

Most nézzük meg, hogyan is jutottunk el idáig:

Kezdjünk egy evidenciával: "A budapesti taxis genetikailag nem különbözik a münchenitől."

A különbség a rendszerben van. Ezeket a rendszerhibákat kell kiküszöbölni, és máris rendezett taxipiacunk van.

A világ boldogabbik felén teljesen természetes, hogy a taxipiacot szabályozzák. Nem azért, mert nem tudják, mi a verseny, hanem azért, mert tanulnak a tapasztalatokból, és azokból azt tanulták, hogy egy város taxipiacja úgy működik jól, ha bizonyos elemeit, amiket a piac nem szabályoz normálisan (a szakma egyedisége folytán), kivesznek a versenyből.

Ez a két pont: a létszám és a tarifa.

Nem fogok itt most teljes áttekintést adni a világ tarifarendszereiről, és létszám-szabályozási módszereiről... akit érdekel, utána néz.

Csak a tényt rögzítsük: A világ normális felén a helyi önkormányzat határozza meg, hogy a településen mennyi taxiszolgáltató működhet, és azok milyen tarifával kell, hogy szolgáltassanak.

Mielőtt felvisítanak a gazdaság liberalizációjáért és a szabad versenyért aggódók, jelzem, hogy ezen a piacon még bőven van mivel versenyezni.

Pl.: A szolgáltatás minőségével!

Ebbe rengeteg minden belefér, a szolgáltatók fantáziája szabja csak a felső határt. (de példaként: a kiállítás gyorsasága; a sofőrök "szak"tudása, megjelenése; a gépkocsik minősége, állapota, tisztasága; stb.stb...)

Tehát a verseny marad.

De nem az árral versenyeznek, (mert az egyértelműen hosszú távon a szolgáltatás minőségének a romlásához vezet....) a gépkocsivezetők között elindul a kontraszelekció, aki teheti, alkalmas másra, elmenekül. A gépkocsivezető megpróbál önmaga kizsákmányolásával, a munkaidejének

fokozatos emelésével, netán tisztességtelen eszközökkel az utazóközönség vagy az állam megkárosításával többletjövedelemhez jutni - ezáltal egyre gyengébb tudású, egyre fáradtabb, kimerültebb állomány végzi a szolgáltatást, ami egyértelmű színvonalromlás, nem utolsó sorban balesetveszélyes.

Tehát nem az árral versenyeznek - hanem a minőség javításával. Egyre szebb, nagyobb, környezetkímélőbb autót fognak üzembe állítani, egyre képzetesebb, khmmm... kvalifikáltabb gépkocsivezetőkkel fognak szolgáztatni.

Ezt mindenki, aki piciny józan ítélőképességgel rendelkezik, érti, hogy a szolgáltatást igénybe vevőknek is érdeke. A tarifa kiszámítható, a városvezetés gazdasági számítások alapján határozza meg, - mindig minden autóban ugyanannyi lesz - a szolgáltatók közül meg azt tudja választani, amelyik neki a legszimpatikusabb... kvázi a számára legmegfelelőbb szolgáltatási minőséget nyújtja.

A szolgáltatók számának meghatározásánál pontosan ugyanezek az érvek: ha felduzzad a létszám, felborul a tarifa kiszámításához használt kihasználtsági mutató, azonnal kevésnek bizonyul a meghatározott tarifa, borul a rend, kezdődik minden előlről.... - lehet megint cikkezni a csaló taxisokról.

A budapesti taxistársadalom húsz éve küzd azért, hogy ezt megértesse a döntéshozókkal.

A budapesti döntéshozók húsz éve tesznek úgy mintha hülyék lennének.

Az új városvezetés hatalomra lépésével újra felcsillant a remény. Elindult egy tárgyalási folyamat, ami úgy tűnt, eredményre vezethet.

A taxis érdekképviseltek ezen szabályozások kialakításának a fejében már az öngyilkosság határán túl is kompromisszum-készek voltak.

Beleegyeztek olyan szabályozási pontokba, amik bőven túl voltak a tagságuk tűréshatárán. Az volt az álláspont, hogy a korrekt tarifáért és létszámszabályozásért, megéri felvállalni a konfliktust a háttországgal.

Eljutottunk 2012 április 5.-ig, amikor is a Főváros vezetése tartott egy prezentációt, amiben elvárásokat és ígéreteket fogalmazott meg.

