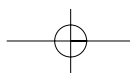


XV. évf. 3. sz.

2005.

Március



TARTALOM

Tiltakozás	4.
Szakértői anyagok a fix tarifával kapcsolatban	4.
Szakértői vélemény	5.
10 éve történt	9.
Reptéri erőpróba Moszkvában	10.
Rendőrök a tilosban	15.
Javaslat a fővárosi taxis piac átfogó szabályozására	16.
A Magyar Taxis Szövetség állásfoglalása	18.
Rugalmas, jól szervezett a taxisolgáltatás Rotterdamban	21.
Forgalmiengedély-csere	22.
Taxis kótya-vetye	23.
A MACITOSZ levele és az általuk készített szakvélemény	25.
Piára kellett a pénz	27.
Tudod vagy tippelsz?	28.
APEH-tájékoztató	31.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	32.
Lebilincselő élmény a taxiállomáson	34.
Genfben bemutatkozott az új Volkswagen Passat	35.
Jogosítvány + egy év tanulás	35.
Morfondáriák	37.
Autómentés-szolgálat	38.
Újító britek	38.
Tisztelt Szerkesztőség!	44.
Egészségvédők lettek	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

Drágul a taxidroszt

A Fővárosi Önkormányzat Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága által jóváhagyott taxiállomás-használati díj a 2005-ös évre 23.750 Ft-ra emelkedik. Az új díjakat az április 1-jét követő engedélyek kiadásánál kell alkalmazni. Ruzsnák Imre, a bizottság elnöke a FigyelőNet-nek adott március 1-i nyilatkozatában elmondta, hogy az emelés célja a taxiállomásokat üzemeltető társaság biztonságosabb működése. A 2005-ös matricák és igazolványok elkészültek, már most be lehet szerezni azokat. Értesítést, csekket senkinek sem küldenek, az igazolvány és matrica kiváltásának kezdeményezése a taxis feladata.

KIVONAT
FŐVÁROSI KÖZGYŰLÉS
KERESKEDELMI ÉS TURISZTIKAI
BIZOTTSÁG
2005. február 23-i ülésének

határozata:

21/2005 (II. 23.) Ker. Biz. sz. határozat

A Bizottság

1. úgy dönt, hogy a Fővárosi Önkormányzat vagyonáról, a vagyontárgyak feletti tulajdonosi jogok gyakorlásáról szóló 2761995. (V. 15.) Főv. Kgy. sz. rendelet 21.§ (5) bekezdése szerinti átruházott hatáskörében – figyelembe véve a Fővárosi Közgyűlés 50/2004. (I. 29.) számú határozatában foglaltakat is – a főváros területén működtetett taxigépkocsik után a 2005. április 1-jétől 2006. március 31-ig terjedő időszakra a gépkocsiként fizetendő taxiállomás-használati díjat 19.000 Ft + Áfa összegben hagyja jóvá.

2. felhatalmazza elnökét, hogy a döntésről a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. igazgatóját a végrehajtás céljából értesítse.

Határidő: azonnal

Felelős: Ruzsnák Imre

Budapest, 2005. február 25.

A Taxiállomás Kezelő Kht.-től származó információink szerint 2005. február végéig 5766-an váltották ki a droszthasználati engedélyt Budapesten. A lista a droszthen-

gedélyesekről azonban majd március végével lesz teljes, hiszen akkor telik le az első év. Az engedélyt kiváltottak száma tehát – ha csak kis mértékben is – emelkedni fog a hónap végéig, így bizonyos, hogy meghaladja majd a februári 5766-ot.

Ennek fényében különösen érdekes, hogy 2005-re csak 5300 taxissal számol a kht. elfogadott terve.

A Taxiállomásokat Üzemeltető Közhasznú Társaság a 2004-es évet 76 millió forintos bevétellel zárta, és több mint 14 millió forint veszteség keletkezett. 2005-re 112 millió forintos bevételt és 3 millió forintos eredményt terveznek.

A taxisok terhei tehát tovább nőnek, pedig a drosztrendelet megjelenésekor nem ez volt az ígéret. A tények tisztázása érdekében lapozzuk fel a Taxisok Világa egy évvel ezelőtti, áprilisi számát. A lap 21. oldalán hosszabb riport szerepel a Mediacontact tulajdonosával és ügyvezető igazgatójával, Somogyi Miklóssal. (A Mediacontact az a cég, amely a taxiállomások „utcabutorait” tervezte, építette és üzemelteti). A cikkből megtudhatjuk, hogy a taxiállomásokon elhelyezett reklámfelületek bérbeadásával és a Mediacontact droszt kht. felé történő befizetéseivel a taxisok költségei is csökkenni fognak: „A következmény: lehet, hogy a taxisoknak kevesebbet, vagy esetleg semmit sem kell majd fizetniük droszthasználati díj címén...”

Ez volt az elképzelés. A valóság pedig: a 2005-re fizetendő droszthasználati díj 2.500 Ft-tal 23.750 Ft-ra emelkedett...

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és 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

K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMAAUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉSCím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8-17 óráig

TILTAKOZÁS

**Magyar Távirati Iroda
Hírszerkesztőség részére
1016 Budapest, Naphegy tér 8.**

A Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége tiltakozik a budapesti drosztdíj 2000 Ft-os emelése ellen.

Tiltakozik azért, mert a droszthálózat a mai napig nem épült ki.

Tiltakozik azért, mert a meglévő drosztdíj 60%-a szakmailag elfogadhatatlan helyen van.

Tiltakozik azért, mert még jelenleg is a drosztdíj többségén a magánautók várokozhatnak.

Tiltakozik azért, mert a taxiállomásnak alkalmas forgalmas helyeken nincsenek drosztdíj kiépítve, vagy ha vannak is, akkor nem minden taxis tudja ezeket használatba venni (pl. színházak, múzeumok, pályaudvarok stb.)

Tiltakozik azért, mert a főváros tulajdonában lévő Drosztdíjkezelő Kht. 1 év alatt több mint 100 millió forintot szed be a taxisoktól, és a helyzetet ennek ellenére nem normalizálta, illetve nem oldotta meg.

Tiltakozik a 2000 Ft-os emelés miatt, mert az a kritikus drosztdíjkezelő nem lesz semmilyen javító hatással. Olyan szolgáltatásért kíván 2000 Ft-tal több díjat szedni, amelyért a taxisok eddig semmilyen ellenszolgáltatást nem kaptak, és a jövőben sem kapnak.

Zárszóként tiltakozik azért is, mert ezt a döntést a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság úgy hozta meg, hogy erről előzetesen egyetlen szakmai szervezettel sem egyeztetett, és a döntés meghozatala előtt nem konzultált velük.

Budapest, 2005. március 02.

**Horváth Pál
FODESZ elnöke**

TAXIÓRA SZERVÍZ NAGYKANIZSÁN

DIGITAXI taxiórák teljes szervízszolgáltatása
KEPE KÁROLY

8800 Nagykanizsa Tel.:06-93/319-443
Március 15 tér 36. 06-20/48-27-283

- A legrosszabb dolog a világon az, amikor a hülyeség szorgalommal párosul.

Szakértői anyagok a fix tarifával kapcsolatban

Az utóbbi hónapok slágertémája a fix taxitarifa. Folynak a találgatások a bevezetés időpontjáról, a mértékéről és a szolgáltatáshoz tartozó jogszabályi kör módosításáról. E közben lapzártánkig a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság csak a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara háromfős delegációjával tárgyalt egy alkalommal. A szakmai érdekképviselők (MTSZ, FUVOSZ, FODESZ, MACITOSZ) eddig még nem kerültek sorra. Ugyanakkor véleményüket különféle formában eljuttatták Rusznak Imréhez, a bizottság elnökéhez. Olvasóink közül sokan e lapon keresztül fejtették ki elképzeléseiket a várva várt fix tarifával kapcsolatban. Miután e magazin eljut az elnök úrhoz, így kollégáink sem dolgoztak feleslegesen a levélíráskor.

Most pedig következzenek a szerkesztőségünkhöz eljuttatott levelek, és a különféle szakértők által készített anyagok, melyek ismét ugyanazt a kérdéskört járják körbe, csak más szempontokból. Felhívjuk olvasóink figyelmét arra, hogy bár a következő oldalakon nem a könnyen emészthető bulvárhi- rek következnek. Kérjük, hogy mégse lapozzanak tovább! A Magyar Taxis Szövetség (MTSZ), a BKIK által felkért Közlekedéstudományi Intézet (KTI), illetve a MACITOSZ megbízásából Szalay István által készített anyagokból kiderül, hogy a fix tarifa bevezetése meglehetősen összetett előkészítést igényel, ha célként a taxisok és az utazóközönség érdekeit egyaránt figyelembevevő rendelet alkotását várja el a szakma a jogalkotótól. Amennyiben nem a minden szakmai alapot nélkülöző benzinárhoz kötik majd a fix tarifa összegét, úgy az bizony bonyolult számítást igényelhet, melyhez segítséget adhatnak a következő számok, képletek. Azt pedig mindenki maga döntse el, hogy melyik anyaggal szimpatizál, és melyikkel kevésbé. Szerkesztőségünk fontosnak tartja, hogy az egyébként is közkezen forgó (szak)anyagokat a taxisok is megismerjék, így azokról véleményt is alkothassanak.

A BKIK VI. Osztály Taxis Szakmai Kollégiumának véleménye a „Javaslat a fővárosi taxiszolgáltatás árrendszerének módosítására és a rögzített hatósági ár bevezetésére” tervezetről

A BKIK VI. Osztályának Taxis Szakmai Kollégiuma, a Fővárosi Önkormányzat Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságának Rusznak Imre elnök által jegyzett javaslat tervezetét a fővárosi taxiszolgáltatás árrendszerének módosítására és a rögzített hatósági ár bevezetésére, kézhez kapta.

Az abban foglalt elemzésére a Kollégium független szakértőt kért fel, amelynek elkészültét követően az alábbiak szerint alakította ki álláspontját.

Üdvözljük a rendezőket azon szándékát, hogy a Főváros területén - a parlament felhatalmazása alapján - be kívánja vezetni a hatóságilag rögzített ún. fix árat!

Támogatjuk azt a törekvést, hogy az árrendszer módosításával az utazóközönség taxiszolgáltatás iránti bizalmának visszanyerését és a taxis vállalkozások jövedelmességének biztosítását kívánja elérni.

Ezzel egy időben azonban szükségesnek tartjuk ismételt és nyomatékosan hangsúlyozni - ahogyan ezt korábban és legutóbb a drosztdíj bevezetése kapcsán is tettük -, hogy a taxis szakma problémáinak megoldása és ebből eredően pozitív megítélésének elengedhetetlen feltétele a teljes körű szabályozás, melynek csupán egyik eleme a tarifa rendezése.

Ahogy valamennyi korábbi anyagban, így most is szeretnénk hangsúlyozni, hogy a Droszt - Létszám - Tarifa - Ellenőrzés, a taxis szakma működésének alapvető elemei. Ezeknek kizárólag egy időben történő szabályozása hozhatja meg a kívánt eredményt.



A taxis-piac átfogó szabályozásának szükségességét hangsúlyozták a parlamenti pártok képviselői is, a „Fix tarifa törvény” tervezetnek parlamenti vitájában.

Számunkra a fenti tény azt bizonyítja, hogy az átfogó rendezéshez elengedhetetlen politikai akarat megvan.

A „Fix tarifa rendelettervezettel” kapcsolatban hiányoljuk, hogy a rendeletalkotó nem vizsgálta, vagy ha igen, akkor nem bocsátotta rendelkezésünkre a jelenleg alkalmazott, és a tervezetben szereplő fix tarifa közötti jelentős mértékű tarifyarokkedés piacra gyakorolt hatását, az esetlegesen várható keresletcsökkenés és a létszám szabályozatlanságából adódó kínálatnövekedés szempontjából.

Ennek hiányában a taxis vállalkozók túlnyomó többségének szemszögéből nézve az eddigiéknél jóval magasabb, fix tarifa az üzemeltetési ráfordítások biztos megtérülésének látszatát kelti. A fix tarifa azonban keresletet indukálni nem képes, sőt ha színvonala meghaladja az utazóközönség „tűrőképességét”, számottevő keresletcsökkenéssel jár.

Így megfelelő bevételi garanciát nem hordoz magában, sőt a magas díjszínvonal emellett még újabb vállalkozók piacra lépését is ösztönzi, így a kínálat teljesen elszakadhat a fizetőképes kereslettől, amely a vállalkozók tönkremenetelével jár.

A javasolt kéttarifás rendszer (telefonos megrendelés, illetőleg utcán való leintés vagy taxiállomáson történő megrendelés) a visszaélés lehetőségét teljességgel nem zárja ki. Kiiktatja viszont az egyedi igények, a mű-

szaki és szolgáltatási színvonalbeli különbségek megfizethetőségét, és ezért a szolgáltatási színvonal javulása ellen hat. A telefonos megrendelés esetén felszámítandó kiállási díj az utast a taxigépkocsi utcán való leintésére, illetőleg taxiállomáson való igénybevételére készíti, így – fizetőképessége függvényében – a megszokott, bevált szolgáltató igénybevételének lehetőségéről való lemondásra, gyaloglásra, az eddigiekhez képest hosszabb várakozási (rátalálási) időre kényszerítené, mégpedig jóval magasabb kilométerdíj ellenében. Mindezek alapján a javaslat utasbarátnak nem tekinthető.

A javaslat mindezeket a hatásokat figyelmen kívül hagyja. A piaci mechanizmusokba egyetlen elem, az ár révén kíván mestersegesen beavatkozni, anélkül hogy annak következményeit felmérné.

Nem számol a drasztikus áremelés keresletkorlátozó és kínálatbővítő hatásával, az egyensúlyi helyzet időbeli alakulásával, ami a vállalkozók életben maradásának kulcskérdése. Adós marad a kereslet-kínálat egyensúlyát fix ár mellett megteremteni képes piacszabályozási eszközök (piacra lépés szigorítása, létszámkorlátozás) szükségességének alkalmazásával.

Nem vizsgálja a díjrendszer átalakításának hatását az utazási szokások megváltozására, és annak következményeit. Ha a kiállási díj bevezetésével jelentősen megnő az „utcai” forgalom, s ezt a frekvenciát helyeken a droszthálózat kapacitásában követ-

ni nem képes, úgy a forgalomban keringő taxisok lehetetlenítik el a város egyes részeinek életét.

Mindezek arra hívják fel a figyelmet, hogy a taxipiac szabályozása komplex feladat, számos befolyásoló tényező (piacra való bejutás feltételei, járműkövetelmények, droszthálózat, árak, ellenőrzési rendszer stb.) összehangolt kezelését követeli meg. Ezek közül egyetlen részlem kiemelése és a többi feltételtől elkülönült szabályozása rendkívüli veszélyeket rejt magában, elhibázott döntés esetén a piac teljes összeomlásával fenyeget. Ezt megelőzni csak mindenre kiterjedő, részletes hatásvizsgálatokkal és a piacszabályozó eszközök együttes alkalmazásával lehetséges.

Ez esetben sem kerülhető meg azonban az árképzés alapjának tisztázása, amellyel a javaslat ugyancsak adós maradt. Hektikus olajpiac mellett a taxiszigorítás díját a ráfordítások nagyságrendileg negyedét kitevő költségelem, az üzemanyag árához kötni nem lehet. Költségalapú árképzésnél pedig megengedhetetlen egy olyan korábbi költségelemzésre való hagyatkozás, amelynek megalapozatlanságát a piac már bebizonyította.

Mindent egybevetve a rögzített hatósági ár bevezetésére vonatkozó tervezet a javasolt tarifarendszerrel és díjmértékekkel költen át nem gondoltunk, a szükséges alapokat nélkülözönek, improvizatívnak minősíthető, amely sem az utasok, sem a ta-

xisok, s ebből eredően a főváros érdekeit sem szolgálja.

Fentiek alapján nem értünk egyet a rendeletalkotó azon törekvésével, hogy új tarifaelem bevezetésével, diszkriminatív módon kívánja a taxis vállalkozókat a működésképtelen taxiállomásokra kényszeríteni, és ezzel egy időben a megrendelők utazási szokásain is változtatni kíván.

Nem tudjuk támogatni a tarifaszámítás módját, és annak a tervezetben szereplő mértékű módosítását, valamint a kiállási díjnak tarifaelemként történő bevezetését.

Hiányoljuk a tervezetből az ellenőrzés hatékony rendszerének kialakítását is.

A BKIK VI. Közlekedési Osztálya támogatja, hogy haladéktalanul megszülessen az ún. „Taxis Törvény”, mely a taxizás, és a hozzákapcsolódó tevékenységi körök szabályozását, irányítását, és ellenőrzését Budapesten a Fővárosi Közgyűlés hatáskörébe utalja.

A „Taxis Törvény” elkészítésében tövőlegesen és hatékonyan részt kívánunk venni. Ennek keretében vállalkunk, hogy felkérés esetén, rövid határidőn belül átfogó szakmai rendezési javaslatot terjesztünk a Fővárosi Közgyűlés elé.

Budapest, 2005. február 18.

Antal Attila

Közlekedési Osztály, elnök

Sipeki József

Taxis Szakmai Kollégium, vezető



Közlekedéstudományi Intézet Kht. Közlekedésgazdasági tagozat

SAKÉRTŐI VÉLEMÉNY

A fővárosi taxiszigorítás árrendszerének módosítására és a rögzített hatósági ár bevezetésére vonatkozó javaslatról

Készítette: Dr. Pálfalvi József tagozatvezető

Dr. Szabó Mária Magdolna tudományos főmunkatárs
Veress Tamás tudományos munkatárs

Témaszám: 271-002-4-5

Budapest
2005. február

Jelen, a „Javaslat (tervezet) a fővárosi taxiszigorítás árrendszerének módosítására és a rögzített hatósági ár bevezetésére” című anyagra vonatkozó szakértői véleményt a következő logikai vázra építettük fel:

A/ Általános észrevételek

B/ A javaslat részletesebb kritikája

C/ A javaslat bevezetésének hatása a taxi-piacra

D/ Néhány gondolat az alkalmazható ártípusokról

E/ Összefoglaló következtetések

A/ ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

A tervezetet tanulmányozva a következő kérdés mindvégig nyitott marad: Vajon kinek az érdekét szolgálja a javaslat megvalósítása: az utasokét vagy a taxisokét, esetleg a fővárosét? Tehát mindenképp el kell dönteni, hogy a díjszint-emeléssel járó rögzített hatósági ár – még ha egyszerű és kiszámítható is – mennyiben „utasbarát”, pusztán csak az egyszerűsége, kiszámíthatósága miatt lenne az?

Arra sem ad választ a javaslat, hogy mi az árképzés alapja, ér-

tékalapú (vagy értékelvű), illetve költségalapú tarifát alkalmazunk-e. A megfelelő ártípus kiválasztása nem lehet önkényes vagy ötletszerű, hanem az alkalmazandó ártípusnak olyannak kell lennie, amelyet a piac is elfogad. Ráadásul a hatósági ár, ármegállapításra az ártörvény előírásai vonatkoznak, amit a javaslat nem tükröz.

B/ A JAVASLAT RÉSZLETESEBB KRITIKÁJA

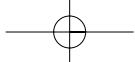
A javaslat a jelenlegi maximált áras rendszer fix tarifával való felváltására irányul. Az új díjszabás kialakításához 3 alapelvet határoz meg:

1. Legyen egyszerű és kiszámítható

A mai árrendszer kétségtelenül legnagyobb problémája, hogy – mindenekelőtt a taxiszigorítást csak ritkán igénybe vevők számára – áttekinthetetlen és kiszámíthatatlan. Ez több tényezőre vezethető vissza:

- a maximált ár lehetőséget ad a szolgáltató számára többféle tarifa alkalmazására az utazási/szállítási feltételek függvényében (ez alkalmi utas számára, kiváltképp utcai leintés esetén a legszabályszerűbb tájékoztatás mellett sem kezelhető; viszáleésre ad lehetőséget);

– A barátaim mindent megdugtak, ami mozgott, de én nem tartottam fontosnak, hogy ilyen korlátokat állítsak magamnak.



- a szolgáltatók közötti árverseny ugyancsak eltérő díjszintet eredményez;
- a távolságarányos és idővel arányos egységdíjak határebességén alapuló kombinációjából adódó viteldíj még az utazási távolság pontos ismeretében sem kalkulálható.

Utóbbira objektív okokból a fix tarifa sem kínálhat megoldást.¹ Az utas számára nem az okoz gondot, hogy az általa előzetesen kalkulált viteldíjat fix összegnek vagy maximálisan fizetendő díjnak kell tekinteni, hanem a határebesség megfoghatatlansága és a taxaméter szabálytalan kezelése. Amennyiben tehát a rögzített hatósági ár bevezetése nem párosul a szakhatóságok részéről kellő ellenőrzéssel – amelyről a javaslat említést sem tesz – következményként a biztonságérzet fokozódásával kevéssé, a díjmelés „utastaszító” hatásával annál inkább lehet számolni.

A fix tarifa kétségtelen előnye a többtarifás rendszerből adódó visszaelési lehetőségek kiiktatása lehet – bár ez megoldható lenne maximált ár mellett is a különleges tarifák alkalmazhatóságának megszüntetésével.² A javaslat szerinti díjrendszer azonban ezt a pozitív hatást is mérsékli, hisz a telefonos megrendelésekhez rendelt külön állási díj kéttarifás rendszer alkalmazását feltételezi, s így ha visszafogottabb formában is, magában hordozza az utas megtévesztésének lehetőségét. A kellő ellenőrzést ez a rendszer sem nélkülözheti.

Mindezekhez hozzá kell tenni azt is, hogy a többtarifás rendszer megszüntetése objektíve árfelhajtó hatású kell legyen, mivel az árnak a költségigényesebb szolgáltatásokra is fedezetet kell nyújtania. Még inkább árszínvonal-növekedéssel jár a verseny kiiktatása a fix tarifa révén, amely a taxiszoalgtatást rendszeresen igénybe vevőket sújtja, akik ma tudatosan élnek a verseny kínálta választási lehetőséggel. Az árszínvonal-növekedés pedig – amennyiben meghaladja azt a mértéket, amennyit az utasok számára megér a „biztonságérzet” – nyilvánvalóan keresletcsökkenéssel jár, amely a taxiszoalgtatás jövedelmezőségét alapvetően befolyásoló, ma is igen alacsony kihasználtságot csak tovább rontja.

2. A taxiállomásokon megrendelt fuvar és az utcai leintés legyen olcsóbb, mint a telefonon rendelt fuvar

A taxiszoalgtatás igénybevételenek ma legelterjedtebb formája a telefonon történő megrendelés. E szolgáltatásnak mind az utasok oldaláról, mind a szolgáltatók szemszögéből számos előnye van:

- Az utas számára kényelmes, biztonságos szolgáltatás. Minimalizálja a taxira való rátalálás kockázatát és időtartamát. Lehetővé teszi a már kipróbált és megfelelőnek, színvonalas szolgáltatást nyújtónak minősített taxiszoalgtatatók újlagos igénybevételeát az esetlegesség kockázata nélkül. A taxistársaság mint nevesített szolgáltató biztonságérzetet ad, probléma esetén nem teszi teljességgel kiszolgtatottá az utast, nem kényszeríti parttalan bejelentésekre. Az utas szemszögéből a taxistársaság szűrő funkciót tölt be a nem kívánatos szolgtatatókkal szemben.

- A taxis vállalkozók számára a fuvarszervező irodák működése biztosabb fuvarpiacot jelent, a tevékenység jobban szervezhető. Minimalizálja az utaskeresés érdekében megtett üres kilométereket és az utas nélküli holt időket. Mindezekkel csökkenti a rezsiköltségeket és javítja a kihasználtságot, s ezek révén növeli a jövedelmezőséget. Ennek tudható be, hogy a taxis társaságok ma jóval alacsonyabb árszinten képesek a szolgtatást nyújtani, mint az egyéniileg taxizók.

Jóllehet a telefonos megrendelés az igénybevevők számára magasabb szolgtatási színvonalat biztosít, s ez elvileg alapul szolgálhat egy „felárhoz”, ez ellen szólnak a szervezetszögből, a magasabb kihasználtságból adódó gazdasági előnyök. Önmagában nem meggyőző érv a telefonos szolgtatások magasabb díja mellett a diszpécsterszoalgtatók költségigénye sem. Ezen az elvi alapon a taxiállomásokon megrendelt szolgtatásnak is magasabb árát kellene szabni az utcán leintett taxi tarifájához képest, hisz a droszthálózat kiépítése, fenntartása és üzemeltetése is a taxisok által megfizetendő ráfordítással jár – miközben kiváltképp a kevésbé frekvenciált területeken utasgaranciát nem hordoz magában –, s költséget jelent a droszállomásig megtett üres futás, valamint az ott eltöltött rendelkezésre állási (várakozási) idő is. (Természetesen ez utóbbi következtetés nem kíván újabb adalékkal szolgtálni a díjszintemeléshez.)

Erősen vitatható a javaslat azon állítása, mely szerint a fuvarszervező irodák a taxis vállalkozókat olyan alacsony viteldíjak alkalmazására kényszerítik, amelyek rentábilis működésüket nem biztosítják. Ez a magatartás egyenlő lenne az öngyilkossággal, hisz fuvarközvetítésen alapuló taxis társaság taxis vállalkozók nélkül nem létezik. A piac által kikényszerített, kellő jövedelmezőséget nem biztosító alacsony tarifák sokkal inkább a kereslet-kínalat egyensúlyának hiányát jelzik, arra engednek következtetni, hogy még ma is több a fővárosban a taxisok száma, mint amennyit a fizetőképes kereslet eltartani képes.

Ezt a problémát a rögzített hatósági ár bevezetése nem tudja megoldani, sőt egy jelentős áremeléssel párosulva csak ronthat a helyzeten. Egyik oldalról tovább csökkenti a keresletet, tovább mérsékli a kihasználtságot, s így elmarad a díjmelésből várt bevétel-növekedés. Más oldalról egy olyan díjszint, amely a fuvarpiacra nem jártas vállalkozó számára a ráfordítások biztos megtérülését sugallja, ösztönzőleg hat a taxipiacra való belépésre, a kínálati oldal bővülésével jár. Ezek együttes hatása pedig csak a kereslet-kínalat egyensúlyának további romlása lehet. Számolni kell azzal is, hogy egy drasztikus díjmelést követően a piac visszarendeződése csak rendkívül hosszú távon várható. Ezt az időtávot pedig éppen azok a tökeszegény taxis vállalkozók nem élik túl, akik ma megélhetési problémáival küzdenek.

Folytatás a 9. oldalon

- 1) Ebből is adódik, hogy a javasolt tarifarendszer díjszintnővelő hatása még megközelítőleg is csak igen tág határok között becsülhető.
- 2) Meg kell jegyezni, a különleges tarifaféleségek megszüntetése esetén, fix tarifa mellett nem járható út az a javaslat szerinti megoldás, hogy az általános elvárható taxiszoalgtatásba nem tartozó feladatokat (túlméretes, nagyszámú csomag stb.) a szolgtatató külön megállapodás szerint vállalja. A hatóságilag rögzített ártól érvényesen megállapodás alapján sem lehet eltérni, hisz ez annullálná a fix árat. Ez alól kivételt csak a hatósági ár érvénybe lépését megelőzően megkötött szerződés képezhet, mivel az ártörvény értelmében árintézkedés – külön rendelkezés nélkül – visszamenőleges hatályú nem lehet.

