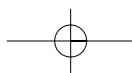


XIII. évf. 8. sz.

2003.

Augusztus



TARTALOM

Taxi-statisztikák	3.
Vezetés csak a filmvászonon	4.
7 éves a Taxi 2000	4.
Pornófilmek az utastérben	6.
Új MB-Autó bázis Pécssett	6.
VW Touran	9.
A taxizás ára 2. rész A tarifa	10.
Repülőszőnyeg helyett Volga	12.
Autólopási statisztika 2003	12.
A taxiengedélyek visszavonásáról	13.
Körkép a taxiállomásokról	15.
Opel Meriva	16.
Taxisok kérdezik,	
a szerkesztőség válaszul	16.
Multifunkciós ecometer kerül	
egyre több taxiba	17.
Taxis attak kecskeméten	18.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Borraivaló	24.
Halálos munkastressz	25.
VW Multivan	26.
Taxisok kérései,	
közlekedésszervezők válasza	27.
10 éve történt	32.
Egy extrém autósport: a Truck Trial	32.
Új ügyvezető igazgató	
a Citroën Hungária élén	33.
A szabadjelző közel sem igaz története	37.
Zárjegy nélküli taxis	40.
Karaoke a taxiban	42.
Gumi kellene	43.
A budapesti magántaxisok	
története 61. rész	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E - m a i l : taxisokvilaga@

taxisokvilaga.hu

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

Taxi-statisztikák

Időről időre felreppen a hír, hogy erősen növekszik a taxik száma Budapesten. A kevés és egyre kevesebb fuvar következménye is lehet az a látszat, hogy több a taxi mint mondjuk két évvel ezelőtt. Ma már olyan véleményeket is hallunk, hogy húszezernél is több taxi fut a főváros utcáin. Igaz lehet ez?

A választért a legilletékesebbhez fordultunk: a Fővárosi Közlekedési Felügyeltől Miszlai Zoltán az alábbiakról tájékoztatta szerkesztőségünket.

Budapesten jelenleg (2003. július 23-án) 5453 fővárosi telephelyű jármű üzemel hivatalosan taxiként. Ez a szám az előző évi adathoz képest némi csökkenést mutat, 2003. év végén ugyanis 5532 jármű üzemelt ilyen módon.

Idén az első félévben 540 új taxiengedélyt adtak ki, ugyanakkor 621 esetben visszaadták engedélyüket a vállalkozók. A csökkenő létszám ebből ered.

A taxikat a Fővárosi Közlekedési Felügyelet 1837 esetben ellenőrizte, ennek összefoglaló elemzése később készül el.

Érdekes összefüggésekre bukkanunk, ha megvizsgáljuk a gépkocsik, és az azokat üzemeltető vállalkozók, vállalkozások arányát. Az 5453 járműre kiadott taxiengedélyek 4786 vállalkozás között oszlanak meg. Egy vállalkozásra tehát 1,13 db jármű jut. Ez persze nyilvánvalóan csak játék a számokkal, hiszen mindannyian tudjuk, hogy a taxis vállalkozók túlnyomó többsége egy gépkocsit üzemeltet, és csak néhány kisebb vállalkozás rendelkezik több autóval. Példa lehet erre a közelmúltban megszűnt Est.Taxi, vagy a szintén a közelmúltban alakult Taxi 4.

A taxiengedélyek - tehát az üzemelő taxigépkocsik - számának csökkenésével egyidejűleg az ezeket üzemeltető vállalkozások száma 1%-kal nőtt az előző évhez képest. Ez a szám úgy értendő, hogy az egy gépkocsit üzemeltető vállalkozók száma erősödött, a több autós vállalkozások engedélyinek száma pedig csökkent. Ez a tendencia mindannak ellenére erősödik, hogy új, saját gépkocsikat üzemeltető cég - a Taxi 4 - jelent meg a piacon. Úgy tűnik hogy nálunk - a nyugati példákkal szemben - még mindig népszerűbb az egy vállalkozó - egy autó felállítás. Rácáfol ez azokra az aggodalmakra is, amelyek szerint szakmánkat „eldroidosodás” fenyegeti. (De szép szó...!)

A budapesti csökkenő taxiszámmal szemben persze felvethető, hogy mi van az agglomerációból, vagy még messzebből bejáró, és Budapesten dolgozó taxi-vállalkozókkal. Sajnos Pest megyéből nem sikerült konkrét adatot beszerezni, de talán nem tévedünk nagyot, ha a néhány évvel ezelőtti hasonló felmérésből indulunk ki. Ennek értelmében egész Pest megye területén mintegy 800 darab taxiengedélyt adtak ki, és ebből nem egészen hatszáz taxis kért Budapestre kiterjesztést. Hozzáteszem, hogy e hatszáznak egy része is otthon, saját településén végzi munkáját, kiterjesztést

csak „a biztonság kedvéért”, kért, hátha egyszer Budapesten járva leinti egy utas. (Ha-ha-ha - tenné hozzá a tősgyökeres budapesti taxis)

A távolabbi területekről bejáró és a fővárosban dolgozó taxisok száma elenyésző, jóformán nem is mérhető. Így van ez annak ellenére, hogy mindenki „ismer” olyan miskolci, debreceni, békéscsabai stb. taxist, aki napközben viszi az utasokat, éjjel a kocsiában alszik, és csak hétvégén megy haza. Vagy akik ezt a tevékenységet magasabb szintre helyezve már bérelnek is lakást, és nyolcan alszanak egy szobában. Ezek jól hangzó rémtörténetek, de a valósághoz vajmi kevés közülük van. Még akkor is, ha egy-egy esetben valóban találkozunk ilyennel. A kivétel ugyanis erősíti a szabályt.

Ami viszont valós veszély, az a mindenféle engedély nélkül dolgozó személyszállítók egyre magasabb száma. Készakarva személyszállítót írtam és nem taxist, hiszen ezek a feketevállalkozások az esetek nagy részében kisebb-nagyobb buszokkal végzik tevékenységüket. Az „elkövető” nem egy esetben külföldi állampolgár, és mivel országában az árszínvonal a miénknél jóval alacsonyabb, árait is ehhez tudja igazítani. Az ilyen fehér rendszámú személyautók, egyterűk, mikrobuszok elsősorban pályaudvarok, buszparkolók, piacok környékén tűnnek fel, és nagyrészt honfitársaikat szállítják, legtöbbször az anyaországba. Néhány évvel ezelőtt még többször előfordult, hogy az utasok taxival mentek Romániába, Szlovákiába, a déli államokba, ma ez már teljesen megszűnt. A külföldi rendszámú - hangsúlyozottan minden engedély nélküli - autók, buszok ezeket az utasokat olyan áron szállítják, amelyből mi még az üzemanyagot sem tudnánk kigazdálkodni. A taxik ellenőrzése során bizony ezekre a vizsázásokra is figyelhetne a hatóság...

-oli-

AUTÓSZŐNYEG

Autószőnyegek minden autótípusba, egyedibe is, kiváló minőségű, belga alapanyagból
Taxisoknak 5% kedvezmény!

Főnix Autószőnyeg
Budapest, XIII., Csángó u. 14.
Tel/Fax: 349-7794

Ugrott a jogsija a Taxi sofőrjének

Vezetés csak a filmvászonon

A párizsi bíróság bevonta a jogosítványát és 8 hónapi felfüggesztett börtönre valamint 5000 eurós (kb. 1,3 millió forint) pénzbírságra ítélte Samy Nacéri francia filmszínészt, aki legkorábban 3 év múlva próbálhatja újra megszerezni vezetői engedélyét.

A Taxi francia filmsorozat immáron harmadik önálló részén is túl van, és még mindig fergeteges kasszasiker. Az alkotógárda annyira eredményes, hogy amerikaiak is kedvet kaptak a film adaptációjához. Persze nem is lennének tengeren túliak, ha nekik megfelelné az eredeti ötlet és szereposztás. Míg az öreg kontinensen a szuperjángány volánja mögé egy sebességmániás macsót ültek, addig az amerikai változatban ezt a szerepet egy 33 éves hölgy, *Queen Latifah* kapta meg. A *20th Century Fox* stúdió vezetői már tavaly márciusban bejelentették, hogy elkészítik a film amerikai verzióját, ám az eltelt hónapokban jelentős személyi változások történtek a stáblistán. Igaz, az egészet továbbra is a film eredeti rendezője, *Luc Besson* felügyeli, de az operatív munkát *Kevin Bray* helyett a szeptemberi forgatáson már *Tim Story* irányítja a direktori székből. A forgatókönyvíró *Jim Kouf* anyagát pedig átírták *Thomas Lennommal* és *Robert Ben Garanttal*, akik az első perctől kezdve női főszereplőre fazonírozták a történetet és a poénokat. Miközben az alkotói kör lázasan végezte a készülő műjenki verziójának kidolgozását, addig az eredeti mű főszereplője összeütközésbe került a törvénnyel. Történt ugyanis, hogy Nacéri jó néhány whisky elfogyasztása után éppen távozott egy éjszakai bár-ból, s mintha mi sem történt volna, úgy ült be autójá volánjához.

Sportos kocsiával már a párizsi körgyűrűn haladt, amikor fura érzés kerítette hatalmába. Egyre sűrűbben figyelte visszapillantó tükrét, majd egy hirtelen ötlettel vezérelve az egyik aluljáróban annak belső falához szorította a mögötte érkező gépkocsit, feltépte az autóját és a bennülők okmányait akarta magához venni. A meglepődöttségtől szóhoz sem jutó lengyel turistáknak sikerült autójukkal ekkor még elmenekülniük, de a színész a következő alagútban beérte őket, és kocsiával elállta a külföldiek továbbhaladásának útját. Feltépte a menekülni próbálók autójának ajtaját, kirángatta a bennülőket és agyba-főbe verte a franciául egyetlen szót nem beszélő külföldieket. Az egész incidensnek az időközben riasztott rendőrök vetettek véget, s így úszta meg a két lengyel férfi kisebb-nagyobb zúzódásokkal a nem mindennapi kalandot.