Az elvárások igen magasak voltak, hisz belenyúltak olyan dolgokba is, amit a piac nagyszerűen szabályoz, mint majd később ezt kitárgyaljuk. **de az ígérek között egyértelműen szerepelt a FIX TARIFA (rögzített hatósági ár) GYÓZTÜNK!**

Hittük.....

Ebben a prezentációban voltak dátumok is. Igen feszes dátumok. Feszések ahhoz képest, hogy a szabályozás részletes tervezete nem került az érdekképviseletek kezébe... talán nem is volt (nincs is?)

A prezentációban rögzített dátumokból eddig semmi nem valósult meg, viszont egy "titkos tanácskozáson" az érdekképviselek kezébe adtak egy újabb anyagot... ami a taxis szakma szempontjából, már köszönő viszonyban sincs az eredeti prezentációval.

A tervezet lényege: Megint becsaptak minket!

Nem kicsit.... nagyon!

Újra azon kapjuk magunkat, hogy az orránál fogva vezették az érdekképviseleteket, húzták az időt, tárgyalgattak, beszélgettek, kóla, pogi, kávé.... mindenféle anyagokat bekértek, átbeszéltek, vitatkoztak, aztán azt csinálnak, amit ők kitaláltak.

Ezt az Ó-keket még majd boncolgatjuk.....

Minden józan észnek ellentmondva letesznek az asztalra egy ránézésre is dilettáns, elolvasva meg teljesen abszurd listát, aminek: "Szabályozási alapelvek a taxiközlekedésben" címet bírták adni.

Hát kérem... ez a szakma arculcsapása, a hozzánemértés csimborasszója.

Az egész hercehurca ugye abból indult ki, hogy rendet kell tenni a taxipiacon.

A taxipiac rendbetétele négy fontos elem szabályozásából áll:

TARIFA

LÉTSZÁM

DROSZT

ELLENÖRZÉS

Ez a rendezési terv csak ezekkel nem foglalkozik!

Ahol igen, ott ront a már meglévő helyzeten.

Mostantól tekintsük úgy, hogy az eddigi kompromisszumok a taxisoldal által legjobb meggyőződésük ellenére elfogadott terhek semmissek.

Ha az érdekképviseltek ezek alapján folytatnák a tárgyalásokat, akkor mi innen az utcáról garantáljuk, hogy nincs mögöttük támogatottság. Még egyszer ebbe az utcába nem engedjük be őket.

A főváros két dolgot tehet: átnyomhatja ezt a baromságot a közgyűlésen, és ötezer tönkrement taxissal néz szembe, vagy új alapokra helyezve, a taxistársadalom szempontjait is szem előtt tartva előlről kezdi az egyeztetést.

Bízva az utóbbiban, segítségként pontról pontra véleményezzük, ezen "alapelveket":

- új taxisrendelet az eddigiek helyett Budapesten május- június körül kerülhet elfogadásra

Nagyon bízunk benne, hogy ennyire nem sürgős, ... ha eddig nem volt az.

- hatályba 2013 januárjától léphet, a taxisoknak 2014-ig kellene megfelelni, ahogy lejárnak az engedélyeik, olyan ütemben

Ez már elfogadhatatlan!

1; a világ kultúrnépeinél szabályozást csak úgy hoznak, hogy az az üzleti tervezésben figyelembe vehető legyen, ne vigyen elkerülhetetlenül csődbe vállalkozásokat.

2; az újonnan behozandó autókra viszont azonnal lépjen hatályba, hogy aki kibúvót keresne, ne tudjon.

Egy taxivállalkozás üzleti terve gépkocsicserétől gépkocsicseréig tart.

A taxivállalkozásban a gépkocsi a beruházás, a vagyon, és a munkaeszköz. Ezek a munkaeszközök ma rendelkeznek TAXIENGEDÉLYEL, amely engedélyek érvényessége nem jár le, csak amikor a gépkocsit a közlekedésfelügyelet vizsgaállomásán évente elvégzett igen szigorú minősítő vizsgálaton taxizásra alkalmatlannak nyilvánítják.

A gépkocsi kiválasztása, annak finanszírozása, finanszírozhatósága az üzleti terv lényege.

