fizetni.

Ukrajnában a hrivnya változása ellenére igen alacsony a benzin ára. Egy liter 95-ös oktán számú benzinért mindössze 112 forintot kell fizetni, míg a gázolaj ettől is kedvezőbb, annak literre 103 forint. Úthasználati díjat nem szednek, ezzel nem kell számolni, mint ahogyan autópálya minőségű aszfalttal sem.

Románia bevezette viszont az általános úthasználati díjat, ennek megfelelően csak úgy érdemes átlépni a határt, ha a megfelelő idejű megváltást kifizették. Az egy napos díj 0,6, az egyhetes díj 1,8-3 euróig terjedhet annak függvényében, hogy a gépjárművünk károsanyag-kibocsátása alapján melyik kategóriába sorolható. Létezik 30 napos engedély is, ez 3,6-6 euró, a 6 havi 9-12, az éves pedig 16,8-24 euró. Aki bliccelni próbál és rajtakapják, az bizony 250 eurós bírságra számíthat. Az üzemanyag itt is olcsóbb, mint nálunk. A benzin literre 228 forint körüli értéken mozog, míg a gázolajé 223 forint.

A **bolgár** üzemanyagárakról napra kész információval nem rendelkezünk, de azt nem árt tudni, hogy az út használatáért általánosan díjat kell fizetni. Személyautók a 7 napos vignettáért 5, a 30 naposért 12, az évesért 69 eurót kötelesek fizetni.

A családi nyaralást egy alapos felkészüléssel célszerű kezdenünk, hogy a szabadság a felhőtlen kikapcsolódásról és ne a különböző rendészeti szerveknél töltött kellemetlen órákról, napokról szóljon. Kellemes utazást és probléma mentes nyaralást kívánunk!

k. z. t.

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

STRONG

Digitális Televíziós
akár az autóban is!

Földi sugárzású adás az Antenna Hungariától!



Strong SRT 5155 földi digitális vevőkészülék:
Tökéletes vétel, teletext, játékok,
vékony kivétel, 12/24 V szivargyűjtő adapter
külső infraszem csatlakoztatási lehetőség.

TAXIAUTÓK
BÉRBEADÓK
KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL

Telefon:
06/30-293-5420
ISRA-NOR Kft.

FIX TARIFA A FŐVÁROSI TAXISOKNAK?!

– Nyílt levél Rusznák Imre úrnak és a Fővárosi Önkormányzat Képviselőinek! –

1989 novemberében volt a Magánfuvarozók Első Országos Szakmai Konferenciája Zamárdiban a Kerámia üdőben.

Ott kérte – az akkori kormánytól – az anarchikus állapotok jogszabályi segédlettel történő megszüntetését a „szakma” először, és azóta is folyamatosan.

A kialakult helyzet alapja az akkortájt gyorsan növekvő munkanélküliség szülte kényszervállalkozások tömeges megjelenése és a piacra jutás feltételeinek szinte teljes liberalizáltsága volt.

A sajtó tele volt az ellenőrizhetetlen viteldíjak miatti panaszokkal, a „droszthabórukkal”.

A taxisok először megváltásnak, azután egyre inkább a „kifosztásuknak” érezték a címkiadó diszpécserközpont-üzemeltetők áldemokratikus tarifamegállapító működését, ami azonban a szolgáltatást igénybevevőknek nagy segítség volt és maradt mindmáig.

Akik nem rádión keresztül vették fel a megrendelést, – az ún. „mezítábasok” egy jelentős része –, „szabadrablást” folytatott és folytat, a „matricás” társaságok kocsijai pedig a törzsutast szinte panaszmentesen, az utcai „idegent” azonban „piaci” díjért szolgálták ki.

A Magánfuvarozók Második Országos Szakmai Konferenciáján – 1992. februárban – Siklós Csaba miniszter megígérte a helyzet rendezését. Becsületére legyen mondván, hogy ígéretét megtartotta, és az Országgyűlés elfogadta a taxis létszám korlátozását lehetővé tevő törvénymódosítást.

Veres László – akkor a Taxisok Szabad Szakszervezete (később a Taxisok Szakmai Szövetsége) – neve fémjelzi elsősorban, hogy az Alkotmánybíróság foglalkozott a törvénnyel, és alig párhónapi lét után – miközben Budapest, több megyeszékhely és Balaton-part menti település döntött a korlátozás mellett – a törvényt megsemmisítették.

Jöttek viszont a kötelező szaktanfolyamok és vizsgák, a sárga rendszám, az adattárolás, sok tarifahelyes taxaméterek, a százezer forintos kaució, és a még nagyobb anarchia, szabadrablás.

Itt is igaz volt, hogy minden jogszabály

annnyit ér, amennyit betartanak, betartanak belőle.

Ami pénzébe került a taxinak, azt mindezt betartatták.

Ami a rendet, a jobb munkakörülményeket illeti, abból szinte semmi nem valósult meg.

Volt ugyan néhány „lecsapó” ellenőrzés, amiben mindig egyszerre vett részt a jogosítványuk megosztottsága miatt a rendőrség, Közlekedésfelügyelet, Fogyasztóvédelmi Felügyelet, esetenként még az APEH is, de túl nagy fogantatja nem volt, mert akit hétfőn „megcsíptek” és kedden kitiltották, az szerdán már újra a pályán volt.

Az sem volt ritka, ha a „matricás” társaság tagja (?) volt, aki utasérdeket sértett, hogy némi belső büntetés-spénz megfizetésével megválthatta a letiltását.

Ugye milyen bonyolult?

Kellett volna (KELLENE!) egy adható, vehető, örökölhető licenc, aminek a tulajdonosa félti a tevékenységvégségi jogát, és úgy, mint más országokban, nem csak a békésebb és biztosított öregkort támogatja, hanem a tisztességes, színvonalas szolgáltatást is segíti.

Ugy tiz évvel ezelőtt megjelent a fővárosi taxistársadalom legújabb „megváltója” (ez nem személyeskedés, ez tényközlés csupán), Rusznák Imre úr. Az elképzeléseivel már akkor is, és azóta is folyton szeptet vet, és vihart arat (kavar).

A lakosság, a potenciális választók körében kétségkívül és érthetően népszerű az olcsó (mihez képest? a taxis költségeihez, utcán töltött idejéhez, az utas vagy a taxis életviteléhez, a más fővárosok díjaihoz mérten?), kulturált, szakszerű és magas színvonalú szolgáltatás.

Igaza van neki is és mindenkinek, akinek ilyen elvárása van.

Én is ezt mondom.

De tudjuk, hogy az ördög a részletekben rejlik.

Nincs elég droszt (taxi-váróhely), a belvárosban meg pláne nincs elég.

Nincs létszámstop.

Nincs hatékony, jól szankcionáló ellenőrzés.

De az ártörvény módosítására sor került

az elmúl tiz évben kétszer is, annak érdekében, hogy a taxitarifákat először maximalizálni lehessen, és most fix díj legyen kötelező, ha a fővárosi (vidéki) önkormányzati politikai akarat is úgy akarja.

Rusznák úr alapelképzelése, az önkormányzati képviselők alapelképzelése jó. CSAK az áldemokratikus és szakszerűtlen megoldással van a baj.

Véleményt kér, és ez demokratikus.

A véleményből semmit be nem épít a tervezetbe (bár előszóban elismeri, hogy a rendezésnek négy alapeleme van:

LÉTSZÁM, DROSZT, ELLENŐRZÉS, TARIFA),

ezért aztán szakszerűtlen is, meg áldemokratikus is.

Az, hogy a választási politikai akarat hogyan fog dönteni, figyelembe veszi-e a piacgazdaság szabályait és marad a részleges liberalizáció, vagy a Gazdasági Versenyhivatal álláspontja jut érvényre, és nem lesz fix ár (ez további esetben megint fényvégre kerülünk a fejlettebb demokráciáktól, ahol a piac szabályozott, DE KOMPLEX MÓDON, a négy szempont figyelembevételével!), az majd kiderül alig két hét múlva.

Ma azt mondjuk, hogy a javasolt fix tarifa rendszere így egy magában még tüneti kezelésnek sem jó.

A benzinár lesz a tarifa alap!

De minek a bruttó vagy a nettó díjnak?

Hogyan alakul a költség – eredmény viszony a benzines és dízel üzemű taxik esetében?

Az év végi átmeneti időben hány tarifa lesz az órákban?

Hogy oldja meg, pontosabban: hogyan feszíti továbbra is a versenyhelyzetet a rabatt (a mennyiségi visszatérítés)?

Tisztelt Rusznák Imre úr!

Örömmel vettem, hogy legalább megfontolásra befogadta azt a javaslatot a FUVOSZ-tól, amelyik az alkalmazottak részére kötelezően fizetendő éjszakai és munkaszüneti napokra, illetve túlmunkára vonatkozó pótlékok kitermelését segítené.

No, ezt sem elfogadta, csupán elgondolkodik rajta.

Minő szociális és szakmai érzékenység!

Én voltam alkalmazott, és tudom, mit jelent a megélhetésben a bérpótlék. Vállalkozó vagyok, és tudom, hogy a bérpótlékok is ki kell termelni!

Tisztelt FŐVÁROSI ÖNKORMÁNYZATI KÉPVISELŐK, PÁRTÁLLÁSTÓL FÜGGETLENÜL!

A fentebb írt és csipkelődésnek tűnő részletek is a figyelmük felkeltését célozza.

Célravezetőbb volna a döntés előtt még valódi szakmai vitát folytatni! Figyelembe

Egy nemrég közölt rendőrségi felmérés szerint sokkal valószínűbb, hogy lelő egy kövér zsaru, ha futsz.

* * *

S mondá az Úr: legyen világhírű! S várata őt az ELMŰ három hónapig.

* * *

Végül is mi a házigazda célja, amikor

bulit szervez? Ha az lenne, hogy jól érezd magad, egyszerűen átküldhett volna némi piát pár nővel a lakásodra.

* * *

Mindenki tudja, hogyan kell gyereket nevelni, kivéve azt, akinek már van.

venni a kamara, a munkáltatói szakmai érdekképviselések és a taxis munkavállalói érdekképviselések véleményét.

Mert az már csak hab a tortán, hogy a GKM mint szaktárca sem ért egyet az előterjesztés-tervezettel.

Mint a Rusznák úr által összehívott „egyeztetés” legidősebb résztvevője, és mint a FUVOSZ főtitkára (sok éven át gyakorló taxisvállalkozó és taxi-gépkocsiveze-

tő) kérem Öntől, Önöktől a döntés elnapolását, és egy valóban minden szakmai igényt kielégítő megoldás gyors elősegítése érdekében a mielőbbi szakmai egyeztetést.

Addig is a Tisztességes taxisok nevében elnézést kérek azoktól a Tisztelt utasoktól, akiket – kevés számú, sajnos de létező tisztességtelen társaink – megkárosítottak, megkárosítanak.

A remélhetőleg gyorsan bekövetkező to-

vábbi egyeztetések gyors befejezéséig is célszerű lenne, ha a hatóságok figyelme az ismét terjedő fehér rendszámos pályaudvari hiénákra összpontosulna.

A FUVOSZ taxis szakági elnöksége kész valódi és érdemi egyeztetésre, mely hosszú távra egyaránt szolgálja az utazóközönség és a tevékenységvégezők érdekeit.

Peredi Péter
főtitkár, FUVOSZ

Kibékíthetetlen az ellentét?

- Taxisok kontra taxitársaságok -

Fellángoltak a régóta feszülő ellentétek a taxisok és a taxitársaságok, pontosabban fuvarszervező irodák között a fix tarifát bevezetni kívánó rendezettervezet kapcsán.

Sok kollégával beszélgettem az elmúlt időszakban azokról a kérdésekről, amelyek manapság a taxis vállalkozókat foglalkoztatják, és úgy látom, hogy a párbeszéd, már amikor van, nagyon rossz irányban halad.