Tanmese lányoknak

Egy férfi szeretett volna megházasodni, de mivel három olyan lány is akadt, aki tetszett neki, szüksége volt egy módszerre, mivel eldönthette, hogy melyikük lesz az ideális számára. Így aztán mindhármuknak adott ezer-ezer dollárt, és figyelte, hogy mi lesz a reakciójuk

Az első lány fodrászhoz, kozmetikushoz, meg egyéb szépítkezésre specializá-

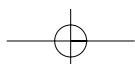
lódott szakemberhez ment, majd azt mondta: „Lám, mennyire szeretlek, azt akartam, hogy a lehető legszebbnek láss engem”.

A második horgászfelszerelést, nagy színes TV-t, videót, és egy teljes hónapra elegendő sörkészletet vásárolt, mondván: „Nagyon szeretlek, és azt szeretném, hogy te a lehető legjobban érezd magad”.

A harmadik befektette a tőzsdén a maga 1000 dollárját, részvényeket adott és

vett, opciós meg egyéb határidős ügyletet kötött, és megsokszorozta az eredeti összeget: „A pénz a közös jövőnk meg-alapozására fordítjuk majd, és hosszú, boldog házasságunk lesz”.

Emberünket teljesen lenyűgözték a lányok, és csak nagyon nehezen tudott választani közülük. Végül, hosszas gondolkodás és elemzés után azt választotta, amelyiknek a legnagyobb mellei voltak...



Folytatás a 6. oldalról

3. Biztosítsa a Budapesten általánosan használt taxigépkocsi típusok költségfedező üzemeltetését

Minden gazdasági tevékenység esetében igaz, hogy az árnak fedezetet kell nyújtania a felmerülő ráfordításokra és a működéshez szükséges nyereségre. Hatósági ár esetén ezt a követelményt – a legmagasabb árra és hatékony működésre vonatkoztatva – maga az ártörvény is rögzíti. (Ezt részletesebben még a D/ pontban is tárgyaljuk.)

Nem hagyható azonban figyelmen kívül, hogy a taxiszo­l­gá­l­ta­tás alapvető funkciója az ilyen irányú utazási igények kielégítése, s nem pedig a szolgáltatást nyújtani kívánó egyének megélhetésének biztosítása. A mai piaci viszonyok kellőképpen bizonyítják, hogy a fizetőképes kereslet nem képes eltartani a jelenlegi taxis létszámot, s erre az utazóközönséget fix tarifával sem lehet kötelezni. Túlkínálati piacon a kereslet alakulásától eltekintő árak csak azzal a következménnyel járhatnak, hogy tovább mérséklődik a szolgáltatás iránti igény. Ez pedig nem lehet a fővárosi önkormányzat célja, amely elsődlegesen a lakosság, a potenciális utazóközönség érdekeit hivatott biztosítani. Tehát eldöntendő a szabályozás alapvető célja: elsősorban az utasok vagy elsősorban a fuvarozók érdekeit szolgálja-e.

Amennyiben célként mégis a „költségfedező üzemeltetés” fogalmazódik meg, ellentmondást hordoz magában, hogy a javaslat nem tartja szükségesnek a költségelemzést a tarifaszint megállapításához, mivel arra 2000-ben már sor került. Ma azonban 2005-öt írunk, az akkor figyelembe vett költségelemek összetételükben, az egyes költségtételek pedig mértékükben jelentősen kellett változ­za­nak. Ha az akkor megállapított díjszint ma is elegendőnek tűnik az indokolt ráfordítások megtérüléséhez, akkor a korábbi költség­elemzés minden bizonnyal megalapozatlan volt. Ez esetben – költség­alapú árképzéshez (lásd még D/ pont!) – még inkább indokolt lenne a költségelemzés.

Itt is meg kell említeni, hogy a jelenlegi heterogén járműpark

mellett a fix ár mindenképpen árfelhajtó hatású, hisz annak a költségigényesebb típusokra is alkalmazhatónak kell lennie. Kérdés persze az is, az utastársadalom miként fogadná az egységárat luxus kivitelű, és előregedett, kevésbé korszerű járművek párhuzamos üzemelése esetén. A műszaki színvonalbeli különbség elvileg eszköze lehetne a taxisok közötti versenynek, de ez utcai leintés esetén teljességgel kizárt, taxiállomáson történő megrendelésnél – gondolva a „válogatásból” adódó atrocitásokra is – meglehetősen korlátozott, telefonos megrendelésnél pedig ellene hatna a „felár”. Mindemellett a járműtípusok versenye a taxistársadalmat kény­szerítené jelentős, talán soha meg nem térülő befektetésekre.

C/ A JAVASLAT BEVEZETÉSÉNEK HATÁSA A TAXI-PIACRA

A keresleti oldalon a telefonos rendelések piacán az utasok háromféleképpen reagálhatnak: nem veszik igénybe a taxiszo­l­gá­l­ta­tást a magasabb tarifák miatt; továbbra is telefonon rendelik a szolgáltatást; áttérnek az utcai (vagy droszton történő) rendelésre.

Ha az utas áttér az utcai leintésre, megközelítőleg ugyanazzal a 80%-os áremelkedéssel szembesül, mint a telefonon történő rendelésnél. Ennélfogva jó támpontot adhat, ha először a taxiutazás keresletének árrugalmasságát vizsgáljuk. Az árváltozás hatására a fuvarok száma várhatóan csökkenni fog. Schaller (1999) a taxi utazás iránti kereslet árrugalmasságát $-0,22$ -re becsülte, ami azt jelenti, hogy egy 20% áremelés 16% bevételnövekedést eredményez (20%-kal nő az áremelkedés miatt és kb. 4%-kal csökken a teljesített fuvarok számának csökkenése miatt). Ez az érték jelen esetben sem térhet el lényegesen a taxiutasok árrugalmatlansága³ miatt, és nagy biztonsággal állíthatjuk, hogy az árrugalmasság $-0,1$ és $-0,3$ értékek között lehet.

A taxiszo­l­gá­l­ta­tást továbbra is igénybe vevő utasokon belül az utcai leintésre (és a drosztra) áttérők aránya már nehezebben becsülhető. Ezért az alábbi példánál 20-35-50%-os értékeket feltéte-

3) Ez betudható az alternatív közlekedési módok hiányának: az utasok általában olyan esetekben veszik igénybe a taxiszo­l­gá­l­ta­tást, amikor nem áll rendelkezésükre más közlekedési mód.

Erről írt a Taxisok Világa 1995 márciusában

10 éve történt

■ Katasztrófális droszthelyzet

„Már a rendelt autót is elkergetik!”, „Elszabadult a pokol a főváros taxiállomásain” Ilyen címekkel írt vezércikket 2004 márciusában a Taxisok Világa. Az írásból megtudhatjuk, hogy elszaporodtak a botrányos verekedések, összetűzések a budapesti taxiállomásokon. Budapesten már alig akad olyan taxiállomás, amelyet ne sajátítottak volna ki 3-50 fős „baráti társaságok”. A lefoglalt taxiállomások érdekes folyamatot indítottak el: miután ugyanis egyre kevesebb az integető utas, a taxis kénytelen visszaautózni lefoglalt bázisára, így a visszautat is fel kell (nem hivatalosan) számolnia. Ez természetesen hatással van a tarifára, aminek emelése a fizetőképes keresletet csökkenti. Így kevesebb lesz a fuvar, a bevétel elérése érdekében tehát a tarifát tovább kell emelni, amit persze még kevesebben tudnak kifizetni, így a folyamat öngerjesztővé válik.

Ezt a remek helyzetelemzést olvashattuk tíz évvel ezelőtt a meztlábasok sorsáról. Aki követi az elmúlt években tovább romlott. Ma már a társasági taxis sem védtelen a visszagurulgatá-

sok ellen, sőt, kialakított magának „tutikat”. Nézzünk magunkba: normális dolog ez...?

■ Taxis szabályok

„A hatóságok egyre magasabbra emelik a mércét a taxis szakmába lépők számára”. „...minden harmadik évben felülvizsgálják a taxiengedélyek számát, azaz más szavakkal egy keresleti vizsgálót végeznek. Ez egy jó rendszer! – vélik sokan a taxis szakmában” „Nincsenek magányos farkasok...” „A politikusok úgy vélték, hogy a taxi koncepciója magában foglalja a mögöttes álló telefonközpontot is, és az éjjel-nappal szolgáltatást a hét minden napján.” „Mindenki, akivel találkoztunk, úgy vélte, hogy a központhoz tartozás kényszerű helyes dolog, mert ez legalább a legrosszabb szerencselovagokat elriasztja” „...a meghonosodott taxisok hasonlóképpen érdekeltek abban, hogy ne legyen legitimitásuk a meztlábasoknak. Szeretnék megtanítani az utast arra, hogy a kocsit a profi taxiközpontokból kérje, ahol hozzáértő és kiképzett sofőrök dolgoznak, és ne a szerencselovagok közül válogasson. Meg akarják menteni a szakma becsületét. A már meghonosodott taxitulajdonosok örülnek, hogy az új taxitulajdonosoknak és sofőrjeiknek átfogó teszteket és

vizsgákat kell csinálniuk ahhoz, hogy forgalomba léphessenek – így igyekeznek legalább a megmaradt szakmai becsületet megmenteni. Fennáll a veszélye ugyanis annak, hogy hosszabb távon az utasok elpártolnak a taxiktól. ...Taxik Egyesülete szerint mindenkinek felelősen, a taxis szakma magasabb elismertségének érdekében kell dolgoznia. Természetesen nyilvánvaló, hogy a helyismeret és az angol nyelvi vizsga szintén fékezi az újonnan belépőket, és ehhez járul még a központhoz tartozás kényszere.” „Manapság már tényleg több mint elég a taxik száma, mégis a taxiszo­l­gá­l­ta­tások romlásáról panaszkodnak az emberek. A politikusok engedtek a köznyomásnak, és úgy döntöttek, hogy megemelik az ágazatba lépéshez szükséges tudásszinteket. Mindenkinek, aki taxit szeretne vezetni – függetlenül attól, hogy tulajdonos-e vagy alkalmazott sofőr – kiegészítésként le kell tennie egy szabályismereti és gyakorlati tesztet.”

„Javuló ellenőrzés: évente egyszer megvizsgálják az összes taxivezetői engedéllyel rendelkező sofőr egészségét! Évente egyszer összevetik névsorukat a bűnügyi nyilvántartóéval! A taxivezetők jogosítványába minden ötödik évben új fényképet kell rakni.” „Tény, hogy a hatóságoknak most nagyobb rálátásuk van a sofőrökre, mint korábban volt” — írta a Taxisok Világa tíz évvel ezelőtt Új-Zéland fővárosa, Wellington taxiszo­l­gá­l­ta­tásáról. Ugye nem kell hozzá kommentár...?

lejtünk (amit talán annak alapján érdemes becsülni, hogy a telefonos rendelések honnan érkeznek, van-e droszt a közelben; vagy ha a maximált ár bevezetésekor az utcai és a telefonos ár aránya megváltozott és ennek következtében változott-e a telefonos rendelések aránya).

Egy stilizált taxi-piaci modellt alapul véve (Lásd: Vany [1975]!) a fix ár mértéke – a költségstruktúra és a teljesített fuvarok számát változatlanul véve – a **kínálattal** egyenes arányban áll. Ez úgy értelmezhető, hogy kétszer magasabb tarifa mellett a taxis (a piaccon maradásához) megelégszik fele annyi fuvarral, fele akkora kihasználtsággal is. Az intuitív eredmény mögött az áll, hogy a taxik (árverseny hiányában) kapacitásban versenyeznek. Az utcai leintés és a droszról induló taxiutazások esetén ma is ez a helyzet figyelhető meg. Az utcai leintés esetén tapasztalatok szerint nem működik a verseny (sem árban, sem minőségben): az utas általában az első arra járó taxit inti le.

Az előbbi információk lehetővé teszik, hogy különböző peremfeltételek mellett, például is illusztráljuk a lehetséges hatásokat. **1. Forgatókönyv** (az utasok rugalmatlanul reagálnak (2544 új taxi lép be a piacra)

Feltételek:

- A telefonos rendeléseket 5000 taxi teljesíti (e helyett más kapacitásegységet is vehetünk, pl. taxi célú futásteljesítmény, amit pontosítani lehetne a taxik száma és a telefonos rendelés részaránya alapján).
- Az árrugalmasság $-0,1$, az utasok (fizetett fuvar) 8%-a lemond a taxiszolgáltatásról.
- Az áremelés hatására a megmaradt taxiutasok 20%-a áttér az utcai leintésre vagy a taxiállomást veszi igénybe⁴.

Az említett feltételek alapján az árváltozás további 2544 taxi belépéséhez vezet (alternatív értelmezéssel a meglévő szereplők ennek a nagyságrendnek megfelelő plusz kapacitást nyújtanak) csökkenő fuvarszám mellett, azaz látványosan csökken a kapacitáskihasználtság⁵. Ez kétféleképpen figyelhető meg: a) a droszton sorban állnak a taxik; b) csökken a fizetett fuvarkilométer és a taxi célú futásteljesítmény aránya.

2. Forgatókönyv

Feltételek:

- A telefonos rendeléseket 5000 taxi teljesíti.
- Az árrugalmasság $-0,2$, az utasok (fizetett fuvar) 16%-a lemond a taxiszolgáltatásról.

4) A forgatókönyvek eredményeinek számításakor azt feltételezzük, hogy az utasok áttérődése nem hat a jövedelmezőségre, mert a jelenlegi telefonos és utcai tarifa közötti különbség a telefonos rendelés nagyobb hatékonyságát (jobb kapacitáskihasználtságot) tükrözi. Ennek a feltételnek a feloldása (ha a telefonos mód kevésbé jövedelmező) magasabb kínálatnövekedést eredményez.

5) Nem tettünk még említést a taxi-kínálat növekedésének pozitív hatásáról. Az utasok – a csökkenő utasszám mellett – könnyebben, kevesebb várakozással kapnak taxit. Ez az „üdvös” hatás azonban, többnyire csak csúcsidőszakokban érhet meg annyit, amekkora az árnövekedés. (Itt jegyezzük meg, hogy az átlagos várakozási idő ma is alacsony.)

Kivégezték az ártörő taxisvezetőt

Reptéri erőpróba Moszkvában

Piaci versenyszellem helyett az alvilág farkastörvényei uralkodnak Moszkvában a személyi fuvarozás területén. Legutóbb lakása közelében agyonlőtték azt a 39 éves kereskedelmi vezetőt, aki taxivállalatával, szabályos tenderen nyerte el Seremetyevo-2 repülőtér szállítási projektjét. A jelentősen olcsóbban szállító, ártörő cég vezetőjének kivégzését figyelmeztetésnek szánta az orosz fővárosban működő maffia a hatóságoknak is.

Feliks Nejmanna, a Moszkeb taxis társaság kereskedelmi vezetőjének egyetlen bűne az lehetett: elnyerte azt a pályázatot, amely Moszkva nemzetközi Seremetyevo-2 repülőtérének személyszállítására írtak ki. A tendergyőztes vállalta, hogy a taxis maffia által korábban minimum 4500 rubelért (1 rubel - 7 forint) fuvarozó „szolgáltatók” helyett cége autói 700-1400 rubelért a fő-

város bármely pontjára eljuttatják az utasokat. Ugyancsak garantálta, hogy a reptérre igyekvőket 678 rubelért fuvarozzák. Ez nem tetszett a taxisokat is ellenőrző orosz maffiának, és ezért mintegy üzenetképpen, végeztek a fiatal vezetővel. A gyilkosság megrendelőit az sem tartotta vissza szándékuktól, hogy a taxitársaság egyik tulajdonosa maga a városvezetés.

- Az áremelés hatására a megmaradt taxiutasok 35%-a tér át az utcai leintésre vagy a taxiállomást veszi igénybe.

Ebben az esetben 1384 új piaci belépőre lehet számítani. A kapacitáskihasználtság csökkenése 1. Forgatókönyvhöz képest kisebb mértékű.

3. Forgatókönyv (az utasok kevésbé rugalmatlanul reagálnak → 320 taxi lép a piacra)

Feltételek:

- A telefonos rendeléseket 5000 taxi teljesíti.
- Az árrugalmasság $-0,3$, az utasok (fizetett fuvar) 24%-a lemond a taxiszolgáltatásról.
- Az áremelés hatására a megmaradt taxi utasok 50%-a tér át az utcai leintésre vagy a taxiállomást veszi igénybe.

Itt a legcsekélyebb az új belépők aránya, bár meglehetősen magas árrugalmasságot feltételeztünk.

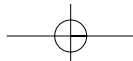
A taxis vállalkozás jövedelmezőségét alapvetően a pályára kerülés feltételei határozzák meg. A fix tarifa bevezetésével egyidejűleg a piacra lépés feltételei nem változnak, ezért a szándékolt hatás – jövedelmezőség növelése, minőségi verseny – nem várható a Tervezet elfogadása esetén. E helyett a taxisok (illetve fuvarszervező társaságok) a kapacitáskínálatban fognak versenyezni, ami az átmeneti jövedelmezőséget hosszú távon megszünteti, a taxik kihasználtságának csökkenéséhez vezet.

Az üzemanyagárhoz kötött tarifa hosszú távú hatása

A BKIK által kiadott útmutató szerint a taxis vállalkozás költségei éves 35 000 km taxi célú futásteljesítmény mellett az alábbi 1. táblázat szerint osztható fel összetevőkre.

1. táblázat

A taxis vállalkozás költségei		
Költségelemek	Költségek éves szinten (Ft)	Költségek megoszlása
Gépjárművel kapcsolatos általános költségek	899 000	34%
A taxi gépjármű felszerelési tárgyainak költsége	59 500	2%
Üzemanyag	770 000	29%
A vállalkozással kapcsolatos költségek	489 000	18%
Személyi költségek	440 000	17%
Összesen	2 657 500	100%



A táblázathoz több megjegyzést is kell fűznünk. A különböző költségelemek időben eltérő módon változnak:

- A gépjárművel kapcsolatos általános költségek (járműfenntartás költségei) feltételezhetően a fogyasztói árindexszel megegyező ütemben nőnek.
- Az üzemanyag árának változása a legbizonytalanabb, az elmúlt évek tapasztalatai alapján a növekedési üteme nem érte el a fogyasztói árindexét. Erre a D) pontban még visszatérünk.
- Némely költségelem (nevezetesen a személyi költség) annyira alacsony, hogy kétségesse teszi, a többi költségelem egyáltalán megbízható-e. Valószínűleg az üzemanyag aránya az időben folyamatosan csökken, miközben a többié emelkedik (V. ö.: a 2. táblázatban megadott indexekkel!).
- A személyi költségek növekedése a versenyszféra munkaköltségeinek növekedéséhez köthető, ami hosszú távon meghaladja a fogyasztói árak növekedését (Lásd: 2. táblázat!).

2. táblázat

Év	Fogyasztói árindex	Üzemanyag árindex	Munkaköltség
2000	109,8	128,1	108,6
2001	109,2	97,7	110,5
2002	105,3	98,4	114,3
2003	104,7	104,6	106,3
2004	106,8	105,4	107,8

Forrás: Eurostat, MNB

*/ Megjegyzés: Láncindexek (az előző év = 100%).

A főnti megfontolásokból látható, hogy a taxitarifa üzemanyagárhoz kötése hosszú távon a fuvardíj és a költségek eltávolodásához vezethet. A 3. táblázat ezt a folyamatot egy példával szemlélteti. A 2000. évi 130 Ft/km-es költségből kiindulva 2004-re a költségek (2000. évi áron) 126 Ft-ra csökkentek, míg a kezdeti 130 Ft-os költség szintjén meghatározott és az üzemanyag árat követő tarifa 107 Ft-ra. Az üzemanyag árat követő fuvardíj tehát négy év alatt 19 Ft-tal eltávolodott volna a költségektől a lassabb növekedési ütem miatt.

jaikkal, szolgáltatókkal, nem is szólva a valószínűleg ülők modoráról.

Ezen az áldatlan állapoton próbált meg úrrá lenni a városvezetés, amikor január utolsó napjaiban jóváhagyta azt a rendeletvezetést, amely fokozatosan kiszorítaná a feketézőket a pályaudvarok közeléből, és az újonnan létrehozandó drosztokat már csak az engedéllyel rendelkező, és a taxisetikát elfogadó személyszállítók használhatnák. A rendeletnek azonban csak akkor tudnának megfelelő érvényt szerezni, ha az ellenőrzésre hivatott hatósági személyek következetesen végeznék munkájukat, és nem lehetne őket jobb belátásra bírni, némi csúszópénz átadásával.

Míg a máfiához tartozó sofőrök lényegesen többet kérnek egy-egy fuvarért, mint az engedéllyel működő társaik, addig igen jelentős, több ezer azoknak a taxisoknak a

száma, akik 10-20 százalékkal olcsóbban utaztatják az utcán fölvert kuncsaftokat. Ők nem részei a szervezett alvilági köröknek, ők csak egyszerűen jövedelem-kiegészítésként ülnek autóikba, hogy pénzt keressenek.

Egyes tanulmányok szerint a meglévő négyezer taxis mellett további 10-12 ezer engedéllyel és a kor, illetve a szolgáltatás színvonalának megfelelő gépjárművel rendelkező fuvarozónak kellene Moszkva utcáin megjelenni, hogy ki lehessen szorítani a feketézőket. Ugyancsak az egyik tanulmány helyzetértékelésében olvasható a következő megállapítás: bár a taxifrontot továbbra is az erőszak és a szabályozatlanság jellemzi, a helyzet valamivel jobb, mint a szocializmus éveiben, illetve a '90-es évek eleji vadkapitalizmusban. Míg a '80-as években némi szerencse és nem csekély meggyőző erő kellett ahhoz, hogy valaki rá-

vegye a benzinszagú Volgák taxisofőreit munkájuk elvégzésére, mostanra létrejött néhány olyan taxis cég, amely a jelek szerint a minőségi személyfuvarozást tekinti feladatának. A sárga Volgák még benzinszagúak ugyan, ám a sofőrök segítőkészek és számlát is hajlandóak adni – derül ki a tanulmányból.

Abban pedig csak bizni lehet, hogy a helyzet javulni fog és egyre kevesebb olyan kamikaze taxissal találkozhatunk az orosz főváros útjain, akik halált megvető bátorsággal – de nyugodtan nevezhetjük őket vakmerőknek, felelőtleneknek – tapadnak rá a szirénázó rendőr-, tűzoltó- vagy mentőautókra, arról nem is szólva, hogy valós fuvardíjért és nem annak többszöröséért juttatják biztonságosan célba utasaikat. Erre azonban valószínű, még jó ideig várni kell.

Cash

3. táblázat

Év	Költségek				Üzemanyaghoz kötött fuvardíj
	Üzemanyag	Személyi költségek	Egyéb költség	Összesen	
2000	38	22	70	130	130
2001	34	22	70	126	116
2002	32	24	70	126	109
2003	32	25	70	126	109
2004	31	25	70	126	107

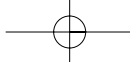
D) NÉHÁNY GONDOLAT AZ ALKALMAZHATÓ

ÁRTÍPUSOKRÓL

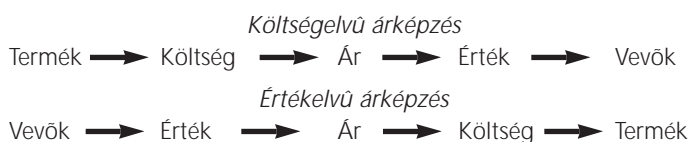
A közlekedési piacokon tevékenykedő vállalatok célja profitjuk maximalizálása. Nyereségüket növelhetik egyrészt a piac méretének, másrészt saját piaci részesedésük növelésével, harmadrészt a támogatások bővítésének elérésével. Ahhoz, hogy bevételüket maximalizálni tudják, árrugalmassági információkra van szükségük: a saját és a kereszt-árrugalmasság ismeretére. Az egyes szolgáltatók saját árrugalmassága vonalanként és időszakonként egészen különböző lehet. Rugalmatlan azok kereslete, akik valamiért rákényszerülnek az adott szolgáltatás igénybe vételére, mert például nincs más eljutási módjuk.

Magas árrugalmasságú piaci szegmensben árharc alakulhat ki az üzemeltetők között. Ez rövid távon a fogyasztó számára kedvező, hosszú távon azonban súlyos következményekkel járhat: előbb-utóbb monopólium alakulhat ki, romolhat az ellátás minősége, biztonsága. A közvetlen verseny egyébként a szolgáltatási paraméterek vonatkozásában sem mindig kedvező.

Az ár a gazdasági elemzés önálló területe és gyakran ellentmondásos megítélést vált ki. Az áraknak alapvetően két olyan típusa van, amelyek árképzési szempontból „szélső” helyzetet foglalnak el, a többi típus e kettő közé illeszthető. Az árat – a piac szabályozó funkciójából kiindulva – automatikusan képződőnek fogjuk fel, ez a költségelvi árképzés (termelési költség + profit = ár), vagy pedig minden döntés alapjának tekintjük, ez az értékelvű árképzés (a költségeket az árakhoz igazítjuk):



Árképzési sémák



Az ármegállapításnak számos formája létezik, ezek egy részét a közforgalmú személyszállítás tarifaképzése során is használják. Tegyük egy rövid kitérőt és rendszerezük, hogy egyáltalán milyen típusú árakat alkalmazhatunk a (köz)szolgáltatást végző közlekedési vállalatok esetében!

Értékelvű ár: Mekkora költséget engedhetünk meg magunknak a piacon érvényesíthető árakat figyelembe véve, hogy még nyereséget is realizáljunk. Ha az összes ráfordítás meghaladja a piacon elérhető árbevételt, akkor a termelés, szolgáltatás veszteséges lesz; az értékelvű ár tehát a piac diktálja.

Költségalapú ár: A költségelvű árképzés termelés-, illetve termékorientált, az ár tehát attól függ, hogy mekkora a ráfordítás; a költségelvű ár a termelő, szolgáltató diktálja. A költségalapú ár egyik típusa a *haszonkulcsos ár*: ezen árképzési elvre támaszkodva a felmerülő költségekből vezetjük le az értékesítési árat, mégpedig úgy, hogy a költségekhez egy előre meghatározott (szektorálisan elvárható hozamot) százalékot adunk. Ennek alkalmazására általában csak a monopóliumhelyzetben lévő vállalatok képesek.

Hatósági ár: Az árak meghatározása kormányzati beavatkozás útján történik. Általában hatósági árképzés akkor indokolt, amikor a kereslet-kínálat piaci mechanizmusa és a gazdasági verseny bizonyos okok miatt nem tud érvényesülni, és ilyenkor az adott szolgáltatásra az illetékes miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértésben a legmagasabb vagy a legalacsonyabb hatósági árat határozza meg. Ez vonatkozik a belföldi közforgalmú, vasúti menetrend sze-

rinti személyszállítás, illetve a belföldi menetrend szerinti távolsági autóbusz-közlekedés díjaira is. A taxitarifák esetében azonban egyik sem áll fenn: hiszen a kereslet-kínálat piaci mechanizmusa és a gazdasági verseny jelenleg egyaránt érvényesül. A legmagasabb árnak fedeznie kell a hatékony működéshez szükséges ráfordításokat és a nyereséget is, a legalacsonyabb árak pedig „csak” a hatékony működés ráfordításait kell fedeznie (mindkét esetben figyelembe véve az elvonásokat és a támogatásokat). A hatósági ár tehát költségelvű.