A népszerű színész a bíróság előtt azzal védekezett, hogy a magánéletébe minduntalan belegázoló paparazzóknak vélte az őt követő autós utasait, akik azzal csak még jobban felbosszantották, hogy nem voltak hajlandók felfedni valós kilétüket. Igaz, azt nem tudta Samy Nacéri, hogy a lengyelek egyetlen szavát sem értik, ezért nem igazolták magukat.

A bírák az ítélet meghozatalkor figyelembe vették, hogy a heves vérmérsékletű művészt korábban már négyszer ítélték el erőszakos cselekményekért és ittas gépjárművezetésért.

A Taxi sorozat főhőse most három évig nem ülhet a volán mögé csak a filmforgatásokon, akkor is csak akkor, ha a lezárt területen nem veszélyeztetni mások közötti és személyi biztonságát.

Cash

7 ÉVES A TAXI 2000

– Beszélgetés az Etikai Bizottság tagjaival –

1996 júliusában adtunk először hírt arról, hogy: „Beindul a Taxi 2000”. Ezt követte augusztusban egy beszélgetés, melyben Szenci Szabó János igazgató többek között ezt mondta: „...Nevünk arra utal – és bízom is benne – hogy az ezredfordulóra szabályozott piaci körülmények lesznek az irányadók a hazai gazdaságban és szakmánkban egyaránt. Nem pedig a ma még tapasztalható dereguláció, aminek következményei azok a balkáni módszerek, amelyekkel találkozhatnak...”. Tehát a nyilatkozó akkor optimista volt a jövőt illetően, 7 év elteltével jól látszik, a szabá-

lyozás a taxizásra vonatkozóan sajnos elmaradt, sőt jelenleg sem látszik a fény az alagút végében. 1996-ban azok a taxisok, akik a Taxi 2000 mellett tették le a voksukat, szintén bíztak a jövőben, pedig volt más lehetőségük is. Nem kellett volna egy induló cég problémáival küszködniük, mehettek volna más, már működő taxitársasághoz. Nem így tettek, döntésüket a mai napig nem bánták meg. A Taxi 2000 Etikai Bizottsága jelenleg is többnyire olyan taxisokból áll, akik az alakulás óta a cég keretein belül dolgoznak. Őket kérdeztük most az évforduló kapcsán.

2000-et, átjöttem ide. Az akkori tarifa és a szolgáltatás minősége vonzotta az utasokat, akik képesek voltak 10-15percet várni a taxijainkra. Az is igaz, hogy kevesebb cím jutott mindenkinek, de a létszámunk is alacsonyabb volt. Ezért normálisan tudtunk dolgozni. Tehát a váltás számomra eredményes volt.

Csernus Károly: Én is a János előző cégénél – a Tele 5-nél – dolgoztam. Bízom felkészültségében, tudásában, tehát a megalakulás után átléptem a „2000-be”. A reklámkampány elég erőteljes volt és végső soron sikert hozott, bár ezen a jelenlegi piacon nagyon nehéz fejlődni. Talán ma már a minőségi szolgáltatásban is előbbre lépünk. Ezen dolgozunk most.

Pénzes Viktor: Alapítótagként '96 augusztusában jöttem a „2000”-hez. Előtte „mezitlábasként” dolgoztam és ismerő-

– **Miért vállaltátok az új cég beindításával járó kockázatot, a kevés címet, a sok „rágurulást”?**

Hoppál Ferenc: Én úgy jártam, mint a kárpátaljai magyar faluban lakó ember, aki soha nem hagyta el faluja határát, mégis élete alatt több ország állampolgára volt. Tagja voltam a Lux, a Gábrriel, a Yellow Pages

Taxinak, és a Taxi 2000-nek, megalakulása óta. A fenti taxitársaságokat vezető, és felfuttató összeszokott, rutinos emberekben láttam a folytonosságot, és a garanciát arra, hogy a Taxi 2000 rövidesen Budapest meghatározó taxitársaságává váljon.

Zsembery István: Anélkül, hogy nevesíteném az előző, jól

működő társaságot ahol dolgoztam, ott akkor egy olyan klikkesedés indult be, hogy például az használhatott erősebb rádiót, az késztett a címről, aki benne volt a „csapatban”. Aki e „körön kívül” volt, nem tudott érvényesülni. Én ez utóbbi réteghez tartoztam, tehát amikor tudomásomra jutott, hogy beindítják a Taxi

söktől hallottam arról, hogy egy jó társaság alakul. Az elején kevesen voltunk, és a cím is kevés volt. A megfelelő ember – cím arány miatt mégis jutott mindenkinek fuvar. Az idő múlásával érezhető volt a fejlődés, így én is megtaláltam a helyemet, nem kellett váltanom.

– A taxi piacon az eltelt időszakban érezkelhető volt a konkurenciaharc. Olyan nagyon komoly pénzügyi háttérrel rendelkező cég is megszűnt, mint az Est.Taxi. Több kisebb cég eltűnt, vagy néhány autóval vegetál. Ugyanakkor a Taxi 2000 a gazdasági recesszió ellenére talpon maradt és szépen lassan megerősödött. Mit vártok, vártatok el a cégtől, mi az ami ebből megvalósult, illetve mi az ami elmaradt?

Hoppál Ferenc:

Úgy gondolom, elvárásaink egyértelműen „bejötték”. A fejlődés '96 óta szinte töretlen. Talán a 2000-es év első felében volt egy kisebb megtorpanás, mely egy-két taxitársaság miatt alakult ki (különböző kártyák, kedvezmények... stb.). Erre a mi válaszuk nem lehetett más, mint a tarifa csökkentése, mellyel sikerült megállítani a fuvarszámcsökkenést, sőt hamarosan a látványos emelkedés útjára léptünk. Az eredeti célok között szerepelt az is, hogy a létszámot növeljük, a megrendelők jobb kiszolgálása érdekében. Szerettük volna elérni, hogy utasainknak ne kelljen 15-20 percet várni autójukra. Amikor elértük az ehhez szükséges létszámot, elkezdtük a minőségre fektetni a hangsúlyt. Ezen a téren is látványos eredményeink vannak. A kezdetekben utasaink véleménye az volt, hogy taxisaink megbízhatók, jó munkát végeznek, de az autóparkunk bizony finoman szólva vegyes. Jelenleg a taxijaink háromnegyede „A-B” kategóriás autó. Ezt az eredményt lépcsőzetesen értük el. Például a kis Suzuki, öreg Mercedesek egységesen ki lettek tiltva a rendszerünkben. Az utóbbi időben a kis belterű autókat

kategorizáltuk „le”, így presszionálva kollégáinkat arra, hogy újabb, nagyobb kényelmet nyújtó taxikat vásároljanak.

Zsembery István: A múltból nem érdemes sokat beszélni. Szerintem, ha a Taxi 2000 ezt a tendenciát folytatja, akkor mindenki elégedett lehet. Üzletkötéseinkkor a nagy fuvarigényű cégekből sokat sikerült szerződéses partnerré tenni. Ez pedig jó tendencia.



A képen balról jobbra: Csernus Károly; Hoppál Ferenc, Erdős József; Gallai Zoltán; Zsembery István

Csernus Károly: A múlttal én sem foglalkozom. Inkább a jövőt figyelem. Mindenkinek tudomásul kell venni, hogy ez egy szolgáltatás, amit egyre képzetesebb kollégákkal, egyre jobb autókcal kell nyújtani az utasok számára. Az EU-s csatlakozás újabb kihívás lesz, nyelvtanfolyamokat kell szervezni, hogy megrendelőinkkel meg tudjuk értetni magunkat. E téren még igen sok tennivalónk van. Ha sikerül tovább fejlődniük, az további fuvarszám-növekedést jelent majd.. Erre lehet építeni.

Pénzes Viktor: Szerintem az előbb felsorolt látványos javulás a leglényegesebb elem. Tovább kell javítani az egyes kollégák szemléletén. Sokan még régi beidegződésüként úgy gondolják: az utas van a taxisorosért. Többeknél a kulturáltságon, a stíluson kell változtatni. Végül – de nem utolsósorban – az öltözködésen is van csiszolnivaló. Többek között ez az Etikai Bizottság egyik fő célja.

– Általában igaz, hogy a taxis társaságoknál működő etikai bizottságok nem mindig népszerűek. Sokan kifejezetten taxisellenesnek tartják működésüket. A Taxi 2000-nél mennyire szimpatikus a tevékenységetek?

Hoppál Ferenc: Először is szeretnék eloszlatni egy félreértést. Sokan úgy gondolják, hogy az Etikai Bizottság a cégen belüli szakszervezet, vagy egy taxis érdekvédelmi egyesülés, illetve társulás. Ez tévedés. Az a dolgunk, hogy a cégvezetés és az Etikai Bizottság által közösen hozott szabályokat betartsuk. A taxisoknak tudni kell, hogy megélhetésük, bevételük az utasoktól függ, tehát mind-

ilyen számú taxisok elleni panaszok alaptalanok voltak. Tehát a szigorú vizsgálat után nem cél a kollégák elmarasztalása. Gondok voltak a címfelvétellel kapcsolatban; az ún. „visszakérdezéssel” is. Álláspontunk szerint a címet a kollégának rögzíteni kell. Ez vagy sikerül, vagy nem. Régebben minden visszakérdezés 2 óra letiltással járt. Majd felmerült, hogy szüntessük meg az ismétlést, hiszen javarészt erre rendelkezésre áll egy üres csatorna, ahol nem okoz problémát. Azonban ez annyira elterjedt, hogy kollégáink többsége már nem is rögzítette a címet, inkább kérdezett. Tipikus a példa; ha a kisujjadat nyújtod, akkor a karod kell. Sokan a „papagáj” hibájára hivatkoznak, de ez sem elfogadható. Amikor a

kérdésem visszahallgatjuk a benti profi hangrögzítőn, kiderül, hogy a diszpécser pontosan mondta el a címet. Egyébként a kiadaskor bárki többször is visszakérdezhet következmények nélkül, de nem 5-10 perc múlva.