A taxisok közül ma sokan úgy gondolják, azért a helyzetért, amelybe kerültek, a fuvarszervező irodák okolhatók. Egyre többen hiszik, a fuvarszervezőknek nem érdeke, hogy a velük szerződésben álló vállalkozók tisztességes jövedelemhez jussanak.

Vajon mi lehet ennek az oka? Miért vetítik ki a taxisok a mai magyar társadalom összes hibáját és baját a fuvarszervezőkre? Miért állítják be ellenséggé a taxitársaságok vezetőit és tulajdonosait?

Ezek a kérdések foglalkoztatnak már hosszú ideje, és most elérkezettnek láttam az időt arra, hogy ebben az általam vitaindítónak szánt cikkben néhány dolgot megpróbáljak a helyére tenni a nagy összevisszaságban.

Nem szándékom személyeskedni, vádaskodni, csupán tényeket szeretnék rögzíteni, amelyek alapján a megfogalmazott kérdésekre bárki megpóálhat a maga módján választ adni.

Melyek ma a taxisok alapvető problémái?

Nyomott áron, alacsony kihasználtsággal, egyre magasabb költségekkel végzik munkájukat egy túlszűfolt, közlekedési szempontból rosszul szervezett városban, ahol a vezetési morál folyamatosan romlik. Rossz minőségű utakon, állandó stresszben dolgoznak, amely részben a közlekedés többi részvevője, részben a fuvarokért zajló folyamatos küzdelem okoz, függetle-

nül attól, hogy valaki rádióról vagy az utcáról dolgozik. A korábbi elismertségnek és megbecsülésnek, amely a taxisokat övezte, mára nyoma veszett, a közvélemény negatív megítélése kíséri tevékenységünket, annak ellenére, hogy a többség egyre magasabb színvonalon igyekszik szolgáltatni.

A felsoroltak mindegyike önmagában is elegendő ahhoz, hogy egy-egy rosszabbul sikerült nap után az ember felelősöket keressen a körülötte kialakult helyzetért!

Vajon hogyan jutott idáig a szakma, és ezért ki, vagy kik a felelősök?

A '80-as évek elején a magántaxi hajnalán, szinte szabályozás nélkül lehetett taxiengedélyt kiváltani. Volt azonban egy igen komoly szűrő akkoriban: nem lehetett könnyen autót vásárolni! Ki ne emlékezne még az öregebbek közül a MERKÜR telepen zajló reggeli „versenyfutásokra” egy-egy jobb kocsirért, vagy a „hűtött” pingpong-labdákra. Miután kevés volt az autók, a tömegek nagy részének nem jutott, vagy várni kellett rá évekig. Kézenfekvő volt, hogy taxit vettek igénybe a közlekedéshez, néha még a hajnali munkába menethez is. Az igazi fogyasztói társadalmat még csak hírből ismertük, ezért jutott pénz taxira bőven. A kisiparosok, merthogy kezdetben így hívták a maszek taxis vállalkozókat, a városban bókászta, miután a taxiállomás-hálózat az e téren még monopolhelyzetben lévő Fótaxi kezelésében volt. Az akkor még igen komolyan működő vállalati ellenőri hálózat tagjai a maszek taxisokat rendszeresen elzavarták, vagy elzavartatták a rendőrökkel az állomások elejéből és végéből. Azok a taxisok, akik korábban a Fótaxi vagy a Volán Taxi kötelékében dolgoztak, ismerték a csapatba tömörülés előnyeit. Tudták, ha telefonközpontot hoznak létre, nagyobb esélyük lesz



Dudás Zoltán: – A közösen összehordott vagyon feletti ellenőrzés megszerzése hatalmi harcokhoz vezetett

az utcai „beülős és leintéses” fuvarokon kívül is megrendelésekhez jutni. Így jöttek létre az első fuvarszervező irodák. A taxisok egymást váltva, „társadalmi munkában” telefonoztak, diszpécserkedtek a CB-rádiók mellett. Kint az utcán, és lakókörnyezetükben osztogatták társaságuk(!) szórólappjait. Költséget csupán a helyiség fenntartása, a telefonközpont működtetése és a nyomdai kiadások jelentettek. Hogy megkülönböztessék magukat

az állami cégektől, saját logókat terveztek és készítettek, melyet aztán büszkén hordtak a taxijuk oldalán. Ezek a logók az idők során szépen összetementek, ma már „ciki” viselni őket. A közvélemény akkor elismerte és tisztelte a taxisokat, akik számos esetben bizonyították összetartozásukat társaságtól függetlenül, ha a szükség úgy hozta. A maszek tömörülések, bár tevékenységüket a '80-as évek közepéig jogilag nem szabályozott körülmények

Szeretek játszóterekre járni, nézni, ahogy a gyerekek visongva rohagnak. Ők nem tudják, hogy csak vak-töltényel lövöldözök.

* * *

Gyerekkoromban kértem Istent, adjon nekem egy biciklit.

Aztán rájöttem, hogy a dolgok nem így működnek, úgyhogy loptam egyet, és kértem Istent, hogy bocsássa meg.

* * *

Nagymamám kemény aszszony volt. Három férjet temett el. Kettő csak aludt.

között végezték, hamar kialakították szigorú belső szabályait. Belépni csak többéves gyakorlattal és támogatói ajánlással lehetett. A szabályok ellen vétőkről hamar lehúzták a matricát, ha úgy ítélték meg, ártott a csapat, a közösség érdekeinek. Az állam azonban nem tűrte sokáig az „illegális” fuvarszervezési tevékenységet, és a társaságokat bekényszerítette az akkor még működő KIOSZ kereteibe. Itt már a kisiparosoknak kötelezően előírt tagsággal kellett rendelkezniük. A jó megélhetést biztosító taxizás vonzotta az újabb és újabb jelentkezőket. A korábban megalakult Buda és City mintájára sorban alakultak a többi taxitársaságok. A boldog G/MK (gazdasági munkaközösségek) korszakában az emberek tele voltak pénzzel, és rendszeresen használták a taxit. Kit érdekelt akkor, hogy továbbra sem lehet beállni a taxiállomásokra? A maszek taxisok többnyire mozgásból vették fel a rendeléseket, vagy intették le őket az utcán. Ez idő tájt tűnt el a kiállási díj a taxisótárból. Kezdődött a szállodák és vendéglátóhelyek személyzetével. Ők ugye „min-

ket rendelnek, nehogy már órával álljunk oda, pont nekik!”. Majd szépen lassan bővült az önkéntes vállaláson alapuló kör. A kórházak, az SZTK portásai, bizonyos vezető beosztású személyek, akik arról döntöttek, hogy kivel utazzon a cég abban a hónapban, évben. Majd a magánmegrendelők is sorra kerültek, párhuzamosan azzal, hogy újabb taxisok által létrehozott irodák kezdték meg működésüket. Ugye nekik valahogyan be kellett törni a piacra, így újabb és újabb ötletekkel álltak elő. Hangsúlyozom: a taxisok tömörülései maguk döntöttek ezekről a kérdésekről, akkor még a közösség volt a tulajdonos! De kit érdekelt mindez akkor? A megállapított általánosan mértéke elviselhető és kitermelhető volt. Sokan egyébként is mellékfoglalkozásban végezték tevékenységüket, hiszen ne feledjük, a pártállamban teljes foglalkoztatottság volt!

A rendszerváltás közeledtével a megszűnt a kötelező KIOSZ-tagság, a társaságokat rendeletben kötelezték, hogy alakuljanak át az akkori-ban választható társasági formák valamelyikévé. A közösen összehor-

dott vagyoni feletti ellenőrzés megszerzése hatalmi harcokat eredményezett a csapatokon belül. Természetesen előnyt élveztek azok, akik a központban végezték a munkájukat, az utcán dolgozók többsége át sem látta, mi zajlik körülötte. Egy kivétellel a társaságok előbb kiszövetkezetté, majd a rendszerváltást követően, néhány tulajdonos kezébe kerülve, kft.-vé alakultak.

A rendszerváltást követő növekvő munkanélküliség a taxis szakmában komoly létszámgyarapodást, és ezzel párhuzamosan erőteljes minőségromlást hozott.

Az állásukat veszített emberek tömegével áramlottak közénk, szinte minden képzés és ellenőrzés nélkül. Sok, addig mellékállásban dolgozó taxis kényszerült a továbbiakban főállásban végezni tevékenységét, jóval több időt töltve az utcán.

Ádáz küzdelem kezdődött a fuvarokért, amelyek száma kezdetben növekedett, hiszen a nyugat felé nyitást követően rengeteg turista és üzletember érkezett az országba, a fővárosba.

Újabb taxitársaságok alakultak, és futottak be fényes karriert rövid

idő alatt (Tele5 Taxi), ugyanakkor bekövetkezett az első nagy bukás is, amelyet egy magányosan végrehajtott tarifaemelés okozott a Gábrriel Taxinál. A társaság hónapok alatt a több mint ezerfős létszámának jelentős részét elveszítette, megrendelőinek tömegével együtt. Hiába volt „korrekt” megegyezés a közös áremelésről, melyet a Gábrriel csak elsőként lépett meg. Erre adták akkor szavukat a fővárosi társaságok képviselői, vezetői. Az ígéret ellenére cserbenhagyták, és nem követték az akkor legnagyobb létszámú céget az áremeléssel. Sőt, volt olyan taxis közösség, mely még a megegyezés napján legyártatta a „változtatlan tarifával” matricát, melyet a taxisok nevetve tettek fel autóikra. Pedig ennek az inkorrekt lépésnek következményeit egy évtized elmúltával is szenvedni a szakma. A bizalom odalett. Az eset a mai napig óvatosságra inti a társaságok vezetőit, amikor tarifaemelésre szánják el magukat.

Közben a cégeken kívül rekedt, vagy oda nem is igyekvő „taxisok” fokozatosan elfoglalták az ekkorra már meggyengült, privatizálni kez-

Erről írt a Taxisok Világa 1995 májusában

10 éve történt

A főváros a szabályozásban látja a megoldást

A Taxis Kamara és a Taxisok Világa egy három kérdésből álló kérdéscsoportot juttatott el Budapest főpolgármesteréhez, a következő témákban:

- A taxiállomások használata és az ezzel kapcsolatosan kialakult konfliktushelyzet
- A taxi-viteldíjakkal kapcsolatos szabályozási lehetőségek
- Az előbbiekkal szorosan összefüggő létszámhelyzet újbóli rendezése

(Mintha megállt volna az idő, nem...?)

A kérdésekkel kapcsolatban Demszky Gábor főpolgármester fogadta a Taxisok Világát (!), baráti beszélgetés során kiderült, hogy a problémákkal tisztában van (!), és biztosította az érdekelteket, hogy lehetőségeit kihasználva segít a taxikérdés rendezésében (!). Utasítására még aznap (!) elkezdtek az illetékes ügyosztály dolgozói szervezni azt a konzultációt, amelyen részt vettek a KHVM, a Gazdasági Versenyhivatal, a Közlekedéstudományi Intézet, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, a főváros illetékesei, az MSZP megbízott képviselői valamint a taxis érdekképviseletek (!). Az erre készült szakértői anyagot, melyet Kéthelyi József készített, a Taxisok Világa rendelkezésére bocsátották.

A szakértői feljegyzés megállapításaiból idézzünk:

„A taxiállomások nem használhatók az összes engedélyes taxis által (és ennek gyakran az utasok is kárát látják).”

„A taxis érdekvédelmi szervezetekkel egyetértve többször kezdeményeztük, ...hogy a taxiszolgáltatás kerüljön be a maximált hatósági áras szolgáltatások körébe.”

„Az egyre fogyatkozó fizetőképes kereslet és a piac szabályozatlansága miatt, aki ma taxiba ül, az számíthat rá, hogy a fuvaros rajta akarja megkeresni az egész napi bevételét.”

Összefoglaló értékelésében Kéthelyi József a következőképpen fogalmazott a szükséges tendenciákról:

„A taxiállomások egységes használatának szabályozása (önkormányzati feladat).

viteldíjak maximálásának megvalósítása (törvény módosítást igényel).