A legmagasabb árat úgy kell meghatározni, hogy az a hatékony működéshez szükséges ráfordításokat és a nyereségre fedezetet biztosítson, tekintettel az elvonásokra és a támogatásokra is, ez vonatkozna a személyszállításra is. **A legalacsonyabb árat** pedig úgy, hogy a hatékony működés ráfordításait fedezze, ekkor is figyelembe kell venni az elvonásokat és a támogatásokat.

A hatósági ár megállapítása történhet tételesen vagy a hatósági ár kiszámítására vonatkozó előírásokkal. A hatósági árak és annak alkalmazási feltételeit jogszabályban kell közzétenni, utalva az érvénybe lépés időpontjára, és alkalmazására szerződést kell kötni. Fontos az a megkülönböztetés, hogy a hatósági ár megállapítása történhet *tételesen* vagy *a kiszámítására vonatkozó előírásokkal*. Egyelőre még az előbbi van érvényben.

Keresletfüggő ár: A költségelvű és értékelvű ár között helyezkedik el. Ebben az esetben az árak nem a költségekhez, a versenytársak áraihoz, hanem a fogyasztói igényekhez igazítjuk: ha a kereslet bizonyos típusokat preferál, akkor emelhetjük, ellenkező esetben csökkentenünk kell az ár(ak)at. Például a vasúti személyszállításban az InterCity tarifáit vagy a taxitarifákat (elméletileg) a ténylegesnél magasabban is meghatározhatjuk, ha az utasok azt hajlandók megfizetni.

Más megközelítésben nem az átlag-, illetve a határköltségre építünk, hanem az értékelvű ár segítségével keressük az optimális árhoz tartozó mennyiséget, a termelés vagy a szolgáltatás mennyiségét.

Folytatás a 15. oldalon

Bíróságon

Az alábbiak – bármilyen hihetetlen – szó szerinti idézetek bírósági jegyzőkönyvekből.

Kérdés: Maga szexuálisan aktív?

Válasz: Nem, én csak ott fekszem.

K: Mikor van a születésnapja?

V: Július tizenöt.

K: Melyik évben?

V: Minden évben.

K: Ez a myasthenia gravis (bizonyos betegség) befolyásolja a memóriáját?

V: Igen.

K: És milyen módon befolyásolja a memóriáját?

V: Nem emlékszem.

K: Szóval elfelejtette. Mégis, tudna egy példát mondani valamiről, amit elfelejtett?

K: Hány éves a fia, aki magával lakik?

V: Harmincöt vagy harmincnolc, nem tudom pontosan.

K: Hány éve lakik magával?

V: Negyvenöt.

K: Maga a helyszínen volt, amikor ezt a képet csinálták magáról?

V: ?

K: Szóval a teherbe esése napja augusztus 8?

V: Igen.

K: És maga mit csinált ez alatt?

K: Szóval van három gyermeke, igaz?

V: Igaz

K: Hány fiú?

V: Egy sem.

K: Hány lány?

K: Hogy végződött az első házassága?

V: Halállal.

K: Kinek a halálával?

K: Tudna egy személyleírást adni az alanyról?

V: Közepes magasságú, szakállas.

K: Nő vagy férfi?

K: Tehát azt mondja hogy a lépcső lefelé vezetett a pincébe?

V: Igen.

K: Lehetséges hogy ugyanez a lépcső lefelé is vezetett?

K: Doktor úr, hány boncolást végzett hullákon?

V: Minden boncolást hullákon végzek.

A bírő, megelégedve a bólogatásokat és fejrázásokat, felszólítja a tanút:

K: Kérem, hogy minden válasza legyen orális, rendben? Milyen iskolába járt?

V: Orális.

K: Emlékszik, hogy mikor vizsgálta meg a holttestet?

V: A boncolás kb. este 8:30-kor kezdődött.

K: És Kovács úr halott volt ebben az időpontban?

V: (sértődötten): Nem, ott ült az asztalon és csodálkozott hogy miért boncolom.

K: Doktor úr, mielőtt elkezdte a boncolást, ellenőrizte az egyén pulzusát?

V: Nem.

K: Ellenőrizte a vérnyomását?

V: Nem.

K: Ellenőrizte a légzését?

V: Nem.

K: Tehát lehetséges hogy az egyén életben volt, amikor elkezdte a boncolást?

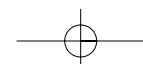
V: Nem.

K: Miért olyan biztos ebben, doktor úr?

V: Mert az egyén agya az asztalomon volt egy üvegtartályban.

K: Mindennek ellenére, mégis lehetséges az, hogy az egyén életben volt?

V: (pikírtén): Igen, persze lehetséges hogy az egyén életben volt és ügyvédként praktizált valahol.



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 sílektartók, 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

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

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

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

MERCI ALKATRÉSZZ!!!
 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!

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

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

Szűrők, szijak, olajok, gyertyák, fékbetétek...
 Opel olaj 10W-40 5L 4.000.-Ft,
 Astra F fékbetét 3.500.-Ft kedvezménnyel.
 1163 Budapest, Veres P. út 21/B
 Szűrőbolt: Pozsgai Emil
 Tel: 403-2068, 06(70)298-2924
Taxisoknak 10% kedvezmény

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 árúkeszlettel állunk az Önök rendelkezésére.
 Pl. Citroen Xantia, Xsara Skoda Octavia, Suzuki, Opel stb.
Taxisoknak kedvezményrel.
 Száraz László
 Bp. XIV., Várna u. 4.
 Tel/fax: 221-2469, 383-2455
 06-70-317-6976

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

2, 3 és 4 ágyas szobák kiadók
2000,- Ft/fő/éj áron
 Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!
Szobafoglalás:
06-99/370-096
06-30/347-4344
Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 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!

Folytatás a 12. oldalról

Egyensúlyi ár: A vállalatnak profitja maximalizálásához meg kell találnia azt az egyensúlyi árat és mennyiséget, amely a legnagyobb összes bevétel és összes költség különbségét adja; amit a vállalat csak akkor érhet el, ha a határ- (marginális vagy pótlólagos) bevétele éppen egyensúlyba kerül határ- (vagy pótlólagos) költségével. A maximális profit melletti egyensúly tehát ott van, ahol a határbevétel és a határköltség egyenlő, azaz az utolsó eladott kis mennyiség olyan nagyságú pótlólagos bevételt hoz, amely éppen egyenlő pótlólagos költségével.

Ramsey ár: Az összes fedezetlen költséget úgy osztják fel az egyes szolgáltatások között, hogy a szolgáltatás fizikai egységére jutó rész nagysága – vagyis az árres – fordítottan arányos a szolgáltatás iránti kereslet árrugalmasságával. A Ramsey árak maximalizálják a felhasználói elégedettséget, ezért csökkenő költséggörbék jelenlétében az ún. „második legjobb” (second best) megoldást képviselik; optimális eltérést a határköltséges árazástól.

Amennyiben a javaslat alapján – az üzemanyagárakra alapozva – határozzuk meg visszamenőlegesen (egyféle retrospektív számítással) a taxi-díjszabást, akkor az APEH által közölt adatokat felhasználva a következő idősort kapjuk:

2000	2001	2002	2003	2004
230 Ft	230 Ft	220 Ft	230 Ft	240 Ft

Ami azt jelenti, hogy a 2000. évet 100%-nak véve a díjszabás öt év alatt 230-ról 240 Ft-ra, azaz 104,3%-ra emelkedett volna. Visszatérve az 1. táblázat adataihoz megállapítható, hogy a jövőben a hazai munkaköltség *növekedési üteme* várhatóan csökkenni fog, stagnálni biztosan nem, az üzemanyag árához kötni a taxi fuvardíját továbbra sem javasolható. A javaslatban szereplő megoldás se nem költségelvű, se nem értékelvű ár, hanem egy kalkulációs elemhez,

az üzemanyag árához kötött változat, aminek reális közgazdasági alapja nincs.

E/ ÖSSZEFOGLALÓ KÖVETKEZTETÉSEK

A javaslat látszólag az utazóközönség és a taxis vállalkozók érdekeit egyaránt szem előtt tartva kíván rögzített hatósági ár bevezetésével megoldást nyújtani a budapesti taxipiacon tapasztalható anomáliákra, egyik oldalon az utasok megtéveszthetőségének megakadályozására, másik oldalon a taxisok megélhetésének biztosítására. A javaslatban azonban mindvégig háttérbe szorul az utasoldal, hangsúlyt a taxisok vélt vagy valós jövedelmezőségi problémái kapnak, a megoldás bárminemű garanciája nélkül.

A javasolt kéttarifás rendszer (telefonos megrendelés, illetőleg utcán való leintés vagy taxiállomáson történő megrendelés) a visszaélés lehetőségét teljességgel nem zárja ki. Kiiktatja viszont az egyedi igények, a műszaki és szolgáltatási színvonalbeli különbségek megfizethetőségét, s ezáltal a szolgáltatási színvonal javulása ellen hat. A telefonos megrendelés esetén felszámítandó kiállási díj az utast a taxigépkocsi utcán való leintésére, illetőleg taxiállomáson való igénybevételére készíti, így – fizetőképessége függvényében – a megszokott, bevált szolgáltató igénybevételének lehetőségéről való lemondásra, gyaloglásra, az eddigiekhez képest hosszabb várakozási (rátalálási) időre kényszerítené, mégpedig jóval magasabb kilométerdíj ellenében. Mindezek alapján a javaslat utasbarátnak nem tekinthető.

A taxis vállalkozók szemszögéből nézve az eddigieknél jóval magasabb, ráadásul fix tarifa az üzemeltetési ráfordítások biztos megtérülésének látszatát kelti. A fix tarifa azonban keresletet indukálni nem képes, sőt ha színvonala meghaladja az utazóközönség „tűrőképességét”, számottevő keresletcsökkenéssel jár, s ezáltal megfelelő bevételi garanciát nem hordoz magában. A

Rendőrök a tilosban

Több mint egy éve jelentette be Budapest rendőrfőkapitánya, hogy a rend érdekében ezt követően fellépnek a keresztezésekben benntárgadó autósokkal szemben. Sőt, hogy egyértelmű legyen, hol várható a szigorúbb figyelem, a nagyobb forgalmat lebonyolító keresztezésekben jól látható sárga vonallal hívták fel az autósok figyelmét a hatályos szabályozásra. Ilyen helye a fővárosnak többek között a Kálvin tér. Reggelente rendőrök vigyáznak arra, hogy a Baross utcából vagy a Szabadság híd felől jövők közül csak annyian menjenek tovább a Kecskeméti utca felé a kereszteződésbe, ahányan képesek azt a Belváros irányába el is hagyni. Ez nagyon jó intézkedés volt a főkapitány részéről, hiszen így a más irányú forgalmat nem akadályozzák a Kecskeméti utcában állandósult dugó miatt keresztben álló járművek. Ugyanakkor, ha azt is megnézzük, hogy az egyetemig egyébként kétszemes utcában miért van szinte minden reggel mozdulatlan autósor, már nem ilyen pozitív a rend őreitől alkotott kép. Ugyanis a Kálvin teret azért kell az egyenruhásoknak

figyelni, mert néhány száz méterre a Kecskeméti utcai rendőrőrs előtt szinte minden reggel egy vagy két rendőrségi jármű (szgk., kisbusz) másodikként parkol, természetesen következmények nélkül. Ott, ahol egyébként „Várakozni tilos” jelzőtábla biztosít legális lehetőséget a szolgálati járművek megállítására. Csakhogy azon a „védett” helyen szinte minden esetben ugyanazok a civil autók parkolnak, egész nap. Belfentes informátorunk szerint ezek az ott szolgálatot teljesítő rendőrök magánautói, akiknek így nem kell állandóan parkolóhelyet keresni és ráadásul azért még fizetni is, mint más halandóknak. Miután a fenntartott helyen a saját autók parkolnak, így természetesen a szolgálati járművekkel már csak másodikként lehet megállni. Ez viszont évek óta rendszeres dugót okoz a környéken. De ki merne ezért szólni a rend őreinek? Ez a visszatérő szabályszegés feltorlósolja a Kálvin teret, amit a renitens autósoktól az előbb említett rendőrök kollégái óvnak, szintén évek óta. Már csak az a kérdés, mikor látja be valaki végre, hogy mindez

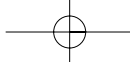


Ami a képen is jól látszik: rendőrautó másodikként parkol. Ami nem látszik: az a „várakozni tilos” tábla. Amit azért tettek oda a belvárosi rendőrőrs elé, hogy a szolgálati autók beállhassanak szabályosan

megspórolható lenne az esetek nagy részében, ha a szabályok mindenkiére nézve egyformán kötelezőek lennének. A képen látható rendőrautó rendszámát azért takartuk ki, mert nem szeretnénk, ha egy szinte állandó jelenséget egy kisrendőr nyakába lehetne varrni. Az őrs parancsnoka, a kerületi kapi-

tány, vagy az arra haladó „felsőbb hatalmasok” az évek alatt bizonyára nemegyszer látták a szabálysértést, szenvedtek maguk is a „kialakult” helyzet miatt, ám ki tudja miért, ez ellen semmit sem tettek. Az autósok pedig araszolgatnak a mai napig is...

-kó



magas díjszínvonal emellett még újabb vállalkozók piacra lépését is ösztönzi, így a kínálat teljességgel elszakadhat a fizetőképes keresletről, ez pedig egyenesen a vállalkozók tönkremenetelével jár.

A javaslat mindezeket a hatásokat figyelmen kívül hagyja. A piaci mechanizmusokba egyetlen elem, az ár révén kíván mesterségesen beavatkozni, anélkül hogy annak következményeit felmérné. Nem számol a drasztikus áremelés keresletkorlátozó és kínálat-bővítő hatásával, az egyensúlyi helyzet időbeli alakulásával, ami a vállalkozók életben maradásának kulcskérdése. Adós marad a kereslet-kínálat egyensúlyát fix ár mellett megteremteni képes piacszabályozási eszközök (piacra lépés szigorítása, létszámkorlátozás) szükségszerű alkalmazásával. Nem vizsgálja a díjrendszer átalakításának hatását az utazási szokások megváltozására és annak következményeit. Ha a kiállási díj bevezetésével jelentősen megnő az „utcai” forgalom, s ezt a frekvenciát helyeken a droszthálózat kapacitásában követni nem képes, úgy a forgalomban keringő taxisok lehetetlenül el a város egyes részeinek életét.

Mindezek – a teljesség igénye nélkül – arra hívják fel a figyelmet, hogy a taxipiac szabályozása komplex feladat, számos befolyásoló tényező (piacra való bejutás feltételei, járműkövetelmények, droszthálózat, árak, ellenőrzési rendszer stb.) összehangolt kezelését követeli meg. Ezek közül egyetlen részemem kiemelése és a többi feltételtől elkülönült szabályozása rendkívüli veszélyeket rejt magában, elhibázott döntés esetén a piac teljes összeomlásával fenyeget. Ezt megelőzni csak mindenre kiterjedő, részletes ha-

tásvizsgálatokkal és a piacszabályozó eszközök együttes alkalmazásával lehetséges.

Ez esetben sem kerülhető meg azonban az árképzés alapjának tisztázása, amellyel a javaslat ugyancsak adós maradt. Hektikus olajpiac mellett a taxiszolgáltatás díját a ráfordítások nagyságrendileg negyedét kitevő költségelem, az üzemanyag árához kötni nem lehet. Költségalapú árképzésnél pedig megengedhetetlen egy olyan korábbi költségelemzésre való hagyatkozás, amelynek meg-alapozatlanságát a piac már bebizonyította.

Mindent egybevetve a rögzített hatósági ár bevezetésére vonatkozó tervezet a javasolt tarifarendszerrel és díjmértékekkel kellően át nem gondoltnak, a szükséges alapokat nélkülözőnek, improvizatívnak minősíthető, amely sem az utasok, sem a taxisok, s ebből eredően a főváros érdekeit nem szolgálja.

Irodalmi hivatkozások

- BKIK, Árképzési Útmutató taxis vállalkozások részére, Schaller, B. (1999), Elasticities for taxicab fares and service availability, Transportation 26, Eurostat news release 151/2004, Eurostat, Labour Cost in Europe 1996-2002, Magyar Nemzeti Bank honlapja, http://www.mnb.hu/engine.aspx?page=mnbhu_statistikai_idosorok
Vany, A. S. (1975), Capacity Utilization under Alternative Regulatory Restraints: An Analysis of Taxi Market.



Javaslat a fővárosi taxis piac átfogó szabályozására

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Osztály Taxis Szakmai Kollégiuma az alábbi javaslatot teszi a Főváros „fix tarifa” rendelet tervezetének szakmai vitájában.

Ismételten hangsúlyozzuk, hogy a tarifa mértékének megállapításához elengedhetetlenül szükséges a piac elemzése kereslet-kínálat szempontjából, hogy a szükséges és elégséges szolgáltatás szintje megállapítható legyen. Ennek ismeretében alakítható ki a létszám, valamint a kereslet alapján, a kihasználtság figyelembe vételével az ár is meghatározásra kerülhet.

A szükséges létszám és a várható forgalomgenerálódás területi eloszlásának ismeretében felül kell vizsgálni a jelenlegi taxiállomás-hálózatot és az igényeknek megfelelően átalakítani. (A javaslat ebben az esetben figyelembe veszi azt a szándékot, hogy a taxiállomások kialakításának rendje a közeli jövőben a buszmegállók kialakításával egyező módon a Főváros kizárólagos hatáskörébe kerül. A létszám szabályozás alapja kizárólag a taxiállomás-hálózat le-

het, de felülvizsgálat hiányában, ez folyamatos konfliktusforrás lehet a frekvenciát helyeken.)

Fentiek hiányában bármilyen mértékű fix tarifa megállapítása magában hordozza a piaci egyensúly felborulásának veszélyét, úgy a megrendelői, mint a szolgáltatói oldalról egyaránt!

Az átfogó szabályozás hatékony és minden részletre kiterjedő végrehajtásának biztosítása érdekében javasoljuk, hogy a Főváros és a Kamara (hivatkozva a közöttük lévő Együttműködési megállapodásra) az érdekképviseletek támogatásával, közösen kezdeményezze a vonatkozó törvények és rendeletek módosítását, illetve egy teljesen új, egységes rendelet megalkotását. Ennek érdekében, hogy a taxis szakma szabályozása és ellenőrzése egy helyre, a területileg illetékes önkormányzatokhoz, a fővárosban a Fővárosi Önkormányzathoz, kerüljön, oly módon, hogy a szakmai irányításra kijelölt önkormányzati testületben, döntési, illetve szavazati joggal a szakma képviselői is kötelezően helyet kapjanak.

Javasataink a taxisabályozás négy fő eleme szerint:

1. A létszám szabályozása és a szolgáltatás színvonalának emelése, a pályára kerülés feltételeinek szigorításával, első lépésként az érvényben lévő rendeletek alapján.

1. A szakmai alkalmasság vonatkozásában a szaktanfolyamok anyagának bővítésével, illetve átdolgozásával, valamint a tanfolyamok megszervezésének és a vizsgáztatás jelenlegi rendjének jelentős szigorításával lehet emelni a szolgáltatás színvonalát.

Az oktatási tematika összeállításában és a vizsgáztatásban a kamara aktív közreműködése elengedhetetlen.

Távolabbi célként kívánjuk elérni, a taxi-gépkocsivezetői tevékenység szakmáztatását.

Az ehhez szükséges szakmai anyag elkészítésében, a kamara szintén felajánlja segítségét. (Hasonlóan a 111/2004. (XI. 18.) sz. GKM rendeletben foglaltakhoz.)

2. A személyes megbízhatóság igazolásánál szorgalmazzuk az erkölcsi bizonyítvány bekérését a vállalkozóknál, és a taxi-gépkocsivezetőket foglalkoztatóknál évente egy alkalommal, a gépjármű műszaki vizsgáztatásánál.

3. A pénzügyi teljesítőképesség vizsgálatánál átgondolásra javasoljuk az utasülé-senkénti 25.000 Ft-os kaució összegét, ill. annak a jelenlegi gyakorlatnak a megszüntetését, hogy ez felelősségbiztosítással kiváltható legyen.

A már pályán lévőknek egy év türelmi idővel kellene megfelelniük a módosított elvárásoknak.

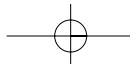
4. A piacon szereplő tisztességes vállalkozók érdekében javasoljuk, hogy az adófi-

Az idősödő házaspár elhatározza, hogy elmennek újra nászútra, ugyanoda, ugyanazzal a vonattal, ugyanabba a szállodába, és lakosztályba. Az első éjszaka után a férj döbbenet látja, hogy a felesége a lepedő közepébe fújja az orrát:

Becsület

- De drágám, mit csinálnál?

- Emlékszel... harmincöt éve, a nászútszakánk reggelén beletörölted a borotválkozásról vérző arcodat a lepedőbe, és ezzel megmentted a becsületemet. Én most visszaadtam a kölcsönt.



zetési kötelezettségek folyamatos ellenőrzésével szűrjék ki azokat a vállalkozásokat, amelyek két gépkocsicseré között jelentős adótarozásokat halmoznak fel, vagy úgy próbálnak kibújni az adófizetési kötelezettség alól, hogy tevékenységüket alkalmazottként folytatják tovább.

Az alkalmazottat foglalkoztatók esetén szükséges az APEH igazolás bemutatása is a foglalkoztatottak bejelentéséről.

Ennek módja az évenkénti műszaki vizsgáztatás alkalmával kötelező O-ás papírok bemutatása vagy az önkormányzat illetékes szervezetének az adóhatóságokkal történő szoros együttműködése.

5. A taxigépkocsira vonatkozó 21/1992. (X. 27.) KHVM rendeletben foglaltak felülvizsgálata, különös tekintettel a környezetvédelmi osztályba sorolásra.

6. Szükséges meghatározni a taxiszolgáltatásban részt vevő gépkocsik legkisebb méretét a tengelytáv, az utastér, és csomagter-légtöbméter alapján.

7. További engedélyek kiadásának szüneteltetése addig az időpontig, ameddig a Fővárosban kiadott taxiengedélyek száma a közigazgatási határon belül el nem éri a kereslet-kínálat szempontjából szükséges és elégséges szolgáltatói létszámot. A létszám a megfelelően kialakított drosztfőhelyek háromszorosát nem haladhatja meg.

8. A Főváros területére kiadott kiterjesztések feltétele legyen a budapesti helyismereti vizsga, az I.a.) pontban meghatározottak alapján.

Vagy alternatív javaslatként; a kiterjesztés lehetősége szűnjön meg, mindenki ott taxizzon, ahová az engedélyt kiváltotta.

9. A szükséges és elégséges szolgáltatáshoz szükséges létszám elérését követően a taxiengedélyek licenc-rendszerének kidolgozása.

10. A szükséges és elégséges szolgáltatás szintjének és ennek alapján a licencek számának megállapítása és felülvizsgálata.

II. A taxiállomás-főhelyek száma, a taxiállomások üzemeltetése és ellenőrzése

1. A fővárosban, valamennyi kerületben a kamarával egyeztetett számú és elhelyezkedésű taxiállomás üzembe helyezése és

folyamatos üzemeltetése a várható forgalomgenerálódás területi eloszlásának ismeretében.

2. A taxiállomások használatának folyamatos biztosítása.

3. További taxiállomások kialakítása, valamint a meglévőkkel kapcsolatos bármilyen módosítás kizárólag a „szakbizottságban” történt egyeztetést követően legyen lehetséges.

4. A taxiállomások rendjének ellenőrzése az Ellenőrzés címszó alatt kerül pontosításra.

III. A fix tarifa meghatározása

1. Az utazóközönség bizalmának visszaszerzése érdekében a fix tarifa bevezetésekor egy db tarifa megállapítását javasoljuk. Ez az ellenőrzés hatékonyságának következtében megtisztult piacon később módosítható és figyelembe vehetőek egyéb szempontok, mint például: kiállási díj, éjszakai, hétfégi, ünnepnapos tarifa.

2. A tarifa mértékének megállapításához elengedhetetlenül szükséges a piac elemzése kereslet-kínálat szempontjából, hogy a szükséges és elégséges szolgáltatás szintje megállapítható legyen. Ennek ismeretében alakítható ki a létszám, valamint a kereslet alapján, a kihasználtság figyelembe vételével az ár is meghatározásra kerülhet.

A kamara által korábban átadott Tarifa képzési útmutatóban szereplő táblázatok bemutatják, hogy a kihasználtság kismértékű változása is milyen mértékű eredményességi változást okozhat.

3. Az ár kialakításánál nem javasoljuk az üzemanyagár alapján történő kalkulációt, tekintettel arra, hogy az üzemanyag ára a taxis vállalkozások összköltségének mindössze egyharmadát teszik ki.

4. Javasoljuk, hogy a „szakbizottság” le-

gyen jogosult megállapítani a tarifát (annak összes elemével).

5. Kerüljön rögzítésre, hogy a „szakbizottság” kívül és milyen szintű egyeztetést köteles végezni.

6. A tarifa rögzítése esetén milyen időközönként, és/vagy milyen gazdasági események hatására történik a tarifakorrekció.

7. A tarifa megállapításának alapja a kamara által készített költség alapú „Tarifa-képzési útmutató” legyen, vagy szakértők bevonásával kerüljön kidolgozásra új kalkulációs szabályzat. Ennek keretében kerüljön rögzítésre; milyen átlagos kihasználtság, milyen értékű gépkocsi és mekkora üzleti nyereség a kalkuláció alapja.

8. Ki vagy milyen szervezetek kezdeményezhetik a tarifa rendkívüli felülvizsgálatát?

9. A Budapestre kiadott, illetve kiterjesztett engedélyek feltétele legyen, hogy a taxiórákban kizárólag a főváros területére megállapított fix tarifa/tarifák szerepeljenek.

10. A rendeletben szükséges rögzíteni, hogy személytaxi-szolgáltatás esetén Budapest közigazgatási határára belül transzfer-, illetve megállapodásos ár nem alkalmazható, kizárólag a taxiórában szereplő összeget fizetheti az utas.

11. Rögzíteni kell, hogy a személytaxi-szolgáltatás díjából utólagos (halasztott vagy átutalásos) fizetés esetén sem adható és nem vonható le semmilyen jogcímen kedvezmény.

12. A vidékre irányuló fuvarok kezelése; Budapest közigazgatási határára belül taxiórával előzetes megállapodás alapján, kötelező számlaadás mellett.

Első teendő

Amikor az amerikai légierő utolsó katonája is hazatér a Perzsa-öbölből, lerohanják az újságírók.

– Örmester – kérdezte az egyik –, mi lesz az dolga, amint hazaért?

– Tudja, ez nagyon indiszkrét kérdés. Én nős vagyok, és nyolc hónapja nem láttam a feleségemet.

– Jó, jó, akkor mi lesz a második?

– Leveszem a hátamról az ejtőernyőt.

A Printax szervizben:

Újra cserélhető
a Printax taxiórák
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

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

IV. Ellenőrzés

1. Az ellenőrzés egy kézbe összpontosítása, a megfelelő jogosítványok delegálásával az illetékes hatóságok részéről. (Közlekedésfelügyelet, Taxiállomás Kht., Fogyasztóvédelem, Fővárosi Önkormányzat stb.)

2. Egységes, a taxis vállalkozásokra vonatkozó „működési szabályzat” (Etikai kódex) kidolgozása, mely az elkövetett vétségekhez megfelelő szankciókat rendel. Az Etikai kódexben foglaltak elfogadása a Taxiállomás-használati engedély átvételekor nyilatkozat aláírásával történhet.

3. Az ellenőrzésre jogosult szervezet összetételének rögzítése. A kamara és az érdekképviseletek delegáltjainak számszerűsítése. Javasoljuk, hogy az ellenőrzési fel-

adatokban a kamara delegáltjai mellett olyan hatósági személyek is kapjanak helyet, akik intézkedési jogkörrel bírnak. A kamara delegáltjainak költségeit a Taxiállomás Kht. viselje.