Csernus Károly: Sajnos tény, hogy a jelenlegi felgyorsult címkidadásban, a szigorú érkezői időknél nem mindenkinek van ideje felírni pontosan az adatokat. Hasznos tehát a „papagáj”, de előfordulhat árnyékolás, vételi zavar, ami bizony problémát okozhat. Ezt címfelvételkor jelezni kell, és a 2-es csatornán következmények nélkül lehet kérdezni.

Pénzes Viktor: Az előttem szólókat azzal szeretném kiegészíteni, hogy az Etikai Bizottság olyan, mint egy cégen belül működő rendőrség. Megítélésünk is sok esetben ennek megfelelő. Azonban sokan azért fordulnak hozzánk, hogy egyéni problémájukat is segítsük megoldani. Többször a másik taxissal kerülnek összetűzésbe, például egy időméréssel kapcsolatban, de magánéleti, üzleti gondjaik megoldását is többen tőlünk várják. Mi természetesen a legjobb tudásunk szerint járunk el ilyen esetekben is.

Hoppál Ferenc: Jól jellemzi tevékenységünket a legutóbbi eset is: a kizárt kolléga 1 óra múlva betelefonált, gratulált, mert nem gondolta volna, hogy ilyen alaposak vagyunk és rájövünk a hibájára. Nem volt gúny, vagy cinizmus a hangjában. A már említett kérdőív is

jó véleményt tükröz munkánkról, ami minősíti is egyben az Etikai Bizottságot.

Zsembery István: Próbálunk a kollégák idejével is spórolni. 20 perces időközökkel rendelünk be mindenkit, hogy minél kevesebb kiesést okozunk a taxisnak. Természetesen

előfordul, hogy pont az előbb említett alaposág miatt egy-egy ügy akár 3 órát is igénybe vesz, de a fellelhető adatok ismerete és értékelése nélkül nem döntünk. Sőt, az is előfordul, hogy a kivizsgálást elnapoljuk, ha az indokolt. Tudom, hogy aki közben a folyosón vár,

az ideges. De gondoljon mindenki arra, hogy az ő ügyét is ugyanilyen alaposan vizsgáljuk majd... Így talán megértőbb lesz az, aki a lassúbb, de alapos kivizsgálás miatt várakozásra kényyszerül.

– **Köszönöm a tájékoztatást!**
– **kó** –

Extrém taxik, extrém helyzetek

Pornófilmek az utastérben

Házi múzeumma, szerelemtaxivá, minidiskóvá átalakított taxikról már beszámoltunk magazinunkban az elmúlt hónapokban a földkerekség legtávolabbi pontjairól is, most azonban olyan hírekkel kellett szembesülnünk, amelyek minden képzeletet felülmúlnak.

Legutóbbi számunkban a román taxik rendszabályozásáról és az ezek elleni tiltakozásról adtunk hírt. Most pedig egy leleményes temesvári férfi kezdeményezéséről szereztünk tudomást. A 48 esztendőes taxisofőr állítása szerint, mióta minitvét, és videolejátszót szerelt gépkocsijába, rendkívül megnövekedett a szolgáltatásai iránti kereslet. Igaz, a mozgó videovevő nem mindennapi filmkészlettel várja utasait. A tékában csak pornófilmek találhatók az erotikustól a hard pornóig.

A pornótaxi tulajdonosa elárulta, hogy

11 éve ül gépkocsija volánjánál, de olyan üzletmenetet még egyetlen évben sem ért el, mint az utóbbi hónapokban, amióta teljesebbé tette az utazással eltöltött időt. Mint mondja: ő nem a különféle hifi-be rendezéseket részesítette előnyben, hanem a hormonok diktálta szükségletet. Ma már állandó utasai vannak, akiknek izlésvilágát megismerve, tudja, mely filmek azok, amelyek érdeklődésükre tarthatnak számot. Azt is elárulta, hogy van olyan kuncsaftja, aki külön kérte, hogy pornó rajzfilmeket szerezzen be, s ha ő ül az autóba, csak ezeket vetítse. A plusz szolgáltatásért nem kér felárat, de a viteldíj kifizetésekor minden elégedett utas mélyebben nyúl a zsebébe borralóért, s ezért már megérte a befektetés – állítja a taxis.

Norvégiában viszont 120 napos börtönbüntetés kétévi felfüggesztésére és 3000 koronás pénzbírságra ítélte a bíróság azt a 43 esztendőes férfit, aki egy átmulatott este

után, ittasan ült be a taxi hátsó ülésére, majd amikor tudatosult benne, hogy a volán mögött fiatal sofőrlány ül, önkielégítésbe kezdett. Az első időben a taxis ezt nem vette észre, ám amikor a férfi az izgalomtól egyre hevesebb kezdett el zihálni, majd egy idő után mind hangosabban ismételtette, hogy a sofőrt magáévá teszi, majd megöli, a nő látva utasa mozdulatait, elvesztette uralmát járműve fölött, az útról lesodródott és az út menti árokban kötött ki. A baleset végül elvette utasa kedvét az erőszakos szerelmi légyottól.

A bíróság a kétévi próbára bocsátás azért rendelte el, mert a férfi józanul soha senkit nem molesztált, így az egész incidenst az ittasságának tudták be. A taxiban önkielégítő férfi a bíróság előtt megbánta tettét és bocsánatot kért a taxisofőr lánytól, aki – a hirügynökségi jelentés szerint – valóban szemrevaló teremtesnek bizonyult.

Cash

Új MB-Autó bázis Pécsen



Az MB-AUTO Magyarország Kft. eddigi Budapesten működő Kárpát utcai és Hunyadi János úti, valamint az április 24-én nyílt székesfehérvári telephelyei mellett 2003. július 1-jétől az MB-AUTO Pécs Kft. is megkezdte működését.

A cégcsoport második legnagyobb bázisaként – az Autocenter C. Rt. eddigi pécsi telephelyén – 35.000 nm-es területen egy Mercedes-Benz Centrum létesül, ahol a teljes Mercedes-Benz termékpalalettát – személyautók, transzporterek, haszongépjárművek, buszok és az Unimog – kínálja az ügyfeleknek.

A cél az, hogy az értékesítési, szerviz és karbantartási tevékenységekkel még igényesebben szolgálják ki a vevőket, valamint szeretnének megfelelni a helyi kihívásoknak és elvárásoknak.

A pécsi Tömegközlekedési Rt. hosszú távú megállapodást kötött az MB-AUTO Magyarország Kft.-vel, melynek értelmében a következő évtizedben 130 darab új Mercedes-Benz busz forgalomba állítását tervezik Pécsen. Ezeknek a buszoknak a szervizét is helyben végzik majd.

Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe megváltozott.

Üzeneteket, leveleket ezentúl a

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu címre várunk.

Rugalmasan variálható belső tér**VW TOURAN**

A Volkswagen új kompakt egyterűje szinte minden olyan taxis fantáziáját megmozgatta, akinek módja volt az új Touranba beleülni (beleülni). A kiegészítőként rendelhető és az utastér padlójában eltüntethető 2 plusz ülés bővítheti a szolgáltatási kört, hasonlóan az Opel Zafirához. Az ülések variálhatósága rendkívül praktikus teszi az új Tourant, melyben akár 2 m³-es raktér is kialakítható. A második ülésor egyes elemei hosszában eltolhatók, dönthetők, forgathatók, keresztirányban elmozdíthatók, vagy kivehetők. Az ismertető szerint több mint 500 (!) variációs lehetőség segít az optimális felhasználásban. Ezt mind ugyan nem próbáltuk, de az autót „tesztelő” taxisok meglehetősen nagy számú beállítást ellenőriztek. Tény, hogy a hátsó két pótülésben inkább csak a gyerekek férnek el, de azért a kisebb kollégák is elhelyezkedtek az autó végében.

A belső tér nagyon ötletes megoldású: 39 olyan kisebb-nagyobb tárolóhelyet találunk a különböző felszereltségű változa-



tokban, melyekben sok nélkülözhetetlen apróságot elhelyezhetjük. Az első ülések háttámlája asztalt és pohártartót biztosít a közepén ülőknek, de még a leghátul utazóknak is jut saját tárolórész.

A Volkswagen Touran rendkívül jónak számító négycsillagos minősítést szerzett az autóiparban mértékadónak tartott EuroNCAP törésten, és a kiváló utasvédelemnek köszönhetően kategóriája legbiztonságosabb autójának ismerték el. A biztonság érdekében a Volkswagen Tourannál már 4.999.000 Ft-os alapváltozatnál is a felszereltség részét képezi a vezető- és utasoldali légszák, az oldallégszákok elől, a függönylégszák az 1. és 2. ülésornál, az ABS (blokkolásgátló), az ASR (kipörgésgátló), az ESP (elektronikus stabilitás vezérlés), az EDS (elektronikus differenciálzár) és a kormánystabilizátor.

Ami a motorválasztékot illeti: a korszerű, takarékos FSI (Fuel Stratifield Injection) 85 kW-os (115 LE) benzines erőforrás mellett választható a porlasztó-szivattyús befecskendező rendszerrel ellátott 1.9 literes 74 kW-os (100 LE), vagy a 100 kW-os (136 LE) dízelmotor is. Valamennyi motorhoz szériaként 6 fokozatú sebességváltó tartozik, ami a fogyasztás csökkentését segítheti.

Az új Touran 4391 mm hosszú, 1794 mm széles és 1652 mm magas. A csomagtartó 5 üléses használat esetén 695 literes.

A háromféle felszereltségi szint nagy variációs lehetőséget biztosít a vásárlónak, aki már az alapfelszereltség esetén is elégedett lehet, mert ebbe többek között – a még nagyon hosszan sorolható egyebek mellett – beletartozik az elektromos ablakemelő (elől), az RCD 300 típusú autórádió CD-lejátszóval és 4 hangszóróval, az elektronikus indításgátló, a klímaberendezés, az állítható kormány, az elektromechanikus és sebességfüggő kormányservo, a távirányítású központi zár és a külső visszapillantóba (elektronikusan állítható, fűthető) épített irányjelzők.

Aki pedig a Trend, vagy Highline változat mellett dönt, alapfelszereltségként ennél is többet kap.