Nem várható el, hogy aki az eddigi szabályok figyelembe vételével egy reálisan végigvihető üzleti terv alapján beruházott, annak e terv lejárta előtt kelljen a szabályok megváltozása miatt feladnia a vállalkozását.

Tehát, mint minden normális országban, ahol a döntéshozók nem az állampolgárok (vállalkozók) ellenségei, a már piacon lévő eszközök a kifizetési, megtérülési idejüket végig kell, hogy dolgozzák.

Ez Magyarra fordítva úgy néz ki, hogy a később részletesen megtárgyalandó új szabályok azonnal életbe lépnek, de azoknak megfelelni csak új autó piacra történő behozatala, tehát új taxiengedély kiváltása esetén kell.

- indirekt létszámkorlátozás

Fából vaskarika! Nem létezik.

Két dolgot tudunk a kitalálójáról feltételezni (egyik se jó).

Vagy teljesen járatlan a szakmában, amit irányítani hivatott, vagy pontosan tudja, mit csinál, és lobbierdekeket tart szem előtt.

Nem akarunk vádaskodni, tehát ez természetesen fikció:

A tervbe vett szabályozásnak "köszönhetően", a taxivállalkozók 90%-a egy éven belül autót kell, hogy cseréljen.

Az a részük, akinek ez az anyagi megterhelés nem borítja azonnal csődbe a vállalkozását, valamilyen gépkocsit fog vásárolni. Már csak meg kell nézni, hogy a taxivállalkozások által megfizethető (maximum 3-4 millió forint) árkategóriában melyik autótípus felel meg az igen kurtán-furcsán megállapított szabályoknak?!?

Az a rész, akinek a vállalkozása becsődöl, miután ez a szakmája, ehhez ért, természetesen el fog helyezkedni alkalmazottként.

Újra csak feltételezés: Netán már van is készenlétben egy nagyvállalkozó (oligarcha), aki képes és kész akár több ezer gépkocsit üzembe állítani, és egy nagy taxivállalatot létrehozni a megüresedett piaci keresletre, és a jól képzett munkaerőre alapozva?

Vajon ki lehet ez? Vajon milyen kapcsolata lehet a mai döntéshozókkal?

Végeredményben láthatjuk, a létszám ily módon csak pár hétre hónapra fog csökkenni.

Sőt! Ahogy a mamutcég piaci helyzete megerősödik, az alkalmazotti létszám emelése egyszerűbbé válik mint ma a vállalkozóié, tehát akár emelkedés is bekövetkezhet.

Leszögezhetjük, hogy a létszámot csak és kizárólag direkt módon lehet szabályozni, aminek a világon megvannak a bevett módszerei.

Csak remélni tudjuk, hogy a két fenti feltételezés közül az első az igaz, miszerint, a BKK Forgalombiztonsági, Parkolási és Taxi Igazgató-ja (Dr. Komáromi Endre a nyugdíjas ejtóernyős rendőr, akitől ez az anyag származik és akinek a kezében összefutnak a szálak) csak egyszerűen nem ért ahhoz amit csinál.

Ebben az esetben szívesen segítünk!

- szigorú ellenőrzés

Ezzel a kérdéssel már kár foglalkozni. Ma amikor rendőri kísérettel, taxiskommandó járja éjjel-nappal az utcákat, és szó szerint zaklatja a kollégákat tekintsük úgy, hogy megoldott!

De bármilyen szigorú ellenőrzést is próbálnak bevezetni eredménytelen lesz, ha az ellenőrző hatóság, az egyetlen hatásos szankcióval nem rendelkezik:

Mégpedig, a gépkocsivezető engedélyének a visszavonásával.

Ezzel pedig a mai rendszerben nem rendelkezik, és a tervezetben sincs ilyen jellegű elképzelés.

Sőt: A főváros semmilyen nyilvántartással nem rendelkezik a szolgáltatást végző gépkocsivezetőkről. Neki csak a vállalkozásokról van adata, hisz a droszthasználati engedélyt nekik állítja ki. Tehát, hogy ki mikor melyik autón dolgozik, az a hivatal számára titok!

- legfeljebb 10 éves autók megengedettek

Az ötlet több sebből is vérzik.

Az egyik pl, hogy fölösleges!

A taxigépkocsikat évi rendszerességgel, a közlekedési hatóság saját vizsgahelyein ellenőrzik, szigorú, külön a taxikra alkalmazott minősítő vizsgálaton, kétszeres vizsgadíjért.