4. Szükséges az ellenőrző szervezet ellenőrzési és szankcionálási rendjének kialakítása és annak a „szakbizottság” általi elfogadása.

5. Folyamatos, 24 órás, ellenőri jelenlét megszervezése nem kerülhető meg.

6. Az engedély visszavonása esetén a „Taxi-vezetői engedély” kerüljön visszavonásra, amennyiben a gépkocsivezető vállalkozó is, akkor egyidejűleg a „Taxiengedély” is kerüljön bevonásra. A bevont engedélyekről vezetett nyilvántartás alapján ne legyen lehe-

tősége a szankcióval sújtott taxi-gépkocsi-vezetőnek más vállalkozás működési engedélyének alapján „Taxi-vezetői engedély” kiállítására (ez ugyanis ma napi gyakorlat!).

7. Központi panasziroda felállítása, mely munkaidőn túl üzenetrögzítős rendszerben teszi lehetővé a panaszok, illetve a tált tárgyak kezelését.

Fenti javaslataink részletes kidolgozására, felkérés esetén, a fővárosi taxis szakma képviselői vállalják az együttműködést a Főváros szakértőivel.

Budapest, 2005. február. 25.

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

A Magyar Taxis Szövetség állásfoglalása

A Magyar Taxis Szövetség elnökségéhez az utóbbi időben több megkeresés érkezett, mely szerint egyes települési önkormányzatok az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. tv. 7.§ (3) bekezdése által biztosított hatáskör alapján a személytaxi-szolgáltatás esetén a törvényben lehetővé tett *rögzített hatósági ár* bevezetését fontolgatják.

Miskolc Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala közvetlenül kereste meg a szövetséget, Budapest Főváros Önkormányzata ilyen irányú törekvéséről pedig a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara tájékoztatta szervezetünket.

A Magyar Taxis Szövetség elnöksége szükségesnek tartja felhívni az önkormányzati jogalkotásban részt vevők figyelmét a szabályozás szakszerűségének fontosságára, ezért állásfoglalását az alábbiakban ismerteti.

I.

A taxiszolgáltatásban működő vállalkozások helyzete az 1990-es évek elejére oly mértékben romlott, hogy az állami beavatkozás és szabályozás elkerülhetetlenné vált. Ezt a szakmai érdekképviseletek is igényelték, és a jogalkotás során szabályozásra kerültek mind a személyi feltételek (tanfolyam, vizsga, pénzügyi alkalmasság, vagyoni biztosíték), mind pedig a tárgyi feltételek (környezetkímélő gépkocsik, nyugtaadásra alkalmas taxaméterek bevezetése, megkülönböztető forgalmi rendszám stb.). Szakmai egyetértés mutatkozott abban, hogy a súlyos piaci zavarok és túlkínálat miatt szükséges az adott területen működő vállalkozások számának szabályozása. A lehetőséget erre a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény teremtette meg a következők szerint:

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

(2) A személygépkocsival végzett közforgalmú személyszállítás (a továbbiakban: személytaxi-szolgáltatás) céljára használt járművek számát a települési, Budapest tekintetében a fővárosi önkormányzat képviselő-testülete – a szakmai érdekképviseletek véleményének kikérését követően – rendelettel korlátozhatja.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott keretszám-korlátozás alapján a jogosultság nem vonható vissza attól, aki a korlátozás elrendelésekor személytaxi-szolgáltatási jogosultsággal rendelkezik.

(4) A közforgalmú személyszállításra az üzemben tartót szerződéskötési kötelezettség terheli.

A Tv. 19 §. (2) bekezdését az Alkotmánybíróság 21/1994 (IV.16.) sz. határozatával megsemmisítette. Álláspontja szerint a munkához (foglalkozáshoz, vállalkozáshoz) való alapjog a szabadságjogokhoz hasonló védelemben részesül az állami beavatkozások és korlátozások ellen. E korlátozások alkotmányossága azonban *más-más mércé alapján* minősítendő aszerint, hogy a foglalkozás gya-

korlását vagy annak szabad *megválasztását* korlátozza-e az állam, s az utóbbin belül is különbözik a megítélés az adott foglalkozásba kerülés *szubjektív*, illetve az *objektív* korlátokhoz kötésének megfelelően. (A vizsgált ügyben például a taxis vállalkozás gyakorlását korlátozzák a kaucióra és az autó állapotára, vizsgáztatására stb. vonatkozó előírások; anyai korlát a vizsgakötelezettség; tárgyi, azaz a vállalkozni kívánó személyi tulajdonságaitól teljesen független korlát a kiadható engedélyek számának meghatározása.) A munkához (foglalkozáshoz, vállalkozáshoz) való jogot az veszélyezteti a legsúlyosabban, ha az ember az illető tevékenységtől el van zárva, azt nem választhatja. Az Alkotmánybíróság feltétlen alkotmányos követelménynek minősítette, hogy az állam ne tegye lehetetlenné a vállalkozóvá válást. (ABK 1993. október, 397.) Az egyes foglalkozásokra tárgyi ismérvek alapján bevezetett numerus clausus éppen ezt teszi: ha a létszám betelt, minden személyi tulajdonságtól függetlenül, lehetetlenné teszi az adott foglalkozás választását. A szubjektív feltételek előírása is a választási szabadság korlátozása. Ezek teljesítése azonban elvileg mindenkinek nyitva áll (ha nem, akkor a korlát objektív). Ezért a jogalkotó mozgásteret némileg nagyobb, mint az objektív korlátozásnál. A tárgyi korlátok megítélésénél figyelemmel kell lenni arra is, hogy mivel itt alapjog teljes elvonásáról van szó, ez az eszköz nem alkalmazható versenyszabályozásra. Különösen nem szolgálhat a numerus clausus a szükségletek megtervezésére. Egy ettől függő engedélyezési rendszer ugyanis valóban a terv- és nem a piacgazdaság eszköze. Ugyancsak nem elégséges indok a zárt létszám bevezetéséhez semmiféle más igazgatási feladat megkönnyítése (mint a taxiknál a forgalmi káosz veszélyének növekedése a túl sok kocs miatt, standok hiánya stb.).

Az említett változások korlátozott eredménnyel jártak, és megoldatlan maradt a sokszereplős piac résztvevőinek védelme akár a tisztességes vállalkozók, akár a szolgáltatást igénybe vevők oldaláról. Megfigyelhető volt, hogy a szabályozás egyes elemei formális-sá és a hatóságok számára is közömbössé váltak, azok betartásával nem foglalkoztak.

1998-ra a piaci anomáliák, az ország nemzetközi hírért is rontó túlszámlázások, a kormányt cselekvésre késztették. A 89/1988.

Folytatás a 21. oldalon

Fogápolás

Két kánibál beszélget:

– Te, neked olyan egészségesek a fogaid! Mondd, hogy csinálod?

– Tudod, én minden étkezés után elrágok egy cukormentes Norbit...

Folytatás a 18. oldalról

(XII.20.) MT. Rendelet 1998-ban további új feltételeket szabott, az ártörvény akkori rendelkezése szerint pedig 1998. július 1-jétől *A taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselő-testülete a területi kereskedelmi és iparkamarával egyeztetve, a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség illetékes területi felügyelete és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdekképviseleti szervezetek véleményének figyelembevételével megállapíthatja a személytaxi-szolgáltatásért felszámítható legmagasabb árat. (7.§.(3))*

1999. január 1-jétől az 1988. évi I. törvény felhatalmazást adott a települési önkormányzatoknak, hogy illetékességi területükön a taxiállomásokkal kapcsolatos szabályokat rendeletben állapíthassák meg.

A települési önkormányzatok tehát 1999. január 1. óta rendelkeznek két törvény felhatalmazása alapján (ártörvény és a közúti közlekedésről szóló törvény) azzal a lehetőséggel, hogy a területükön nyújtott taxiszolgáltatást befolyásolják a taxiállomások használata, illetve az árak maximalása révén.

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

II.

A Magyar Taxis Szövetség társult tagja a Magyar Közúti Fuvarozók Egyesületének, és e tagsága révén az elmúlt években részt vett az IRU (Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete) Taxi és Bérautó Szekciójának munkájában. Nemzetközi tapasztalataink alapján kijelenthetjük, hogy a személytaxi-szolgáltatás elsősorban a helyi közlekedési igények kielégítésére hivatott, ezért egyetértünk azzal, hogy a szolgáltatás befolyásolásában a települési önkormányzatok nagyobb szerepet és lehetőséget kapjanak.

Az önkormányzatok részéről a taxiszolgáltatás körülményeinek meghatározása egyrészt az árak szabályozásával (maximált vagy rögzített ár előírása) másrészt a taxiállomások használati feltételeire vonatkozó előírások révén történhet.

A Magyar Taxis Szövetség elnöksége hangsúlyozza, hogy csak az adott szolgáltatási terület körülményeinek pontos ismerete és szám-bavétele után lehet szakszerű és megalapozott döntést hozni akár a taxiállomások használata, de különösen az árszabályozás tekintetében.

Ezért a Szövetség elnöksége felkéri azokat az önkormányzatokat, ahol a hatósági szabályozással a piaci működést befolyásolni kívánják, végezzenek előzetes hatásvizsgálatokat.

A Magyar Taxis Szövetség nem támogat olyan szabályozást, amely a kereslet-kínálat egyensúlyának kívánt megteremtése helyett nem biztosítja a vállalkozás gyakorlásához megfelelő gazdasági környezetet.

III.

Az árszabályozás során a hatósági maximált ár előírása és annak betartása megfelelő védelmet és garanciát nyújthat a fogyasztóknak, nem biztos azonban, hogy a túlkínálatos piacon a vállalkozások jövedelmező működését is lehetővé teszi a versenyhelyzetben kialakuló alacsony ár.

A hatóság által engedélyezetttnél alacsonyabb a tarifák szintje

Rugalmas, jól szervezett a taxiszolgáltatás Rotterdamban

A tarifa szabályozásával kapcsolatban számos hivatkozást lehetett hallani. Ezek általában arról szóltak, hogy ebben, vagy abban a „külföldi” városban bezeg... Miután az internet igen sok információhoz juttatja hozzá a megfelelő számítógéppel és olcsó kapcsolattal rendelkező honfitársainkat, az ember fia azt gondolná, már nincs is különösebb szüksége a mások által összeszedett adatokra. Aztán jön a csalódás, hiszen korrekt nyelvtudás ide, megfelelő internetes rutin oda, mégsem lehet minden nyugati város taxizására vonatkozó adatot összeszedni a „net”-ről. Marad tehát a jól bevált megoldás, a kérdezés. Viszont ehhez többnyire az adott városban kell tartózkodni, ami azért (anyagilag) a legnehezebben megoldható kérdés. Magazinunk szerencséjére Pető Ernő, a BKIK VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztályának elnökségi tagja „főállásban” igen sokat tartózkodik a hollandiai városban, mint a rotterdami kikötő magyarországi képviselője. Ő ismeri, olvassa lapunkat (ez különösen jó ízésre vail), és

megérti olvasóink érdeklődését is a külföldi megoldások iránt. Ezért egy alkalommal, hangrögzítő segítségével, „kikérdezte” az öt fuvarozó taxist, aki véletlenül a város egyik taxicégének vezető beosztású tisztviselője volt. Így az általa adott adatok hitelesek. Nézzük tehát a tiszteletbeli tudósítónk által gyűjtött tényeket:

Rotterdamban jelenleg 550 taxi fut, közöttük a különböző típusú személyautók mellett kisbuszok is találhatóak. Ez utóbbiakra komoly utasigény van. A tarifák attól függően változnak, hogy hány személyt fuvaroz a taxi. Vagyis: 4 utasig az alapdíj 2 euró, egy kilométer 1,90 euró, a várakozási díj pedig 31,30 euró/óra. Ez a hazai mértékre átszámítva 0,52 euró/perc. 7 utasig 3 euró az induló összeg, 2,10 a kilométerdíj, 8 utastól fölfele 7 euró az alapdíj, ám a kilométerenkénti összeg nem változik már, vagyis 2,10 euró. A várakozási díj ugyanaz, függetlenül az utasok számától. A beszélgetés időpontjában, egy pénteki napon, 13.00 órakor a Rotterdamban éppen dolgozó 193 autóból 111 szabad volt. Ezt egy GPS-szel összekötött diszpécserkészülék

mutatta a taxisnak. Az URH-n törté-
nő forgalmazást ugyanis évekkel
előtt teljesen megszüntették. Most
egy display segítségével kommunikál-
nak a központtal. Ebbe beprogramoz-
zák azokat a szektorokat, melyekre
felosztották Rotterdamt. A taxis in-
dulás előtt beüti, hogy melyik szek-
torba megy. A diszpécserközpont lát-
ja, hogy hol van a kolléga az adott
pillanatban, ebből a számítógép „ki-
számolja”, mikorra várható körülbe-
lül az érkezés az adott helyre. Így, ha
kell, már előre adhatja a következő
címet a diszpécserközpont. Címté-
vezés nincs, mert megjelenik egy kis
képernyőn az utca, a hátszám, az,
hogy pontosan hová kéri az utas a
taxit, kinek a nevére, de így az egyéb
óhajok is rögzítetté válnak. Nem kell
esetleg menet közben feljegyezni az
adatokat, melyből később probléma
lehet.

Rotterdamban 50 ezer euróba ke-
rül egy taxi-licenc. A társaságoknak
havonta 350 eurót fizetnek, amiért
tulajdonképpen összefogják és fuva-
rokkal látják el őket. A hatósági ma-
ximált árat a Holland Közlekedési
Minisztérium határozza meg, amit a
taxitársaságok így körülbelül 60%-

os mértékre állítanak be. Vagyis nem
használgják ki a hatóság által biztosít-
tott ármaximum alkalmazásának le-
hetőségét! A Benelux államokban
egyébként a nagyvárosokban vala-
mennyi taxinál körülbelül azonos a
díj. A taxiengedély névre és régióra
szól, tehát aki a rotterdami régióban
van, az nem állhat be a drosztra pél-
dául Hágában, vagy a repülőtérre, de
máshol sem.

Ugyanakkor személyes hívás ese-
tén, amit a mobiltelefonjára kap – és
minden gépkocsivezetőnek megvan a
saját mobiltelefonja – akár Rotter-
damból is elmegy a megrendelőért a
repülőtérre. Ebben az esetben innen,
vagyis a repülőtérről indítja csak a
taxiórát, és nem Rotterdamból.
Ugyanez a helyzet, ha Rotterdamból
megy utassal a repülőtérre. Ez eset-
ben is csak az odautat kell kifizetni.
A visszautat nem.

Ennyi. Pedig még biztosan lenne
jó pár kérdésünk a kollégához.
Mindenesetre ez úton is köszönjük
Pető Ernő úrnak, tiszteletbeli munk-
társunknak, az érdekes anyagot,
és természetesen örömmel ven-
nénk a folytatást is.

A szerk.

Az ár elemeit értékelve nem egyszerű feladat megállapítani azokat a költségeket, amelyek az adott szolgáltatást terhelik. A hazai taxiszoállításban használt gépkocsipark nem homogén, ráadásul a vállalkozót megillető „tisztességes” piaci nyereség mértékének megítélése is szubjektív. **A megfelelő árszabályozáshoz sok számszerű információ szükséges.**

A költségalapú árképzés esetén a gazdasági szereplők költségei adhatják a regulált árat, azzal, hogy az átlagköltséget szorozzuk a „tisztességes” nyereség elérése érdekében (pl. 20% profit esetén átlagköltség x 1,2). Ebben az esetben az átlagköltség felett dolgozó profitja csökken, illetve, ha a költségük az átlagköltség+elismert profit felett van tevékenységük veszteségesé válik. Az átlagköltség alatt tevékenykedők esetében a profit nagyobb lehet. Ez a módszer viszonylag kevesebb információt igényel, ugyanakkor nem ösztönöz a legjobb technológia alkalmazására.

A személytaxi-szoállítás esetén az átlagköltség meghatározásának célszerű módja lehet a

$$K_y = \frac{aK_1 + bK_2 + \dots + mK_n}{x}$$

séma alkalmazása, ahol K_1, K_2, K_n az egyes azonos járműtípusú és elismert üzemi költségű vállalkozások költsége, a, b, \dots, m az adott költségű működő vállalkozások száma és $x=a+b+\dots+m$ azaz, az összes vállalkozás.

Felhívjuk azonban a figyelmet arra, hogy amennyiben K_1, K_2, K_n értéke jelentősen eltér, akkor fennáll a veszélye annak, hogy a magasabb önköltségű vállalkozások számára a megállapított hatósági ár nem biztosítja a rentábilis üzemelést. Ebben az esetben feltétlenül szükséges annak vizsgálata, mi eredményezi a magasabb költségszintet. Ha ugyanis ennek oka az, hogy a vállalkozói kör más technológiával magasabb szintű szolgáltatást nyújt (pl. nagy értékű személygépkocsival emelt szintű szolgáltatás), akkor indokolt erre a vállalkozói körre **külön tarifaosztály** létrehozása. Értelemszerűen ekkor az átlagköltség számításánál ez a csoport figyelmen kívül marad.

Például egy adott városban 15 vállalkozó 90 Ft/km, 20 vállalkozó 115 Ft/km, 5 pedig 120 Ft/km fajlagos költséggel dolgozik. Van azonban egy reprezentatív 12 milliós forintos értékű gépkocsikkal működő 10 fős társaság is, akik a jármű értékének amortizációs többlete miatt 160 Ft/km szinten üzemelnek. Az átlagköltség együttesen:

$$\frac{15 \times 90 + 20 \times 115 + 5 \times 120 + 10 \times 160}{50} = \frac{5850}{50} = 117 \text{ Ft/km.}$$

20%-os profittal 140 Ft/km érték adódik, ami nem elégséges a 160 Ft/km elismert költségszintű vállalkozás gazdaságos működéséhez. Itt a minőségi szolgáltatás eltűnik, jelen esetben a piaci szereplők 20%-a! És éppen azok, akik a legnagyobb összeget ölték a vállalkozásba! Külön tarifaosztályt képezve a reprezentatív gépkocsiknak, a többiek átlagköltsége

$$\frac{15 \times 90 + 20 \times 115 + 5 \times 120}{40} = \frac{4250}{40} = 106 \text{ Ft.}$$

20% profittal növelve az érték: 127 Ft. Azaz valamennyi vállalko-

zás piacon maradása lehetővé válik, de különbségek lesznek a realizálható eredményben.

Az említett módszerrel képzett hatósági ár esetén tehát hosszabb távon az átlagköltségen működő vállalkozások találják meg számításait. A költségek folyamatos monitorozása révén azok emelkedése vagy csökkenése maga után vonja a hatósági ár módosulását is

Ugyanakkor a megoldás elősegítheti a folyamatos fejlődést, mert az adott hatósági ár mellett a fogyasztó a számára jobb minőséget keresi, ami a szolgáltatás fejlesztésére ösztönöz. Az újabb, korszerűbb eszközökkel működő vállalkozások pedig az átlagköltségre gyakorolt – ármódosító – hatásával hosszabb távon rentábilissá teheti beruházását, és „verseny nyomást” gyakorol a gyengébb minőséget nyújtókra.

IV.

A taxiszoállításban alkalmazott hatósági ár képzésénél alapvető kérdés, hogy az adott szolgáltatási területen milyen hatékonysággal tud működni egy vállalkozás, azaz milyen a kihasználási százaléka, azaz az összes futás (km) hány %-a történik fizető megrendelésre. Ezzel a fizető teljesítménnyel kell megtermelni a költségek fedezetét és az elvárt nyereséget.

Azaz a

$$K_y = \frac{aK_1 + bK_2 + \dots + mK_n}{x}$$

alapján meghatározott átlagköltség + az elismert nyereség azaz profit (P) figyelembevételével még nem lehet meghatározni a taxiszoállítás hatósági árat. Elengedhetetlen feltétel a kihasználási százalék (S) meghatározása. A kihasználási % meghatározása történhet a ténylegesen kialakult helyzet alapján adatgyűjtéssel.

Figyelemmel kell lenni azonban az ártörvény rendelkezésére, mely szerint mind a legmagasabb, mind pedig a legalacsonyabb árat úgy kell megállapítani, hogy a **hatékonyan működő vállalkozó** ráfordításaira fedezetet biztosítson, tekintettel az elvonásokra és támogatásokra is. (8.§)

A kihasználási %-ot (S) a taxi szolgáltatásban a taxaméter adatai alapján a hasznos km/összes km hányadosból képezik. A Magyar Taxis Szövetség információi szerint a kihasználási százalék értéke országszerte alacsony, 40% körüli. **Ez az érték a kereslet-kínálat egyensúlyának hiányából adódik, és szakmailag elfogadhatatlan!** Az alacsony kihasználtság egyrészt kedvezőtlen a társadalom számára is, mert felesleges kapacitásokat köt le, azokat gazdaságtalanul, ezáltal pazarlóan drágán hasznosítja, másfelől a nem hatékony működés miatt drága szolgáltatás a fogyasztó számára is előnytelen, s a vállalkozók számára sem ad biztonságos működést.

A kihasználási % ideális esetben 100%, amely csak elméleti lehetőség. A kihasználási százalék (S) alapján határozhatjuk meg az 1 utaskilométerre eső bevétel szükségletet (Bu) az alábbiak szerint:

$$Bu = \frac{(K_y + P) \times 100}{S}$$

Az 1 km-re eső bevétel szükséglet értéke tehát az 1 km-re eső átlagköltség+ profit összegének a kihasználtsági százalék tizedesjegyben kifejezett értékével való osztásával képezhető.

Azaz a bevétel szükséglet fordított arányban van a kihasználási %-kal!

Konkrétan az előbbi példát folytatva: Ha a 127 Ft/km átlagköltség+profit mellett 50% az elvárt hatékonyság (kihasználási %) értéke, akkor az 1 km-re eső bevétel szükséglet

$$\frac{127}{0,5} = 254 \text{ Ft/km.}$$

A kihasználási százalék változása határozóan a fajlagos bevétel szükségletre! El kell oszlatnunk azt a téveszmét, amely a taxi tarifák és az üzemenyagár között szoros korrelációs kapcsolatot feltételez.

- Bigámia az, ha valakinek eggyel több felesége van. A monogámia ugyanaz.

* * *

- Házasság??? Nem szaporodom fogságban!

Forgalmi engedély-csere

A 2001. január 1. előtt forgalomba helyezett járművek forgalmi engedélyt 2005 végéig ki kell cserélni. Eddig az időpontig minden járművet törzskönyvvel is el kell látni. A fenti két változás jelentős költséggel terheli meg az autósok pénztárcáját, hiszen ha törzskönyv kiadása is szükséges, akkor gépjármű-eredetiségvizsgálatot is kell végezni, melynek költsége a legkedvezőbb esetben is meghaladja a tízezer forintot.

A forgalmi engedély-csere az idén már 6000 forint, a törzskönyv kiállítása ugyanannyi, az eredetvizsgálat ára több tényezőtől függ. Az biztosra vehető, hogy egy átlagos autó esetén a forgalmi engedély cseréje és folyamánai a harmincezer forintot közelíti.

A Központi Okmányiroda illetékese szerint uniós irányelv teszi szükségessé az intézkedést.

Az üzemanyagár a változó (futáskilométerrel arányos) költségeknek részét képezi. 10 l-es átlagos fogyasztás és 250 Ft/l üzemanyagár mellett kilométerenként 25 Ft-ot tesz ki. A minimálbér és járuléka – óránként 15 összes km megtételét feltételezve – mintegy 32 Ft/km költséget jelent! 4 millió Ft értékű gépkocsi esetén évi 40.000 km megtételét alapul véve az amortizáció 20 Ft/km. Az egyéb költségnemeket is figyelembe véve elmondhatjuk, hogy az üzemanyagár a költségek 25-30%-át jelenti.

Nézzük meg ezek után, hogy 10 Ft-os üzemanyagár-növekedés (pl. 250-ról 260-ra +4 %) esetén a korábbi példánk átlagköltsége 106 Ft/km-ről 107 Ft/km-re változik, profittal növelt értéke 128 Ft/km. A fajlagos bevételcsökkenés 2 Ft-tal nőtt! (+0,8%)

Vizsgáljuk meg a kihasználási % változásának hatását:

50%-os kihasználtság +4 % mértékű javulása esetén azaz 52% kihasználtság mellett a fajlagos bevételcsökkenés 245 Ft! -9 Ft a kiinduláshoz képest! 3,5%-kal kisebb mint az eredeti érték volt.

A kihasználás % 40-ről 50%-ra emelése 20%-kal, 40%-ról 60%-ra emelése akár 33% -kal alacsonyabb hatósági árat eredményezhet azonos egyéb feltételek esetén. 127 Ft-os 1 km-re eső költség mellett a fajlagos bevételi igény 40%-os kihasználtság mellett: 317,50 Ft (!) 50 % esetén 254 Ft, 60%-os kihasználtság mellett pedig 212 Ft. A különbség közel 100 Ft. Csak a kereslet-kínálat egyensúlya változott. Ugyanannyi időt dolgozott a gépkocsi és ugyanannyi kilométert tett meg, csak ebből többet utassal.

A Magyar Taxis Szövetség csak olyan szabályozási törekvéseket támogat, amelyek a kihasználási % emelését célozzák.

V.

A taxisolgáltatás díja hagyományosan három elemből képződik: az alapdíjből (AD), a kilométer vagy továbbítási díjből (KD) és a várakozási díjből (VD).

A hatósági árszabályozáshoz szükséges a fajlagos tarifa meghatározása is! Ehhez pedig további – az **adott városra és forgalmi üzemelési körülményekre jellemző** – adatok szükségesek.

1. Átlagos szállítási távolság (s): Az utazás kezdő és végpontja között átlagosan megtett út. (A taxaméterben tárolt adatok alapján: hasznos km/alapdíj.)

2. Átlagos várakozás (t) : az időtartam, amelyet egy utazás során a taxi várakozással vagy határsebesség alatti haladással tölt. (Határsebesség alatti haladásnál a taxaméter az idődíj alapján számolja a viteldíjat.)

A fajlagos tarifa (FT) kiszámítása előtt meg kell határozni az alapdíj és a várakozási díj egymáshoz való viszonyát. A Magyar Taxis Szövetség ajánlása szerint az alapdíj 2 km díjának megfelelő, a várakozási díj pedig 15 km-es határsebesség alapulvételével a km-díj egynegyede legyen. Ez az érték nemzetközi összehasonlításban is megfelelő.

$$\text{A fajlagos tarifa} = \frac{\text{AD} + s \times \text{KD} + t \times \text{VD}}{s}$$

Az egyes díjszabási elemeket úgy kell képezni, hogy a fajlagos tarifa mértéke elérje az 1 km-re eső bevételcsökkenést (Bu) értékét. Több díjszabás alkalmazása esetén a fajlagos tarifák súlyozott átlagának kell a fenti kritériumnak megfelelnie!

Kisvárosi példa: átlagos szállítási távolság s=3,5 km, átlagos vára-

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

Eladó egy hosszú Tornádó antenna 15.000 Ft-ért!

Érdeklődni lehet: 06/20-934-4381 telefonszámon.



„Nevesincs” URH – Taxi 2000-re hangolva – plusz antenna, szabadjelző, RASE taxióra egyben 40.000 Ft-ért eladó (esetleg külön-külön is), vagy chipelt PSX-II-re cseréltem.

Érdeklődni: 06/70-234-0436 telefonszámon lehet.