Végül a mindenkit érintő kérdés az új Touran ára, illetve a kedvezmények:



Az 1.6-os FSI motorral szerelt változat 4.990.000 Ft., az 1.9 PD TDI (75 kW) 5.830.000 Ft. alapváltozat esetén. Ezeknél a típusoknál 8%-os taxiskedvezményt adnak a VW-kereskedők. A már rendelhető „sima” 1.6-os benzines (75 kW, 102 LE) motorral szerelt változat esetén, szerényebb alapfelszereltség mellett az ár 4.699.000 Ft. melyből 14% a kedvezmény. A többi VW-típushoz továbbra is 12-17%-os taxiskedvezménnyel lehet hozzájutni, modellettől függően.

Bővebb információval a márkakereskedések várják az érdeklődőket.



A TAXIZÁS ÁRA 2. RÉSZ

A tarifa

A Taxisok Világa előző számában megjelent értekezésem a taxizás áráról élénk reakciót váltott ki olvasóink között. Ami persze nem csoda, ha a benne megjelent számadatokat nézzük. – El vagy te varázsolva ezzel a hatmillió forintos éves bevétellel? – szolt a kérdés. Ki az, aki ezt meg tudja termelni? Most majd megint azt fogják hinni rólunk, hogy milliomosok vagyunk! Felhívod ránk az adóhivatal figyelmét!

Méltányolható érvek ezek, csak nem biztos, hogy az a helyes magatartás, ha homokba dugjuk a fejünket. Rá kell végre döbbenünk, hogy ha minden felmerült költséget érvényesítünk, és minden közterhet bevallunk, befizetünk, akkor bizony nem marad több elkölthető pénz a zsebünkben, mint a bevétel 10-15 százaléka. Bizony, ilyen nagyok az elvonások. A közlekedési szakmában, ezen belül a taxis személyszállításban különösen, hiszen mi az átlagnál több adót fizetünk. Igen, jól látod, többet! Mégpedig azért, mert az üzemanyag áfája nem visszaigényelhető számunkra. Elszámoljuk ugyan költségként, de ez csak azt eredményezi, hogy nem fizetünk utána kétszeresen adót. Egyszeresen viszont fizetünk, mégpedig nem is keveset, hiszen minden liter üzemanyagból 160-190 Ft a különböző jogcímenek kivetett és beszedett adó. Mennyi megtett kilométert is számoltunk? Évi negyvenezret. A fogyasztást (benzines autónál) nyolcliteres átlagra vettük. Ez szerény számítások szerint is évente legalább háromezer liter benzin megvásárlását jelenti. Háromezer liter benzin kifizetett árának az adótartalma, ha csak 170 Ft/liter összegben számítjuk is, meghaladja a félmillió forintot! Ennyi adót mindenképpen „befizet” a taxis, függetlenül attól, hogy az adóbevallása mit mutat...

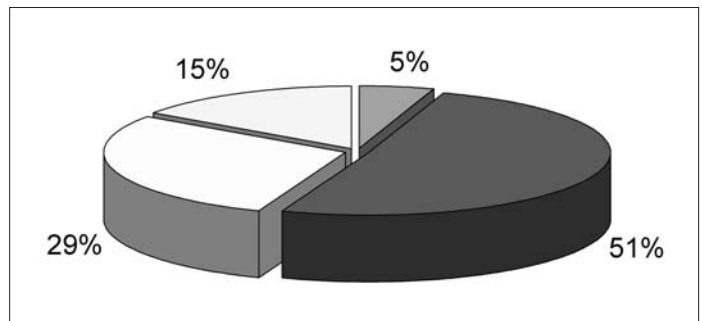
A költségek

De térjünk vissza eredeti témánkhoz, a költségekhez. Egészen biztos, hogy pontosan ugyanezeket az összegeket senki sem fogja tapasztalni vállalkozásában, hiszen „átlagos taxis” a valóságban nem létezik. Célszerű lenne tehát a jobb áttekinthetőség és a saját adatok behelyettesíthetősége céljából százalékosan számolnunk. Emlekeztetőül a költségtáblázat: (1. sz. táblázat)

Mielőtt azonban a forint értékeket százalékosítanánk, végezzünk el egy kis egyszerűsítést. Az egyszeri költségek mellett vonjuk össze a személyi és az autóval kapcsolatos költségeket, és így számoljuk át százalékba. Íme: (2. sz. táblázat)

Költségelem	Éves összeg	Százalékos részesedés
Egyszeri költség	322 000 Ft	5%
Személyi költségek (munkabér és közterhei)	3 360 000 Ft	51%
Gépkocsi költségei	1 916 000 Ft	29%
Egyéb és rendkívüli költségek (tagdíjak stb.)	1 002 000 Ft	15%
Összesen:	6 600 000 Ft	100%

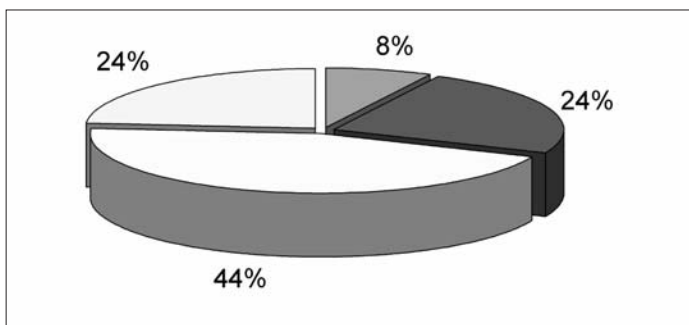
És ha már százalékokban számoltunk, szinte ide kívánczik ennek az egésznek a grafikus ábrázolása. Ha veszünk egy körgrafikont, egy „tortát”, amely összes költségünket tartalmazza, és azt felosztjuk a fentebb számított százalékok alapján, tanulságos ábrát kapunk. (1. sz. diagram)



Költségelem megnevezése	5 évre vetített összes költség	Éves szintre vetített költség
Egyszeri költségek		
Jármű beszerzési ára, ill. hitel esetén a befizetett előleg	600 000 Ft	120 000 Ft
Taxinak való felszerelés és üzembeállítás	400 000 Ft	80 000 Ft
Betét kamat beszámítás	610 000 Ft	122 000 Ft
Állandó költségek		
Gépkocsi értékcsökkenésének állandó része	1 000 000 Ft	200 000 Ft
Gépkocsivezető munkabére (ez lehet maga a vállalkozó is!)	12 000 000 Ft	2 400 000 Ft
Munkabérek közterhei	4 800 000 Ft	960 000 Ft
Gépkocsi adója és biztosítása	1 000 000 Ft	200 000 Ft
Hiteltörlesztés kamatai	1 600 000 Ft	320 000 Ft
Adminisztrációs díjak	3 750 000 Ft	750 000 Ft
Rendkívüli kiadások	1 260 000 Ft	252 000 Ft
Változó költségek		
Üzemanyag	4 000 000 Ft	800 000 Ft
Gumikopás	480 000 Ft	96 000 Ft
Karbantartás, olajcsere	500 000 Ft	100 000 Ft
Gépkocsi értékcsökkenésének változó része	1 000 000 Ft	200 000 Ft
Összesen:	33 000 000 Ft	6 600 000 Ft

Meglepődve látjuk, hogy költségeinknek több mint a felét a munkabérünk, és annak közterhei teszik ki. Persze ez csak azért meglepő, mert hozzászoktunk ahhoz, hogy magunknak adott fizetésünket a minimálbérrel számoljuk el. Érthető törekvés ez abból a szempontból, hogy közterheinket a lehető legalacsonyabb értéken tartjuk. A minimálbér nyugdíj- és egészségügyi járulékait mindenképpen be kell fizetni, és az elvárható legkisebb jövedelem is – immár második éve – a minimálbérhez igazodik az egyéni vállalkozóknál. Ugyanakkor meggondolandó – mint azt már nemegyszer megjegyeztük – hogy egy „minimálbérből nyugdíjba menő” taxis vállalkozó havi nyugdíja a negyvenezer forintot sem éri el. Ha azonban mégis ezzel a legkisebb bérrel számolunk, akkor táblázatunk, és az ehhez tartozó grafikon a következőképpen néz ki: (3. sz. táblázat, 2. sz. diagram)

Költségelem	Éves összeg	Százalékos részesedés
Egyszeri költség	322 000 Ft	8%
Személyi költségek (munkabér és közterhei)	1 008 000 Ft	24%
Gépkocsi költségei	1 916 000 Ft	45%
Egyéb és rendkívüli költségek (tagdíjak stb.)	1 002 000 Ft	24%
Összesen:	4 248 000 Ft	100%



Így már mindjárt más, a gépkocsi költségei teszik ki költségeink közel felét, és azt hiszem, ez áll közelebb a tényleges gyakorlathoz is. Ez pedig – mármint hogy a vállalkozó minimálbérrel számol – kizárólag a rendkívül magas járulékok következménye.

Az említett költségösszegeket, akár a 6,5 milliót, akár a 4,2 milliót vesszük, meg kell termelni. Ebben a számításban, miként az előzőekben sem, nem vettük figyelembe az áfát, bruttó összegekkel számoltunk, több okból is. Egyrészt az áfás költségvetés-számítás nagyon megbonyolítaná, áttekinthetetlenné tenné a számítást, hiszen szakmánkban van, ami után lehet, és van, ami után nem lehet áfát visszaigényelni. (Érdekes, befizetni mindig kell...) Nem igényelhető vissza az áfa az egyik legnagyobb tétel, az üzemanyag után. Szintén nem – vagy csak nagyon körülhatárolt esetekben, szinte lehetetlen feltételek teljesítése mellett – lehet visszaigényelni a gépkocsi áfáját. Szintén nem visszaigényelhető a munkabér és közterhei áfája... Micsoda? Milyen marhaság ez? Munkabér áfája? A munkabér nem áfás!