A bizonyos kornál idősebb autókat külön szakmúhely által elvégzendő megbontásos vizsgálatnak is alávetik. **E korhatár feszegetésével azt bizonyítják, hogy ezen vizsgálatok hatástalanok, tehát fölöslegesek. Akkor miért fizetünk értük???**

Leszögezhetjük, hogy a mai budapesti taxipiacnak nem az autóállomány a legnagyobb problémája.

A budapesti autópark magasan veri az európai átlagot (nézzük már meg a francia, olasz, spanyol taxikat kérem).

Nem kell ehhez mást tenni, csak itt most körülnézni, vagy lapozgatni kicsit a hallotaxi képgalériájában. Ezeket az autókat irigyli tőlünk nap mint nap az utca embere (pöffeszkednek a nagy mercijeikben) és hiszi azt, hogy milliomosok vagyunk.

Pedig csak rendben tartjuk a munkaeszközünket, a saját, és az utazóközönség érdekében.

Más:

A Magyar taxipiac bevételtermelő képessége nem engedi meg új autó vásárlását.

Egyszerűen nem termeli ki az autó az árát reális időn belül.

A most piacon levő "új" autók, a pár évvel ezelőtti hitelpolitikának köszönhetőek, amikor is ingyen, beugró nélkül lehetett tíz éves futamidejű, svájci frankos hitelre autót vásárolni. Pont ezen kollégáinkat szeretné most csődbe dönteni a rendeletalkotó!!!

Tehát a budapesti taxis használt autót vásárol. Abból is egy koncepció szerint válogatva:

- **Újszerű, alsó kategóriás.**
- **3-4 éves középkategóriás.**
- **7-8 éves felső középkategóriás.**
- **10 év körüli felső kategóriás.**

Egy autónak taxiüzemben legalább öt évet kell üzemelnie ahhoz, hogy megtérüljön.

Ezt a fenti számokhoz hozzáadva azonnal láthatjuk, hogy a rendeletalkotó, a felső és felső középkategóriás autókat egy tollvonással számúzni szándékozik a piacról.

Pedig a taxiszolgáltatásban legjobban bevált, az utazóközönség által leginkább kedvelt típusokról beszélünk, pl. az elnyűhetetlen, mindig elegáns E osztályos Mercédések.

A szabályozás csak arra alkalmas, hogy a piacon lévő vállalkozókat autócserére kényszerítse!

- legalább 2550 mm tengelytáv, 430 liter csomagtér

Felmerül a kérdés: Ki találta ezt ki? És miért?

Miért pont ennyi? Miért nem több? Miért nem kevesebb?

Nna legyünk komolyak.

A tengelytáv meghatározásával a rendeletalkotó, talán még jogosan is, a közép kategóriánál kívánta meghúzni a taxiüzemben használható autók alsó határát.

A szabályozás különben teljesen fölösleges, mert:

1 a taxifuarok hetven százalékában egy utas utazik.

2 Aki többedmagával akar utazni, vagy bármilyen okból nagy, exkluzív autót szeretne, ma is jelzi a diszpécserközpontnak, hogy ilyen szeretne, vagy olyat választ a taxiállomáson.

(ez pl. egy olyan pont, amit a piac tökéletesen szabályoz. Az a taxis, aki ilyen fuvarokra vágyik, vesz erre alkalmas járművet.)

Tehát újra kijelenthetjük: A szabályozás csak arra alkalmas, hogy a piacon lévő vállalkozókat autócserére kényszerítse!

Ugorgyunk!

Csomagtér.

Hát hölgyeim, és uraim, ez aztán már tényleg egy baromság! Így egyszerűen.

A taxifuvarok kilencven százalékában nincs kinyitva a csomagtartó.

Aki csomaggal akar utazni, ma is jelzi a diszpécserközpontnak, hogy nagy, vagy kombi autót kér, vagy olyat választ a taxiállomáson.

Erről jut eszembe: A csomagtartó méretének meghatározására szolgáló mérőszám, egy marhaság. Hogy lehetséges az, hogy egy kombi csomagtartója e szám alapján nem felel meg?!? A B merci, aminek meg valljuk be, nincs is csomagtartója, láss csodát: MEGFELEL!