A szolgáltatásban részt vevő gépkocsik számának korlátozása (szintén törvényi szinten)”.

Látható, hogy már tíz éve is a komplex, egyidejű szabályozás elképzelése érvényesült, legalábbis szakértői szinten. Az ellenőrzés kérdése itt még azért nem merült fel, mert az teljesen természetes volt, hogy a szabályok betartását ellenőrizni kell. Egyes elemek kiragadásával a rendszer persze sem akkor, sem ma nem működhet. A maximált tarifa megvalósult, célját

igazán nem érte el. A drostokért történő fizetés megvalósult, mindannyian tudjuk, milyen (semmilyen) eredménnyel. Harmadik lépcsőként – immár tíz éve – nem a fix tarifát, hanem a létszám korlátozását vártuk. A létszám bizonyos meghatározott szinten történő befagyasztása ugyanis magával hozza a tarifák bizonyos szintű emelkedését, egységeseződését. Fordítva azonban – bármennyire is szeretnénk sugallani a rendeletealkotó – ez a dolog nem működik...

Jelentés

„Jelentem, hogy ügyeleti és területi szolgálataim teljesítése során több esetben problémaként merült fel, hogy a Budavár területén megjelenő magántaxi személyszállító kisiparosok, valamint a kisbuszokkal rendelkező személyszállítók között konkurenciaharc alakul ki, amely némely esetben az utasok megszerzése érdekében hangos veszekedéssé, sőt tettelegességgé fajult.

A Vár területére behajtó ... magántaxisok nem tisztelik sem a műemléki jelleget, sem a közlekedési szabályokat, valamint az állítólag kötelező taxis etikát is semmibe veszik. A felhajtó gépjárművek mennyisége meghaladja a szükségleteket, így a drostokon kívül, szabálytalanul parkírozó autóikkal zavarják a közlekedést. A Vár területén 30 km-re van korlátozva a gépjárművek sebessége, több sétálóutca van, illetve terveznek, ennek ellenére az utas nélküli taxigépkocsik 70-80 km/ó sebességgel hajtanak az új szállítási reményében” – írta H. György r. ftzls. 1995-ben a várbéli helyzetről, felettesének szóló jelentésében. Ehhez hozzáfűzni csak annyit tudunk, hogy ma már ezek a jelenségek egyáltalán nem korlátozódnak a budai vár területére...

dett Főtaxi jobb helyeken lévő állomásait, és ha a szükség úgy hozta, ököl is megvédték érdekeiket. A társaságbeli taxisok a CB-t kiváltó URH elterjedésével kivonták magukat ezekből a konfliktusokból, és a rádiózás szempontjából előnyösebb „tutikban” kerestek menedéket. Az utcai „harcosok” „áldásos tevékenysége és az ellenőrzés teljes hiánya vezetett oda, hogy az utasok kerülni kezdték a taxiállomásokon álló taxisokat, hiszen azok gyakran a szemük előtt verekedtek össze egy-egy jobb fuvarért. Az utcai beüléseknél előforduló rendszeres átverések híre – melyek időnként igazi verésekkel párosultak – hamar elterjedt itthon és külföldön egyaránt. Így lettek az utasokból telefonos megrendelők a taxitársaságoknál, ahol biztonságosan utazhattak.

Az ide települt külföldi cégek vezetői, azok családtagjai rendszeres használóivá váltak a társasági taxinak, és rajtuk keresztül a céges fuvarok is mind nagyobb súllyal jelentkeztek.

Ezek az üzletemberek azonban az általunk korábban nem ismert piacgazdaságból érkeztek, ahol természetes, hogy a szolgáltatókat komolyan versenyeztetik egy-egy munka elnyerése érdekében. A cégvezetés munkáját ott a tulajdonosok (tőkések) pedig azon mérik le, hogy az eredményeket milyen költségekkel sikerül elérni. Ezek a cégvezetők pontosan tudták (tudják), hogy a budapesti taxis piacon túlkínálat van, és ezt kihasználva nyomták (nyomják) lefelé az árakat, hogy ezzel is csökkentse költségeiket.

A taxis szakmában a '90-es évek elején az elszabadult létszám, és az ebből adódó sorozatos konfliktusok megszüntetésére tett kísérletet az akkori kormányzat a Taxis Kamara és a többi érdekképviselő javaslatára. Szigorították a pályára kerülés feltételeit, sőt egy rövid időre a létszámkorlátozást is bevezették. Cserébe visszamenőleg iskolapadba ültették a már vállalkozói engedéllyel rendelkező taxisokat is. Ekkor hallatták hangjukat először komolyan az érdekképviselők. Ugyanakkor sajnálatos, hogy közülük egy, népszerű, „hangzatos dumával”, amely létszámot a taxisok érdekeit szolgálta, elérte, hogy a létszámkorlátozás

akkori formáját az Alkotmánybíróság alkotmányellenesnek minősítse. Más érdekképviselők az egymás alá ígérettel a pénzügyi megbízhatóság feltételeit tették már az indulásnál neveltségessé. (tízezer forintos egyesületi tagság). Sőt, volt olyan taxisbarát érdekvédő, aki „helyből” ingyen adta az igazolást, „csak” tagdíjat kérve érte. Ma már ezekről a pillanatnyi népszerűséget hajszoló érdekképviselőktről többnyire senki sem tud, ám „ötleteik végeredményében” azóta is bokáig járunk. Csak utalnék arra, hogy a létszám szabályozásának még a gondolatától is irtózik minden politikus, hiába telt el több mint egy évtized azóta.

Ezt követően – látva a szabályozási kísérlet eredménytelenségét – kezdte az akkor még működő Taxis Kamara és néhány szakember hangoztatni az átfogó szabályozás szükségességét a taxis szakmában. A létszám – droszt – tarifa és az ezeket körülvevő állandó ellenőrzés, amely a rendet biztosíthatta volna. A politikának azonban nem állt érdekében, hogy egységes, jól szervezett taxis piac működjön, még élénken élt bennük a blokádnak emléke. Ezért ezeket a kezdeményezéseket rendre elvetették.

Az évtized második felére oly mértékben nőtt a hazai és nemzetközi közvélemény felháborodása a sorozatos utasátverések és konfliktusok kapcsán, hogy a Fővárosi Önkormányzat kezdeményezésére – a szakmából érkező tiltakozásokat figyelmen kívül hagyva – törvénymódosítást követően, többek között Budapesten bevezetésre került a maximált tarifa. Az ellenőrzés szinte teljes hiánya azonban nem szűrte ki a piacról a korábbi botrányokat okozó vállalkozókat, a „kaszálás” tovább folytatódott, hihetetlen árárok okozva ezzel a tisztességes taxisoknak, tovább erősítve az utasok bizalmát a taxitársaságokba, ahol viszont ritkaságszámba mentek az ilyen esetek. Az utasforgalom mégis fokozatosan csökkent, a taxisok megítélése folyamatosan romlott, hiszen a média felkapta a szélsőséges eseteket.

A fővárosban egyre növekvő forgalom, a parkolási társaságok megjelenése és a hivatalosan már nem is létező taxiállomások körül kialakult helyzet második lépésként arra

készítette a főváros vezetését, hogy megalkossa az ún. „drosztrendeletet”. Ennek a rendeletnek keretei között létrehozott kht. megépítette, illetve ma is építi és üzemelteti Budapest területén a taxiállomáshálózatot. A rendelet a droszthasználatot fizetővé tette, és egyben arra kötelezte a taxisokat, hogy utasfelvétel céljából kizárólag ezeken az állomásokon várakozzanak. A rendelet végleges formában történő bevezetése – a szakmából jövő ismételt tiltakozások ellenére – négy évig húzódott, de végül 2004 áprilisában életbe lépett. Az ezt követő határozott, demonstrációval egybekötött tiltakozások sem vezettek eredményre, a rendelet, néhány apró technikai változtatástól eltekintve ma is az eredeti, az önkormányzat által elképzelt formában működik. A kamara vezetői és az érdekképviselők többsége hiába jelezte, hogy a négyes rendezési elv egy elemének kiemelésével nem lehet a taxis szakmában rendet teremteni, a politikusok hajthatatlanok maradtak.

Az élet sajnos a kifogásokkal élő szakembereket igazolta, a taxisok továbbra sem állnak be a taxiállomásokra, ahová szívesen beállnának onnan továbbra is következmények nélkül elzavarják őket. Ennek oka is az ellenőrzés szinte teljes hiányában kereshető. Fizetni viszont kénytelen minden taxis a semmiért! Igaz, úgy teljesítik ezt a kötelezettségüket – bár szabálytalanul, azaz a vizsgával egy időben – ahogyan a kamarai javaslatban hangsúlyosan szerepelt, de ez a megoldás jóváhagyást a mai napig nem nyert.

A kht. működtetése a törvényi keretek alapján ugyan nem nyereségorientált, azonban szerződést kötöttek egy vállalkozással, amely a taxiállomásokon reklámfelületeket helyezhet el. Itt a nyereség már nem másodlagos szempont, és a bevételek nagymértékben függhetnek attól, hogy milyen a taxiállomásokon az utasforgalom...

A drosztrendelettel kapcsolatos tárgyalások során minden alkalommal elhangzott az érdekképviselők és a kamara részéről az átfogó rendezés igénye, azonban mindannyiszor süket fülekre talált. A Taxisok Világában megjelent levelezésekből láthatóan az elmúlt egy év

ben számos minisztérium utasította el a fix tarifa lehetőségét, azonban a háttérben már folytak a politikai egyeztetések ebben a témában. Hiába ajánlotta fel a kamara, hogy a törvénytervezet, majd ezt követően a rendelettervezet kidolgozásában is szívesen részt venne, titokzatos felmosolyok és visszautasítás volt a válasz a másik oldalról.

A fix tarifa bevezetését lehetővé tevő törvénytervezet parlamenti vitáját megelőzően a kamara és az érdekképviselők ismét állástfoglaltak a teljes rendezés mellett. Javaslatuk szerint ezt haladéktalanul, és minden elemet magába foglalóan, egy időben kell végrehajtani.

A parlament elé minden meggyőzősi kísérlet ellenére csupán a fix tarifára vonatkozó javaslat került be. Bár a pártok vezérszónokai valamennyien érintették az átfogó szabályozás szükségességét, érdemben mégsem történt semmi.

Az, hogy az előkészítő tárgyalások titokban folytak, a szakma képviselői, a fogyasztóvédelem, valamint a Versenyhivatal ebben az időszakban nem fejtették ki álláspontjukat oda vezetett, hogy ma a fix tarifa körül teljes a kaosz.

A fővárosi rendelettervezet készítői – kiknek kiletét a mai napig homály fedi, hiszen Rusznák úr erről nem hajlandó nyilatkozni – számos gyakorlati és elméleti szempontot figyelmen kívül hagyva készítették el anyagukat. Majd mindez nem volt elég, még az egyeztetéseket megelőzően – melyet a törvény ír elő – nyilvánosságra hozták a tervezet tartalmát. Ezzel kiengedték a szellemet a palackból! Hiszen melyik taxis vállalkozónak ne tetszene az a gondolat, hogy a jelenlegi, a túlkínálat miatt alacsony tarifák helyett egy jóval magasabb viteldíjat számíthat fel? Ettől a pillanattól kezdve bárkire, aki a rendelet bármely elemét kifogásolni próbálta, vagy a bevezetést követő esetleges veszélyekre figyelmeztetett, rákerült a bélyeg: **a taxisok ellensége!**

Miután a kamarában a választott tisztségeket többnyire a taxitársaságok vezetői töltik be, könnyű volt őket azonosítani az ellenségképpel, és azt a demagóg magyarázatot adni hozzá, hogy a fix tarifa bevezetését követően a társaságok bevételei jelentősen meg-

Szakítottunk a barátommal. Ő meg akart házasodni, én viszont nem akartam, hogy megházasodjon.

* * *

Szeretnék gazdag lenni. Vannak embe-

rek, akikből a gazdagság kiöl minden emberi érzést. Na, olyan gazdag szeretnék lenni.