Bizony nem. De gondolkozzunk csak el egy kicsit. Ahhoz, hogy bizonyos összeget saját használatra ki tudjunk venni vállalkozásunkból, azt előtte meg kell termelnünk. Ha áfások vagyunk, akkor áfával együtt. Amely áfát ugye be kell fizetnünk a megfelelő időben. Nyugodtan kijelenthető tehát, hogy ötvenezer forint bruttó munkabér kivételéhez ötvenezer + áfa bevételünknek kell lenni. Ami lehet akár több mint hatvenezer forint is, ahogy alább részletezzük. És ez a hatvenezer forint bevétel nekünk csak azt engedi meg, hogy az ötvenezer forint nettóját, 40.000 forintot elköltsünk (a kisebb összegű egyéb levonásokat és a közterheket itt figyelmen

kívül hagyva). Nem érdekes? Még a minimálbér után befizetendő tízezer forint személyi jövedelemadóra is fizetünk áfát. Az adó adóját...

Másrészt azért nem vettük számításba az áfát, és számoltunk bruttó összegekkel, mert még nem tudjuk, hány százalék lesz. Hogyhogy? – kérdezheted. A taxizás áfája 12 százalék, nem? De bizony annyi. Ma még. Ám lapzártakor, a 2004-es költségvetés tervezése során már napvilágot láttak az áfával kapcsolatos változtatási tervezetek. Ennek egy része pedig úgy szól, hogy a személyszállítás a legmagasabb áfa-kulcs alá kerül, ami ugyan a tervek szerint 25-ről 23 százalékra csökken, de még így is elég magas. Ha pedig ez a változtatás „átmegy” a parlamenten, akkor nem leszünk könnyű helyzetben. A taxis ugyanis a gépkocsi fenntartásának költségein kívül – melyben korlátozottan, vagy sehogyan sem érvényesíthető az áfa-levonás – szinte csak elenyésző költségekkel számolhat a visszaigényelhető áfa szempontjából. A befizetendő áfa viszont minden forint bevétel után „ketyeg”. Száz forint után huszonhárom forint. Ezer után kétszázharminc. Tízezer után... százezer után... egymillió után... négy millió után... Micsoda? Négy millió forint árbevétel után majd egymillió forint áfát kell befizetnem? Nekem is? De hát hogy fogom én ezt megtermelni?

(Ismétlem, a fent említett áfa- változások lapzártakor a tervezet szintjén mozogtak!)

A bevételek

A bevételek számításához megint csak meg kell állapodnunk bizonyos alapszempontokban és arányokban. Hosszú évek tapasztalata mutatja, hogy egy átlag fuvar Budapesten 7-8 kilométer, 5 perc várakozással. Ennek fajlagos kilométerdíját úgy tudjuk kiszámítani, hogy összeadjuk az alapdíjat, a kilométerdíjat és a várakozás díját, majd elosztjuk a megtett kilométerek számával. Nézzünk egy példát: alapdíj 300 Ft, viteldíj 200 Ft/km, várakozás 50 Ft/perc. A fenti átlagos fuvar teljes díja ez esetben $300 + (8 \times 200) + (5 \times 50) = 2.150$ Ft. Ezt az összeget elosztva a ténylegesen megtett 8 kilométerrel 268,75 Ft összeget kapunk. Kerekítsük fel 270-re. Ez a 270 Ft/km a fajlagos kilométerdíj. A továbbiakban a különböző tarifák alkalmazásakor mindig a fenti képlet alapján kiszámított fajlagos kilométerdíjat alkalmazzuk a számítások egyszerűsítése végett.

A másik alapszempont, amiben meg kell állapodnunk, a kihasználtsági százalék. Ma, az ún. „kályha” taxizás korában ezt a számot nemigen vehetjük 50%-nál magasabbra. Nézzük tehát, hogy az előzőekben kiszámított költségek fedezésére milyen tarifa lenne a legalkalmasabb.

Évente negyvenezer kilométert vettünk figyelembe a költségek számításánál és ez természetesen összes kilométer. Az 50%-os kihasználtsági rátát figyelembe véve tehát 20.000 km-t teszünk meg utassal. Ahhoz, hogy ez alatt a húsz ezer kilométer alatt megtermeljük munkabérünket és költségeinket, a 6,6 milliós számításnál 330 Ft/km, a 4,2 milliónál pedig 210 Ft/km fajlagos tarifával kell számolnunk. De hiszen ez utóbbi nem is olyan sok – mondhatod. Ezt simán meg lehet csinálni! Szerintem is. Feltéve, ha ténylegesen a nettó 40.000 Ft-os minimálbérből akarsz megélni. Ez utóbbi összeg ugyanis a szerint van számítva. Mi a helyzet azonban, ha ez nem elég? (Persze hogy nem elég!) A 330 Ft/km fajlagos díj vajon milyen tarifát takar? Fenti képletet átrendezve megkapjuk a tarifát: 300-255-60. Erősen hasonlít a jelenlegi budapesti nappali maximális tarifára, csak kismértékben lépi túl. Ugyanakkor erősen nem hasonlít a taxitársaságok által alkalmazott telefonos, kedvezményes, aranykártyás, szerződéses stb. tarifákhoz. De ennek is megvan a nyilvánvaló oka. Társaságban taxizva ugyanis több más előny mellett (a hátrányokról sem elfeledkezve!), jobb kihasználtság érhető el. Alacsonyabb tarifa jobb kihasználtsági százalékkal nyilván ugyanazt az eredményt nyújthatja. Ezt már szövegesen egy kicsit nehezebb számszerűsíteni, akinek kedve van böngéssze az alábbi kis táblázatot: (4. sz. táblázat)

Bevétel	Kihasznált-sági százalék	Fajlagos tarifa	Alkalmazható tarifa példaul
6 600 000 Ft	50%	330 Ft	300-255-60
6 600 000 Ft	60%	275 Ft	300-206-50
6 600 000 Ft	70%	236 Ft	300-173-40
4 200 000 Ft	50%	210 Ft	300-154-30
4 200 000 Ft	60%	175 Ft	300-125-20
4 200 000 Ft	70%	150 Ft	300-100-20

Megdöbentőnek tűnik, ugye? Több, mint hatmillió forintos bevételt elérni kétszáz alatti kilométerdíjból? Négymilliót száz forinttal? Persze hogy lehetetlen! Ezek a kihasználtági értékek még abban az időszakban voltak érvényesek, amikor az utas kiszállása után 1-2 kilométeres távolságon belül beült az újabb kuncsaft. Vagy érkezett egy rendelés. Ma már közelebb állunk az 50%-os kihasználtsághoz, sőt a „mezítlásosok” sok esetben még ennyit sem érnek el. Jobb lesz tehát, ha tarifánkat a 200 Ft/km fölé próbáljuk alakítani. Még így is előfordulhat, hogy bevételünk, és az ebből eredő jövedelmünk meg sem közelíti azt, amit elérni szeretnénk. Főleg akkor, ha 2004-től a taxizást valóban 23%-os áfa fogja terhelni...

Nagy Zoltán

Irakban a GAZ is élelmiszer

Repülőszőnyeg helyett Volga

Irakban szép lassan normalizálódik a helyzet. Ezt mi sem bizonyítja jobban, minthogy az előző rezsim által kötött szerződések továbbra is érvényesek, s ennek köszönhetően, még az idén ötezer Volga típusú taxit szállít Oroszországból Bagdadba.

Mivé lett a világ? – tehetjük fel a kérdést. Hová tűntek a repülőszőnyegek? – maholnap a bagdadi kalifa is orosz Volgákon szeli a mesebeli főváros útjait. Ezt is megértük.

A poén talán nem is ez, hanem az a bejelentés, amelyet a közelmúltban tett közzé az ITAR-TASZSZ hírügynökség. Eszerint Alekszej Barancev, a GAZ autógyár – amely a Volga típusú személyautókat gyártja – vezérigazgatója elégedetten hozta nyilván-

nosságra: a Volgák szállításáról szóló szerződés, amelyet az ENSZ „Olajat élelmiszerért” elnevezésű humanitárius programja keretében 2001 őszén kötött Oroszország és Irak, a jelen helyzetben is aktuális, ezt az egykori iraki kereskedelmi minisztérium jogutódja is megerősítette. Ezzel elhárult az utolsó akadály is annak, hogy a taxiként futó gépjárműveket év végéig leszállítsák Iraknak, amelyért olajjal fizetnek. Az azonban elgondolásra érdemes, hogy a felszabadított országban a taxiszoigaltatás humanitárius kategóriába sorolható, mi több, élelmiszerként is elkönnyvelhető.

Tény, Irakban a háború ideje alatt a taxik egy része – igaz, jelentős felárral – jó ideig vállalta a fuvarokat a környező országok határszakaszaira. Arról is beszámoltak a tudósítások, miszerint az amerikai kato-

nai járőrök rendszeresen megállították és ellenőrizték a taxik utasait, nehogy ily módon próbáljon külföldre szökni Szaddam Huszein államapparátusának egynemely tagja, akik a legkeresettebb körözötték fényképes listájára is felkerültek.

Bagdadban egyébiránt korábban sem volt hiány orosz típusú gépjárművekből, így a taxik jelentős része eddig is keletről érkezett. Az új típusú Volgák üzemenyagfogyasztása ugyan csekélyebb, mint múltbéli társaiké, de még mindig igen jelentős. Ez viszont legkevésbé sem érdeklí az olajban gazdag ország lakóit. Az viszont annál inkább szempont a választásnál, hogy ezek az autók rendkívül kényelmesek, így a személyszállítók előszeretettel választják taxinak.

Cash



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

AUTÓLOPÁSI STATISZTIKA 2003.

– Legnépszerűbb az Audi –

A 2002-es adatok szerint 2,6 millió személygépkocsi volt Magyarországon. Ebből a legtöbb 2002-ig a Ladából futott a hazai utakon. Tavaly azonban e típus helyét átvette az Opel (308.481 db.) és a Lada (295.088 db.) viszsaszorult a második helyre. A harmadik helyen a Suzuki állt (218.651 db.). Ami az átlagéletkort illeti, az Opel típusoké 8,7, a Ladáké 17,3 és a Suzukiké 4,3 év volt a 2002. december 31-i adatok alapján.

Amennyiben a lopott gépkocsik darabszámát nézzük, úgy a Volkswagen vezet a toplistát, mint az elmúlt években mindig. 2002-ben 1879-nek kelt ke-reke. Második az Opel

1098, harmadik a Suzuki 882, negyedik a Renault 746, ötödik az Audi 742, hatodik a Lada 670, hetedik a Fiat 491, nyolcadik a Mercedes 490, kilencedik a Trabant 441 ellopott autóval.