Eladó 2000-es évjáratú Nissan Almera, sárga színű, taxinak vizsgáztatva, 208 ezer kilométert futott. Irányár: 1.650.000 Ft. (részletre is)

Érdeklődni: 06/20-386-6359



Motorola 350 URH + télerőmérő eladó. Irányár: 80.000 Ft.

Érdeklődni: 06/70-3838-462, City 462.



Kiadó klímás Skoda Fabia 1.2 Combi. Jelenleg taxiként üzemel.

Érdeklődni: 06/70-554-7336



Kétszobás, felújított, magaspöldszinti, parkra néző zuglói öröklakás az Ormánság utcában 65 ezer Ft. + rezsiért hosszú távra kiadó.

Érdeklődni: 06/30-350-0212



Passat (Santana) 1.6 D 10 éve egy tulajdonosnál, 1985-ös évjáratú, akár fris-

sen vizsgáztatva, vagy vizsgára felkészítve eladó. Extrák: 5 sebesség, vonóhorog, elektromos indításgátló, színes üveg, nagy lökhárító. Irányár: 369.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-918.8223 telefonon.



Eladó 1994-es Renault Espace 2.1 D, 7 személyes, nagyon jó motorral. Irányár: 1,4 Mft.

Telefon: 06/30-340-7614



AET osztrák URH-rádióhoz zárható csúszka 6.000,- Ft-ért eladó.

Tel.: 06/30-376-4738



Vadonatúj terepjáró gumi, Goodrich All Terrain, 225/75/16-os 4 db eladó.

Érdeklődni: 06/30-941-7597



Önálló garázs Pesthidegkút határán, a II. kerület Kolozsvar utcában kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/30-941-7597



Garázs hosszú távra kiadó! A Városligeti fasorban, zárt kertben, méltányos áron kiadó.

Érdeklődni lehet: 341-7921, vagy 06/30-406-4749



Nyári gumi eladó! Continental 195/65 R15 4 db. 90%-os ' 1 db. új 40.000 Ft-ért.

Telefon: 06/70-242-5020

(este 8 óra után)



Ford Mondeo Combi 2000-es TDCi, 2001. novemberi, sötétkék színű, klímával, ABS-szel, légszákkal, egyéb extrákkal eladó. Ára: 2.800.000 Ft.

Érdeklődni: 06/70-299-8662



Polski Fiat 126-os, 1987-es évjárat, sárga színű, olcsón eladó. Műszakilag kifogástalan.

Tel.: 06/30-990-2267



Eladó RASE 2-es taxióra 40 e Ft-ért és Maxon URH-rádió télerőmérővel 70 e Ft-ért..

Érdeklődni: 403-0620, 06/30-265-4727



Passat 1991-es, 1.9D friss taxivizsgálással, vonóhoroggal, központi zárral, riasztóval, elektromos indításgátlóval, elektromos tetővel eladó. Ár: 929.000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-9188-223

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete és lízingje autósoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi "kockásoknak" egyedi ajánlatok!

kozási idő szállításonként $t=5$ perc., az alapidj mértéke a kilométerdj kétszerese, a várakozási díj az alapidj negyede (15 km határsebesség alapulvételével).

$$F_T = \frac{2KD+3,5KD+5/4 \times KD}{3,5} = \frac{(2+3,5+1,25)KD}{3,5} = \frac{6,75 \cdot KD}{3,5} = 1,93 \cdot KD$$

A fajlagos tarifa a kilométerdj 1,93 szorososa.

Visszatérve a korábbi példához: 50%-os futáskihasználtság mellett 254 Ft/km volt a bevételszükséglet. Mivel $FT >= Bu$ $1,93KD >= 254$ $KD >= 132$

Azaz a lehetséges tarifa pl.: alapidj 270 Ft, km-díj 132 Ft/km, várakozás 33 Ft/perc

Nagyvárosi példa: átlagos szállítási távolság $s=7$ km, átlagos várakozási idő szállításonként $t=15$ perc., az alapidj mértéke a kilométerdj kétszerese, a várakozási díj az alapidj negyede (15 km határsebesség alapulvételével).

$$F_T = \frac{2KD+7KD+15/4KD}{7} = \frac{(2+7+3,75)KD}{7} = \frac{12,75 \cdot KD}{7} = 1,82 \cdot KD$$

A fajlagos tarifa a kilométerdj 1,82 szorososa.

Visszatérve a korábbi példához: 50 %-os futáskihasználtság mellett 254 Ft/km volt a bevételszükséglet. Mivel $FT >= Bu$ $1,82KD >= 254$ $KD >= 139,56$

Azaz a lehetséges tarifa pl.: alapidj 280 Ft, km-díj 140 Ft/km, várakozás 35 Ft/perc.

Az említett példa mutatja, hogy azonos költségek és kihasználtsági % mellett az eltérő szállítási táv és várakozási idő különböző tarifát eredményez. Megalapozott döntés pedig csak ezek ismeretében hozható!

VI.

A Magyar Taxis Szövetség alapszabályban meghatározott célja szerint, hogy a szolgáltatást nyújtók gazdálkodásának eredményességét és tevékenységük összehangolására érdekegyeztető, érdeképviseleti, regisztrációs, szolgáltatási feladatokat és tevékenységeket lát el.

A fenti célok elérése érdekében a Szövetség egyebek mellett:

- közreműködik a piac építésében, etikai normáinak kialakításában és azok betartásában,
- figyelemmel kíséri a piac alakulását, feltárja az akadályozó körülményeket és kezdeményezi azok megoldását,
- foglalkozik tagjainak az általános- és helyi körülményekhez igazodó gazdálkodási és működési feltételeinek megteremtésével,
- törekszik arra, hogy a szakmában foglalkoztatottak számára olyan piaci- és gazdasági környezet alakuljon ki, amely biztosítja a tisztességes gazdálkodás és megélhetés feltételeit,
- ellátja tagjainak képviselőt minden olyan fórumon, amely az adott vállalkozói kör gazdálkodását és működését érinti. E helyeken a tagok érdekeinek megfelelően alakítja, kezdeményezi, illetve befolyásolja a születendő döntéseket,
- tagjainak harmonizált véleményét képviselve a személytaxi-szolgáltatási szféra szövegezőjeként lép fel a kormányzati, kamarai és önkormányzati szerveknél a szolgáltatást érintő kérdésekben

Menyasszonytánc

Falusi lagziban hatalmas botrány tör ki, mert a vőlegény bele-rug a menyasszonyba. A botrányból verekedés lesz, majd az egész társulat a rendőrségen köt ki. Miután az orvos ellátja a sérülteket, a rendőrök megkezdik a vendégsereg kihallgatását.

Először azt a vendéget hallgatják ki, aki éppen a menyasszonnyal táncolt a verekedés kitérőesekor.

- Na, mondja el, mi történt! - mondja a rendőr.
- Én azt nem tudom, kérem! - mondja a vendég. - Menyasszonytánc volt, éppen a menyasszonnyal táncoltam, amikor a vőlegény hirtelen felugrott a székéből, és minden ok nélkül az ara lába közé rúgott!

- Hűű, az biztos nagyon fájdalmas volt! - szisszen fel a rendőr.

- Azt elhíheti! Három ujjam is eltört!!

Adatszolgáltatásával előmozdítja a hivatalos gazdaságelemző törekvések sikerét,

- élve a helyi önkormányzatokról szóló 1990 évi LXV tv.-ben biztosított lehetőségekkel és jogokkal, törekszik arra, hogy megbízottjait delegálja a képviselőtestületek által felállítandó bizottságokba (24 § /2/) és hatósági igazgatási társulásaiba,

- felvállalja azoknak a feladatoknak a koordinálását, amelyek biztosíthatják a szakmai színvonal folyamatos emelését, a személyi és tárgyi követelmények meghatározását, betartását és betartatását, ellenőrzését, szankcionálását,

- kapcsolatot tart a vállalkozókat tömörítő szakmai- és érdeképviseleti szervezetekkel, információi alapján vizsgálja a szakmát gyakorlók észrevételeit, sérelmeit, segítséget nyújt azok megoldásában,

- bírósági vagy hatósági megkeresésre szakvéleményt ad, törvény- és rendelettervezetekkel kapcsolatban szakmai véleményt nyilvání, esetenként vitás helyzetek megoldására irányelveket ad ki.

Jelen állásfoglalással a Magyar Taxis Szövetség elnöksége az alapszabályban említett feladatainak kíván eleget tenni, bízza abban, hogy a döntéshozók megfelelő informálásával hozzájárulhat nem csak tagjai, hanem valamennyi, e szolgáltatási területen működő vállalkozás eredményesebb működéséhez.

Az alapszabály alapján a **Magyar Taxis Szövetség elnöksége ellenez minden olyan árszabályozást, amely nem a keresletkínálat összhangjának, a hatékonyabb működés megteremtésének irányába mutat.**

VII.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara által részünkre megküldött árszabályozás-tervezet számunkra szakmailag értékelhetetlen, mert az állásfoglalásban említett szempontok mellőzésével készült.

Hivatkozunk az Alkotmánybíróságnak az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény 7. § (3) bekezdésében, valamint az Alkotmánybíróságnak a személytaxi-szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII. 16.) Föv. Kgy. rendelet alkotmányellenességének vizsgálatáról szóló 782/B/1998. sz. határozatában foglaltakra: *„A törvény felhatalmazásán alapuló önkormányzati árszabályozás olyan területen érvényesül, ahol a fogyasztói érdekek valamilyen veszélyeztetésnek lehetnek kitéve. Ilyen terület a kiemelt idegenforgalmat lebonyolító főváros is. A hivatkozott előírások biztosítják, hogy a maximált hatósági ár megállapításakor az önkormányzat képviselő-testülete (közgyűlése) az árak összetevőinek közgazdasági, valamint szakmai elemeit mérlegelje és az ár megállapítását ezekre alapozza.* Mindezek következtében az indítványozó által említett, önkényes megítélésen alapuló ármegállapítási folyamat megelőzhető.

A tarifaemelésnek - különösen ha arra hatósági intézkedés alapján kerül sor - minden vállalkozó örül, ha eladó szolgáltatói pozícióban van. Viszont hátrányosan érinti, ha fogyasztó, szolgáltatást igénybevevő. A magasabb bevételi szint lehetősége vonzza a vállalkozókat. Az adott szolgáltatási területre (piacra) újabb vállalkozók lépnek, miközben a fizetőképes kereslet a megemelt árszint következtében várhatóan csökken. Ez a kényes piaci egyensúly teljes felborulásához és a vállalkozók ellehetetlenüléséhez vezethet.

A Magyar Taxis Szövetség elnöksége emlékeztetni kíván arra, hogy a „Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről” szóló 59/1999. (XI. 18.) Föv. Kgy. sz. rendelet” legutóbbi módosításáról döntő Közgyűlés 2004. január 29-i ülésén az előterjesztő részéről hangzott el az, hogy „ezzel a módosítással nem oldódik meg a fővárosban az összes taxis probléma. Nem oldódik meg, mert teljes konszenzus van abban, hogy a taxigépkocsik száma túlzottan sok, ezért szükség lenne egy olyan fővárosi rendeletre, amelyben ezt a kérdést tudnánk szabályozni. Mindenki előtt ismert, hogy 1993-ban a főváros alkotott egy ilyen rendeletet, de az Alkotmánybíróság ezt alkotmányellenesnek találta. Nagy meglepetésünkre az elmúlt héten a Népszabadságban megjelent egy cikk, ahol is kiderült, hogy Győr város önkormányzata ezt a kérdést szabályozta, és semmiféle probléma nem volt - legalábbis az újság sze-

rint. Ezt mi az elkövetkezendő napokban fogjuk tanulmányozni, és amennyiben ez mindennek megfelel, kezdeményezni fogom, hogy a Fővárosi Közgyűlés ezzel a kérdéssel ismételtlen foglalkozzon”

Fentiekre hivatkozva a Magyar Taxis Szövetség felkéri Budapest Főváros Közgyűlését, hogy ismételtlen foglalkozzon az említett kérdéssel, mert Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata Közgyűlésének 4/2002. (II.15) sz. rendelete a város közterület-használatáról szóló rendelet módosításával a kérdést szabályozta, tehát nem csak az újság szerint nincs probléma hanem szövetségünk információja szerint a vállalkozók körében sem, a piac rendezett. A Magyar Taxis Szövetség információi szerint Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata is a taxiállomások használatának szabályozásával kívánja javítani a piaci feltételeket. E két említett városban tudomásunk szerint nincs hatósági árszabályozás.

A Magyar Taxis Szövetség budapesti tagjai igényének eleget téve felkéri Budapest Főváros Közgyűlését, hogy az elismerően túlkínálatos piacon a keresleti-kínálati arányok további eltolódásával járó árszabályozási intézkedéseket csak abban az esetben tegyen, ha a taxiállomások használatára vonatkozó rendelet megfelelő módosításával és további hatékony intézkedésekkel a működés zavartalansága biztosítható.

VIII.

A Magyar Taxis Szövetség feladata, hogy segítse az állami önkormányzati szervek tevékenységét a már korábban is említett célok érdekében. A Szövetség a Magyar Köztársaság Országgyűlésének Házaszabályáról szóló 46/1994. (IX. 30.) OGY határozat 141. § (1) bekezdés szerint 390. sorszám alatt jegyzékbe vett érdekképviseleti szervezet.

A Szövetség nem zárkózik el attól, hogy más szakmai-társadalmi érdekképviseleti szervezetekkel, kamarákkal adott kérdésekben egyeztetést folytasson. A törvény adott feladatokat ró a gazdasági kamarákra, a szakmai érdekképviseletek tevékenységére más előírások vonatkoznak.

Amennyiben Budapest Főváros Önkormányzata a Magyar Taxis Szövetség álláspontját kívánja megismerni vagy véleményét a törvény alapján meg kell kérni, szíveskedjék megkeresését **közvetlenül szervezetünkhöz továbbítani.**

Budapest 2004. február 25.

*Magyar Taxis Szövetség
elnöksége
Összeállította:
dr. Horváth György elnök*

A MACITOSZ levele és az általuk készített szakvélemény

**Fővárosi Önkormányzat
Fogyasztóvédelmi és Turisztikai Bizottsága
Rusznák Imre elnök
Budapest, 2005. február 10.
Városház u. 9-11.
1 0 5 2**

Tisztelt Elnök Úr!

Ezúton szeretném elismerésem kifejezni a Magyar City Taxisok Országos Szövetsége nevében a fix tarifa bevezetéséhez szükséges törvény-módosítás végrehajtásáért.

Kollégáink döntő többsége támogatja a taxihelyzet általános rendezését, a létszám, a droszt, a tarifa szabályozását és az általános fokozott ellenőrzés részvételünkkel történő bevezetését. Az Önkormányzat ezirányú kezdeményezését kezdettől fogva támogattuk. Most is ezt tesszük.

Eppen ezért első lépésben ajánlom szíves figyelmébe a szakértőnk által elkészített gazdaságossági számítás. Természetesen az ebben foglalt ártól a megegyezés érdekében el lehet térni. A fontos, hogy legkisebb érdeksérelemmel kerüljön bevezetésre.

Második lépésben az átfogó rendezésre vonatkozóan is le tesszük javaslatunkat. Mi úgy gondoljuk, jó döntés csak széles körű egyeztetés után hozható.

A mellékelt szakértői anyagot a MACITOSZ tárgyalási alapnak tekintti. A megegyezés érdekében kompromisszumokra is hajlandó az érdekképviselet

SAKVELEMÉNY

**A fővárosi taxisolgáltatás árrendszerének módosítása
A MACITOSZ megbízásából készítette: Szalay István okleveles közlekedésmérnök
2005. február**

Tartalomjegyzék:

- I. Fix tarifa bevezetése
- II. Közgazdasági alapon történő tarifaszámítás
- III. A fix tarifa bevezetésének hatásai
- IV. A fix tarifa bevezetésével egyidejűleg megoldandó feladatok
- V. Általános vélemény

I. FIX TARIFA BEVEZETÉSE

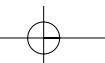
Jelenleg Magyarországon a taxizás szabaddárú. Nincs szabályozva a taxis-piac, ezen belül nincs szabályozva a létszám, sok a pá-

lyán a „kényszervállalkozó” és az adóelkerülő. Ezen vállalkozók sajátossága az, hogy a szabályos működésű vállalkozás számára már veszteséges tarifát is hajlandó elfogadni. A piac szerkezete is torz. Teljes mértékben indokolatlan a telefonos tarifa olcsóbb léte, a különböző utakra leszerződött fix díjak, a nagyfuvarozók erővel való visszaélése mint ár, mint fizetési mód szempontjából. A taxis-piacon túlkínálat van, Emiatt a piacszerzés egyértelműen árversennyé alakult.

A rögzített hatósági ár azt jelenti, hogy egyetlen tarifa van, vagyis minden taxis taxiorájában ez és csak ez a tarifa található. A taxis-piac szabályozásához vezető úthoz hazai körülmények között a fix tarifa bevezetése feltétlen szükséges, de nem elégséges.

A fix tarifa bevezetésénél a következőket feltétlenül figyelembe kell venni:

- Megfelelő tarifa kialakítása. Meglehetősen fontos, hogy olyan tarifa legyen megállapítva, mely a taxis vállalkozó költ-



segeit fedezi, legális jövedelmet termel és adózik.

- A taxiórák és a működtető programok hitelesítését, ellenőrzését hatékonyra kell tenni. Ez működhetne akár kamarai felügyelet alatt, a lényeg az, hogy hatékony legyen, mert minden becsületes és „egyenlő” taxis érdeke, hogy ne legyenek kivételezettek.

- Meg kell határozni azokat a törvényeket, rendelkezéseket, etikai előírásokat, melyek a fix tarifa bevezetésével nem egyeztetettek össze, és ezeket módosítani kell.

- A tarifa bevezetésével az előírások megszegőit kellően és hatékonyan kell büntetni, hogy legyen visszatartó erő.

- A szabadórás fuvarozás témakörét újra kellene szabályozni, valamint a magán-célú használatot is.

II. KÖZGAZDASÁGI ALAPON TÖRTÉNŐ TARIFASZÁMÍTÁS

A számolás alapját képező értékek és paraméterek tapasztalati és elvárt értékeket mutatnak.

Minden összeg bruttó értékben van feltüntetve.

A %-os érték az adott tétel befolyásolási súlyát jelenti, vagyis azt mutatja, hogy 100 %-os növekedés a tarifa kilométerdíjában hány %-os változást eredményez. Például a gépkocsi beszerzési árának 10 %-os növelése esetén a kilométerdíj 2,73 %-kal növekszik, vagy az alapidíj 67%-os növelésével a kilométerdíj 7,84%-kal csökken.

III. FIX TARIFA BEVEZETÉSÉNEK HATÁSAI

1. Megfelelő jövedelmezőség

A megfelelő fix tarifa megállapításával, bevezetésével a taxizás jövedelemtermelő képessége megfelelő szintre emelkedik. Az adók és járulékok befizetése után is a magyar gépkocsivezetői munkakörnek megfelelő bérnél magasabb bér fizethető ki. Az egyszerűsége miatt könnyen ellenőrizhető, így az ebben a szakmában előforduló „szürke” gazdaság kifehérelhető.

2. Tarifadrágulás

A jelenlegi mintegy 8 tarifából csak az utcai fuvar nem változik, a többi esetenként 80-100%-kal is. Felvetődik a kérdés, hogy a drágulás után változik-e a kereslet.

Azt leszögezhetjük, hogy aki eddig az utcán intett le taxit, vagy droszton ült be, az a taxi összes fuvarnak 15%-át teszi ki.

A telefonos és a szerződéses fuvarok aránya nehezen határozható meg, de a 40-45% valószínű közelíti a valóságot. A telefonon történő taxirendelés 45%-os nagysága azért alakult ki, mert a torz tarifarendszer miatt ez olcsóbb volt, mint az utcán leintett. A telefonon rendelt taxifuvarok utasai között megtalálható a szórakozni induló / onnan érkező utas, a nagyobb csomagokkal utazó utas, a kényelmes utas és a tarifa-érzékeny, hisz azért telefonált, mert így olcsóbb. Valószínűsíthető, hogy a 45% telefonos rendelésből 20%-a tarifára érzékeny, 25% pedig különböző mértékben érzékeny. Feltételezhető, hogy ezen rétegen belül a fix tarifa bevezetése után mintegy 50% visszaesés alakul, ez az összes fuvarszám 12-13%-a.

A szerződéses fuvarok alakulása is eltérő. Azon cégek, melyek feladatokat, útvonalat határoznak meg, szerződtek le, azok az árra érzékenyebbek, hisz a feladatot el kell végezni. Azon cégek, melyek összegre szerződtek, vagy a költségvetésükben meghatározott összeg van taxizásra, ott elképzelhető fuvarcsökkenés az első évben. Véleményem szerint ez a 40%-ból mintegy 7-8% lehet. Természetesen itt figyelembe kell venni, hogy az összes szerződést módosítani kell, melyben az ár szerepel.

Megállapítható tehát, hogy a bevezetés évében mintegy 20% fuvarszámcsökkenés várható. Végezetül megállapítható, hogy 240 Ft-os tarifát feltételezve, valamint 20%

fuvarvisszaeséssel számolva az összes bevétel 30%-kal emelkedik.

3. Árverseny megszűnése

A fix tarifa bevezetésével az árverseny megszűnik, kialakulhat egy minőségi verseny. A minőségi versenyt mint gépkocsivezetői, mint taxi-gépkocsi, mint szolgáltatás szempontjából értem. Megváltozik a fuvarszervező cégek feladata. Lényegében a fuvarszervező cégek hitelezett fuvarok kezelését látja el, diszpécser-szolgálatot üzemeltet és szerződéseket köt. A diszpécser-szolgálat feladata valószínűsíthetően kevesebb lesz, a szerződéskötések módja pedig alapvetően megváltozik.

4. Biztonság, utas részéről nagyobb biztonság

A fix tarifa bevezetésével megszűnik a rengeteg tarifa, a különböző helyen elhelyezett, rosszul látható tarifatablák, remélhetőleg megszűnnek a „gyorsítós”, „törlős” taxiórák. Az utasnak tarifa szempontjából teljesen mindegy, hogy milyen taxiba ül. Azt kell biztosítani kívülről is jól látható módon, hogy ez a taxi ellenőrzött, engedélyekkel rendelkező, adózó taxi-gépkocsi és taxi-gépkocsivezető.

5. A fuvarállaló cégek feladatai megváltoznak

A fix tarifa bevezetésével a telefonon rendelt fuvarok egy része (ha drágább lenne a telefonos, akkor jelentős része) áttérül a utcai, droszton beülős fuvarokra.

A másik jelentős feladat a PR-, marketingtevékenység, valamint a fuvarok szerzése, illetve a szerződéskötés alapvetően megváltozik. Az árverseny megszűnésével az ügyfél szimpátiáját minőségi előnyök felmutatásával lehet megnyerni, ami a gépkocsik minőségére, korára, fajtájára, gépkocsivezetők képzettségére, viselkedésére terjed ki.

A fix tarifa bevezetésével a jelenlegi szerződéseket módosítani kell, illetve valószínűsíthető, hogy fel kell mondani. Ez igen csak nagy ártrendeződést fog okozni.

Az ártrendeződéssel megindul a taxi-gépkocsivezetők „vándorlása”. Taxi-gépkocsivezetői szempontból jelenleg az dönti el, hogy melyik cégnél dolgozik, hogy a befizetett tagdíj milyen nagyságú és mennyi rendelkezés szerződött fuvar van. Lesz egy réteg, aki úgy dönt, hogy „utcaról” meg tud élni és kilép a társaságból, és lesz olyan, aki átmegy másik társasághoz. A kevesebb szolgáltatást nyújtó fuvarszervező irodák kénytelenek lesznek a vállalkozói díjat csökkenteni, sőt valószínűsíthető: lesz, amelyik meg is szűnik.

Kilométertől nem függő költségek

Gépkocsi beszerzési ára	7.000.000 Ft	27,30%
Havi kötelező biztosítás	8.000 Ft	1,56%
Havi casco	24.000 Ft	4,68%
Taxióra, URH, telefon, GPS, GPRS, kártyalehúzó, számla stb. havi díj	20.000 Ft.	3,90%
Bruttó havi bér	140.000 Ft	40,90%
Vállalkozói díj	55.000 Ft	10,70%
Kamarai, szakszervezeti, vizsgadíj, engedélyek és egyéb havidíj	20.000 Ft	3,90%
Vállalk. ktg. (könyvelő, iparüzési adó stb.)	10.000 Ft.	1,95 %

Kilométertől függő költségek

Fajlagos üzemanyag-fogyasztás	10 lit/km	19,60%
Fajlagos javítási költség	4 Ft/km	3,27%
Fajlagos fenntartási/mosatósi költség	1 Ft/km	0,81%

Felvett paraméterek

Átlagos havi össz.skm	4200 km	-38,10%
Futáskihasználás	50%	-50,00%
Fuvaronkénti átlagos percdíj	180 Ft	-7,02 %
Havi fuvarszám	200 db	-18,70%
Üzemanyagár	240 Ft	-19,60%
Alapidíj	300 Ft	-11,70%

Számított kilométerdíj	244,19 Ft	
-------------------------------	------------------	--

**TAXIAUTÓK
BÉRBEADÓK**
KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL

Telefon:

06/30-293-5420

ISRA-NOR Kft.

Előre prognosztizálható, hogy lesznek olyan fuvarszervező irodavezetők, akik már látják, hogy nem tudják majd a versenyt felvenni, mindenféle indokokat előhozhatnak a szigorú gyors bevezetés ellen. A fix tarifa ellen természetesen nem szólhatnak, hisz évek óta ennek bevezetésében minden résztvevő között nagy egyetértés van.

A FIX TARIFA BEVEZETÉSÉVEL

EGYIDEJŰLEG MEGOLDANDÓ FELADATOK

1. Meg kell határozni azon törvények, rendelkezések, előírások körét, mely a fix tarifa bevezetésével nincs összhangban. Ki kell dolgozni a módosításokat és a fix tarifa bevezetésével egyidejűleg hatályba léptetni.
2. Meg kell oldani a fix tarifa betartásának ellenőrzését, beleértve a szabadórás fuvarozást és a taxióra hitelességét is.
3. Meg kell határozni a fix tarifa kijátszásáért, megszegéséért alkalmazandó szankciókat.
4. Nem tartozik szorosan a fix tarifa bevezetéséhez a droztkérdés, de ez aktuális taxis téma, amit rendezni kellene. A fő probléma az, hogy kevesebb hely van a drozstokon, mint ahány taxi-gépkocsi van az utcán, és az elosztás sem egyenletes. Átmeneti megoldásként módosítani kellene azt a részt a szabályzatban, mely előírja, hogy fuvarszervező céljából várakozni csak a drozstokon lehet.
5. A másik régi problémája a taxis társadalomnak a létszám kérdése. A piac nem tudta szabályozni ezt a kérdést, direkt szabályozás pedig nem született. Sok a pályán a kényszervállalkozó és kicsi az

eredmény termelő képesség. Ez azt jelenti, hogy 10-12 órát kell dolgozni annak, aki meg akarja találni a számítását. A taxis szakmában érdekelték pontosan, jól meg tudják határozni a csúcsidőket és a frekvenciát fuvarozási helyeket. Valószínűsíthető, hogy ezeken a helyeken és ezen időben nincs lényeges taxi többlet. Az eredménytermelő képesség javulásával a csúcsidő után már nem maradnak kint dolgozni a taxisok, így a csúcsidőn kívüli taxi-gépkocsi /fuvarszám arány javulni fog, vagyis a fix tarifa bevezetésével közelíteni fog az egyensúlyi állapot felé.