* * *

A feleségem apró lábak dobogását akarta

hallani otthon. Vettem neki egy kutyát. Olcsóbb, és több lába van.

* * *

Új parfümöt vettem, ami mágnesként vonzza a férfiakat. „Új autó belső” a neve.

csappannak, mert a taxisok kilépnek és újra az utcán próbálják kényerüket megkeresni.

Aki vette a fáradságot, és eddig elolvasta ezt a cikket, már bizonyára tudja a választ. Ez soha nem fog bekövetkezni! Az utasok szokásai, az infrastruktúra (telefonellátottság) oly mértékben megváltozott az elmúlt évtizedben, hogy ez már nem visszafordítható folyamat.

Az utasok továbbra is telefonon fognak rendelni, számuk legfeljebb a tarifa mértékétől függően változhat.

Most már talán megkísérelhető a válaszadás a cikk elején feltett kérdésekre. Miben felelősek a taxitársaságok a taxisokat nyomasztó napi problémákban?

A nyomott tarifákban, amelyekkel a túlkínálati piacon próbálnak fuvar szervezni a hozzájuk kapcsolódó vállalkozóknak? Az alacsony kihasználtságban? Mindket-

tő oka a szabályozatlan létszámban keresendő!

Az egyre növekvő költségekben, melyeknek csupán egyetlen eleme a fuvarszervezési díj? Igaz, hogy ez nagyobb mértékben nőtt, mint a tarifa, de hol vagyunk ma már az önkéntes diszpécserok és fuvarszervezők világától, a reklámok is horribilis pénzeket emésztnek fel. A vállalkozás egyéb kiadásainak folyamatos növekedése és a tevékenységhez kapcsolódó jelentősebb költségek áfájának elszámolhatatlansága sokkal jobban sújtja a taxisokat.

A szervezetlen városi közlekedésből és a katasztrófális útviszonyokból eredő többletköltségek sem róhatók a taxitársaságok számlájára.

A taxisok megítélésének folyamatos romlása, és az ezzel járó fuvarvesztés sem a taxitársaságok bűne! Ellenkezőleg, ők saját érdekükben is mindent elkövetnek azért,

hogy pozitív kép alakuljon ki a hozzájuk kapcsolódó vállalkozókról. A lejáratódás oka az ellenőrzés hiányában kereshető, amely lehetőséget ad a következmények nélküli visszaélésekre!

A taxisok általános jó közérzete, amelynek alapja a jövedelmező vállalkozás, alapvető érdeke a taxitársaságoknak is. Hiszen az ilyen taxisok szívesen fizetik be a fuvarszervezési díjat, mert joggal érzik úgy, a pénzükért cserébe kapnak valamit.

Hol van tehát az ellentét? Az érdekek közös: olyan piacot teremteni magunk számára, ahol mindez megvalósul. Ezért azonban azokkal szembe szállni, akik eddig semmit nem tettek – ha mégis, akkor azt a szakma kizárásával tették –, akik felelőssége a piac szabályozása oly módon, hogy annak szereplői minkét oldalon elégedettek legyenek.

A felelősség azonban nem egyenlő

a feladattal! A feladatot szigorúan szakmai alapokon, az érintettek bevonásával kell elvégezni.

Politikusaink sajnos ma fordítva ülnek a lovon, amikor azt hiszik, a feladatot is nekik kell megoldani, a szakma teljes kizárásával!

Az eredmény ismert: a tarifa maxímálásával, a drostrendelettel és a fix tarifa tervezett bevezetésével kapcsolatban számtalan újabb probléma keletkezett!

A kamara Taxis Szakmai Kollégiuma eljuttatta javaslatait az átfogó rendezéssel kapcsolatban a parlamenti és önkormányzati pártok frakcióvezetőinek, valamint Ruzsnák úrnak, a Főváros Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságának elnökének, abban a reményben, hogy komolyan gondolják a rendteremtést. Erre azóta semmilyen válasz sem érkezett, sehonnán!

Dudás Zoltán
Buda Kft.

A közlekedésbiztonsági akció után is fontos:

NE KOCKÁZTASS!



Demonstráció a Vasúttörténeti Parkban: a sínekre helyezett hungarocellból készült autót a sajtó részvétele mellett összetöri egy közepes sebességre felgyorsított mozdony

A rendőrök egy hónapig különös figyelmet fordítottak az ország területén lévő 40 kiemelt vasúti átjáróra. A MAV, az ORFK, és az OBB közös akciójában vasúttörök és polgárrörök is részt vettek. A négy héti tartó különös figyelmet azért „érdemelte ki” a közút és vasút kereszteződése, mert évente 30-40 ember hal meg figyelmetlenség vagy szándékos szabálysértés miatt, az összesen 5 852 átjáró valamelyikében. Ez pedig elfogadhatatlanul magas szám.

Kevesen tudják, hogy a közút és vasút kereszteződéseinek csaknem fele valamilyen sorompóval biztosítva van, sőt ebből a 2 750-ből 32% még fél-sorompóval is felszerelt, ami európai viszonylatban átlagosnak mondható érték. 2005-ben a MÁV 600 milliót költ a sorompó-program folytatására. Ennek keretében 8, jelenleg csak „andrskereszttel” biztosított átjárót és 30 fény-sorompóval felszerelt kereszteződést látnak el fél-sorompóval.

Nagyon fontos tudni, hogy a 30, illetve 40 km/h-s sebességkorlátozást nem közvetlenül a vasúti átjáróra való ráhajtás előtt írja elő a KRESZ, hanem már a veszélyt jelző táblától! Mérték is innen mérnek a rend őrei.

Idézzük fel, mit ír a jogszabály:

„KRESZ 39. § (1):

A vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. A közúti jármű vezetője köteles a jármű sebességét a vasúti átjáró előtt elhelyezett veszélyt jelző táblánál lakott területen legfeljebb 30 km/óra, lakott területen kívül legfeljebb 40 km/óra csökkenteni és a vasúti átjáróig ezzel a csökkentett sebességgel haladni.

...(4) Biztosítatlan vasúti átjáróra járművel csak abban az esetben szabad ráhajtani, ha a vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű egyik irányból sem közeledik és a (2) bekezdésben meghatározott folyamatos áthaladásra lehetőség van.”

Mindenesetre kíváncsiak lennénk arra, hogy a rendelet alkotója meg merné-e kockáztatni országúton, hogy a vasúti átjárótól több mint száz méterre, 90-ről 40-re csökkenti a sebességét egy álmós kamionos előtt haladva, kockáztatva, hogy esetleg tömegkarambolt okoz, vagy azt, hogy egyszerűen „csak” áthajtson rajta a 40 tonnás,



Egy igazi tragédia: az ilyen autóban nincs túl sok esély a túlélésre

90-nel „baktató” jármű? Ugyanakkor, ha az autós nem lassít „időben”, úgy viszont lefényképezhetik, ami – figyelembe véve az alacsony sebességhatárokat – valószínűleg a jogsi visszavonásával is járhat. Mielőtt bárki félreértene: nagyon fontos a vasúti sínekre való ráhajtás előtt

alaposan körülnézni, függetlenül attól, hogy a lámpa – ha van – fehéren villog. Ez ugyanis, taxisoknak ezt mondani sem kell, nem szabad utat jelez. A vasúti szerelvény tényleg nem tud időben megállni, és nem azért, mert a vonat vezetője nem akar. Egyszerűen a 200 – 400 tonnás

monstrum fékútja 400 – 1000 m körül van „normál” fékezés esetén. Vészfékezéskor 120 km/h-ról „satuzva” is 5-600 méter, amire a szerelvény megáll, többnyire alatta a szabálytalankodó jármű maradékával...

-kó

Ideális méretű autó, taxinak

HONDA FR-V



Az autópiaza egyre több és szebb autót gyárt. Ezek közül Magyarországon mindenki pénztárcája és kedve szerint válogathat. A nálunk fejlettebb országokban az előbbi sorrend közepkategóriás autói ugyan valószínűleg nem a pénztárcával kezdődik. Am az 500 euró körüli havi átlagbér a Kárpát-medencében még nem teszi lehetővé, hogy egy bizonyos árhatáron belül, elsősorban a műszaki megoldások, a praktikus ötletek, illetve a szubjektív vélemény döntson egy-egy autótípus mellett, vagy ellen. Vagyis előbb az ár, majd a mit is kapunk érte kérdés a jelenlegi döntési sorrend, legalább is a vásárlók többségénél. A taxisok – ha lehet – még ennél is rosszabb helyzetben vannak. Ugyanis nekik (viszonylag) kevés pénzből kell olyan autót venni, amellyel lehet minden címre jelentkezni, vagyis azt az A, vagy az 1-es kategóriába sorolták az adott cégnél. Emellett pedig a kiválasztott típus fenntartásának is megfi-

zethetőnek kell lennie. Ezért van az, hogy bizonyos típusok népszerűbbek taxivásárlásnál, és vannak olyan márkák, melyek szóba sem jöhetnek. (Bár én már legnagyobb megdöbbenésemre igazi terepjárót is láttam taxiként felszerelve.) Úgy gondolom, hogy a népszerűségi paletta egy új típusal szaporodott. A Honda ugyanis tavaly piacra dobta az FR-V-t, amihez jelenleg kétfajta benzínmotort lehet rendelni: az **1,7 literes** SOHC VTEC 125 lóerős (92 kW) erőforrás legnagyobb nyomatéka 4800-as percnkénti fordulatszámánál 154 Nm. A motor szíve a Honda méltán elismert VTEC (elektronikusan változtatható szelepnitítás és szelepemelés) rendszere, amely mellett, hogy kivételesen csekély fogyasztást garantál, mindig nagyobb teljesítményt hoz ki a motorból. Az FR-V másik benzínmotorja a **2,0 literes** DOHC i-VTEC, amely 150 lóerős (110 kW), legnagyobb nyomatéka pedig 192 Nm. A VTEC és a VTC (változó sze-

levezérlés) technológiát ötvözve ez a motor tökéletesen alkalmazkodik a vezetési stílushoz, nagy teljesítményt nyújt, amikor szükség van rá, fogyasztása ugyanakkor bámulatosan csekély.

A hátuléses Honda ideális taxi. Az utastér szokatlan tágasságát segíti, hogy az autó nem szűkül a „teteje” felé, vagyis az oldalajtó üvegestől szinte „függőleges”, így a bent ülőknek nem kell kissé sem összehúzni magukat. A fejméretű szintén igen kevés autóban hasonlító, kivéve természetesen a nagyobb, valódi egyterűeket (nem a kinyitható gyerekléssel ellátott, igazából ötszemélyes autókra gondolok) és a mikrobuszokat. A belső tér mellett, hogy tágas, igen sokféleképpen variálható. Mivel a hatülés külön-külön mozgatható, en-

nek köszönhetően például az első sor középső ülésének hátrafelé történő elmozdítása a hátsó sor középső ülöt nem zavarja, mert azt is el lehet külön tolni hátrafelé. Így akár az elől ülő, akár a mögötte helyet foglaló utas láb- és válttere optimálissá varázsolható. Az első sor középső ülése használható asztalként, ez esetben az utas jelentős távolságra van a taxistól, de az ülőlap első felének felhajtásával, az oldaltávolság megtartása mellett, okos kis tárolóhelyet is nyerhetünk. Ami nem tartozik a „kedvesre”, azt az ülés alá rejtett, kihúzható fiókban lehet elhelyezni. Tehát amennyiben úgy adódik, hogy egy ötödik utast is el kell vinni, az előbbieket miatt tényleg nem jelenthet gondot. Ebben segít a műszerfalra elhelyezett „joystick”-váltó, mely könnyen kezelhető, ugyanakkor nem zavarja az elől ülőket. A műszerfal a fedélzeti komputerrel együtt igen szép és jól áttekinthető. A kézifék a műszerfal alsó részéből húzható ki, így szintén nem foglal külön helyet. A könnyű ki- és beszállást alacsony





küszöbszint és közel derékszögig nyitható ajtók biztosítják.