Teljesen fölösleges a taxik 100%-át alkalmassá tenni a reptéri fuvarozásra. (pl. egy olyan pont, amit a piac tökéletesen szabályoz. Az a taxis, aki ilyen fuvarokra vágyik vesz erre alkalmas járművet.)

És akkor ismétlés a tudás attyja: A szabályozás csak arra alkalmas, hogy a piacon lévő vállalkozókat autócserére kényszerítse!

- legalább 1600 köbcentis, EURO 4-es motor

Puff a kirakat! Eddig azt hittük nem lehet fokozni, de sikerült.

Válasszuk kétfelé, az ötletet.

Az EURO 4-es motorral nincs mit kezdeni. Elfogadható, hogy a környezetvédelmi szempontok fontosak, ezért idővel egy ilyen szabályozásnak van létjogosultsága.

De! Ha a környezetvédelmi szempontok a fontosak, akkor miért is nem kapnak a gázüzemű autók mentességet??? Köztudott, hogy a gázzal járó autók szinte nulla környezeti terhelést okoznak!

Tehát aki jót akar, és nem csak a taxistársadalmat autócserére kényszeríteni, az teljesen természetes, hogy a gázzal üzemelő járműveket nem csak hogy engedélyezi, de elterjedésüket támogatja!

És akkor az 1600 köbcenti?!?

Tudjuk tudjuk, ma már 60Kw, minimum teljesítmény! (biztos olvassák a hallotaxit☺)

Hát ezt ki találta ki? És hol élt eddig?

Felmerült bennem egy kép: Komáromi úr, mint tudjuk nyugdíjas rendőr. Aktív korából még arra emlékezhet, hogy az 1600-os zsigá sokkal jobban ment, mint az 1200-es!

De Endre!

Hol vagy?

Mi akkor is 1200-essel taxiztunk! ☺

És hidd el, nagyon jó kis autók voltak. Senki nem reklamált, hogy nem mennek eléggé!!!

Nna szóval... egyáltalán, mi köze a teljesítménynek a taxiüzemhez, kérem?

A londoni taxik alig hetven lóerősek, és nagyon megfelelnek a célnak. ... hisz taxinak lettek tervezve, és higgyük el, hogy akik tervezték, kicsit jobban értettek hozzá, mint egy nyugdíjas budapesti rendőr!

Tehát 60Kw! ... ma, amikor a környezetvédelem a szempont!... ma, amikor hibrid és elektromos autók felé kéne kacsintgatnunk!!!

Tehát??? Ki? Honnan? Miért?

Ez már nem dilettantizmus kérem. Ez már egyértelműen célt kell, hogy szolgáljon.

(Ha véletlenül került bele a szabályozásba, akkor az ötletgazdának nem csak az állásával kell fizetnie, hanem azonnal el kell távolítani az embert minden közlekedési terület környékéről, mert konkrétan gőze nincsen róla)

Itt is szívesen mondanám egyszerűen, hogy: A szabályozás csak arra alkalmas, hogy a piacon lévő vállalkozókat autócsereére kényszerítse!

De nem hiszek a véletlenekben!

Ha ezt a adatsort összerakjuk és elkezdjük böngészni az autókatalógusokat, meggyőződésem, hogy ki fog dobni egy típust ne legyen igazam!

Eddig eljutva érdemes megint végiggondolnunk milyen autót is tud vásárolni a budapesti taxis:

- Újszerű, alsó kategóriás.
- 3-4 éves középkategóriás.
- 7-8 éves felső középkategóriás.
- 10 év körüli felső kategóriás.

Tegyük mellé a szabályozástervezetünket:

- Újszerű, alsó kategóriás. Nem fér bele, hisz:- legalább 2550 mm tengelytáv,
- 3-4 éves közép kategóriás. Nem fér bele, hisz: - 430 liter csomagtér - legalább 60Kw,
- 7-8 éves felső közép kategóriás. Nem fér bele, hisz:- - legalább 60Kw, - legfeljebb 10 éves autók megengedettek
- 10 év körüli felső kategóriás. Nem fér bele, hisz: - legfeljebb 10 éves autók megengedettek

Megállapíthatjuk, hogy a ma Budapesten futó taxi 90%-a nem felel meg a tervezett szabályozásnak.

Akié megfelel, az kizárólag a véletlen műve!!!