6. Véleményem szerint szükségszerű lenne valamely szervezet (pl. taxis kamara) kötelességgel és jogokkal felruházva, mely taxizáshoz való jogot engedélyezne, illetve visszavonhatja, hasonlóan, mint az ügyvédeké, orvosoknál. Ez a szervezet adna egy matricát (logót), esetleg egy jól látható 4 jegyű számot bárki számára azonosítható módon. Ezen szervezet keretén belül kellene működni egy ellenőrzési apparátusnak teljes ellenőrzési joggal felruházva. Természetesen ezt a szervezetet anyagilag a taxisok tartanák fenn (hasonlóképpen mint a drozstokat), hisz az ő érdekük, hogy hatékonyan kiszűrjék maguk közül a nem odavalókat.

V. ÁLTALÁNOS VÉLEMÉNY

A fix tarifa bevezetése szükségszerű és jó döntés. A kialakítandó tarifa nagysága számos összetevőtől függ, de 240 Ft. alá nemni közgazdaságilag indokolatlan, véleményem szerint 250 Ft. a megfelelő árszint a

rentabilitás szempontjából. Olyan tarifát előírni, melyről tudjuk, hogy nem gazdaságos (csak a szabályok kijátszásával), nem lenne etikus.

Felmerült az előállási díj bevezetése. Véleményem szerint a gondolat jó, vagyis az, hogy a többlet szolgáltatást igénybe vevő többlet fizessen. A fix tarifa a jelenlegi torz állapotot megszünteti, vagyis legalább már nem kevesebbet kell fizetni a többlet szolgáltatásért. A telefonon rendelt fuvar többlet költsége praktikusán a diszpcéserközpont költségeit fedezi, vagyis ennek a plusz bevételnek nem a taxi-gépkocsivezetőnél, hanem a fuvarközvetítőnél kellene megjelenni. (Akár emeldíjas telefon formájában). A taxióraba beépített kiállási díj egyébként is ellentmond a fix tarifának.

Végezetül ismét megemlítem, hogy a pontos szabályozás, hatékony, teljes körrel felruházott ellenőrzés és minden esetben kellő mértékű szankció meghozatala elengedhetetlen.

FIGYELEM!

A MACITOSZ Felügyelő Bizottsága által 2005. március 10-ére meghirdetett közgyűlés elmarad. Az új közgyűlést április második felében tartjuk meg, melyről a tagságot külön értesítjük!
MACITOSZ vezetőség

Franciakulcsal támadt a taxisra

Piára kellett pénz

Elfogyott a pénze a békéscsabai 20 esztendő A. L.-nek, majd gondolt egy merészet, hazaugrott a franciakulcsért, hívott egy taxit és megpróbálta a sofőrt kirabolni. A fuvarozó szerencséjére, a fejére mért ütés nem váltotta be támadója reményeit, így a rabló elmenekült, a taxis pedig nyolc napon belüli sérüléssel megúszta a kalandot.

Békéscsabán az utóbbi tíz évben nem támadtak meg taxist, azóta nem fenyegette különösebben senki a fuvarozók biztonságát. Február 10-én este nyolc óra körül egy ismeretlen férfi – nyilvános telefonfülkéből – taxit rendelt a Pöltenberg utcába. A kocsi pár percen belül meg is érkezett. A fuvarozó készségesen kiszállt és kinyitotta a gépkocsi jobb első ajtaját, de a kuncsaft mindenképpen hátra óhajtott ülni. A sofőr veszélyérzete nem működött, így későbbi támadója minden gond nélkül tudott mögé kerülni. Alig hogy elindultak, az utas az egyik benzinkutat nevezte meg célként, de az út rövidre sikeredett. Még mielőtt a taxis végig gondolta merre is menjen, tompa puffanást hallott és fájdalmat érzett a fején. Utasa ugyanis leütötte. A sofőr nem vesztette el sem az eszméletét, sem a lélekjelenlétét, ami a rablót lepte meg leginkább, aki ezután igyekezett minél hamarabb eltűnni a helyszínről.

A bajba jutott taxis rádión kért segítséget, aminek eredményeként néhány percen belül több kollegája is a támadó üldözésére indult, de csütörtök este csak annyit lehetett tudni a támadóról, hogy egy 20 év körüli, 170-175 cm magas, átlagos testalkatú férfi volt, aki a Millennium-lakótelep környékén tűnt el a házak között.

A taxis a kórházban folytatta az estét, ahol megvizsgálták sérülé-

sét, majd ellátták és elengedték. A rendőrségi feljelentést követően a városi kapitányság bűnügyi osztálya folytatta a nyomozást. Mint azt *Benedek Barnabás* alezredestől megtudtuk: több szálon indult a felderítés, amelynek köszönhetően látókörükbe került egy férfi, akire a személyleírás ráillet, s aki nem tudott a bűncselekmény idejére elfogadható alibit igazolni. A kapitányságra történt előállítását követően, kihallgatásakor végül beismerte tettét. Mint az a vallomásából kiderül: csütörtök este szórakozóhelyen járt és italozott. Elfogyott a pénze, de szerette volna még folytatni az izsgot és akkor támadt az az ötlete, hogy hazamegy a franciakulcsért, majd hív egy taxit és elveszi a sofőr pénzét. A Pöltenberg utcát azért választotta, mert úgy ítélte meg, hogy ez egy csendes, sötét utca, ahol tettét végre is tudja hajtani, majd mehet és folytathatja a mulatozást ott, ahol korábban abbahagyta. L. akkor lepődött meg igazán, amikor a taxist fejbe vágta, de a vállalkozó nem esett össze, nem ajult el. Amikor a kocsiból kiszállva látta, hogy áldozata éber, sőt rádióon segítséget is hív, megjáéjt és minél hamarabb próbált elmenekülni, ami ideig-óráig sikerrel is járt – hallottuk az osztályvezetőtől.

Benedek alezredestől elmondta: a támadót közfeladatot ellátó személy ellen elkövetett rablás kísérletével gyanúsítják. Mivel a taxist feladatellátása közben bántalmazták, öttől tíz évig terjedő börtönbüntetést is számíthat az elkövető.

k.z.t.

– A felfedezések úgy születnek, hogy valaki nem követi az utasításokat.

– A huzat mindig a WC felől húz az ebédlő felé.

– A hülye ötletek valósulnak meg a leggyorsabban...

– A sör lassan butít, de nem baj, én ráérek.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mi a teendője, ha a táblával jelzett ilyen erős oldalszelet észlel?

- a) Fokozza a taxi sebességét és a szél irányába, kormányoz.
- b) Csökkenti a taxi sebességét, és erősen tartja a kormányt.
- c) Csökkenti a taxi sebességét és a szél irányával szembe kormányozva, ellensúlyozza az oldalirányú erőt.



2. Az alábbiak közül milyen veszéllyel számolhat, ha egy ilyen táblával jelzett úton, több órán keresztül vezetitaxiját?

- a) A leállósávon figyelmetlen kerékpárosok haladhatnak.
- b) Az úttestet keresztirányban gyalogosok keresztezhetik.
- c) Monotóniára.



3. Egy párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, a táblán megjelölt sebességgel közlekedik. Haladhat-e változatlan tempóban, ha azt látja, hogy taxija előtt kb. 200 méterre egy gyermek balról indulva keresztezni fogja az útját?

- a) Igen, ha hangjelzéssel figyelmezteti megállásra vagy visszalépésre.
- b) Csak akkor, ha úgy tudja nyomvonalát megváltoztatni, hogy járművel éppen mögötte haladjon el.
- c) Nem, fékeznie kell, hogy szükség esetén meg is tudjon állni.



4. Mit jelez az ilyen tábla?

- a) Az úton olyan fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáró van, ahol teljes vagy félsorompó nincs felszerelve.
- b) Az úton jelzőörrel biztosított vasúti átjáró van.
- c) Az úton fény- és félsorompóval biztosított vasúti átjáró van.



5. Hogyan értelmezi a fénySOROMPÓ villogó fehér fényét?

- a) A berendezés szabad utat jelez.
- b) A továbbhaladás fokozott figyelemmel megengedett.
- c) A jelzés megegyezik a forgalomirányító fényjelző készülék zöld fényével.



6. Mikor hajthat az útburkolati jellel jelölt forgalmi sávra, ha nem taxi üzemmódban vezetitaxiját?

- a) A sáv keresztezése és a bekanyarodásra történő felkészülés esetén.
- b) Este 20 és reggel 6 óra között.
- c) A bekanyarodás és a kikerülés esetét kivéve bármikor.



7. Áthajthat-e taxijával, a táblakombinációval megjelölt útszakaszon, ha ott megállni nem akar?

- a) Igen.
- b) Nem.

8. Mikor tudja a rendőr megállapítani, hogy a taxi vezetője kellő figyelemmel volt-e gépkocsija sajátosságaira és a rakományára?

- a) Azonnal, egy közúti ellenőrzés alkalmával.
- b) Legfeljebb egy bekövetkezett közúti baleset kapcsán.
- c) Sohasem.

9. Befolyásolják-e az úttesten áthaladó gyalogosok viselkedését az időjárási viszonyok?

- a) Igen.
- b) Nem.

10. Az alábbiak közül mi az, ami négyzetesen arányos a taxija sebességével?

- a) A teljes fékhatással megtett út.
- b) A gumiabroncsokat az útburkolathoz szorító tapadóerő.
- c) A csúszósurlódási erő.

11. Hogyan kell a vészfékezést végrehajtani?

- a) A motorfék használatával, vagyis a tengelykapcsoló benyomása nélküli gyors fékezéssel.
- b) A fék és a tengelykapcsoló pedál közel egyidejű benyomásával.

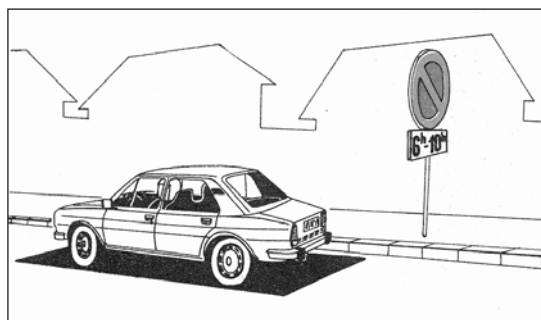
12. Egy lezárt karos sorompó felnyitására vár lakott területen kívül. Kikapcsolhatja-e taxija tompított világítását, a motor leállítását követően?

- a) Igen.
- b) Nem.

13. Egy forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzésére érkezik az olyan útkereszteződéshez, ahol a menetirány szerinti jobb oldalon három jármű fér el egymás mellett. Hova sorolhat be, ha majd egyenesen kíván továbbhaladni?

- a) Csak a menetirány szerinti jobb oldal közepébe állhat.
- b) Az úttest felezővonalához, vagy pedig középre.
- c) Bármelyik helyet elfoglalhatja.

14. A gépkocsi azért állt meg, mert az egyik utasa ki akar szállni. Szabálysértést követ-e el az autó vezetője?



- a) Csak ha 6 és 10 óra között állította meg a járművét.
- b) Csak ha 10 és 6 óra között állította meg a járművét.
- c) Nem, az ábrázolt helyen a megállás egész nap megengedett.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

APEH-tájékoztatás

Az APEH 2005-ös ellenőrzési irányelvei

Az APEH 2005-ben fokozott figyelmet fordít az Európai Unió belüli adómentes értékesítés ellenőrzésére, azzal a céllal, hogy meggátoljon mindenféle visszaélést. Az erre az évre vonatkozó most nyilvánosságra hozott ellenőrzési irányelvekből kiderül: számíthatnak vizsgálatokra – például – az evás számlák befogadói, a textiltermékek és lábbelik forgalmazásával foglalkozó vállalkozások. Az adóhatósági ellenőrzések valamennyi ágazatra kiterjednek és minden adóalanyi kört érintenek.

Az adóhivatal az EU-n belüli adómentes értékesítés feltételei meglétének fokozott ellenőrzésével is megakadályozza a körbeszámlázásos módszer kialakítását, ezért szigorúan vizsgálja a termék más tagállamba történő eljuttatásának tényét, különös tekintettel arra, hogy hitelesek-e a fuvarokmányok, és hogy azokat szigorú számadású nyomtatványként kezelik-e. A 2005-ös ellenőrzési irányelvek szerint a vámhatóság export és import adatszolgáltatását külön is összevetik az adóbevallások információival, és jelentős eltérés esetén kötelező az adóvizsgálat. Az APEH továbbra is fokozottan figyel azokat az áfabevallásokat, amelyekben a nagy össze-

gű eladások áfa-kötelezettsége megközelíti az ugyancsak nagy összegű vásárlások előzetesen főlészámított áfáját. 2005-ben az evások illetve az evás számlák befogadói is számíthatnak revízióra: szükség esetén mindkét félnél meggyőződnek a számlák valóságtartalmáról, és a gazdasági esemény tényleges teljesüléséről is. A kapcsolt vállalkozásoknál – ez különösen a multinacionális társaságokat érinti – az APEH fokozottan vizsgálja a tranzszerárak jogszerűségét. Kiemelt feladat megváltozott munkaképességű dolgozókat foglalkoztató szervezetek – különösen a kijelölt célszervezetek – állami dotáció igénylésének ellenőrzése. 2005-ben a legnagyobb adóteljesítménnyel rendelkező 3000 magyarországi adózó legalább 50 százalékát ellenőrzik (ebbe a körbe az idén azok a vállalkozások tartoznak, amelyek az adóteljesítménye 367,9 millió forintnál több). Az adóhatósági ellenőrzések minden ágazatra kiterjednek és minden adóalanyi kört érintenek. A tartósan veszteséges, illetve a bevallási kötelezettséget nem teljesítő vállalkozások számíthatnak a revizorok megjelenésére. Vagyongyarapodási vizsgálatoknál a becslés lesz az adóhatóság bizonyítási eszköze. Az irányelvek szerint hangsúlyosan ellenőrzik a teherfuvarozókat (az EU-n

belül megvalósuló áruforgalomban betöltött meghatározó szerepük miatt), az építőipari vállalkozásokat, a számítástechnikai alkatrészek forgalmazóit, illetve az oktatási intézmények buszbérletvásárlásait; a textiltermékek és lábbelik kereskedéseit.

Az ellenőrzési típusok tervezett arányszámjai

- a.) Bevallások utólagos vizsgálatára irányuló ellenőrzés 68,4 %
ebből
- legnagyobb adóteljesítményű adózók ellenőrzése 18, %
 - vagyongyarapodási vizsgálatok 1,5 %
 - bevallás kiegészítése alapján elrendelt ellenőrzés 0,1 %
 - azonnali ellenőrzések 1,4 %
 - átalakuló, adókötelezettségüket megszüntető, jogutód nélkül megszűnő vállalkozások ellenőrzése 15,7 %
 - kiutalás előtti ellenőrzés 25,3 %
- b.) Az állami garancia beváltásához kapcsolódó ellenőrzés 0,1 %
- c.) Az egyes adókötelezettségek teljesítésére irányuló ellenőrzés 24,2 %
- d.) Az adatok gyűjtését célzó ellenőrzések 6,9 %
- e.) Ellenőrzéssel lezárt időszakra vonatkozó ismételt ellenőrzés 0,4 %
- (A tervezett arányszámok tartalmazzák - a jogszabály által előírt körre vonatkozóan - a legalább 5 százalékos részarányt képviselő véletlenszerűségeen alapuló ellenőrzéseket is)

NYENYI

Már évek óta előírás, hogy a taxis egyéni vállalkozóknak is minden évben ki kell tölteniük az ún. NYENYI lapot. Ez a mókás név a Nyugdíjbiztosítási Egyéni Nyilvántartó Lap nevét takarja. Célja pedig az, hogy a hivatal a nyugdíjjogosultságot és a befizetett nyugdíjjárulékokat egységes rendszerben tudja kezelni.

A taxis vállalkozók közül még mindig nagy számban vannak azok, akik tágra nyitott szemmel csodálkoznak, ha megemlítjük a kötelezettséget, függetlenül attól, hogy a nyomtatvány kitöltése már a 2000. év óta minden évben kötelező.

NYENYI lapot kell kitöltenie és április 30-ig beadnia minden főállású egyéni vállalkozónak, akár van alkalmazottja, akár nincs. A mellékfoglalkozású, vagyis munkaviszony mellett taxizók csak akkor tüntetnek fel adatot a NYENYI lapon, ha tényleges, járulékköteles vállalkozói kivétjük volt. Osztalék kivétele esetén járulék nem, csak adó keletkezik. Abban az esetben azonban, ha járulékköteles jövedelmet nem vett ki a

vállalkozó, tehát NYENYI lap kitöltési kötelezettsége nem keletkezett, egy úgynevezett „Nyilatkozat a nemleges adatszolgáltatásról” nevű nyomtatványt kell kitölteni, és eljuttatni az illetékes társadalombiztosítási kirendeltséghez.

A NYENYI lap kitöltését bonyolítja, hogy a legtöbb esetben nem papíralapú, hanem elektronikus adatszolgáltatást vár el a hivatal, vagyis a „lap” nem egy nyomtatvány, hanem egy floppy lemez. Ennek számítógépre telepítése nyomán jelenik meg az a program, amelynek segítségével az adatokat be lehet vinni, és egy másik, üres floppy lemezre felírva kell beadni a TB-be. Bonyolultnak tűnik? Az is!

Akinek könyvelője van, a NYENYI lap kitöltése sem fog nehézséget okozni. Aki viszont saját maga végzi ügyvitelét, és nem boldogul ezzel a kötelezettséggel, annak a BTI irodában készséggel segítünk. Szükséges hozzá a TB-től kapott floppy az ő kísérőlapjával, a tárgyévvel kapcsolatos adóbevallás, és a táppénzben vagy egyéb okból biztosításon kívül töltött idő igazolása.

Megszűnhet az iparüzési adó - majd 2008-ban -

Az adóreform keretében az iparüzési adó is megszűnne három éven belül. Az elképzelések szerint a tavasszal megjelenő adóreform-tervezet az eddig legkéryesebb kérdésnek számító iparüzési adó kérdéshez is „hozzányúl”. Az önkormányzatok finanszírozásának átalakulásával ennek az adónemnek végleges megszüntetését tervezi a kormányzat.

- A tökéletes nő süketnéma, nimfomániás, és az apjának van egy jó kis kocsmája.

* * *

- A kerekeskút azért jó, mert oda lehet tolni ahol a víz van!

* * *

- A lustaság netovábbja, ha valaki azt álmodja, hogy nem csinál semmit.

* * *

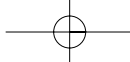
- A legügyesebb állat az ürge, hiszen búzával teli pofacacskóval is képes repülni, miközben egy baglyot egyensúlyoz a hátán.

* * *

- A sast a legkönnyebb a tojásban elkapni.

ÜZEMORYOSI 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 jogosítványhosszabbítás csütörtökönként 10.00 – 12.30-ig.**



Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XIV. Felvonulási tér

Évekkel ezelőtt mi kértük, hogy jelöljenek ki „utcácskákát” a Felvonulási téren, mint például a Damjanich utcával szemben. Addig nem lehetett tudni, hol kell elsőbbséget adni egymásnak a különböző irányból érkező járműveknek. A kérést teljesítették. Most azt kérnénk, hogy fessék fel a parkolóhelyeket precízen a tér egészében. Jelenleg mindenki úgy áll meg, ahogy akar.

- A Felvonulási téren a várakozóhelyek felfestése indokolt. A BFFH Közlekedési Ügyosztály anyagi lehetőségeinek függvényében a tér burkolatjeleinek felfestésére intézkedni fogunk.

II. Hűvösvölgyi út 116.

Nagyméretű reklámtáblát szereltek a taxiállomás mellé a járda szélén, ott, ahol eddig is balesetveszélyes volt a kihajtás az Országos Ideg és Elmegyógyintézet telephelyéről. (Kérésünkre még baleseti veszélyre figyelmeztető jeleket is festettek az útburkolatra.) Kérjük, hogy helyezték el a táblát a járda másik oldalára.

- A reklámtábla áthelyezése a BFFH Közlekedési Ügyosztály Hatósági Alosztályának intézkedésére megtörtént.



Nagyméretű reklámtábla akadályozza a kilátást a II. kerületi Hűvösvölgyi út 116. számnál

III. Vörösvári út

Van egy „életveszélyben” lévő taxiállomás a Vörösvári út legszélső sávjában, befelé haladva, majdnem a Flórián térnél. Az autósok egy része itt gyorsít fel, kivágódik a szélső sávba, előzni próbál, s ekkor ott egy taxiállomás váratlanul. Szeretnénk, ha útburkolati jelek figyelmeztetnének arra időben, hogy a külső sáv meg fog szűnni.

- A tervezett állapot szerint a kilenc darab taxi várakozására alkalmas állomás vége a fizetőparkoló bejáratáig tart. Javasoljuk a terven szereplő sárga burkolati jel felújítását és a behajtóig való meghosszabbítását. Ez a Taxiállomás Kht. feladata.

VI. Podmaniczky utca – Szinyei Merse utca találkozás

Taxis kollégák még mindig nincsenek megbékélve a félreérthető jelzőtáblákkal. A felüljáróról lejövet a bokrok közé eldugott (!) tábla szerint a bal oldali sávból csak balra szabad menni, a jobb oldaliból meg egyenesen. Csakhogy a kereszteződésnél lévő jelzőtábla egyértelműen engedélyezi, hogy a jobb oldali sávból is menjünk balra. Ezt a helyszínt is egyértelműsíteni kellene.

- A Szinyei Merse utca – Podmaniczky utca csomópontban lakossági kérésre forgalmirend-módosítást hajtottunk végre. Így a Ferdinánd hídról engedélyztük a jobb kisíves kanyarodást. A szükséges módosításokat végrehajtottuk, így a „Besorolás rendjét jelző tábla” és a burkolati jelek is ugyanazt mutatják, a „Kötelező haladási irány” jelzőtáblát pedig leszereltük.

VI. Nagymező utca – Király utca sarok

Forgalmirend-változás történt néhány hónappal ezelőtt a jelzett helyszínen, a

balra) feltartják az egyenesen haladókat. A jelenlegi két sávból hármát kellene csinálni. Ellenkező irányba elegendő a jelenlegi két sáv helyett egy.

- A csomópont valószínűsíthetően a Nagymező utcai mélygarázs építése miatt a közeljövőben átépül, ezért nem foglalkozunk jelenleg a járműosztályozó módosításával.

VII. Király utca – Izabella utca sarok

Megint baleset történt a VII. kerület Király utca–Izabella utca sarkon. A körút felől érkező autós nem vette figyelembe a tilos jelzést. Ugyanis nem látta a forgalomirányító jelzőlámpát. (Amit nagyon ügyesen a falra (!) szereltek.) Tavaly is többször kértük, most is kérjük, legalább egy konzol segítségével „lógassák” az úttest fölé.

- A Király utca bal oldalán ismétlődő jelző van felszerelve, ennek irányba forgatásáról intézkedtünk. A szűk járdán a főjelző konzolra helyezése nem lehetséges. Megvizsgáljuk az ismétlődő jelző más helyre történő felszerelésének lehetőségét az üzemeltető cég (Siemens) bevonásával.

XII. Királyhágó utca

Több kórháznál (így a Frankel Leó utcában) sebességkorlátozás van érvényben, teljesen érthető módon. Jó lenne a XII. kerületi Királyhágó utcában is lelassítani az autórakatot a Katonai Kórház mellett.

- Éppen a kórház miatt régóta 40 km/órás sebességkorlátozás van érvényben. További intézkedést nem tartunk indokoltnak.

XXII. Kossuth Lajos utca 2.

Útburkolatcsere volt nyáron, ez nagyon jó. De az már kevésbé, hogy nem pótolták az útburkolati jelek mindegyikét. Például a jelzett helyszínen az addigi két sávból csak egy sáv marad, mert a szélső sávból parkolósáv lesz. De erre semmi sem figyelmeztet. Kérjük az útburkolati jeleket pótolni.

- Jelzőtábla van a Savoyai téren, útburkolati jelek is vannak (3 db). Forgalmi rend ellenőrzésünkkor a jelzőtáblák a helyükön voltak, a „kidobónyilak” viszont kopottak. A felújításra az



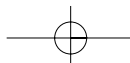
Több métert kell „kicsorogni” a főútra, ha látni akarunk valamit

trolibusz útvonala lett a „főútvonal”. Jó lenne, ha útburkolati jelekkel jeleznék, hogy ezentúl kanyarodik az elsőbbséggel rendelkező útszakasz.

- A Király utca átépítése csak december 13-án fejeződött be. A forgalmi rend módosítása során a Nagymező utca főútvonallá kijelölését, a szükséges burkolati jelek és jelzőtáblák létesítését 2004. december 6-án végezték el.

VI. Andrássy út – Nagymező utca sarok

A Király utca felől érkező az Andrássy út után már csak a BKV és a taxik hajthatnak be a Nagymező utcába. Behajthatnak, ha engedi a forgalom... Ugyanis most az Andrássy útra kanyarodók (jobbra, illetve





A tábla szerint az az érzésünk, hogy a két sáv egyenesen megy fel a hegyoldalra a III. kerületi Vörösvári út – Bécsi út sarkon



A valóságban pedig a két sáv balra „fordul”. Ezért van gyakran, hogy a jobb oldaliból balra mennek, a bal oldaliból meg egyenesen...

idei évi burkolatjel-fenntartási programunkban kerül sor.

III. Bécsi út – Vörösvári út sarok

Félreérthető az előjelző tábla a Vörösvári út felől a Perényi út felé haladva. A tábla azt sugallja, hogy két sáv halad a Bécsi út felé, holott a valóságban a Perényi út felé megy a két sáv. Most gyakran összekocognak a balról érkezők (akik a Perényi utcába igyekeznek) és a jobbról érkezők (akik tévedésből a Bécsi út felé mennek). Jó lenne egyértelműsíteni a jelzőtáblát.

- Véleményünk szerint nem értelmezhető úgy, hogy a Vörösvári útról a Bécsi út az egyenes irány. A csomóponti burkolatjel-átvezetések egyértelműek. Eddig a csomópont forgalmi rendjével kapcsolatban nem kaptunk ilyen jellegű észrevételt. A fentiek alapján nem tartjuk szükségesnek a „Besorolási rendet jelző tábla” módosítását.

XX. Nagysándor József utca – Fás utca találkozása

Nagy sebességgel érkeznek az autók a Nagykőrösi út feletti felüljáróról, Kispeszt felől jövet, Pestszenterzsébet felé haladva. Valamiféle sebességkorlátozás kellene, hiszen a felüljáró tövében ott van gyalogátkelőhely.

- A forgalmirend-módosítással egyetértünk, a kezelői hozzájárulás megszerzése után intézkedünk a kivitelezésre.

I. Erzsébet híd, budai lehajtó

Nagyon jó volt a világító lámpasor az Erzsébet hídról történő lehajtásnál a budai oldalon, a veszélyes útkanyarulatban. Az elmúlt időszakban leszerelték a figyelmeztető lámpákat. Jó lenne legalább figyelmeztető táblákat kihelyezni a lámpasor helyére.

- A fényvisszavetős táblák kint vannak, és nagyon jól észlelhetők.

VIII. Kerepesi út – Hungária körút sarok

Helyes, hogy a főváros egyre több pontján festenek fel sárga jeleket az útkereszteződések közepében, ahol nem szabad bennragadni. Ilyen felfestés a Hungária körút, Kerepesi út kereszteződésben is.