A tágas, hatüleléses belső tér mellett egy kombi megszegyenítő csomagteret marad, köszönhetően az ideális karosszéria-kialakításnak. Az alaphelyzetben 439 literes csomagteret az ülések előrehajtásával 1049 literesre bővíthető, de ennek is nagyon sok variációja lehetséges.

Az 1.7-es változat alapfelszereltségébe tartozik az ABS+EBD, az ál-

lítható magasságú kormány és vezetőülés, a CD-s audio-rendszer, az első elektromos ablakemelő, az elektromosan mozgatható fűtött külső tükrök, melyeknek külső házába integrálták az irányjelzőket is. A fedélzeti számítógép, az állítható magasságú fényszóró, az idításgátló, a távirányítós központi zár és a pollenzűrős légkondicionáló tovább növeli az ötmillióos autó vonzerejét. A Honda csúcsmínőségét,



megbízhatóságát pedig azok a márkakereskedők tudják igazolni, akik alig látják az általuk eladott járműveket, mert azok megbízható és alacsony, olyan alacsony, hogy a szervizek más márkák javítását is elvállalják a bevételek miatt...



Székelyudvarhelyi tiltakozás

Kátyúfa, aszfaltpeca

Kátyúk nem csak nálunk vannak, bár fát még egyikbe sem ültettek és horgászni sem szoktak a vízzel teli lyukaknál tiltakozásuk jeléül az autósok, nem úgy, mint a Kovászna és Hargita megyei taxikusok, akik emellett a közelmúltban 35 székelyudvarhelyi útkereszteződést zártak le.

Romániában január elseje óta út-átalánydíjat kell fizetni minden gépjárművel közlekedőnek. Ettől az intézkedéstől sokan azt remélték, hogy a befolyt bevételből több jut az utak javítására, felújítására és az újraaszfaltozására. Ehelyett a Kovászna és Hargita megyeiek kevesebb pénzt kaptak e célra, mint tavaly. A rossz utakon pedig nem szívesen autózik senki. Mindezek kihatással vannak a turizmusra és ezen keresztül az ott élők mindennapjaira. A vállalkozók állítják: sokan azért nem kirándulnak Székelyföldre, mert az útjaik szinte járhatatlanok. Mint megtudtuk, maguk a taxikusok a nagyobb kátyúkat földdel és forgáccsal próbálták betömni, hogy elkerüljék a nagyobb műszaki problémákat. Tönkrement abroncsok, útszélen hagyott törött díszlámpák jelzik: komoly műszaki gondokat idézhet elő a nem megfelelő állapotú út.

Mindez nem tipikus román jelenség, hiszen saját útjainkon járva, igen szép számmal található kátyúk nálunk is. Az elkeseredettség talán

nem oly mérvű, hogy emiatt tiltakozó akciót szervezzenek a fuvarozásból élők, ettől még itt sem rózsás a helyzet. Nem is szólva az üzemanyagárban megjelenő útdóról, amiről egyelőre csak azt nem tudni, hol építik ebből a pénzből az új utakat.

Az egyik elkeseredett tiltakozó például fát ültetett a kátyúba, mert annak nagysága ezt lehetővé tette. Kollegája az egyik nagy esőzés után pecabotját lógatta a vízzel telt lyukba, mondván ebbe már horgászni is lehet. Az ironikus akciónak semmi más célja nem volt, minthogy az előljárók figyelmét felhívják e tarthatatlan állapotra. A média révén egész Romániában láthaták a „kátyúfát” és az aszfaltpecát. Emellett Székelyudvarhelyen a taxikusok 39 kereszteződést lezártak, ugyancsak demonstrációs céllal.

„Tekintettel arra, hogy befizettük a több mint 100 milliárd lejt, kevesebb pénzt kapunk, mint az elmúlt évben, amikor nem kellett még matica adót fizetni” – mondta a demonstráció szervezője. A tüntetők azt követelték a kormánytól, hogy az útépitésre szolgáló pénzek elosztásakor ne tegyen különbséget magyar-, és románlakta területek között. A tiltakozáshoz csatlakoztak az idegenforgalomból élő vállalkozók is. Bár ettől még senki nem temeti be kátyúkat...

Cash

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

Az egyik barátom küldött egy képeslapot, amin a Föld volt látható az úrből fényképezve. A hátoldalára ezt írta: bárcsak itt lennél.

Fizetendő minimális járulékok 2005. II. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 171 000 Ft	Járulékalap 15%-a 25 650 Ft	Járulékalap 26,5%-a 45 315 Ft	Tételes összeg 3x3450 = 10 350 Ft	Járulékalap 4%-a 6840 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a 18 370 Ft	A járulékalap 18%-a 30 060 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft	A teljes befizetett összeg: 6680 Ft

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**31 635 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**13 680 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

BTI - Taxicentrum hírek

A lap megjelenésekor remélhetőleg már kaphatók lesznek irodánkban az új Budapest, valamint Budapest és környéke autó-atlaszok. Magyarország legnagyobb térképkiadója arcukat váltott, ennek egyik lépéseként teljes térkép- és atlaszkiadatlak megújult. A Cartographia-val történő együttműködésünknek köszönhetően a taxisok a BTI-ben a kiskereskedelmi árnál kedvezőbb áron szerezhetik be a TARTALMÁBAN ÉS KÜLSEJÉBEN EGYARÁNT MEGÚJULT - budapesti taxisok ajánlásával ellátott - atlaszokat.

Talán még a Te társaságod emblémája is szerepel a címlapon...

A világ legnagyobb felfedezéseit olyan emberek tették, akik túl hülyék voltak ahhoz, hogy tudják, hogy az adott dolog lehetetlen.

* * *

Az Úr nekem feladatot adott, mikor erre a világra küldött. Olyan kurvára le vagyok maradva, hogy valószínűleg örökké fogok élni.

* * *

Elvis él, a hülyék meg eltemették csőrüküket!

* * *

- Hogy hívják Albert Einstein torz testvérét?

- Frank Einstein.

* * *

- Hogy hívják a vámpírok adminisztrátorát?

- Vérelszámoló.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

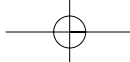
	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot 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, a második negyedévre tehát 2005. július 12.

Ne aggódj folyton, hogy ma vége lesz a világnak. Ausztráliában pl. már holnap van.



A BTI kínálata
Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda
 1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, 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*	300.-
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.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag / év	12.000.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
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	1.748.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	2.348.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	3.276.-
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, 2005 (Ft/liter) – www.apeh.hu

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	243.00.-	234.00.-	229.00.-
04.01-06.30.	256.00.-	247.00.-	242.00.-

A kíváncsisága ölte meg a macskát, de eleinte én is a gyanúsítottak között voltam.

* * *

Szülinapomra kaptam egy légpárásítót és egy párátlanítót. Ugyanabba a szobába tettem őket, rendeztek le egymás között.

* * *

Örökké szeretnék élni. Eddig ment.

* * *

Ha az egyik szinkronúszó megfulad, a többinek is meg kell?

* * *

A pantomimosokra csak hangtompítóval szabad lőni?

* * *

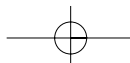
Kevés dolog tölt el akkora elégedettséggel, mint amikor látod, hogy a gyerekeidnek is tinédzserkorúvá nőnek a gyerekei. Édes a bosszú.

* * *

Rákötöttem a gázpedált a féklámpámra. Azóta nem nagyon előztek meg.

**A JEGYBANKI
ALAPKAMAT ALAKULÁSA**
(www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18.	10,50%
2004.10.19 – 2004.11.22.	10,50%
2004.11.23 – 2004.12.20.	10,00%
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26-től	7,50%



MORFONDÁRIÁK

Megdöbentem! Nem akarom elhinni még most sem. Jó Demeter Mihály nincs többé közöttünk. De hol vagy, Misi barátom? Ahogy elképzelem, amikor megérkeztél, szép nyári délután volt. Egy grondon találad magad. Nemrég állt el az eső. És mit láttál egy tócsában? Valódi ötös bőrt. Fűzőset persze. Kivetted a tócsából és elkezdted dekázni. Ki volt téve egy tatyó meg egy zakó kapufának. Dekázzgattál és láttad, hogy a régi haverok megjelennek szépen sorban a pálya szélén. Lazán kirúgtad a bőrt a szélre. Valaki gyönyörűen visszaadta. Fejre jött persze. Láttad, ugrottál, de már nem volt visszaút. Ugyanis pont fűzővel érkezett a laszti. Aki ezt nem élte át, fogalma sincs milyen érzés egy ötös, jó vizes bőrfoci fűzős részébe belefejelni. Te tudtad, mégis fejeletél. (Hol volt akkor még a Murphy meg a törvénye?! De szép vóóóóóó!

Kiáltottak a szélén állók. Majd körbefogtak és elkezdtek kérdegetni. Erről-arról. Szokásos kimért mosolyoddal üdvözölted az üdvözülteket. Majd megláttad az ősz mestert, Baróti Lajost. Jó hangosan, hogy mindenki hallja, mondtad neki, hogy „mit szól hozzá, mester, a magyar válogatottnak német szövetségi kapitánya van?” Ez nem igaz! Vicc az egész! De így van! Tényleg? Igen. Ezt sehogy sem akarta senki elhinni. Nahát! Ekkor valaki odalépett hozzád. Lelkesen üdvözölt, majd gratulált a róla elnevezett díjhoz, melyet elsőként kaptál. El is csodálkoztál egy picit. Samu bácsi, te is itt vagy? Igen. Majd valaki megszólalt. Gyeretek, vigyük el a Misit az anygalkákhoz. Hipp-hopp már ott is voltatok. Gyönyörűek voltak. Szépek, kedvesek. Meg is jegyezted a „Kabosnak”, hogy: „De kurva jó helyre keveredtem!” Lett is akkora csönd, majd hatalmasat döbrent az ég. Húha! Mi történt?

Szépen elmagyarázták, hogy egy kicsit szelídíteni kell a stílusodon. Ez ott lent elment, jó volt, sikeres volt, de itt még gondolatban is. Mert a harmadik ilyen eset után állítólag megjelenik a felhő sarkán egy lift. Oda be kell szállnod. Majd pillanatok alatt lent találsz magad. Hol? Hát ott. Na és ott olyan szar a helyzet. Húha. A villámlás észhez térített. Eszedbe jutott a nagy földi élet igazsága. Hogy tudniillik semmi sem tökéletes. Ahogy ismerlek, tudsz ott is majd helyesen dönteni. Most már tudod, hogy milyen az időtlen idő! Nem idétlén, Misikém, időtlen. Mi az? Nem voltál te tüzér soha. Á! Már megint beugrottál. Szóval, Misikém, ezennel búcsúszom. Ha nem haragszol meg – és ugyan miért haragudnál? – nem kívánom, hogy nyugodj békében. Igenis, ne nyugodj! Soha nem voltál arról híres, hogy a nyugalom mintaképe lettél volna! Járj-kelj! Nézz jól körül! Aztán, majd ha nekem is lecsapják a taxiórát és megtaláljuk egymást, talán lenézünk együtt a lifttel oda is. Igaz? Sok sikert, Misikém! Szia!