Természetesen ez nem azt jelenti, hogy a legjobban lopott kocsi a Volkswagen, hiszen ha arányait nézzük, akkor a 43.428 Audiból az ellopott 742 darab azt jelenti, hogy minden 59.-et ellopták. Viszont a 202.607 Volkswagenből az 1879 ellopott gépkocsi azt jelenti, hogy „csak” minden 108. lett „meglovasítva”.

Ha az arányokat nézzük, akkor első helyen az Audi áll, melyet a Mercedes (minden 81. ellopott gép-

kocsival) követ. Harmadik a Volkswagen, negyedik a Renault (minden 168.-at lopták el), ötödik a Suzuki (minden 248.-at lopták el), hatodik a Fiat (248), hetedik az Opel (281), nyolcadik a Trabant (434) és kilencedik a Lada (440).

Tehát téves az a nézet, hogy a Volkswagen a legveszélyeztetettebb jármű gépkocsilopások szempontjából!

Leszögezhetjük, hogy az autók biztonságát nem a márka határozza meg, hanem az egyéb védelmi tényezők összessége (tárolás, biztonsági felszerelések stb.).

Forrás: ORFK Kommunikációs Igazgatóság

Rohamosan csökken a körözött Audik száma

2002-ben az előző évhez képest 32 százalékkal kevesebb Audik keresését kezdte meg a rendőrség. A körözött autók túlnyomó többsége használt, régebbi évjáratú, vagy szürkeimportból származó jármű. Az új Audikat ugyanis – a beépített műholdas követő rendszernek köszönhetően – meg sem kísérelték eltulajdonítani, vagy ha mégis, a gépkocsik minden esetben visszakerültek tulajdonosaikhoz.

Tovább erősödött a körözések csökkenésének száma 2003 első negyedében, az előző év azonos időszakához képest 38 százalékkal kevesebb, összesen 73 Audi körözését rendelték el. Különösen drasztikus a visszaesés az A6 és A3 típusok esetében, melyeknél 51, illetve 69 százalékos visszaesést regisztráltak.

E kedvező tendencia mögött egyértelműen az áll, hogy ha-

Járműkörözési „top” lista 1997 - 2002

	1997	1998	1999	2000	2001	2002						
1.	Vwage	2 607	Vwage	2 356	Vwage	2 363	Vwage	2 943	Vwage	2 483	Vwage	1 879
2.	Lada	2 329	Lada	2 203	Lada	1 472	Audi	1 278	Audi	1 135	Opel	1 098
3.	Trabant	1 404	Simson	1 324	Trabant	1 162	Lada	1 082	Opel	885	Suzuki	882
4.	Mercedes	1 342	Trabant	1 286	Opel	1 123	Opel	944	Suzuki	780	Renault	746
5.	Opel	1 316	Opel	1 271	Audi	1 100	Trabant	800	Lada	729	Audi	742
6.	Simson	1 055	Mercedes	1 222	Fiat	918	Suzuki	745	Mercedes	595	Lada	670
7.	Audi	1 045	Fiat	1 074	Mercedes	858	Fiat	605	Trabant	565	Fiat	491
8.	BMW	999	Audi	935	Simson	751	Simson	590	Renault	526	Mercedes	490
9.	Fiat	864	Suzuki	776	Suzuki	732	Mercedes	574	Simson	525	Trabant	441

zánkban az Audi márkakereskedői hálózatban vásárolt új Audikban az A4-es kategóriától széria-felszerelés valamely műholdas védelmi rendszer. Ma már tehát főképpen azok a járművek számítanak a legveszélyeztetettebbnek, amelyeket nem az importőr értékesít és

helyez forgalomba Magyarországon. Ezt például az is alátámasztja, hogy akik 2002 óta a Porsche-csoportnál kötötték meg casco-biztosításukat, az Audi egyes modelljeinél 2002 szeptemberétől akár 45 százalékot is megtakaríthatnak a biztosítási díjából, amennyi-

ben kocsijuk fel volt szerelve műholdas követő rendszerrel.

Az importőr határozott meggyőződése, hogy az eddigi évek 30-40%-os körözési trend javulása töretlen lesz 2003 hátralévő hónapjaiban is.

**Porsche Hungaria
Kommunikációs Igazgatóság**

A taxiengedélyek visszavonásáról

Egyre gyakrabban panaszoznak a taxis kollégák, hogy súlyos szabálytalanságokat, nemegyszer a bűncselekmény határát súroló viselkedésű taxisok ellen semmilyen eljárás nem indul, őket semmilyen szankcióval nem sújtják, így tovább rombolhatják a szakma tekintélyét. – Miért nem csinál már a hatóság valamit? – kérdezik gyakran. Utánajártunk, hogy mely esetekben, milyen módon és eljárási környezetben vonható vissza a taxis taxiengedélye. Az alaphelyzetet a 89/1988 MT rendelet szabályozza az alábbiak szerint:

(5/A§)
(13) A területi közlekedési felügyelet a taxiengedélyt legalább három hónapra, de legfeljebb öt évre bevonja, ha a vállalkozás az adott személytaxival

a) az engedélyezett tevékenységet tartósan – legalább egy éven át – nem gyakorolja, anélkül, hogy a szünetelést a területi közlekedési felügyeletnél megfelelő indokkal a taxi-rendszám-tábla egyidejű letétbe helyezése mellett bejelentette volna,

b) a jogszabályban meghatározott szakmai követelményeket megsértette – így különösen ha a hatósági árat túllépte, az árat nem tüntette fel, a nyújtandó kötelezettséget megszegte, a viteldíjkészüléket szabálytalanul működtette, illetve az utasokat más

módon megkárosította, a taxiállomás használatára vonatkozó szabályokat megszegte, és emiatt a visszavonásra a működési terület szerint illetékes települési önkormányzat jegyzője (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat jegyzője), a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség, a területi fogyasztóvédelmi felügyelőség, a KKF vagy az illetékes érdekképviseleti szerv megfelelően alátámasztott javaslatot tett.

(14) A területi közlekedési felügyelet a vállalkozás valamennyi taxiengedélyét

a) visszavonja, ha a vállalkozás a működése során a taxiengedélyek kiadásához szükséges és az e rendeletben előírt valamely feltételt már nem teljesíti;

b) legalább 3 hónapra, de legfeljebb 5 évre visszavonhatja a (13) bekezdés b) pontjában meghatározott követelmények súlyos vagy ismétlődő megsértése esetén.

(15) A vállalkozás a taxiengedély visszavonásának időtartama alatt újabb taxiengedélyt nem kaphat. A személytaxi cseréje esetén azonban a taxiengedély is cserélhető.

Menjünk sorjában: az, hogy valaki tevékenységét tartósan nem gyakorolja, nem érinti jelen értekezésünk témáját. Annál inkább a b) pont, amely a fegyelmi visszavonásokról intézkedik. Utánajárva az elmúlt években visszavont engedélyek sorsá-

nak, azt állapítottuk meg, hogy végleges visszavonás egyetlenegy sem történt. Időleges visszavonásra már több esetben sor került, ezt minden esetben a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség indítványozta. A visszavonás időtartama a mi információink szerint egyetlen esetben sem haladta meg a három hónapot. A taxiengedély visszavonására vonatkozó indítványok a taxiengedély bevezetésének évében és azt követően voltak sűrűbbek – feltéve, ha évi 3-4 alkalmat sűrűnek lehet nevezni – azóta egyre ritkábbá váltak. Valószínűleg a végrehajtó hatóságokhoz is eljutott annak híre, hogy az engedélyvisszavonás nem éri el a kívánt célt, hiszen a vállalkozó akár már másnap folytathatja tevékenységét egy családtag vagy barát vállalkozásában, ill. semmi nem tiltja, hogy alkalmazotként dolgozzon valahol tovább.

Érdemes talán megjegyezni, hogy taxis érdekképviselet – bár a jogszabály módot ad rá – tudomásunk szerint még egyetlen esetben sem indítványozta taxiengedély visszavonását.

A rendelet (15) pontjában egyébként ott a „kiskapu”: ha visszavonták a taxiengedélyt, bővítés vagy kocsicseré indokával minden korlátozás nélkül lehet újabb taxiengedélyt szerezni...

KÖRKÉP A TAXIÁLLOMÁSOKRÓL

Végre be lehet állni a drosztok nagy részére, ahonnan a taxis maffiacsoportok kialakulásának következtében szép lassan eltűntek az utasok.

A hoppon maradt taxisok ezért elmentek társaságbelieknek, vagy abba hagyták a taxizást, illetve – nagyon kevesen – görcsölnek még a drosztokon.

Így felszabadult a taxiállomások nagy része. Nézzünk szét a drosztokon, tállalomra:

I. KERÜLET

Batthyány tér

Állandó a csapat. állandó ügyfélkörrel.

Széna tér

Eltűntek a kemény legények, a maradék csapat társaságbelivé lényegült. Azért az idegen taxisokat nem nagyon szeretik...

Dísz tér

Állandó csapat a Korona cukrászdánál. A tarifáról nincs információnk...

Szenháromság tér

Gyakorlatilag eltűntek a taxik, a szállodai taxik tartalék terület a közelben van.

Ostrom utca

Új taxiállomás a társaságbelieknek, a rádióvétel miatt. Rend van.

II. KERÜLET

Pasaréti tér

Hivatalos taxiállomás továbbra sincs, a tér közepén visszatérő arcok társaságbeli csapatoktól.

Mechwart liget

Állandó – főleg mezítlásosokból álló – csapat.

Idég-Elme

Nincs hivatalos droszt, mindenki megállhat. Semmi gond.

III. KERÜLET

Flórián tér

Mindig szabad terület volt, most is az.

IV. KERÜLET

Pozsonyi út

Valamikor foglalt terület, most bárki beállhat.

Városháza előtt

Foglalt volt, most is állandó a csapat, állandó ügyfélkörrel.