- A burkolatjelek létesítése a BRFK javaslata alapján történt. A jövő évben várható a II. ütem felfestése. Amennyiben a BRFK javaslatában szerepel a csomópont, annak felfestésére intézkedünk.

VIII. Rákóczi út

Legutóbb kértük, hogy tiltsák meg az autóbuszok behajtását a VII. kerületi Rákóczi útról a mellékutcákba

(Nagydiófa utca, Síp utca). De a jelek szerint ugyanez kellene a másik oldalon is (Vas utca, Szentkirályi utca). Ugyanis ha ide behajtanak a (turista) buszok, akkor megszorulnak a következő szűk mellékutcában.

- Az önkormányzattal is egyeztetve nem tartjuk indokoltnak az autóbuszok kitiltását erről a területről, mivel így az itt lévő és jelenleg épülő szállodák kiszolgálása lehetetlenné válna.

VIII. Kálvária tér

Az Orczy tér felől jövet a Körút felé haladva csak egyenesen szabad tovább menni a Kálvária térnél, illetve jobbra lehet fordulni a Lujza utca felé. Célszerű lenne engedélyezni a bal kanyart is a Diószeghy Sámuel utca felé, hiszen ilyenkor a szembejövők úgyszólván tilos jelzést kapnak.

- A Kőbányai útról az Orczy térnél az Orczy útra a „háromszög” sziget előtt lehet balra kanyarodni. Az Illés utcánál is lehet balra kanyarodni a Baross utcából. A két csomópont között a Diószeghy utcánál nem támogatjuk a balra kanyarodás megengedését (gyalogos-átkelőhely, jobbos kiegészítő jelző stb.).

X. Vajda Péter utca

Új forgalmi rendet alakítottak ki az autósok a Népligetben a városközpont felé haladva. A nagy autóforgalom miatt az eddigi egy sáv helyett két sorban jönnek befelé az autósok. Talán legalizálni lehetne ezt az új forgalmi rendet.

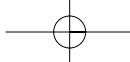
- A Vajda Péter utcában a Bihari út és a vasúti híd közötti szakaszon jelenleg is három sáv van. A vasúti híd és a Könyves Kálmán körút közötti szakaszon nincs meg a három sáv kijelöléséhez szükséges útszélesség.

XVIII. I-es repülőtér bejárata

Az új jelzőlámpás csomópont átadásával egy időben 70 kilométer/óra sebességet engedélyező jelzőtáblát helyeztek ki a



Tudomásul vesszük, ha nem tiltják ki a hosszú járműveket a VII-VIII. ker. Rákóczi út mellékutcaiból, de azért nem cserélnénk ennek a kamionnak a vezetőjével... Könnyen kitalálható: nem tudott befordulni az Akácfa utcából a Dohány utcába...



repülőtér bejáratánál. Igen ám, de néhány méterrel feljebb ott egy úttorkolat, ami után ismét lassan kell haladni. Jó lenne megismételni a sebességhatárt megemelő jelzőtáblát.

• A Ferihegyi út jelzett szakaszán köz-műépítési munkálatok folytak, s a jelzőtáblák jelentős része eltűnt. A jelzőtáblák pótlására a munkálatok befejezése után intézkedünk.

X. Gergely utca – Ihász utca sarok

Évekkel ezelőtt kértük, hogy jelzőtáblát helyezzenek ki az úttest közepéig benyúló járdafélszigetre (?). Sajnos többen felszadtak rá a sötétben, az éjszakai órákban. A táblát kihelyezték, azonban most valaki hazavitte. Kérjük pótolni.

• A hiányzó tábla pótlására intézkedünk. Az Ön által javasolt másik helyre történő áthelyezést a vonatkozó előírások tiltják, mivel a járda nem elég széles, így a korlát akadályozná a gyalogosok közlekedését. A levelében látható

fényképen a jelzőtábla az úttestre van berajzolva. Úttestre ilyen fizikai eszköz nem telepíthető a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 7. §-ban leírtak szerint.

Észrevételeit köszönjük és kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását.

Jenovai Zoltán
forgalomtechnikai főv. és
Hamza Zsolt
forgalom-szervezési ov.



Valaki „hazavitte” a baleseti veszélyhelyzetre figyelmeztető jelzőtáblát a X. kerület Gergely utcából

Évforduló-tündér

Egy 60-as éveinek elején járó házaspár 35. házassági évfordulóját ünnepelte egy csendes, meghitt kis étteremben. Egyszer csak egy gyönyörű tündér jelent meg az asztaluk mellett, és azt mondta:

– Mivel ennyire különleges házaspár vagytok és hűek voltatok egymáshoz ezalatt a hosszú idő alatt kívánhattok tőlem egyet-egyet én teljesítem kívánságokat!

– Ó! Én szeretném körbeutazni a Földet az én nagyszerű férjemmel! – kérte a feleség.

A tündér meglengette a varázspálcáját és – abrakadabra – két elsőosztályú jegy termett az asztalon a Luxus utazási iroda világköri útjára. Most a férjen volt a sor. Gondolkodott egy percet és így szólt:

– Nos, ez az egész nagyon romantikus, de egy ilyen alkalom csak egyszer adatik meg az életben, szóval ne haragudj, kedvesem, de az én kívánságom egy nálam 30 évvel fiatalabb feleség!

A tündér és a feleség nagyon csalódott volt, de a kívánság az kívánság... Így hát a tündér körözött egyet a varázspálcájával és – abrakadabra – a férj 92 éves lett!

Mi a mese tanulsága? A férfiak hátlatlan idióták, DE a tündérek nők...

LEBILINCSELŐ ÉLMÉNY A TAXIÁLLOMÁSON

Lehet szidni – sokszor – a „közterületeseket”, de éppen ilyen gyakran dicsérni is kell őket! Például egyre gyakrabban örködnek a taxiállomások felett! Egyre gyakrabban láthatjuk, hogy lebilincselik az idegen, civil autókat a taxiállomásokon. Mindaddig, amíg meg nem tanulják az autózvezetők: a

taxiállomás a taxisoké. Halkan jegyzem meg: a dolgozó taxisoké... A taxiállomás nem parkolóhely a pihenőidejüket töltő kollégák számára.

Mégegyszer köszönet a Közterület-felügyeletnek a felügyeletért.

Juhász Péter



A VIII. kerületi Korányi Sándor utcai Klinika előtti taxiállomáson is rendszeresen lebilincselik a civil autókat

– Van egy nagyon pontos Magyarország térképem. 1:1 léptékű.

– Ki korán kel, az hülje – menjen el orvoshoz!

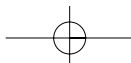
– Nem a Dunakeszi az embert...

– Ali Baba és a nedves padló..

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



Genfben bemutatkozott az új Volkswagen Passat



A 75. nemzetközi Genfi Autókiállításon mutatkozott be az új Volkswagen Passat. Ugyancsak itt került sor a 4 hete hivatalosan már bemutatott Golf Plus egyterű svájci debütálására. Kiállították az összkerekmeghajtású Volkswagen Golf 4MOTION, a Golf GTI és

a Golf Individual modelleket is. A V6 TDI motorral szerelt Volkswagen Phaeton, valamint a 450 lóerős, W12 motorral és 5,9 másodperc alatt 100 km / órára gyorsuló Volkswagen Touareg luxus-terepjárót ugyancsak megtekinthették az érdeklődők. Sokan voltak kíváncsiak a Volkswagen Multivan és a Caddy LIFE autókra is.



Jogosítvány + egy év tanulás

A taxis szakmában már évekkel ezelőtt felmerült, hogy foglalkozásunk nem egyszerű gépkocsivezetés, hanem annál jóval több, így akár külön szakmaként is tekinthető lenne. Jelenleg ugyanis egy jogosítvány és egy PAV II. vizsga letétele után szinte bárkiből lehet taxis, ezért aztán a szakmába való beáramlás meggátolása, vagy legalább szűrése hiú ábránd marad számunkra.

A hasonló gondokkal küzdő teherfuvarozó és autóbuszos szakma ma már előrébb tart: február elsejétől tevékenységük országosan elismert szakképesítésként bekerült az Országos Képzési Jegyzékbe – tudtuk meg az Autóközlekedés című lapból. A szakmai és vizsgakövetelmények kidolgozását a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban végezték.

Az OKJ-ba való felvétel egyfajta elismertséget, szakmai presztizst ad, a vizsgákat sikeresen elvégzők pedig bizonyítványt kapnak. Az autóbusz- és tehergépkocsi-vezetők esetében is egységesen maximum 600, minimum 450 órás időtartamot ír elő a rendelet, 70 százalékban elméleti, 30 százalékban gyakorlati oktatás formájában.

Miért érdekel minket a teherautósok, buszosok élete? – kérdezheted. Nos, gondoljuk tovább a folyamatot. Ha ők elérhették, hogy tevékenységük országosan elismert OKJ-s képzésben szereplő munkakör – bár még mindig nem szakma – legyen, akkor mi miért ne próbálkozhatnánk ezzel? Ezernyi indokot hozhatnánk fel, hogy miért lenne ez jó. Először is a jelenlegi – komplexnek igazán nem mondható – tanfolyam elvégzése, a vizsgák letétele ma semiféle nehézséget nem okoz annak, aki eztán szeretne taxisolgáltatást nyújtani. Bármiféle előképzettség nélkül, akár friss jogosítvánnyal néhány hónapon belül taxisként jelenhet meg bárki, aki tud vásárolni – vagy apucitól kapni – egy megfelelő autót. Az ilyen taxisokat arról lehet megismerni, hogy időnként megkérdezik, merre van a Lánchíd, vagy az Erkel Színház. Továbbá nem ártana ezt a foglalkozást – ha nem is nevezhetjük még szakmának – kicsit szakszerűbben, kicsit magasabb színvonalon üzni. Ráfér ez a ma kezdőre, és a taposómalomban már elfáradt öreg szakikra – ha más-más szinten is – egyaránt. A szakemberek – a taxisok képviselőivel együtt – bizonyára ki tudnának dolgozni olyan tematikát, amelyet nem csak bemagolni kellene, hanem hétköznapi hasznát is érezhetnének. A teherautós és buszos képzéseknél például a közvetkező területek szerepelnek: közlekedésföldrajz, jogi- fuvarozási-szállítványozási ismeretek, korszerű informatikai eszközök használata. Fakultatív módon nyelvtanulást is lehet választani. Ezt

mind tanulhatná a taxis is (talán a szállítványozás kivételével). Hozzávehetünk utaspszichológiát, áldozattant, és nagyon hangsúlyosan a szűkebb helyismeretet is. Tanulhatnánk viselkedéskultúrát, protokolláris szabályokat stb. (Ez utóbbi szükségességét alátámasztja az a példa, amikor taxisunk ügyintézésre kapott megbízást, és az egyik multinacionális cég titkárságán adott le, vagy vett át egy csomagot, amikor a vezérigazgatótól éppen távozóban lévő (női) miniszternek előre kezét nyújtva bemutatkozott neki...)

A gyakorlatban is van ám tanulnivalónk! Aki úgy gondolja, hogy ő már elég öreg róka, „száz éve” taxizik, és nincs olyan helyzet, ami rajta kifogna, az nyugodtan menjen el a Hungaroring vagy az Autóklub gyakorló pályájára. Van egy üveg pezsgőm rá, hogy lesz olyan szituáció, amikor meg fog pördülni. Hiába, bár a gyakorlat teszi a mestert, azért továbbképezni mindig lehet és kell magunkat...

Mielőtt még bárki megrémülne, hogy itt valaki újra az iskola-padba akarja kényszeríteni, megnyugtatóan azért elmondható, hogy a teherautósok és buszosok esetén is önkéntes és önköltséges alapon megy a képzés. Vagyis elvégzése nem kötelező, nem feltétele annak, hogy vaki fuvarozó vállalkozó lehessen. Az azonban elképzelhető, hogy később a szerződéseknél, megrendeléseknél számítana a képzettség.

Nyilván nálunk sem lesz, lenne másként. A képzés önkéntes, de elvégzése és a vizsga letétele bizonyosfajta presztizst jelent. A taxitársaságok előnyben részesíthetik a szakképzett taxisokat, a megrendelők ragaszkodhatnak a végzettséghez. Mert ne feledjük: itt nem egy háromnapos gyorstalpaló fejtágtóról van szó, hanem 4–600 órás tanfolyamról! Heti két nap oktatás, naponta 2 órával az bizony másfél-három év! Az már szinte szakmai rangra emelheti a taxizást. Visszahozhatná e tevékenység megbecsülését. És ez bizony erősen ránk férne...

Gondolkodom, tehát vagyok! – mondta a rendőr, és eltűnt.

* * *

Nincs olyan nő, akivel ne feküdnék le, csak olyan, akiről nem szeretném, ha más is megtudná, hogy lefeküdtem vele.

* * *

A pénz nem boldogít. Egy ember, akinek 3 milliárdja van, semmivel sem boldogabb, mint akinek csak kettő van.

MORFONDÁRIÁK

Először is szeretnék elnézést kérni az „egy szállodás taxis” kollégáimtól. Meg a többiektől is. Nem volt szándékomban megbántani titeket. De ahogy leírtad a működéseket, az olyan szép, hogy Európa több városában követendő példa lehetne. Leginkább pedig a honi „céges szerveződéseknel”. A pénzzel való megváltásokra gondolok. Igazad van a szakmai kritikáddal is. Nem a szállodákat kellett volna írnom, hanem a címeiket. Például Szentháromság térről az Apáczai Csere János utcába. Annak meg különösen örültem, hogy megdicsérted írásaimat. Még egyszer, elnézést és köszönöm. Ja! Ajánlom egyúttal figyelmédbe Pilóta kollégám írását. (Egyébként horgásznyelven: volt egy kapásom.) Sajnos úgy igaz minden, ahogy leírta. És figyelemre méltó. Ilyenek vagyunk! Ilyenek vagyunk? Sajnos. Is-is! Tisztelet a kivételnek. Hozzá szeretném tenni, hogy a kínai modellt sem kívánom egy cseppet sem. Mert az egyformaság szerintem a legunalmasabb dolog tud lenni. Sajnos én még emlékszem azokra az időkre. A Lada-korszakra. Innen visszatekintve csak az volt jó benne, hogy fiatal voltam. Akkor is voltak kilengések. Sőt! Ha a helyzet úgy adódott, én is lecsaptam a taxiórát. Vagy nem csaptam le. Húsz-nyolcvan-száz forintba simán ráült az utas. Abban a korszakban ezek voltak az „okosságok”. Ma meg? Hol vagyunk már attól! Akkoriban is meg lehetett dőlni. Jött a garázs szolgálat. Vagy a kilépés. Á! Kirúgni, azt nem! Itt egy papír, kolléga, ird le, hogy nem szeretsz itt dolgozni! És már mehetsz is. Még a felmondási időt sem kell letöltened. Aztán, ha volt merszed és elmentél a Jerneibe, ott rögtön tudták, hogy nem te vagy az, akire ők számítanak. Meg különben is, csak néha volt náluk vizsga. Az időpontot is csak fű alatt tudtad meg. Ha jó volt a hallásod, persze. Elképzelhetetlen volt az olyasmi, ami manapság bevett gyakorlat, hogy ilyenkor irány a Bebek utca. Hangolás! Aztán jöhet az új matrica. Ha van elég pénzed. Mint legutóbb is! Az egyik cégtől eltanácsolták a kedves pályatársat túlszámlázásért. Hipp-hopp. Másnap már egy másik logó alatt taxizott. Volt, aki a vezetőktől megkérdezte, hogy pont az ilyen ember kell ide? Ilyenkor az a válasz, hogy „kell még adni neki egy esélyt”. Mire? – kérdem én. Arra, hogy két hét múlva az új helyen is több mint a dupláját kérje egy fuvarért. Nem is akárkitől. Na, itt kezd érdekessé válni a dolog. Ez volt az a bizonyos „még egy esély” számára. Az elszámoláskor pedig ez az ember igen fejlett és kifinomult jogi jártasságról tett tanúbizonyságot! Nem akarta tudomásul venni, hogy a neki viszájáró pénzből levonták az általa jogtalanul túlszámlázott összeget. Balhézott. „Milyen alapon?” Még pereskedéssel is fenyegetőzött. Szóval ilyen is van. Meg olyan is, amit jóbarátom mesélt. Droszton az első kocsiából kiszáll a taxis. Mert meglátja a tükörben, hogy itt a haver. Három hellyel hátrébb. Odamegy beszélgetni. Be nem ül, mert ugye akkor nem látja a kocsiját. Mögötte lévő kocsiiban szintén két haver. Eddig követhető a dolog? Na, most kezd érdekes lenni. Jön a járdán egy idősebb ember, aki gondolkodás nélkül beül a jobb elsőre. Gondolom, hozzá van szokva, hogy majd csak előkerül a taxis is. Második kocsiában ülők feszülten figyelnek. Utasjelölt egy pár perc múlva ki szeretne szállni, de nem tudja kinyitni az ajtót. Elkezd improvizálni. (Közel a Zeneakadémia.) Letekeri az ablakot és derékié kihajol. Majd visszahúzózik, kinyitja a bal első ajtót és nagy kinnal elkezd „kimászni” a bal elején a taxiból. Majdhogynem négykézláb már félig kiküzdötte magát, amikor a beszélgető taxisunk észreveszi, hogy itt valami nem stimmel, Mire visszaér a taxijához, az utas már porolgtatja le magát és elnézést kér, de a jobb ajtót nem tudta kinyitni. Na, ugrás a jobb ajtóhoz. Ketten is vizsgálgtatják. Az utas közben gyalog el. Element a kedve a taxizástól. Igen, én is ismertem egy taxist, aki például nem szerette a huzatot. Aztán meg fel volt háborodva, amikor kikerülték emiatt. Szóval nem ártana, ha a szélsőséges esetekben, hogy úgy mondjam, eltanácsolhatóak lennének e pályáról az ilyen szerencselovagok. Tudomásul kell venniük, hogy e tevékeny-

ség fokozott figyelmet és ellenőrzést kíván. Mert mi lesz, vagy várható a fix tarifa bevezetése után? Eggyel több lesz a nekünk felrható cselekmény. A túlszámlázás után ugye az alulszámlázás. Na most, ha a túlszámlázást nem tudják szankcionálni a legdurvább esetben sem, akkor az alulszámlázást – ami eddig is folyamatosan és nagy számban előforduló cselekmény – ugyan hogy fogják? Mint ahogy hallom, már szerveződik BARÁT-Taxi címszó alatt valami. Állítólag SMS-ben lehet majd rendelni taxit. A legkülönbözőbb taxik vesznek majd részt benne. Szabadjelző nélkül, vészvillogó állapotban fognak a címen várakozni. Transzfer-árrakkal persze. Ez ilyen haveri körű szerveződés. Kicsiben ez már régóta megy. Mert, ha engem hívnak és én nem érek rá, nekem is van egy-két barátom, és őket küldöm magam helyett. Szintén fix áron, ha lehet. Ez esetben iszonyú luxus lenne egy tolost küldeni. Nem igaz? Sajnos egy ideig még nem fognak nagyon változni a dolgok meg az értékek. Erre mondják azt, hogy értékrend. E címszó alatt egyesek briliáns ötletekkel állnak elő újabban. A nyelvviszga például. Nem is egyből. Legalább kettőből! Szép! Kérem én: minek? És ha valaki tud ukránul meg kínaiul, nyugati tartományi nyelvjárásban? Annak is honosítani kell a nyelvviszgját? Akinék a fejében ez az ötlet megszületett, vajon hány nyelven beszél, ír, olvas alapfokon? Szóval nem így kell a feltételeket szigorítani szerintem. Most, hogy lesz fix tarifa, még csak egy dolgot kellene rendezni. A fix darabszám. A taxiautók darabszáma. Ha ez is létrejön, akkor egyértelművé és könnyen kezelhetővé válik a taxizás. Kell egy pár év, az biztos. Én optimista vagyok. Mert milyen lesz a helyzet, ha egy optimális taxiautó lesz csak üzemeltethető? Hatékonyan lehet ellenőrizni. Fellepni, szankcionálni a kirívó eseteket. Az üzlet meg fellendülne. Dolgozhatna három ember is egy autón. Mert megérné! Csökkennének a költségek. Jobban élne a taxis. Pihenhetne is, nyaralhatna is! De legfőképpen taxizhatna. És ekkor Rusznak úr már komolyan elgondolkodhatna azon, hogy öt- vagy hatéves korig lehessen egy autóval taxizni. Nem a taxisofőr korára gondoltam! Kezdetnek én a nyolcéves kortartomány helyesnek. Aztán lehetne az európai átlaghoz közelíteni. Így kapcsolódnak egymásba a dolgok logikus sorrendben. Egyik hozná a másikat. Mert ha egy cél megvalósul (fix), akkor érdemes rögtön kijelölni egy másikat. Mert erre mondják azt, hogy FEJLŐDÉS.

Tisztelettel:

Kapitány

Készül az egységes EU-jogosítvány

Húsz év múlva már az egész Európai Unió területén egységes jogosítvánnyal fognak vezetni az autósok. Jelenleg még több mint 100 különböző fajta vezetői engedély van forgalomban az Unió tagállamaiban, rendkívül megnehezítve a közúti ellenőrzést végzők dolgát. Az irányelv értelmében a papírból készült jogosítványokat tíz, a kártyákat pedig húsz év alatt cserélnék be az egységes okmányra, amely a tervek szerint leginkább egy bankkártyára fog hasonlítani.

A tervezők szándékai szerint az új jogosítványok maximálisan védettek lesznek a hamisítások ellen. Több új biztonsági elemet alkalmaznak: lesz háttérminta, lézergravírozás, speciális hologramok és digitális vízjel. Az egyes tagállamok számára adott a lehetőség, hogy ezen felül további biztonsági elemeket vezessenek be. Az új szabályozás lehetővé teszi azt is, hogy a vezetői engedélyben a nyomtatott szövegeken túl további információk szerepeljenek egy beépített mikrochipen.

A tagállamok megállapodtak abban, hogy létrehoznak egy egységes hálózatot, melynek révén információt cserélhetnek az általuk kiállított vezetői engedélyekről.

Az új jogosítvány bevezetésének egyik legfőbb oka a hamisítások megakadályozása volt. Emellett azonban kiemelt szerepet játszik az uniós járművezetők valóban szabad mozgásának biztosítása Európában, és az összeurópai közúti biztonság megerősítése.

Egy szép napon az én hajóm is befut! Amilyen szerencsés vagyok, épp a reptéren leszek!

Autómentés-segélyszolgálat

A City Taxival együttműködő – helyszínelést végző – Gördülők 2000 Kft. felajánlja autómentő szolgálatát minden taxis kollégának, aki segítségre szorul.

Max. 1800 kg súlyhatárig Budapest közigazgatási határain belül, vagy budapesti indulással vidéki szállítást vállalunk új Toyota Dyna 4D4 autómentőnkkel.

Minden olyan közlekedési balesetet szenvedett kollégának, akinek a másik fél kötelező gépjármű felelősségbiztosítása alapján rendezik a kárt, vagy sajtóhibás esemény esetén cascóval rendelkezik, és cégünk autómentőjét kéri szállítási feladatra, cégünknek a biztosítókkal történt egyeztetése alapján

NEM kell a helyszínen KÉSZPÉNZZEL rendelkeznie. A cégünk által kiállított számlát közvetlenül az adott biztosítótársaság utalja át, a kiállított meghatalmazások és engedélyezések alapján.

Minden más esetben, bármely társaság vagy magántaxi gépkocsiját rendkívüli kedvezményekkel szállítjuk. Árainkról diszpécserünk készséggel ad felvilágosítást, illetve minden megrendelés leadható éjjel-nappal NON-STOP a **290-0626, 297-0252** városi számokon, illetve mobilon a **70-370-6890** és a **70-370-6880** telefonszámokon.

Tisztelettel várjuk szíves megrendeléseiket:

Illés János ügyv. ig.



Ítélethirdetés mobilon

Újító britek

Bírói gyakorlatban egyedülálló az a legutóbbi eset, amikor is egy brit bírónő a saját tárgyalásáról késő alperessel telefonon közölte elmarasztaló ítéletét. A pörül járt taxis épp mobilján próbálta tájékoztatni késésének okáról a bíróságot, amikor a tárgyaló bírónő gondolt egyet és ki is hirdette a határozatát azon nyomban telefonon.

A 44 éves *Aftab Ahmed* taxis a mai napig nem tud napirendre térni a történetek fölött. Igaz, hogy csődbüntett miatt idézte be Ipswich város bírósága, és nem is tartja magát véltlennek az ügyben, de arra legriadtabb álmában sem gondolt, hogy amikor telefonon próbálja megmagyarázni késésének okát, a bírónő egy merész fordulattal kioktatja a viselkedési szabályokról, és ítéletet is hirdet.

A brit bírói gyakorlatban is ismeretlen közlésforma igen csak meglepte nemcsak a taxist, de a bírókat is Angliában. A bírónő meghallgatásakor elmondta: az alperesnek vidékről kellett volna egyébként Ipswichbe utaznia, s mivel eleve késve tudott elindulni, úgy gondolta, ne is fáradjon be a

bíróságra, hiszen az ítéletét ki tudja hirdetni telefonon is. Mint kiderült, a bírónő meggyőződött arról, hogy a vádlott nem vezetés közben telefonált, majd közölte *Aftab Ahmed*del: végig teljesen nyugodtan kell viselkednie, és közbeszólással nem zavarhatja meg a bírónőt az ítélethirdetésben.

A taxis korábban már személyesen tett vallomást, így valóban csak a határozat ismertetése volt hátra. Az volt a vád ellene, hogy miután csődöt jelentett, a csődbiztosnak nem számolt be teljesen őszintén és minden részletre kiterjedően a pénzügyi helyzetéről. Magyarul félrevezette. Ezért a taxist a bíróság bűnösnek találta, amiért összesen 140 órányi közmunkára és 1050 eurónak megfelelő angol font pénzbüntetésre ítélte.

A 44 éves személyszállítót nem a büntetés tartalma és anyagi következményei lepték meg, hanem a módja, ahogy ezt a tudomására hozták. Hiába, a precedens jogon nevelkedett britekre sok mindent el lehet mondani, de hogy megrogzított hagyománytisztelők és nem kellően innovatívok, azt talán mégsem.

Cash

Jogerősen elítélték a gázoló taxist

Négy deci whisky, öt áldozat

Hét év négy hónap szabadságvesztést szabott ki jogerősen február 10-én a Fővárosi Bíróság arra a fiatalemberre, aki ittasan nyolc embert gázolt el, öt ember halálát okozva ezzel. A vádirat szerint a gázolás előtti órákban négy deciliter whisky után ült be a volán mögé.

Mint arról magazinunkban is beszámoltunk, 2002. október 12-én hajnalban Budapesten, a X. kerület Jászberényi úton, csaknem száz kilométeres sebességgel hajtott autójával a 28 esztendőes *Dán Csaba*, amikor váratlanul gyalogosok léptek autója elé. A gázolás elkerülése érdekében a sofőr félrerántotta a kormányt, eközben behajtott az autóbuszváróba, ahol nyolc embert elütött. Öt ukrán vendégmunkás életét vesztette, ketten maradandó egészségkárosodást, egy várakozó pedig súlyos sérülést szenvedett.

A vádlottat 2003-ban a Pesti Központi Kerületi Bíróság első fokon ugyancsak hét év négy hónap börtönre ítélte, ám az ellen az ügyész súlyosbításért, míg a védő enyhítésért fellebbezett. Utóbbi indoklásában azzal érvelt, miszerint a vádlottnak egyik barátja adott alkoholtartalmú üdítőt, de arról nevezett tudott. Egyéb érvei mellett az is elhangzott, miszerint gyorsajtást józanul is követnek el az autósok, így az alkoholfogyasztás nem volt közvetlen okozója a halálos gázolásnak.