És most, hogy így elkalandoztak a gondolataim és leszálltam, nézzük, hogy is állunk idelent. Akárcsak Bergengóciában! Mondhatom ezek a bergengócok süket egy népség. Nahát! Ezt a káoszt! Na persze lehet, hogy ők meg nálunk jártak. Titokban. Ellesték a trükkjeinket. Kivitték, honosították. Jó kis szürkeállományuk lehet. Itt meg a gazdaság szürke. A gondolkodás meg eleve sötét. Igen, a múlt. Mélyen gyökeredzik. Mert itt ha valaki szól, mindjárt azt hiszi, hogy az a legjobb, amit ő mond. Tényleg hány taxis tagja van a kamarának? Mert Sipeki úr benne volt a TÉVÉBEN és úgy sajnálta az utasokat, hogy csak ámultam-bámultam. Nem a taxisok pártját kellett volna fognia? Vagy megmagyarázni, hogy miért így mozdul a piac? Az utasok képviselői meg elhisznek mindent. Persze. Mint a zöldséges a piacon. Ha nem fogy az áru, akkor fogja a krétát és az előző ár fölé ír egy nagyobb számot. Majd rögtön át is húzza, mert rájön, hogy ez így nem jó. Sőt tudja is. A vevő meg örül és megveszi. Fogyaszt. Ha már fogyasztói társadalom lettünk a nagy közösségi célok soha el nem érése után. De a fejekben zűr van ám. Ferenczy P. Károly cikkében például a tipikus felső kézi vezérést vélem felfedezni. Ma már egyre többször fordul elő, látom, hallom, hogy igenis az utas kikerüli a neki nem tetsző taxit. Vagy ugye oda sem megy a hírhedt drosztra, hanem hív egy másik taxit. Ami nem feltétlen kell, hogy céges legyen. Még olcsó sem. Na azért hallok érdekes dolgokat is. Régi kedves ismerő-

seim kalandvágyóak. Befelé a városba egy jöhírű (tele Best-Off matricával) cégtől rendelték taxit. Árpádföldről a város közepéig utaztak. Meg voltak elégedve. Hazafelé sétáltak egy kicsit, majd mint a kaszkadőrök leintettek egy taxit. Beültek, bementék a címet. Majd egyre tágra nyílt a szemük. Adrenalin szintjük is emelkedett rendesen, mert a taxis elkezdte őket a szexuális életével és szokásaival szórakoztatni. Időnként elengedte a kormányt. Jó kis helyzeteket teremtett. Mármint a közúton. És végül a díjjelző készülék több mint a kétszeresét mutatta, mint a Best-Off-os taxiban. Pedig állítólag az a legdrágább cég. Na, de ugye a mai taxiőrak már nem tudják azt, amit a legendás Haldák. A fél hat, ugye. Na miért volt fél hat? Ki tudja? Ma inkább a kétszeresen vagy háromszorosan hat a jelszó. És tévedések elkerülése végett a hat az nem számmév, az előbbi mondatban. De ha már a számokról van szó. Mit olvasok? A királyi TV pályázatot hirdet személyszállításra. Évi 300 ezer km +/-20% igémnyel. ez jó! Számoljunk csak. Ha +20% teljesül, akkor ez napi 1000 km igény. Utassal. Na, itt is döntő a hatékonyság. Legyen mondjuk 70%. Akkor az leegyszerűsítve 1700 össz. kilométer naponta. Ezt az igényt 6 db kocsit ki tudná elégíteni. Azaz hat kocsibeszerzés. 12 db gépész. (Mert ugye éjjel-nappal készenlétben kell lenni.) Járulékok, üzemanyag, adó, leírható költségek garmada! A gépészek pénze minimálbérben. Mondjuk a járművek lehetnek használtak is. Csörgő-zörgő betegségek. Ja, menetlevél is kell. Munkaruha vagy juttatás. Nem is folytatom. Sárga rendszám, az nem tudom kell-e ilyen esetben. Esetleg a holtidőben a gépész saját zsebre pizzafutárkodhatna. Vagy nem alkalmazottként, hanem alvállalkozóként csinálhatná. Hú, de érdekes buli kezd itt körvonalazódni. Vagy ugye marad a taxi. Az mindig bevethető, rendelkezhető, tiszta, kulturált. Ha bevezetik, törvénybe iktatják: még két nyelvet is beszél a sofőr! Az illuminált utassal például Macchiavelli eredetű elemzhetnek útközben. Ja, hogy az drágább! NEM BIZTOS. Ki merem jelenteni. Csak annak tűnik. Mikor tanuljuk már meg, hogy nem az olcsó az olcsó? Itt van előtűnk. Nap, mint nap. Az útjaink. A kátyúk csak virtuálisak? Na ugye. Tudok mutatni olyan kátyút, ami három éve stabilan tartja magát. Kéthetente betömlik, majd három nap múlva a járművek kiverik a silány anyagot. Nem beszélve ezekről a szörnyű barkácsgépekről, melyek lángot szórnak, kavicsot köpködnek. Utánuk már órák múlva rosszabb a helyzet. Ráadásul több szennyező anyagot bocsátanak ki magukból, mint száz Trabant. Szerintem jó lesz ébernek lenni és figyelni erősen. Nehogy a bergengócok megint titokban ellessék tőlünk e sok érdekességet. Vagy ismét el kellene menni hozzájuk, csak egy kicsit hosszabb időre, hogy ők ugyan hogy birkóznak meg a sok marhasággal. Mert itt nálunk – úgy veszem észre – nem is akarnak tenni semmit. A Pató Pál úr öröksége. Az se rossz. Tényleg? Mire jó a fejlődés? Nálunk szerintem semmire. Ej, ráérünk arra még!

Tisztelettel:

Kapitány



Mióta bevezették az új biztonsági övet, azóta jelentősen csökkent a balesetek száma...

Természetjáró taxisok

Legutóbbi labdarúgással foglalkozó tudósítástomat azzal fejeztem be, remélhetően újabb és újabb sporteseményekről írhatok. Örömmel jelenthetem, jönnek az információk a szerkesztőségbe különféle sportrendezvényekről.

A megszabású Taxis-napokról, City-ku-

páról, Országos nagypályás focitornáról mindenki tud. De emellett számtalan egyéb helyszínen sportolnak a taxisok. Egész évben zajlanak a horgászversenyek, folyamatosan bonyolítják le a kispályás focitornákat, ahol nagyon sok taxis is részt vesz.

Most híradást kaptunk a FÓTAXI „Turista-szakosztályának” Csoma András a turisztacsapatok vezetője tájékoztatta a Taxisok Világát: „Évek óta rendszeresen szervezzük ezeket a túrákat. Legutóbb a Vértes-hegységben jártunk. A kocsikat letesszük a parkolóban, aztán irány az erdő! Családostul, gyerekestül nekivág a csapat a nagy kalandnak. Azt el kell mondanom, hogy nemcsak kockások alkotják lelkes, kis csapatunkat, hanem más társaságtól is vannak taxisok közöttünk. Aztán a túra végén közös szalonasztás, kolbászsütés kinek mire van ingere. Aki nem kocsival van, az legurít egy pár pohár sört.

Az elmúlt években bejártuk a Balaton északi és déli partját, körbejártuk a Velencei-tavat. Az események sorába éppúgy belefért a múzeumlátogatás, mint a hajókázás a Velencei-tavon. Sőt! Egy alkalommal még Szlovákiába is eljutottunk. Legközelebb – júniusban – a Börzsönybe megyünk.”

Juhász Péter



Csoma András túravezető



Természetjáró taxisok egy csoportja családtagjaikkal

Tíz autó üldözte öt kerületen át Rács mögött a „lopakodó”

Tiszta Amerika. A rajtakapott betörőbanda menekülni kényszerül, miközben egyre több rendőrautó veszi üldözőbe őket. Csikosautó a kandeláberen végzi, egy másik megcsúszik. Fél Pesten folyik a száguldás, amikor a Kálvária térnél finis. Még egy kisebb koccanás, s a rendőrgyűrűben megadja magát az egyedül maradt sofőr. Snitt, nincs tovább.

Krimi a magyar éjszakában, olyan igazi pesties, még csak nem is sablonos. Happy end nincs, a betörés meghiúsult és lassan mindenki rács mögé kerül. De vegyük sorra, mi is történt: ki és hol hibázott.

Április 10, vasárnap hajnali 3 óra 30. A Budapest XVII. kerület, kertvárosi részén, a csendes éjszakában egy riasztó felvisít. A járőr, elkerülendő a néhány percen belül ügyis betelefonáló szomszédok kellemetlen megjegyzéseit, azonnal a hang irányába siet, elnémitani a hajnali zajforrást a Vanília utcában. Földszintes épületből jön a hang, amely híradástechnikai, műszaki cikkekkkel, házimozi rendszerek értékesítésé-

vel foglalkozik. Külső mustra az épület front részén: semmilyen betörésre utaló jelet nem találni. Nem úgy oldalt, ahol a kis ablakról a rácsot már lefűrészelte valaki, s nyilván nem gondolta a korai látogató, hogy az üveget érzékelő is védi, ami végül aktivizálta a riasztót.

A közeli Kasza utcában egy taxi várakozik, leoltott lámpákkal, csakúgy a sötétben. Utasterében több árny is mozgolódik, ami felkelti a járőr érdeklődését. Megpróbál közelebb jutni az autóhoz, majd egy szemvillanás alatt: motor indul és a taxi ezerrel, padlógázt nyomva hátrahagyja a rend rendíthetetlen óreit. Nosza, kocsi, és máris indul az akció. Rádióforgalmazás, erősítéskeresés és minden, ami ilyenkor csak lenni szokott. Üldözés ez a javából, bár a rendőrség szóhasználatából ez a kifejezés töröltetett, ők nem üldöznek, maximum egy megkezdett intézkedést befejeznek, szolgálati jármű használatával.

A taxi pedig próbálja menteni a menthetőt. A XVII. kerületből a Belváros felé igyekszik. A hajnali forgalomban nem jelent különösebb gondot se a közlekedési lámpa tilos jelzése, sem pedig a lassabban haladók csigalassúsága. A kockásautó csak száguld, több mint 100 kilométeres sebességgel. Rendőrautók innen-onnan, kéklámpával, szirénával, próbálják jobb belátásra bírni a száguldó taxist, sikertelenül. Amikor az egyik rendőrautó oldalról megközelíti a menekülőket, a sofőr kicsit ráhúzza a kormányt a csikosautóra. Az egyik üldöző autó megcsúszik, megperdül és a villanyoszlopra csavarodik. Egy autóval kevesebb és két főtörzsrősmesterrel több az ambulancián. Szerencsére könnyebb sérülésekkel megússzák a kalandot, egy gyors kivizsgálás után haza is engedik őket. A rendőrautó pedig mehet a garázsba, a műhelybe. Ezzel az autóval hetekig nem fognak járőrözni, feltéve, ha egyáltalán még összerakják. Zsaru puzzle.

Az önző ember csak magára gondol. Az irigy másokra is.

A szüleim annyira utáltak, hogy a szülinapi családi videókon egy

másik gyerek játszott el engem.

Az élet néha unalmas. Na, meghalni sem feltétlen szorakoztatóbb.

Taxisunk a Jászberényi útról érkezik az Éles sarokhoz, ahol két lábbal beleugrik a fékbe. Két utasa pánikszzerűen megpróbál a sötétben két különböző irányba menekülni. Az egyiknek sikerül, a másik nem – ahogy az operettben is hallani. Utóbbit bilincsben viszik a XVII. kerületi kapitányságra kihallgatásra.

Taxis még bízik a szerencséjében, bár ha ekkor megáll, megadja magát, könnyebben elhitetheti a rendőrökkel, hogy mindegyik az utasai kényszerítették, fegyverrel, annak látszó tárggyal vagy csak egy hegyes késsel, gázsprével, horgoló- vagy kötőtűvel ect... Saját szerepét bagatellizálhatná. De nem. Kövér gázzal, tépve az aszfaltot nyomul a Kálvária tér felé, ahol minden menekülési út lezárva, kék színűvé válik a hajnali „sötét” ég, és egyenruhás amerre csak a szem ellát. Vége.

A 34 esztendőes férfi leveszi lábát a gázzal, határozottan rálép a fékre, majd belesúszik egy Wartburgba. Skoda Octaviája hátulja már úgy is törött. Kiszáll autójából. Kezén bilincs kattán, őt is viszik az előállítóba.

Rövid hajsza, sok statisztával, még több rendőrrel.

Snitt, új kép, a kerületi rendőrkapitányság kihallgatóhelyisége. Taxis hülyeségeket beszél, összezavarodik, csak a saját helyzetét rontja. Nem ismeri az utasait, őt kényszerítették stb... Például ar-

ra, hogy többször ráhúzza a kormányt az őt üldöző rendőrautóra, majd amikor utasai kiugrottak a további száguldozásra. A története gyenge. Közben kiderül, hogy a diszpécseről este tízkor kapott utoljára fuvart, azóta nem is tudnak róla. A sofőrt nem is ismerik, mert egy kft. alkalmazottja, így nincs is több infó.