Ismétlés a tudás anyja: A szabályozás csak arra alkalmas, hogy a piacon lévő vállalkozókat autócserére kényszerítse!

Nem végeztünk....

- légkondicionáló előírás

Fölösleges, de elfogadható. Nem ér meg egy vitát.

A piac már szabályozta. Gyakorlatilag nincs ma olyan taxi Budapesten, amiben ne lenne. (természetesen van kivétel, de elenyésző)

- dohányzási tilalom

Tudjuk, hogy divat. De!

A taxiszolgáltatás színvonalát, e szabályozás csak rontaná.

Ma vannak dohányzó, és nemdohányzó taxik. Tehát, ki tudjuk elégíteni a dohányos, és a nemdohányos utasaink igényeit is. Ezt tiltaná meg a rendelkezés, senkinek nem használva.

A kedves utas, amikor taxit rendel, el tudja dönteni, milyen taxira van szüksége, vagy a taxiállomáson kiválaszthatja a neki megfelelőt.

Csak az a taxis vállal dohányzó fuvart, aki önmaga is dohányzik, így viszont ezzel kizárja magát a nemdohányzó utasok fuvarozásából, tehát az ő dohányzása sem zavarhat másokat. (megjegyzem: mellékesen az ő tulajdona az autó, amiről beszélgetünk)

(Ezt is szabályozta a piac, tökéletesen)

- kötelező bankkártya-elfogadás

Fölösleges szabályozni, a piac ezt is tökéletesen elintézi.

Ma már az autók felében van. (aki kártyával akar fizetni, jelzi a diszpécserközpontnak, vagy figyelni a taxiállomáson az autókön a matricát)

Biztos lesz néhány technikától idegenkedő idősebb kollégánk, akit ezzel ki lehet csinálni:-)

Ha nincs jobb dolga a hatóságnak, mint ennek az ellenőrzésével bíbelődni, akár lehet is.

DE MINEK???

- kötelező tarifátájékoztató, egységes formátumban

Helyes.

- egységes arculat, de fóliázható, így nem akkora költség

Van sok előnye. Elfogadható.

A világ sok nagyvárosának híres a taxi dizájnya, ami jellegzetessé teszi a várost, és segít az utasnak és taxisnak az egymásra találásban. Nem utolsó sorban,

szinte biztosan kiszűri, a mai jelenséget, hogy a pizzafutártól, a sofőrsegélyesig mindenki szabadjelzővel a fején csipeget a tortánkból.

- szigorú pénzügyi elvárások a fuvarszervezők felé

Végre valami! Mikor már?

Gomba módra szaporodnak az új meggazdagodni vágyók. Őket nevezi taxitársaságnak a külvilág, ők nyilvánulnak meg a nevünkben, miközben, bármelyik most eltemetett autó többet ér, mint egy fuvarszervező teljes ingó vagyona.

Bizony mondom néktek hölgyek, urak: Ebbe a szakmába befektetést is, munkát is a taxis vállalkozó tesz. A fuvarszervező egy segítő szolgáltatás, melynek tulajdonosai és vezetői ma szereptévesztésben vannak, és munkáltatói szerepben tetszelegnek.

Épp ideje lesz, hogy a t. hatalom, ne csak a taxisvállalkozókat baszogassa, hanem vegye elő és kényszerítse keretek közé, a telefonszámtulajdonosokat is!

És eljutottunk, a minket leginkább érdeklő ponthoz:

- új maximáltarifa: 700 forintos alapdíj, amiben 1 km utazás is benne van, ezen felül egységes nappali-éjjeli kilométerdíj 240 ft/km és 60 ft/perc az álláskor.

Itt most megint vissza kell tekintenünk kicsit.

A Főváros majd 14 évvel ezelőtt már maximálta a taxitarifákat:

A viteldíj mértéke

6. § (1) Az 5. § szerinti tarifaosztályokban alkalmazható legmagasabb egységdíjak mértéke a következő (a díjtételek az általános forgalmi adót tartalmazzák):

Tarifaosztály	Alapdíj (Ft)	Távolsággal arányos egységdíj (Ft/km)	Idővel arányos egységdíj (Ft/perc)
I-es (normál) tarifa	300	240	60
II-es (emelt) tarifa	420	336	84

.....
.....
.....