A Fővárosi Bíróság a védő érvelését nem tartotta elfogadhatónak, mint a jogerőre emelkedő ítélet indoklásában hangsúlyozta: a bírói gyakorlat szerint az ittasság következménye a gyorsajtás. A csaknem száz kilométeres sebességgel haladó jármű vezetője magát hozta abba a helyzetbe, hogy halálos balesetet okozott, amikor az úttestre lépő gyalogosok miatt hirtelen kormányozdulatot tett.

Mellesleg négy deciliter whiskyt úgy meginni, hogy annak hatását elfogyasztója ne vegye észre, ugyancsak elképzelhetetlen.

Ha a fogkrém kibújt a tubusból, nehéz visszanyomni!

* * *

Andersen meghalt. Nincs mese.

Mikor hagyják már abba a költői kérdéseket?

* * *

Ritka, mint a fehér Zorro.

Fizetendő minimális járulékok 2005. I. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás	Vállalkozói járulék
Járulékok alapja a tárgy hónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 167 000 Ft	Járulékalap 15%-a 25 050 Ft	Járulékalap 26,5%-a 44 255 Ft	Tételes összeg 3x3450 = 10 350 Ft	Járulékalap 4%-a 6680 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
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 (**30 895 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**13 360 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

A táblázat a 2005. január 1-jétől bevezetett vállalkozói járulék befizetési kötelezettségét is tartalmazza. Ezt az adónemet csak főfoglalkozású egyéni vállalkozók fizetik a mindenkorai járulékalap, de legalább a tárgy hónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 4%-os mértékében. Az adóhivatali ki- rendeltségeknél már hozzáférhető a vállalkozási járulék befizetésére szolgáló csekk.



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

SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20% KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10% KEDVEZMÉNY!

Az öregkor legbiztosabb jele az, ha a gyertyák többre kerülnek, mint a születésnap tortája.

Arra, hogy „Jó reggelt!”, nem a „Bizonyítsd be!” a helyes válasz.

A véleménycsere az, amikor bemész a főnökhöz a véleményeddel, és az övével jössz ki.

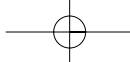
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség- biztosítási alap	Nyugdíj- biztosítási alap
Járulékok alapja a tárgy negyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgy negyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a bevétel 25%-a.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

Befizetési határidő a tárgy negyedévet követő hónap 12-e, az első negyedévre tehát 2005. április 12.



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.-

FANCY HOME Lakberendezési és függöny szalon

Szolgáltatásaink:

- Lakberendezési tanácsadás,
- Tervezés,
- Függönyvarrás
- Karnis- és függönyszerelés
- Komplet függönyözés, (helyszíni felmérés ingyenes)
- Ágytakaróvarrás,
- Párnakészítés

Termékeink:

- Klasszikus és modern anyagok széles választéka,
- Karnis,
- Tapéta,
- Kisbútorok

Lakberendezés, ahogy Ön megálmodta!

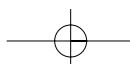
1113 Budapest, Daróczi út 4. (Laurentes Center) Telefon/Fax: 209-1384 Mobil: 06-20/353-6638

Azok, akik nem tudnak magukon nevetni, meghagyják ezt a feladatot másnak.

* * *
Egyenként a lavina hópelyhei is árthatlanok...

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-től	8,25%



Átadták a 25.000-ik Volkswagen haszonjárművet



Átadták tulajdonosának a 25.000-ik Magyarországon forgalomba helyezett Volkswagen Haszonjárművet. A jubileumi modellt, egy 8 személyes Volkswagen Transporter Shuttle 1.9 PD TDI-t (104 LE) Kovács András Volkswagen Haszonjárművek márkaigazgató adta át Dr. Zalai Gábornak, a Boehringer Ingelheim Pharma Fióktelep igazgatójának.

A búzabézs-metál színű személyszállító mechanikus klímával, hűtésre-fűtésre alkalmas komfort tetővel, állóhelyzeti fűtéssel, 4 hangszórós Beta rádióval, rádiótávírányítású központi zárral, elektromos első ablakokkal és elektromosan állítható, fűthető külső tükrökkel van felszerelve. Az ABS, EDS, ASR és MSR, valamint a vezető- és utasoldali légzsák eleve az alapfelszereltség részét képezik. Az extrafelszereltséghez tartoznak továbbá az állítható magasságú és fűthető első ülések gerinctámasszal, a tempomat, a dupla tolóablakok és a napfényrolók az oldalablakokon.

– Annyira gyötör az álmatlanság, hogy már a munkahelyemen se tudok aludni.

– Az agglegény ismeri a legjobban a nőket, ezért maradt agglegény.

– A szenilitásban az a legjobb, hogy saját magad előtt dughatsz el a húsvéti tojásokat.

– Ha gépolajos lesz a kezed, elkezd viszketni az orrod.

Megöregedtél, ha a szombat esti láz helyett már csak szombat esti hőhullámok jönnek.

A memóriám már nem a régi. És ráadásul még a memóriám sem a régi.

Akármilyen rossz is a kölyök, adókedvezménynek megteszi.

Még csak 32 vagyok. Plusz áfa.

A férfiak azért alszanak el gyorsan szex után, mert előtte fél éjszakát könyörögnek érte.

Dudálj nyugodtan, éppen tárat cserélek...

Hogy titokzatoskodó lennék? Talán igen, talán nem.

Kétféle jubileumot is ünnepelt a Škoda a 75. Genfi Autószalon alkalmával: egyrészt a cég idén ünnepli 110. születésnapját, emellett az autógyártás megkezdésének 100. évfordulóját is. A Škoda standjánál az érdeklődők megtekinthették a Škoda Popular kupé modellt, amely egykoron Monte-Carlóban aratott nagy sikereket. Az említett 100 éves jubileum alkalmából egy külön „Edition 100” nevű felszereltség is megjelent, amelyet a Fabia, Octavia és Superb modellekhez is lehet rendelni. Szintén bemutatkozott a Octavia Combi 4x4 modell is, amely a már ismerős Haldex-kuplungos összkerék-meghajtást kapta.

A legnagyobb visszhangot kiváltó újdonság azonban nem ez volt. A Škoda Auto a Genfi Autókiállítás keretében tartotta legújabb tanulmányautója, a Škoda Yeti világpremierjét. A kompakt SUV kategóriába – ahol jelenleg nincs modellje – a Škoda a Yetivel akar belépni, amely méretét tekintve a az A0 és az A szegmens között helyezkedik el.

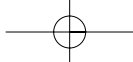
A Škoda Yeti megtestesíti azt a jellemző irányvonalat, amely a jövőbeli Škoda járművek sajátja lesz, és amely a Škoda Roomster koncepcióautónál mutatkozott meg először. Ennek legjellemzőbb jegyei a nagy felületű szélvédők, a jellegzetes A oszlop és tetőkiképzés – hogy csak a leg-

Genjben mutatkozott be a Škoda Yeti



fontosabb elemeket említsük. Bár a Yeti tanulmányautó erőteljes vonásokat kapott, mégis egy barátságos designnal akar a jelenleg kapható off-road mo-

dellek és SUV-ok közé is képes lesz majd belépni. Kialakítását tekintve mind a városi, mind a burkolatlan utakon megállja a helyét.



TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

A taxis panaszai

El vagyok keseredve. Mostanában valahogy minden negatív dolog összejött. Nem elég, hogy nincsen fuvar, órákat döglődöm a droszton, mindenki lever, még az autóm is lerobbant a múlt héten. Amíg javítják, gondoltam kihasználok a holtidőt, elmegyek ügyeket intézni. Bementem a droszt-irodába, hogy kiváltsam az engedélyt: több mint két rugóval drágább lett. Ki kell cserélnem a forgalmimat, mert „elavult”, mindennel együtt benne lesz vagy harminc rongyba. A kocsi javításának végösszegét még nem merem megkérdezni. Kifizettem a villanyszámlát, a szemétdíjat (szerintem minden díj szemét...), a gázt, a biztosítást. Jóformán nem maradt egy vasam sem a brifkóban. Hazaérve úgy gondoltam, kiáztatom magamból ezt az egész rohadt napot, belefekszem egy kád forró vízbe, ellazulok, nem törődök semmivel. Na persze mi fogadott otthon? Kilyukadt a bojler!

Annyira elegendem van! Ez az állandó aggodás az anyagiak miatt felőrli az összes energiámat. Ma már arra is nehezen emlékszem vissza, mi volt bennem az az óriási lelkesedés fiatalkoromban. Amikor még azt hittem, mindenre képes vagyok, semmi sem állhat az utamba. Apám végül is jól nevelt, mert megadta a kellő önbizalmat. Emlékszem, volt egy időszak a életemnek, amikor tűz-

oltó akartam lenni. (Úgy vélem, a „Pokoli Torony” című film ihlette ezt a vágyat) Ha tűzoltó akarsz lenni – mondta apám – és ezt nagyon akarod: tűzoltó leszel! (...s katona. Vadakat terelő juhász...) Később az utazás

vonzott, felfedezőként képzeltem el a nagybetűs életet, lelkesedtem, izgatott várakozással kezdtem minden napomat. Biztosan te is így voltál vele...

De az a nagybetűs élet - amire fiatalon annyira vágytunk - ma már csak annyi hogy a néhány tagú kis csapatunkkal az egész napos kimerítő taxizás közben eljárunk kávézni valamelyik benzinkútra vagy behaladunk a Tulipánba, ahol eljártszuk a nagymenőt, a mindentudót, az überokost, elhisszük-megtapsoljuk egymás meséit, seggét nyaljuk az etikásoknak, jól kipanaszkodjuk magunkat, aztán kilátástalanul visszaülünk az evező mellé és várjuk a csodát, a megváltást...

Ez lenne az élet? Erre vágytam én annyira, hogy alig bírtam kivárni a felnőttkort? Ma állandó harcban vagyok a betevőért, rojtosra aggódok magam a befizetendők miatt, rettegek az ajánlott levelektől, miért? Miért így kell létezni? Miért nem lehet nyugodtan, békésen dolgozni, este a jól végzett munka örömevel hazamenni, tervezni a jövőt, megérni a jövőt? Miért olyan kilátástalan minden?

Lehetne boldogabb az életünk? Nyugodtabb, békésebb, kényelmesebb? Kevésbé harsány, kevésbé zajos? És ha igen, akkor hogyan? Ha tudod a választ, írd meg nekem. De előbb győzd meg róla önmagad...

k.n.b.

A fuvarkör szűkülése

Sokan panaszkodnak manapság, hogy kevesebb a fuvar. Kevesebb és kevésbé változatos. Valaha, még az átkosban - és közvetlenül a rendszerváltás után is - nem csak hogy bőven volt fuvar, hanem sokféle volt. Nem csak utasokat szállítottunk, hanem leveleket, csomagokat, küldeményeket, ételt-italt. Ügyintéztést, beszerzést vállaltunk. (Jómagam még utasaim esküvői tanúja is voltam, mert titokban házasodtak. A másik tanú a fényképész volt...)

Vittünk éjjel házi buliba pezsgőt, cápauszonylevest az Etoile-ból sznob-partira, elkészítettük a reggelijét állandó hölgyutasunknak. (Néha még ágyba is bújtunk vele...)

Magánnyomozóként követtünk kocsikat, „lányrablásban” vettünk részt az esküvő előtt, titkos találkahelyekre vittünk titkos hírességeket. Városnézéseket, országjárásokat szerveztünk. Egy személyben voltunk sofőr, anyagbeszerző, ügyintéző, idegvezető, biztonsági őr, tanácsadó, pszi-

chológus. Néha-néha utast is szállítottunk... Ezt hívták valaha taxizásnak. Érdekes volt, izgalmas volt, változatos volt, és persze anyagilag is megérte.

Ma már a klasszikus utasszállításon kívül alig van kihívást jelentő, logikát, döntést, esetleg némi kis csibészséget igénylő feladat. A taxizás kommercializálódott, úgy is mondhatjuk, elfoglalta megfelelő helyét a foglalkozások között. Egy-két kézbesítés, némi ügyintézés, más semmi. Mi lehet ennek az oka?

Vegyük észre, hogy akár csak a tíz-tizenöt évvel ezelőtti helyzethez képest is mennyit fejlődött(?) a világ. Ma már gyakorlatilag mindenkinek van kocsija, akinek meg nincs, annak meg taxira pénze sincs. Elszaporodtak az egykor mi piacunknak számító, speciális feladatokra alakult vállalkozások. Néhány éve még a csomagot a posta szállította, vagy a taxi. Ma futárszolgálatok tucatjai működnek minden nagyobb városban. Autós futár, motoros futár, gyalog-

gos futár. Frankón, van olyan futárszolgálat, amely a küldeményeket nyugdíjas alkalmazottai segítségével tömegközlekedéssel bonyolítja. Nincs közlekedési költség! A tömegközlekedés pedig - bármilyen rossz a híre - lehetővé teszi, hogy Budapesten bárholon bárhová három-négy óra alatt megérkezzen a küldemény...

Egykor szombatokként nem lehetett fehér taxit találni - legalábbis virágdisz nélkül - mert mindenki esküvői fuvarokat csinált. Ma erre szakosodott cégek, limuzinszervezetek, bérautósok, oldtimeres vállalkozások viszik ezeket a fuvarokat. Ma már nem kell ételt házhoz szállítani, mert megvannak az erre alakult cégek, arról nem is beszélve, hogy szinte minden sarkon van egy gyorsétterem, vagy pizzázó. Ma már alig kell ügyintézni, mert a nyugdíjas hivatalsegéd - éhbérért - boldogan megteszi.

Ma azt kell vinnünk, ami maradt. A céges fuvarokat, néha egy-egy repteret, pályaudvart. Ne is várjunk többet. A fuvarozás még ma is egyre jobban specializálódik. Van már pizzataxi, italtaxi, vízitaxi, légitaxi. Cégek alakulnak repülőtéri transzferek szállítására, idegvezetők a saját családi autójukkal viszik a vendéget városnézésre. Egyes szórakozóhelyek saját, díjmentes fuvarokat biztosítanak vendégeiknek, a szállodák némelyike saját kocsiparkkal rendelkezik, és megjelenet már vidéken a szociális taxi is. Rászorultsági alapon!

Mondjak valami biztatót is? Az a baj, hogy sajnos nem tudok. Megélhetésünk egyre nehezebb lesz, lehetőségeink tovább szűkülnek. Lassan nem is marad más, csak a remény...

Kedves szerkesztő úr!

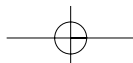
Azt hallottam, hogy a taxisok tiltakoznak a fix tarifa ellen.

Meg a kiállási díj ellen. És aláírást gyűjtenek. Itt csak két dolog lehet:

1. Tévedés, és azt hiszik ezt nekik kell majd befizetni!

2. A taxisoknál hülyébb nincs az országban! (Ezzel sokan még akkor is egyetértenek, ha netán a másik a jó megoldás.)

Én mégis inkább egy harmadik variációra tippelek: Valakik már megint etetnek bennünket...



Gondolatok a tarifáról és a transzferről

Tisztelt illetékesek! A fix tarifa ugye a transzfer fuvarok megszüntetését is jelenti? Például a reptéri transzfer! Amit előszeretettel alkalmaznak a társaságok. Bárhonnan háromezerért! Vagy négyezerért! Persze ha Kispestről vagy Lőrincről mesz, akkor nem annyit! Akkor csak amit az óra mutat!

Ezek nem transzferrek, hanem ármaximálások! Transzfer az, ha mindig annyit! Pestimréről is 3-4 ezer! A rövid fuvar „több haszna” ugyanis kipótolja a hosszabb (pl. Újpest, Hidegkút) veszteségét!

De senki se panaszkodjon a „transzferárakra”, hogy alacsony! Egyszerűen ne vigye el! Vigye az, aki kitalálta! Persze amíg van taxis, aki ennyiért is boldogan elviszi, addig a cégvezetők és managerek azt gondolják, mi taxisok, meg vagyunk elégedve, örülünk neki, minden ok! Hát nem!

Annyira elterjedt ez a transzferesdi, hogy már némelyik turista zsebtérképben is úgy szerepel a 3000 Ft-os reptéri transzfer, mintha ez valami államilag előírt ár lenne! A külföldiek mutogatják, hogy ők tudják ám a „korrekt” árat, ne akarjuk őket becsapni! Persze tény, hogy az ilyen a kiadványok szerkesztőinek halvány fogalmuk sincs a taxiról, de ez minket nem vigasztal, amíg a turisták ebből tájékozódhatnak! 2004 őszén az egyikben még a 200-200-50 volt beírva nappali maximum árnak!

Üdvözlettel

K.V.

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

Miért vannak a törvények?

Jó kérdés! Talán azért hogy legyen mit megszegni! Be nem tartani! Legyen indok pénzt beszédni! Legyen valami ami alól egyesek kibújhatnak! Míg másokat megbírságozhatnak! Esetleg sokkal kisebb véttségért! Odaparkolnak a drosztra? Semmi gond! A taxis már kifizette a drosztdíjat! De ha a taxis áll meg, és intézi a közelben folyó ügyeit? Tízezer! Hetekig rohangálunk az engedélyekért? Illeték, vizsgadíj, nulláspapír, sárga rendszám, igazolvány, taxiengedély! A te bajod! Mások vidáman fuvaroznak mindezek nélkül! És nem buknek le! Vagy ha igen, olcsóbban megússzák, mint te! Mert te hivatalos vagy! Van rajtad mit számon kérni.

Érdekel ez valakit?

Versenyhátrányban vagyunk!

Intézkedne végre valaki? A Gazdasági Versenyhivatal? Vagy más illetékes hivatalok? Ők mit csinálnak? Mert intézkedni csak a rendőr szokott! Ellenünk! De azért ám, mert a taxinál úgyis van pénz! Majd csak találunk valamit! Például hogy az elsősegélydobozban lévő jódampulla szavatossága lejárt! NEMRÖHÖG!!! A reptéri bódénál többeket ezért büntettek meg, mert mást nem találtak! (Tessék mondani, a román és szerb buszokat is ilyen alaposan ellenőrzik?) Pedig a törvények - elvileg - mindenkire vonatkoznak! De mintha lennének (VANNAK!) kivételek, egyenlőbbek

az egyenlők között! Vagy ezzel nem mondom újdonságot? Itt van például a már sokszor emlegetett fehér rendszám fuvarozás! Ki állítja meg, ki ellenőrzi a belföldi és külföldi, minden létező engedély nélkül fuvarozót? Próbálnék meg én feltenni egy szabadjelzést és taxizni fehér rendszámmal! Valószínűleg az első sarokig sem jutnék el! A romániai, ukrán, szerb fuvarozók ma már bizonyos helyeken nemcsak a taxisok, hanem az engedéllyel rendelkező buszosok megélhetését is veszélyeztetik! Van olyan városunk, ahol csökkenteni kellett bizonyos menetrend szerinti Volán buszok járatsűrűségét, mert szabályszerűen „elfogytak” az utasok!

Mi nem kérhetjük meg őket hogy menjenek haza, mert az önbíráskodás! Aki illetékes, azt meg nem érdekli! Próbálnék ezt Németországban vagy Ausztriában megcsinálni! Ott vajon mi történne? Megmondom: Jármű elkobzása! Bíróági tárgyalás! (Az ügyvéd előre kér 5000 eurót, és aztán hosszasan járhatnak a tárgyalásra, aminek vége legalább 10.000 euró büntetés, a jármű meg marad zálogba!)

Hogy van ez nálunk? Idézem! „Tudunk róla!” mondta mosolyogva (!) a közlekedési miniszter! És ezzel be is fejezte az „intézkedést”.

Tessék mondani: ez Európa? Vagy abból is kettő van...?

Karanyi

JOGDÍJ A TAXIBAN

Rutinosa olvasóink talán még emlékeznek rá, hogy évekkel ezelőtt milyen hosszasan foglalkoztunk a taxikban kötelezően fizetendő szerzői jogdíj kérdéskörével. A Szerzői Jogvédő Hivatal (Artisjus) és a taxis érdekképviseletek levélváltása hosszú hónapokig adott témát a szakajtónak. A taxisok vehemens tiltakozása aztán meghozta az eredményt: a taxiban fizetendő szerzői jogdíj kérdése örökre lekerült a napirendről.

Vagyis azt hittük!

Jogsabályfigyelésünk során meglepetéssel fedeztük fel az Artisjus újabb közleményét, amely a fizetendő jogdíjak legfrissebb felsorolását tartalmazza, közte a következőket:

„...az irodalmi és zeneművek nem színpadi nyilvános előadásának, illetve nyilvánosságához közvetítésének engedélyezése

fejében, valamint kereskedelmi célból kiadott hangfelvételek vagy arról készült másolatok nyilvánosságához közvetítéséért fizetendő alábbi szerzői és szomszédos jogi jogdíjakat (a továbbiakban együtt: jogdíj), valamint a felhasználás egyéb feltételeit állapítja meg...”

„...e) Taxiban történő zenefelhasználás esetén gépkocsinként és évenként 1400 Ft szerzői jogdíjat kell fizetni.”

Az évekkel ezelőtti helyzethez képest azért enyhült a szigor: akkoriban ugyanis jóval magasabb összegről volt szó (ha jól emlékszem e fentiek a tízszerese), valamint az előírás is kötelezően érvényesült (volna). Ma már csak „zenefelhasználás esetén” írja elő a kötelezettséget, ezt pedig nyilván mindenki úgy értelmezi, ahogy akarja...
- oli -

Ha a szavazástól bármi megváltozna, betiltanák.

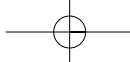
Öngyilkossági ügyekben csak olyanoktól fogadok el tanácsot, akinek már sikerült.

Az optimista nem fékez a zsákutcában.

Az ideális nő olyan, mint a hold. Este jön, reggel megy.

A víz igen szennyezett. Mára már kétszer annyit lett benne a hidrogén, mint az oxigén.

Veszélyes dolog csiráztatni az atommagot.



Taxiban is tilos a dohányzás

EGÉSZSÉGVÉDŐ LETTEK

A dohányzás elleni uniós kampány kezd elérni a legutóbb csatlakozó országokat is. A letteknek júniustól nem csak a nyilvános helyeken, tömegközlekedési eszközökön tiltott a cigarettázás, hanem a taxikban is.

Ha egyszer egy kampány beindul, nem győzik túllícitálni egymást a felek. Az Európai Unió északi részén igen drasztikus egészségvédő szabályokat hoztak a törvényalkotók az elmúlt hónapokban. A szórakozóhelyeken, vendéglátóhelyeken elrendelt dohányzási tilalom máris jelentős bevetelkiesést okozott az érintetteknek, akik

mindent elkövetnek a szabályok módosítása érdekében, de egyelőre nem sok sikerrel. Február végén a rigai parlament döntött dohányzási tilalmat magába foglaló törvénycsomagról. A jogszabály teljes dohányzási tilalmat vezet be a munkahelyeken, valamint a tömegközlekedési eszközökön, beleértve a taxikat is.

A szállodákban legalább a helyiségek fellet nemdohányzóvá kell nyilvánítani. Hasonló szabályok érvényesek az éttermekre és strandokra is. Szintén tilos lesz rágyújtani az állami intézmények tizméteres körzetében.

A szigorú intézkedést *Jevgenija Stalidza-*

ne, a lett törvényhozás egészségügyi bizottságának elnöke azzal indokolta, hogy rendkívül magas az egészségügyi rendszer kiadási oldala, ami többek között visszavehető a dohányzás káros hatásaira. Egy európai uniós felmérés szerint a lett férfiak 60, míg a nők 20 százaléka dohányzik rendszeresen, s ezek az arányok az európai átlagnál magasabbak.

Ezen az alapon igen hamar számíthatnánk Magyarországon is törvényi szigorításra, hiszen a magyar dohányosok aránya is meghaladja a kontinens átlagát, miközben az egészségbiztosítási büdzsé is jelentős összeget költ a gyógyulásra és rehabilitációra. Ettől még ki-ki maga választhatja meg, hogy dohányozó vagy nemdohányzó taxival óhajt utazni. Döntésének következményeit pedig vállalja saját maga. **Cash**

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. Az oldalszél erejét a nagy sebesség növeli. A tempót ezért mérsékelni kell és a kormányt a szélérő iránya felé fordítással, lehet elensúlyozni.

2. Helyes a „C” válasz. A végtelennek tűnő eseménytelen hosszú úton a monotonia csökkenti a figyelmet és így a vezető felkészületlenül érheti egy váratlan konfliktushelyzet.

3. Helyes a „C” válasz. A vezetőnek mindig fokozottan kell ügyelnie a gyermekekre. Ha a gépkocsi közelében tünnek fel, számíthatnia lehet felelőtlen viselkedésükre.

4. Helyes az „A” válasz. A „Sorompó nélküli vasúti átjáró” tábla alatt a kiegészítő tábla azt jelzi, hogy az átjárót fénysorompó biztosítja.

5. Helyes a „B” válasz. A fénysorompó villogó fehér fénye – fokozott óvatossággal történő vezetéssel – a vasúti pályán való áthaladást engedélyezi.

6. Helyes az „A” válasz. A járművek többsége az autóbussz forgalmi sávot csak annak keresztezésére és a bekanyarodásra történő felkészülés esetében vehetik igénybe.

7. Helyes az „A” válasz. A kiegészítő tábla a taxinak az átmenő forgalmat is megengedi.

8. Helyes a „B” válasz. A taxi és a rakománya sajátosságaira a vezetőnek kell figyelnie, ennek elmulasztását a rendőr csak utólag, egy balesetet követően tudja megállapítani.

9. Helyes az „A” válasz. A gyalogos másként viselkedik, ha szép, napsütéses időben megy át az úttesten, mint ha azt télen, jeges szélben, hóesésben teszi.

10. Helyes az „A” válasz. A teljes fékhatással megtett út négyzetesen arányos a sebességgel. Kétszeres sebességről fékezve négyszeresére nő a fékút.

11. Helyes a „B” válasz. Vészfékezés-kor nem várhatunk a motorfék hatására, mert ahhoz idő kell, hogy kialakuljon. A fékerőnek egy nagy részét felémésztené a mozgásban lévő erőátviteli szerkezetek lefogása.

12. Helyes a „B” válasz. A sorompó felnyitására váró taxi forgalomban való résztvevőnek minősül.

13. Helyes a „C” válasz. Egyenesen haladva bármelyik hely elfoglalható, természetesen csak akkor, ha nincs járműosztályozó.

14. Helyes a „C” válasz. A tábla csak a várakozást tiltja a kiegészítő táblán megjelölt időszakban. Hatálya alatt megállni egész nap szabad.

Vétkezni emberi dolog, de isteni érzés.

* * *

Hová teszik ki a figyelmeztetést, ha majd rájönnek arra, hogy az anyatej rákkeltő?

* * *

A WORD elszáll, az írás megmarad.

* * *

Mindig elfelejtem névelőt.

* * *

Azt nevezzük pajtásnak, akinek pajtája van?

* * *

Én nem a cápáktól félek, hanem attól, hogy meg akarnak harapni.

* * *

Több férfi hagyná ott a családját, ha tudná, hogyan kell összecsomagolni.



**VW AUDI OPEL
SEAT FORD
SZAKÜZLET**

Üzletünkben gyári minőségű és utángyártott alkatrészek széles választékával várjuk vásárlóinkat.

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

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