Társa, akinek ugye nem sikerült, nem beszél, így nem hallgatják sokáig. Őrizet – annak rendje-módja szerint. Házkutatás, szokásos rutin feladat, majd – a hiányzó társra való „tekintettel” – előzetes letartóztatás. 30 napig külön gondolkodhatnak, érdemes-e ezt a történetet illetve a hallgatásba burkolóztatást folytatni. Ha addig nincs meg a társ, akkor további 60 nap rács mögött.

A nyomozók közben több verziót ellenőrizve kiderítik: nem először furikázott a trió az éjszakában. Gyűlnek az akták, betörésekről, kísérletekről és a hiányzó láncszemről. Könnyen megeshet, hogy a rendőrök már tudják ki, volt az, akinek akkor és ott sikerült. De addig nem fogják el, amíg a bíróság nem hosszabbítja meg a két társ előzetes letartóztatását, ezzel is „meghalálva” nekik passzív közreműködésüket. Van ilyen.

Úgy tűnik, a 34 esztendőes taxis jó darabig nem ülhet volán mögé, csak a jobb hátsóra, a „vendégülésre”. És ezt a fuvart neki kell majd állnia.

k. z. t.

HÉTSZEMÉLYES?

Az egységes tarifának sok előnye van, erről már sokat beszélünk. De nem beszélünk eleget a szolgáltatás színvonalának emeléséről! Ugyanis ha egységes a tarifa, akkor mással kell megnyerni az utas szimpátiáját. Például a szolgáltatás színvonalának emelésével. A jobb autókkal. Az udvarias sofőrökkel. A pontossággal, a megbízhatósággal. És itt van egy témakör, ami évek óta nem hagy nyugodni. A taxitársaságok a különféle igények miatt igyekeznek sokrétűvé tenni a kocsiparkot: egyre több a hétszemélyes autó. De tényleg hétszemélyes autó a hétszemélyes? Lehet, hogy „civil” kocsiként elmegy, de taxinak nem engedném. Vannak olyan autók, ahol van két sor normál ülés (2+3 helytel). Viszont van egy harmadik sor hátul, lehajtható, hátrafelé (!) néző ülésekkel. Az utasok ott úgy gubbasztanak mint a kakasülön a színházban. Mint valami pótszéken. A homlokuk nekikocan a hátsó szélvédőnek. Ez szolgáltatás? Szabad ezt engedni? A saját családját vigye bátran a taxis, de ne vállaljon fuvart a Kempinskiből a repülőtérré! Ne engedjük ezeket a taxikat olyan fuvarba, ahol hétülékes kocsit kérnek! És legyen ez a szolgáltatás minden területén! Ha nyelvtudással kérnek taxist, akkor olyan jelentkezzen, aki tényleg beszél az adott nyelvet. Például kérjük el a taxisoktól a nyelvvizsgapapírokat. Hasonlóképpen járjunk el a szolgáltatás minden területén. Harc van az utasokért. Ha harc, legyen harc. De tisztességes, becsületes. Tartsuk be a játékszabályokat! Ha hétülékes taxit rendelnek, akkor tényleg hétülékes menjen a kedves megrendelőért.

Tasnádi Áron

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

KÍNÁL

Eladó 2001-es évjáratú VW Polo SDI taxinak felszerelve. Irányár: 2.450.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-273-8924 telefonszámon.

Motorola GM 350 Buda-kristályal eladó.

Érdeklődni lehet: 06/30-267-6995

Skoda Octavia 1.9 Tdi légkondival, ABS, elektromos ablakokkal, tempomattal, törésmentesen, első tulajdonostól sürgősen eladó. Irányár: 2.850.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-4244-180

Motorola 350 URH + térerőmérő eladó.

Érdeklődni: 06/70-383-8462, City 462

Ford Mondeo 1.8 TD, taxinak felszerelve, légkondival, kedvező feltételekkel kiadó.

Érdeklődni: 06/20-968-5154

(14.00 óra után)

Opel Astra Combi diesel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet: 06/20-941-4996

Vadonatúj, Yokohama 195/65x15-ös gumi eladó!

Érdeklődni

a 70/218-1115-ös telefonszámon lehet.

O.Z. könnyűfémkerekek, nyolcezer kilométert futottak, VW Passatra, Skoda Octavia, Seat Toledora eladók!

Érdeklődni: 30/941-7597

Bőr, eredeti, gyári VW Passat sportkormány, légzsákkal eladó.

Érdeklődni: 30/941-7597

All Terrain BF Goodrich te-repjáró kerék (215x70x15) áron alul eladó!

Érdeklődni: 30/941-7597

Eladó 2000-es évjáratú Nissan Almera, sárga színű, taxinak vizsgáztatva, 208 ezer kilométert futott. Irányár: 1.450.000 Ft. (részletre is)

Érdeklődni: 06/20-386-6359

Ford Mondeo 1.8 TD Combi taxinak felszerelve, kedvező feltételekkel hosszú távra kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/20-535-3847

Kétszobás, felújított, magasföldszinti, parkra néző zuglói örök-lakás az Ormán-

ság utcában 65 ezer Ft. + re-ziért hosszú távra kiadó.

Érdeklődni: 06/30-350-0212

Opel Astra G, nem volt taxi, 5 ajtós, 98-as ezüstmetál, sok extrával (klíma) eladó. Ára: 1.650.000 Ft.

Érdeklődni: 06/70-370-9700

KERES

Keresnek 124-es Merciezh bal oldali (ortopéd) taxitülést. Levegős, vagy elektromos is lehet. Ha valamilyen megoldást tudtok, értesítést kérek

a 06/70-205-1261 (Király Zoltán)

telefonszámon, vagy taxiking@chello.hu e.mailen.

1.200.000 Ft-ig eladó autót keresek részletre, rendszám-mal, taxiórával.

Tel: 06-20-372-0054

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsi tartós bérlete és lízingje autósoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi "kockásoknak" egyedi ajánlatok!

Lélegezzen hatszor tisztább levegőt!

Az aktív szén-szűrő védi az egészséget, javítja az utazás kényelmét és biztonságát, mivel visszatartja az utastérbe ventilált, mikroszkopikus szilárd és légnemű szennyezőanyagokat, Jótéteményeit a városi népesség egyre bővülő allergiás tömegei tudják értékükön kezelni.

Akinek légkondicionáló van az autójában, annak szinte mindegy, hogy hideg vagy meleg-e az időjárás. A kellemes utastéri klímát azonban hamar tönkretelhetik a klímakészülék rendszeres karbantartásának elmulasztása miatt benne megtelepedő, nem kívánt útítársak. A baktériumok, pollenek, és spórák ugyanis a köhögéssel, tüsszögéssel, és könnyezéssel küszködő, kormányhoz ülő allergiás vezetők és utasaik számára veszélyhelyzetet okozhatnak.

Közismert, hogy alagútban és sűrű utcai forgalomban, nagyobb a

külső levegő károsanyag-koncentrációja. Ezt a klímaberendezés légbefűvő ventilátora oly mértékben megnövelheti, hogy a városi forgalomban közlekedő gépkocsi utasai a ventilátor belső keringtetésre kapcsolása esetén 5-ször, 6-szor szennyezettebb levegőt szívnak be az utcai gyalogosokénál.

A szennyezettebb beszívott levegő kétféleképp hat az utasokra. A fűre, fakéregre, nyár eleji, nyári és nyár végi virágokra, érzékeny személyekre a beszívott levegő pollentartalma önmagában is irritáló hatású. Az allergén irritációt a városi levegő lebegő pollenszemcsékre rárakódó vegyi szennyeződései, légúti betegségeket okozó ártalmak formájában súlyosbítja. Mivel a pollenek és a rájuk települt vegyi anyagok együttes allergiás behatása rendszerint meghaladja a szervezet előző évi allergiatűrésének küszöbszintjét, a népesség egyre nagyobb csoportja válik allergiássá.

Az allergiás fertőzés terjedése a kintinél szennyezettebb levegő belégző utasokat a gyalogosokénál fokozottabb mértékben érinti. Különösen akkor, ha a járműklíma-berendezés légbefűvője, megfelelő szűrőberendezés használata nélkül működik. Ezek az ártalmak, aktív szén-szűrő használatával küszöbölhetők ki.

Az aktív szén-szűrőbetét tisztítóhatása ugyanis azért nagyobb a felületaktív szén-szűrő réteg nélkül pusztán mechanikai tisztítást végző betétekénél, mert az aktív szénréteg vegyileg is megkötí a rákerülő szennyeződéseket.

Klímakarbantartás

A klímaberendezés elpárologtatója és beltéri szűrője ideális táptalajt jelent a veszélyes, allergén mikroorganizmusok számára, ezért azok rendszeresen karbantartást igényelnek.

Az elpárologtató rendszeres fertőtlenítése megszünteti a kellemetlen illatokat és kiküszöböli az allergiás reakciókat. A tisztítást követően felvitt védőréteg pedig megakadályozza az újabb szennyeződés kialakulását.

A klímaberendezés kompresszorának, kondenzátorának, elpárologtatójának és expanziós szelepeinek tartós működése és üzembiztonsága évenként elvégzett, műhelyi karbantartással garantálható.

A nyomás alatt működő klímaberendezés alkatrészei folyamatosan elhasználódnak, a tömlői és a tömitései pedig, természetes öregedésnek vannak kitéve. Az elhasználódást kiszáradás és tömitetlenség kíséri, ami hűtőközeg-szivárgással, és hűtőteljesítmény-csökkenéssel jár. Ezen, a hűtőközeg-mennyiség ellenőrzésével és utántöltéssel lehet segíteni, ami klímaszervizben végezhető.

A klímaszerviz futásarányosan esedékes munkálatai magukba foglalják a klímaberendezés tömitettség-próbáját, a rendszerben keringő hűtőközeg ellenőrzését, utántöltését, az elhasználódott hűtőközeg és a kiszáradt tömitések szükség szerinti cseréjét.

A klímaszervizeinkben széles alkatrészváltásték, speciális mérő- és vizsgálóeszközök teszik lehetővé a feltárt hibák szakzerű kijavítását.

A klímaberendezés használata során jó tudni a következőket:

Az automatikus klímakészülék önműködően végzi a hőmérséklet, a ventilátorfokozat, és az utastérbe fűvott levegő elosztásának szabályozását. A kézi működtetésű klímakészülék használata során először a legnagyobb hűtést adó ventilátorfokozatot célszerű kiválasztani, majd az enyhébb hűtés érdekében, csökkenteni a fölösleges légáramlatot. A nyári melegben a 22 °C-ot, különösen nagy melegben 3-4 fokkal ennél melegebb légáramot tartjuk kellemes hőérzetűnek. A kiszálláskor bennünket érő hősokk elkerülése érdekében, a célállomáshoz érkezés előtt célszerű kikapcsolni a klímakészüléket.

Ha a klímaberendezés működésében a szerviz-intervallumon belül meghibásodást észlelünk: kellemetlen illatot érzünk beáramlani az utastérbe; hűtőteljesítmény-csökkenést tapasztalunk,



Az aktív szén-szűrőbetét nemcsak makroszkopikus anyagokkal és ...