(3) A nappali és éjszakai tarifák eltérő megállapítása esetén a tarifa tájékoztató táblázat mellett a rendelet szerinti alkalmazási időszakokat is fel kell tüntetni a következő szövegezéssel, illetve piktogramokkal:

Nappali tarifa: (06 - 22 óra)

Éjszakai tarifa (22 - 06 óra)

Hatályba léptető rendelkezések

8. § Ez a rendelet 1998. szeptember 1-jén lép hatályba.

Nem akarunk itt most számháborúba belemenni. Aki egy kicsit reálisan gondolkozik, az pontosan érti, miről beszélünk.

Egy 14 éves tarifát akarnak újra meghatározni, de nem ám rögzített hatósági árként, hanem maximáltként, **elvéve az eddig meglévő éjszakai tarifa lehetőségét!**

Nem emelkedik a tarifánk, hanem csökken.

14 évnyi inflációt akarnak benyeletni ezzel a szakmával!

Újra elmondom: Amikor ezen tarifákat az érdekképviseltek kiejtették a szájukon, akkor rögzített hatósági árról beszéltek!

Akkor sem örömben, hanem mert a Főváros deklaráta, hogy rögzített árként (FIX TARIFA) nem hajlandó ennél magasabb tarifában gondolkodni, az érdekképviseltek meg a kompromisszumkészségük jeleként és jelzéseként, hogy mennyire fontosnak tartják a fix taxitarifa megszületését, nem alkudoztak.

De mindezt maximált tarifaként leírni aljas, hazug, gyilkos ötlet!

Játék életekkel, emberekkel, családokkal, egzisztenciákkal.... majd megmondtam mivel játszanak! :-)

És a végére egy kisszines, már csak szórakozásként:

- 700 forintos alapdíj, amiben 1 km utazás is benne van

Asszta már megint hogy ért hozzá, aki kitalálta! Életében nem kapcsolt még be taxamétert, az tuti!

A ma használatos taxamétereink ezt a funkciót nem tudják kezelni.

A modernebbek, szoftverfrissítéssel alkalmassá tehetők rá (kb 25-30 000.- /taxióra) de a régebbi, még sokáig használható, engedéllyel rendelkező készülékeket le kéne cserélnie a tulajdonosoknak (kb 140 000.-/ taxióra)

Mindezt azért, hogy nesze semmi fogd meg jól, a 300.- alapdíj helyett, kapjunk 460.-at, amit az utas 700.- nak érez, tehát minket utál érte. (mindezt nem fixen, tehát, nagy eséllyel ki se használhatnánk)

Nagyon okos. Gratulálunk!

Egy ilyen szoftverfrissítésnek a szakma szempontjából akkor lenne értelme és haszna, ha ezzel a mozdulattal be is vezetnénk egy sávós tarifarendszert, amilyen mondjuk Németországban van.

Az alapdíj magas, az első kilométerek viszonylag drágák, és a megtett távolság függvényében egyre olcsóbbak. Ennek a haszna az, hogy a taxis számára fajlagosan gazdaságosabb hosszabb utakat dotálja a rövid fuvarokhoz képest.

Egy ilyen tarifarendszer fixen kőbevéssve már szolgálná a szakma és az utazóközönség érdekeit!

Az egész hercehurca ugye abból indult ki, hogy rendet kell tenni a taxipiacon.

A taxipiac rendbetétele négy fontos elem szabályozásából áll:

TARIFA

LÉTSZÁM

DROSZT

ELLENÖRZÉS

A drosztok alapvetően rendben vannak, az ellenőrzés, mint említettem, sok, de szar, marad a tarifa és a létszám, ami rendbetételre szorul.

Ez a rendezési terv csak ezekkel nem foglalkozik!

Ahol igen, ott ront a már meglévő helyzeten.

Látnunk kell, (és reméljük, akik végig kitartottak velünk tényleg látják) hogy ez a tervezet nem a budapesti taxipiac rendezését szolgálja, hanem a ma Budapesten taxiszolgáltatást végző vállalkozók szisztematikus és tudatos kiirtását.

És most itt állunk e koporsó előtt.

Ei kell döntenünk, hogy belefekszünk-e?!?

Hajlandóak vagyunk e lehajtott fejjel önként bemasírozni a sírba, vagy felemeljük a fejünket és elődeinkhez méltóan megküzdünk az igazunkért?