V. KERÜLET

Továbbra is a „legmelegebb” kerület, foglalt a kerület nagy ré-

sze: Petőfi Sándor utca, Szervita tér Ferenciek tere, Veres Pálné utca, Bécsi utca.

VI. KERÜLET

Nyugati tér

Bár sokat üres a forgó óra előtti rész, vissza-visszatérnek a helyiek.

Nyugati Bevásárlóközpont (Westend City Center)

Oda se mertünk menni a kigyúrt, atlétatrikós legényekhez. Hasonlóan foglalt a szomszédos Nyugati oldalsó bejárata.

Lehel piac

Állandó mezítlásos csapat, állandó ügyfélkörrel.

Oktogon

Valamikor kemény hely volt a tér mind a „négy” (mind a nyolc) sarka. Most már mindenki megállhat.

VII. KERÜLET

Király utca

A béke szigete! Mindig, mindenki megállhatott! Van, amikor most is húsz autó sorakozik...

Péterfy SZTK

Csendes kis droszt, állandó csapattal, korrekt tarifával, visszatérő utasokkal.

Film múzeum

Egykor kökemény hely, egyetlen(!) taxis maradt a régi csapatból.

VIII. KERÜLET

Keleti pályaudvar

Azt hiszem, nem kell semmit mondani! Szégyen, hogy ilyen helyek lehetnek még az Európa felé vezető úton a taxis szakmában. Nem csak a pályaudvar három kijárata foglalt, de már a sínek közé is bemennek a taxisok...

Teleki tér

Egyike a kevés helyeknek, ahol mindig mindenki megállhatott, most sincs gond.

Józsefvárosi piac

Állandó csapat évek óta mind a hat kapunál (kijáratnál). Egy érdekesség: az utóbbi hetekben megjelentek arab (!) taxisofőrök...

Práter „TUTI”

Mindenki megállhat, jól pörgő hely.

IX. KERÜLET

Üllői út (Corvin mozi)

Valamikor állandó csapat, fog-

lalt doszt volt. Elfogytak az utasok, így elfogytak a taxisok. Egy-két kolléga jár vissza.

HEIM PÁL Kórház

Mindenki megállhat, jó hely mezítlásosoknak, társaságbelieknek egyaránt.

Mester doszt

Valamikor a főváros egyik legjobb drosztja volt. Aztán ezt is „lefogták”, eltűntek az utasok. Jelenleg már taxiállomás sincs...

X. KERÜLET

Liget tér

Egyszerre két taxiállomás is van a vasúti pályaudvar kijáratánál. Soha sem volt gond, most sincs, mindenki megállhat.

Maglódi úti piac

A rendszerváltáskor hatalmas pezsgés volt a piacon, vagy egy tucat taxi megélt. A munka elfogyott, a taxikkal együtt.

XI. KERÜLET

Kosztolányi Dezső tér

Az utóbbi évek leghangosabb drosztja. Minden szempontból. Részben a taxik rádiója is bőmbölt, meg a taxisok kiabálása (veszekedése) se volt szívderítő. Lecsillapodtak a kedélyek, igazából már droszt sincs.

Bartók Béla út

Közlekedésszervezési okok miatt megszűnt a Bartók mozi előtti taxiállomás, még a járdákat is lekorlátozták.

XII. KERÜLET

Déli pályaudvar

Ugyanaz a helyzet, mint a Nyugati és a Keleti pályaudvarnál. Eddig nem sikerült megregulázni a hiénákat.

Ötvös utca

Jól pörgő droszt volt a Szabadság-hegyen, sajnos megszűntek ezt is közlekedésszervezési okok miatt.

XIII. KERÜLET

Vigszínház

Valamikor a legkeményebb hely volt Budapesten, előfordult, hogy késekkel estek egymásnak a taxisok. Most már ez is a béke szigete.

Volga Szálló

A Vigszínház „kistestvére”. Ide is rendszeresen jártak a rendőrök a taxis drosztháború közben. Most teljes a csend, mióta az egyik taxitársaság a közelbe telepített egy saját taxiállomást.

Duna Plaza

Kemény legények jelentek meg az üzletközpont átadásakor. Ahogy fogytak az utasok, úgy tűnedezték el a „kollégák”. Most már elvéve látni belőlük...

XIV. KERÜLET

Örs vezér tere

Ez is kiemelkedő hely volt a taxizás szempontjából. Aztán ezt is jól elrontottuk... Mi lett belőle? Innen is eltűntek az utasok, így a taxisok is! Sokszor egész nap nincs taxi a droszton!

Bosnyák tér

Naná, hogy ez is foglalt lett! Most már csak a régiék járnak vissza, egyre kevesebben... Nincs értelme, hiszen nincs utas.

Népstadion

Nemegyszer olvashattunk erről a drosztról a rendőrségi tudósításokban. Boxer, baseballütő, betört fejek. Egy taxiállomás jellemzője... A buszállomás elköltözött, a Sportszarnok leégett, így az utasok innen is eltűntek. Már csak mutatóban maradt 1-2 taxis a régiék közül.

KÜLSŐ KERÜLETEK

A többi (külső) kerületet gyakorlatilag egy kalap alá lehet venni, hiszen taxiállomás se nagyon volt (XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII. kerület).

Van olyan kerület, ahol összesen egy droszt (!) működik. Utast ott se találni, így aztán nagyon kevés a taxi. A kollégák többsége rögtön bejön a belvárosba, ahol jobban talál munkát! A külső kerület taxiállomása 1-2 kolléga jár vissza, de az pont elég is a fuvarszám tekintetében.

* * *

Íme a rövid körsétánk, természetesen nem érintettük mind a 200 egykori taxiállomást. Ez a 35-40 érzékelteti a fővárosi taxiállomások helyzetét. Valamikor a drosztok 90%-a foglalt volt, most jó, ha a 10%-a az. De az üressé vált drosztokon se nagyon találni taxit, hiszen nincs fuvarigény.

Jól elkergettük az utasokat... Hosszú éveknek kell eltelnie ahhoz, hogy visszatérjenek. Most inkább a telefonrendelés a jellemző. Akkor is, ha ott áll a taxi a droszton.

Talán érthető.

Toth Tibor



Háromféle felszereltségben (Essentia, Enjoy, Cosmo) és háromféle motorral (1.6, 87 LE ; 1.6, 100 LE; 1.8, 125 LE) rendelhető az Opel kis egyterűje, a Meriva.

Az autó nagyon sok jó ötletet rejt magában. Elsősorban a Flex Space® ülésrendszer az, amely kiemelkedő variálhatóságával nagyon sok funkcióssá teszi a Merivát.

Az üléshelyek „eltüntetésével” (előredöntésével) akár egyszemélyes áruszállítóvá is alakítható az egyébként 5 utasra tervezett jármű. Ezzel a művelettel egyébként egy tökéletesen sík rakodófelületet kapunk. A hátsó ülésröböl a középső rész előreajtása után a két szélső hely külön-külön 7.5 cm-rel egymás felé tolható, de a padlózatba épített sínek lehetővé teszik a hátsó helyek 20 cm-re távol belüli előre-hátra mozgatását is, így növelve az amúgy is nagy lábteret. (A megtermettebb emberek örülnek majd az így nyert kényelemnek.)

A külön rendelhető nagyméretű, hőszigetelt tárolórekeszt és két pohártartót rejtő könyöktámasz (Tároló Mester) az utazási komfortot javítja. A Tároló Mester a középső (előrehajtott) üléstámlára rögzíthető.

Az autót modulrendszerben vásárolhatjuk meg, melynek lényege, hogy a felszereltség nem egymásra épülő, hanem elemenként összeválogatható. Így jelentős költségektől szabadulhat meg a vevő. A szükségtelemnek tartott elemeket ugyanis egyszerűen nem rendeli meg. Csak a példa kedvéért a Meriva Twin Audio® rendszerével az első és hátsó utasok fülhallgatókon keresztül akár más-más zenét is élvezhetnek. Aki ilyet szeretne, az nem a „hagyományos” rádiót rendeli meg a Merivába, hanem ezt a típust, természetesen a magasabb áért.

Az autó hossza 4042 mm, magassága 1624 mm és szélessége 1694 mm. A Meriva tervezőinek sikerült a varázslat: olyan kisautót készítettek, melynek belső tere a magasabb kategóriákat is „veri”. Taxis szempontból lényeges, hogy az utas nem bezúfolódik a járműbe, ott nem előregörnyedve szenved út közben, hanem ül egyenesen, kényelmesen, köszönhetően a belső magasságnak és a kényelmes lábternek. Természetesen ahogy azt a bölcsőbbek mondják: az almát az almával érdemes csak összehasonlítani. Tehát nem helyes, ha egy felsőkategóriás luxuslimuzin kényelmét várjuk el egy 3 milliós autótól. Saját kategóriájában viszont a Meriva nagyon sok versenytársát lekörözi.

Az 1.6-os motorhoz rendelhető Easytronic® váltó is, ami az ideális városi vezetést teszi lehetővé. A jármű alapfelszereltsége a vezető- és utasoldali légszakokat, elektronikus szervokormányt, elől tárcsafékeket, két pohár elhelyezésére alkalmas középkonzolt, állítható magasságú fényszórókat, hátsó ködlámpát és az elektronikus indításgátlón kívül még számos praktikus ötletet tartalmaz. Azonban ahogy arra már utaltunk, a további „elemeket” a vevő válogatja össze a pénztárcájának megfelelően.

A Merivára 2 év teljes körű garanciát adnak.

Az új típust az Opel Toth márkakereskedésből jelentős taxiskedvezményrel, 3 millió forint alatt, 20% befizetésével már el lehet hozni. Amennyiben légkondicionálót is rendel a vevő az autóra, a 3 milliós összeget - a speciális taxis kedvezmény igénybevételével - így is csak alig haladja meg a vételár.

Az Opel Toth márkakereskedésben minden érdeklődő taxisnak szívesen adnak részletesebb felvilágosítást is, segítenek a megfelelő finanszírozási mód kiválasztásában.



Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Azt hallottam a hírekben, hogy megszűnik a nullás áfa-kulcs. Akkor most minden taxis áfás lesz?