... a páralecsapódással, hanem mikroszkopikus szilárd anyagokkal, nitrogén-oxidokkal, ózonnal szemben is hatékony védelmet nyújt

Maradjon egészséges! Engedje klímaberendezését szakműhelyben megvizsgáltatni



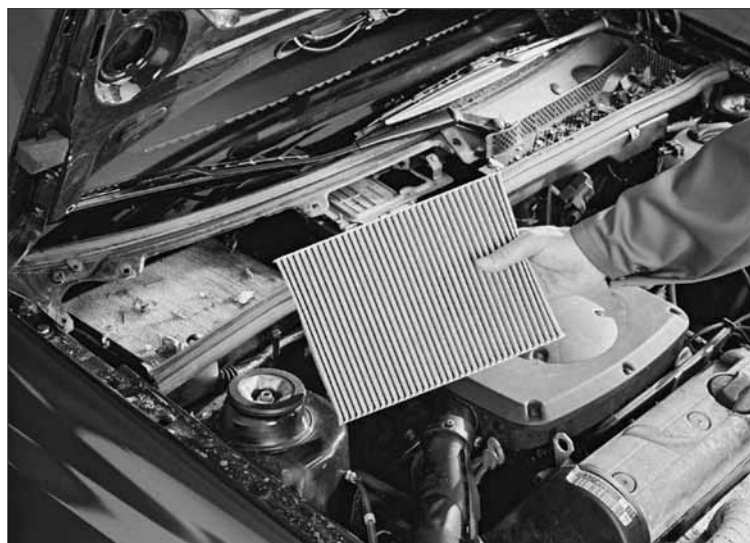
vagy egyáltalán nem működik az utastérhűtés, avagy megnövekszik az üzemanyag-fogyasztás, noch dazu páralecsapódás jelentkezik a szélvédőn, ne habozunk szakműhelyhez fordulni.

A klímaberendezés aktív szénzsűrője

A klímaberendezés aktív szénzsűrője nemcsak az allergén porokkal, pollenekkel és baktériumokkal, hanem a nitrogén-oxidokkal és az ózonnal szemben is hatékony védelmet nyújt. Légtisztító hatása orvosilag igazolt a szénanáthát kiváltó allergén anyagokkal szemben is.

A megfelelően szűrt levegő ezzel szemben növeli a forgalombiztonságot. Azzal ugyanis, hogy garantáltan későbbre tolja az elfáradás határát, javítja a vezető koncentráció képességét. A tisztább levegő keringtetése ezen túlmenően, az utastéri páralecsapódás gyakoriságát és intenzitását is csökkenti.

A beltéri levegő aktív szén-szűrőbetétjét 15 ezer kilométerenként ajánlatos újra cserélni. Ez alatt ugyanis a szűrőbetéten a beszívott külső levegőből jelentős mennyiségű por, pollen és korom ülepedik le. A tiszta szűrőbetét pedig a csírák szétterjedésén túl a szélvédő-párásodás és a ventilátormotor meghibásodásának kockázatát is csökkenti. A megtelt



Autógyári tapasztalatok szerint 15 ezer kilométeres átlagélettartam lejártával újra kell cserélni az elhasználódott aktív szén-szűrőbetétet

betét cseréje ugyanis nemcsak a tisztítási teljesítményt növeli, mint az otthoni porszívókon, hanem a lerakódó szennyeződések eltávolításával a ventilátormotor mechanikai terhelését is csökkenti, amivel költséges javításnak veszi elejét. A szűrőbetét „túlhasználása” növeli az utastéri páralecsapódás kockázatát, és korlátozza a tiszta levegő bejutását az utastérbe.

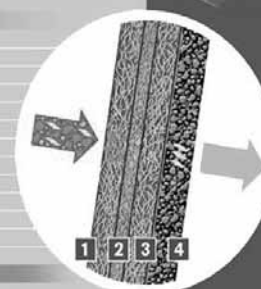
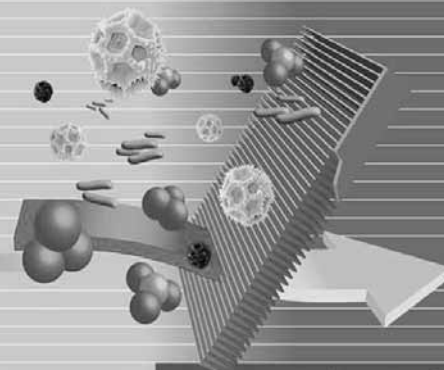
Az aktív szén-szűrő nélküli gépkocsikkal taxizó, pollenérzékeny kollégáknak a saját érdekében járművüket ajánlatos mihamarabb aktív szén-szűrős gépkocsira cserélniük.

Petrók János

A legártalmasabb allergén anyagok, amelyekkel szemben védelmet nyújt az utastér aktív szénzsűrője

Fák, bokrok Jan Febr Márc Ápr Máj Jún Júl Aug Szept Okt Nov Dec

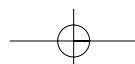
Juhar											
Nyír											
Tölgy											
Éger											
Kóris											
Mogyoró											
Gyertyán											
Hárs											
Jegylene											
Platán											
Bükk											
Szil											
Dió											
Fűz											
Ciprusfélék											
Gyomnövények											
Ürömfű											
Csalán											
Lüdláb											
Pitypang											
Láncszás útifű											
Gombavirág											
Fűfélék											
Selyemperje											
Csomós ebir											
Buzogányfű											
Kukorica											
Parlagfű											
Kurta perje											
Perje											
Róz											
Nád											
Csenkesz											
Rozsnok											
Búza											
Réti ecetpázsit											
Ártalmas anyagok											
Ozón											
Kipufogógázok											
Baktériumok											

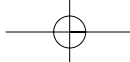


A gépkocsi aktív szénzsűrője több rétegből épül fel:

1. Előszűrőből, a durva részecskék visszatartására
2. Mikroszálakból, a virágpór, a korom, és a baktériumok megkötésére
3. Szűrővázból,
4. Aktív szénzsűrőből, az ózón és a kipufogógázok megszüntetésére

A levegőben lebegő, allergikus irritációt okozó anyagok naptára





Agresszívak, antiszociálisak, idegesek

Pszichopata sofőrök

Límában külföldiként nem tanácsos csak úgy az utcán sétálgatni, mert bármi megtörténhet. A legutóbbi felmérés tapasztalatai alapján az sem biztonságos, ha a tömegközlekedést, netán a taxit választja az idegen, ott sincs biztonságban.

Sokszor csodálom Budapest forgalmában, dugóiban, szűk utcáin araszoló buszsofőrök nyugalmát. Mintha nem lehetne őket a nyugalomból kibillenteni, ami biztos nincs így. Nem úgy a taxisok, akik között azért akadnak öltre menők csakúgy, mint a nyomdafestéket nem tűrően üvöltöző, dudáló és mindenre, mindenkire megjegyzést tevők is. Közben olyanokkal is találkoztam már,

akik egészen más habitussal bírnak. Arra azonban még magyar egyetem nem vállalkozott, hogy felmérje a taxisok „elmebetegségi indexét”. Márpedig a limai *San Marcos Egyetem* egy ilyen felmérést készített. Ennek összegzésében a következő áll: a perui főváros taxi- és buszsofőrjeinek csaknem fele pszichopata tüneteket mutat. Hihetetlenül agresszívak, antiszociálisak és idegesek. Nem törődnek a közlekedési szabályokkal, mindennek a tetejébe pedig egyáltalán nincs büntudatuk, ha elgázolnak valakit – derül ki az anyagból. Ha ehhez hozzáveszünk, hogy Peruban igen elavult a járműpark, nem csak a pszichés állapot idézhet elő balesetet, hanem a műszaki meghibásodás is. Ennek ismeretében sem

megnyugtató buszra szállni, vagy taxiba ülni. Ezt az ijesztő eredményt igazolja: csupán az elmúlt 3 hónapban 85-en haltak meg a főváros útjain közlekedési balesetben, miközben az igazságszolgáltatás nemigen áll a helyzet magaslatán. Nem egy esetben el sem ítélték a felelőtlen, vétkes sofőröket. A halálos gázolás másnapján már a volán mögött ültek és ott folytatták, ahol abbahagyták.

A közlekedési morálról nem is szólva, ahol „az erősebb, a nagyobb és gyorsabb elve” érvényesül, a szabályok teljes figyelmen kívül hagyása mellett. Nem csoda, ha az utóbbi időben a biztonságra vonatkozó legkövetkezetesebb szabály: *aki nem akar bajba kerülni, jobb, ha otthon marad!*

Cash

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- 1. Helyes a „B” válasz.** A biztonságos és gazdaságos üzemeltetés érdekét ez szolgálja.
- 2. Helyes a „C” válasz.** A követési távolságot nem a fékúthoz, hanem a cselekvési időhöz kell igazítani. Ez utóbbit viszont nem befolyásolja az emelkedő.
- 3. Helyes a „C” válasz.** A „Várakozóhely” tábla a mozgáskorlátozottakat szállító járművek részére kijelölt helyet jelzi. A tábla vonalától kezdődően kell a két gépkocsi hosszúságú helyet szabadon hagyni.
- 4. Helyes az „A” válasz.** Járművel az időjárási és látási viszonyoknak megfelelően kell közlekedni. A tábla az esőzés esetében jelentkező fokozott baleseti veszélyre utal.
- 5. Helyes a „C” válasz.** Az autópályán megfordulni, hátrafelé menni nem szabad.
- 6. Helyes az „A” válasz.** Ha a kivéve célforgalom feliratú kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani.
- 7. Helyes a „B” válasz.** A kijelölt gyalogos-átkelőhelyen elsőbbséget kell adni a gyalogos részére. Ezért ezt a helyet csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad megközelíteni úgy,

hogy elsőbbségadási kötelezettségének – a szükséghez képest megállással is – eleget tudjon tenni, és e kötelezettségének teljesítése tekintetében a gyalogosokat ne tévessze meg.

8. Helyes az „A” válasz. Aki verekszik, továbbá verekedésre mást felhív, elzárással vagy pénzbírsággal sújtható. Ugyanígy büntethető, aki kihívóan, közösséggellenesen viselkedik, másokban megbotránkozást vagy riadalmat kelt.

9. Helyes az „A” válasz. A BM központi hivatal csak két év eltelté után törli a pontokat.

10. Helyes az „A” válasz. A járművezető önkéntes utánpótlással csökkentheti pontjainak számát. Ennek igazolásakor a pontok számát 14 pontig 9 ponttal, 15-17 pont között 5 ponttal csökkentik.

11. Helyes a „B” válasz. Szabálysértés esetén 1-3 pont adható.

12. Helyes a „C” válasz. Hat hónapos elteltés és utánpótlás után a jogosítvány visszakapható.

13. Helyes a „C” válasz. Az üzemanyag-takarékoság és a biztonság érdekét ez szolgálja.

14. Helyes a „B” válasz. A „B” jelű jármű követi a kanyarodó főútvonalon a vezetőjét.

Iparüzési adó

Az iparüzési adó bevallásának határideje május 31. Felhívjuk a kollégák figyelmét, hogy bevallást akkor is be kell adni, ha az adómentes határt (Budapesten jelenleg 700.000 Ft) nem érte el a vállalkozó.

Az iparüzési adó mértéke Budapesten a korrigált nettó árbevétel 2%-a. A korrigált nettó árbevétel kiszámításának két egyenestől eltérő módszere van. Az általános bevallás szerint a bruttó bevételből levonható tételek (taxisoknál szinte kizárólag az anyagköltség) nyomán kapott összeg minősül iparüzési adóalapnak. A másik lehetőség az adóalap-megállapítás egyszerűsített módja. Ezt a módszert elsősorban az átalányadósok választják, lényege, hogy az iparüzési adóalap az Sza szerinti adóalap 20%-kal növelt összege. A két módszer között mindig az előző évi adóbevallási nyomtatvány címloldalán kell nyilatkozni, így annak ismerete elengedhetetlen.

Aki nem boldogul iparüzési adóbevallása elkészítésével, annak szívesen segítünk a BTI-ben. A szükséges adatok: maga az iparüzési adó nyomtatvány, az előző évi iparüzési adóbevallás saját példánya, valamint a 2004-es Sza-bevallás. Az iparüzési adó bevallás elkészítése BTI-tagoknak díjmentes, másoknak 2 000 Ft-ot számítunk fel. A bevallás határideje május 31.

– **Hogy hívják a homoszexuális birkát?**
– **Homo-kos.**

* * *

– **Hogy hívják a bátor, mindenre képes kanalat?**
– **Merőkanál.**

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