Lapzártakor még élénk vita zajlott kormánykörökben a 2004-es költségvetésről, ezen belül is az adókról. Így az áfáról is, melynek nulla kulcsos részét - az EU-csatlakozás részeként - megszüntetni tervezi a pénzügyi tárca. Ami a taxisokat illeti, konkrétan ez az intézkedés nem érint bennünket. A taxiszolgáltatás az egyéb személyszállításokkal együtt pillanatnyilag a 12%-os áfa-kulcs alá tartozik. A félreértést az okozza, hogy a bizonyos meghatározott árbevétel el nem érő vállalkozók úgynevezett „alanyi mentes” kategóriá-

ba tartoznak, tehát nem kell áfát fizetniük (és nem is igényelhetnek vissza). Ez azonban nem azonos a nulla kulccsal! Az alanyi áfamentes határ 2003-ban tételes adózóknál 2 millió, átalányadózóknál 4 millió forint. Ha ezt az árbevételt nem éri el, nem kell az áfa hatálya alá bejelentkezni.

Most jól megnyugodtál? Ne tedd! Bár ezúttal nem került szóba, de egyáltalán nem biztos, hogy az alanyi adómentes sáv határait nem változtatják meg. Egyébként is nagyon nehéz ma már egy főállású taxisnak a kétmillióos bevételi határon belül maradnia. Ha pedig átlépi, akkor nagy változások elé néz: a szintén tervbe vett áfa-kulcs változtatások nyomán a személyszállítás -

ezen belül a taxizás - magasabb osztályba kerül, ma 23%-ról beszélnek...

A konkrét jogszabály-ismertetésre annak megjelenésekor természetesen visszatérünk.

Azt beszélük, hogy 2004. január 1-jén megszűnik a PÁV bejegyzések érvényessége, és mindenkinek újra meg kell szereznie. Igaz ez?

A Központi Közlekedési Felügyeletnél történt érdeklődésünk nyomán megtudtuk, hogy nincs ilyen jogszabály. Sőt, jelen pillanatban még tervezet szintjén sem foglalkoznak a taxisok PÁV minősítésének megújításával, felülvizsgálásával. Az azért kiderült, hogy a hír

alapja mi lehet. A taxisok, legálábbis az idősebb korosztály, még nem sorszámozott pályakalkulációs minősítést kapott, hanem egyszerűen egy „megfelelt” jelzést. Ez a későbbi rendeltet módosítás nyomán a PÁV I. minősítésnek felelt meg. A legmagasabb osztály magában foglalja a PÁV II. és PÁV III. minősítést is. (Ezért érdekes, amikor egy ellenőrzés során egy PÁV I.-gyel rendelkező taxison a PÁV II.-t kéri számon...) A taxizáshoz PÁV II. szükséges, és ennek megszűnése, módosítása, megújítása nincs napirenden. A megkülönböztető jelzésekkel rendelkező gépjárművek (mentő, tűzoltó, rendőr, stb.) vezetőinek viszont PÁV I.-gyel kell rendelkezniük, és ezt bizony néhány évenként meg kell újítaniuk. De csak nekik, a taxisnak nem. Hacsak nem megy el rendőrnék...

Megoldódtak a problémák: Multifunkciós ecometer kerül egyre több taxiba

E lap hasábjain időről időre hírt adunk az ecometer taxióráról, illetve a multifunkciós berendezéssel kapcsolatos hírekről. Legutóbb arról számoltunk be, hogy a City Taxi keretein belül hamarosan több tucat autóban helyezik majd el a hazai taxispiacon eddig egyedülálló olyan kártyaleolvasót, mely a taxiórával közös egységben helyezkedik el. Vagyis nem kell egy külön berendezés (kártyaleolvasó) elhelyezésével bajlódni a taxisnak, mert az az amúgy is kis helyet igénylő taxaméterbe van beépítve. Azonban az akció mintha lelassult volna. A miértről Szalai Lászlót, az Ecometer Kft. ügyvezető igazgatóját kérdeztük.

– Három problémával talákoztunk – mondta Szalai László. Kellott egy ún. „elfogadó” bankot találni, ezzel párhuzamosan egy mobil szolgáltatót kerestünk, ahol olcsó GSM-terminált tudunk beszerezni, és szükség volt egy olyan finanszírozási konstrukcióra, melyben a taxisnak a lehető legalacsonyabb terhet kell csak vállalni.

– **Nézzük ezeket a problémákat sorban. Azt hiszem, nem csak a taxisok keverik össze a bankkártya-kibocsátó és elfogadó pénzügyi intézetek számát, szerepét.**

– Nagyon sok kérdésben az Ecometer Kft. e fejlesztés során úttörő szerepet vállalt. Ezért aztán ma már látszik, sok időt vett igénybe az, hogy felesleges köröket futottunk bizonyos kérdésekben. A nálunk megforduló taxisok is megpróbálnak saját ötleteikkel segíteni. Ezért érdemes a nagyobb nyilvánosság előtt is tudatosítani: a bankkártya-kibocsátás nemzetközi és hazai engedélyekhez kötött. Amely bank e kritériumoknak eleget tesz, az megjelenhet a piacon saját termékével. Kártyát Magyarországon jelenleg viszont csak két bank fogadhat el: a Kereskedelmi és Hitelbank és az OTP. Nekik van erre jogosítványuk. Ebből adódóan aki kártyaelfogadó, leolvasó, stb. berendezést kíván működtetni ebben az országban, annak az említett bankok engedélyére van szüksége.

– **A GSM terminál ára, beszerzése szintén fontos kérdés. Egyrészt a készülék árában megjelenik a beszerzési ár, másrészt a későbbi üzemeltetésnél sem mindegy, milyenek a kiáldott pénzügyi feltételek. Erről Polinger Sándort, a City Taxi elnökét kérdeztük:**

– A tisztánlátás érdekében egy kicsit menjünk vissza az időben. 1993 elején először mi vezettük be a taxiszoftverek között a kártyaelfogadást. Tehát már 10 évvel ezelőtt szerepelt üzleti elképzeléseink között, hogy azokat az utasokat, akik ilyen módon kívánják a fuvardíjat kiegyenlíteni, megfelelően ki tudjuk szolgálni. Az eltelt időben folyamatosan dolgoztunk a működési rendszer korszerűsítésén. Most jutottunk el oda, hogy adottak a magasabb szolgáltatási szinthez szükséges műszaki feltételek, amihez meg kellett teremteni a szük-

séges pénzügyi feltételeket is. Így az amúgy igen nehéz helyzetben lévő taxis kollégáknak segítünk abban, hogy minél kisebb terhet bevállalásával tudjanak fejleszteni. Ennek érdekében több kérdést kellett megoldanunk. Együttműködő partnerünk, az Ecometer Kft. az együttműködési megállapodásunknak megfelelően jelentős árendeményt biztosít a szövetkezetenél dolgozók számára. Ez azért is lényeges, mert a taxiórák memóriája kezd megtelni, így mindenképpen dönteni kell: mibe fektet a taxis pénzt, új, korszerű multifunkciós készülékbe, vagy a korábbi óra megújításába. Mindkettő pénzbe kerül. Tehát az alkalom a cserére most kedvező. Ehhez azonban megfelelő finanszírozási feltételeket kellett biztosítanunk kollégáink számára. Egyébként erre tettem ígéretet a 2001 novemberében lezajlott közgyűlésen. Ezt is sikerült megoldanunk. A Kereskedelmi és Hitelbankkal kötött szerződésünk értelmében először 100 kollégának lesz lehetősége lakossági folyószámla-hitel keretében 200 ezer forint értékű vásárlásra, amit 1 év alatt, tetszés szerinti ütemezésben kell visszafizetni. Természetesen ezt a hitelt kizárólag elektronikus kártyaelfogadó készülék megvásárlására lehet felhasználni. Nem akarunk 100 darabnál megállni, a Kereskedelmi és Hitelbankkal úgy állapodtunk meg, hogy a tapasztalatok értékelése után lesz lehetősége további kollégáknak is hitelhez jutni.

– **Milyen kamatot számol fel a bank a hitelért?**

– Ebben a kérdésben is jó eredményt értünk el. A „szokásos” 30%-ot meghaladó áruhitel-kamatoktól eltérően a Kereskedelmi és Hitelbank 18% körüli kamatot számol ezért a szolgáltatásért.

– **Az ún. dombornyomású kártyával rendelkezőket eddig is ki tudták szolgálni. Érdemes egy ilyen beruházásba belevágni?**

– Mindenképpen! Utasaink között az ún. elektron-kártyával rendelkezők száma legalább tízszerese a dombornyomású kártyát birtoklóknak. Ez egy nagyon fontos és folyamatosan bővülő utaskör, melynek kiszolgálása elemi üzleti érdekünk, amihez elengedhetetlen a korszerű kártyaelfogadó termi-

nál. Az új készülék egyébként mindkét kártya leolvasására alkalmas, sőt az ún. smart-, vagy chip-kártyát is képes elfogadni. Ez utóbbit még engedélyeztetni kell, de kiváltja majd a mágnescsikkal ellátott bankkártyákat. Ez EU-s törekvés a bank részéről.

– **Sokszor hangoztatjátok, hogy minden résztvevő cég rendelkezik ISO minősítéssel. Miért fontos ez?**

– A City szinte a kezdetek óta törekszik az állandó, ellenőrizhető minőségre. Az idén sikerült az ISO 9001-2002-es minőségbiztosítási tanúsítványt megszerezni. Ez nagyon röviden azt jelenti, hogy mindenkinek, aki az irodával kapcsolatba kerül, állandó minőségű szolgáltatást biztosítunk, és ezt nagyon szigorúan ellenőrizzük is. Természetesen saját érdekünk, hogy lehetőleg olyan partnerekkel szerződünk, akik hasonló színvonalon szolgáltatnak. A taxióra-akcióban részt vevő Vodafone, az Ecometer Kft., valamint a szoftverfejlesztő Unitis Rt. is rendelkezik az előbb említett minőségbiztosítással. Ez a kollégáink kiszolgálásában is jól érzékelhetően jobb feltételeket teremt.

– **Annak, aki bármilyen okból ragaszkodik a régi, megszokott taxiórájához, de szeretne egy ilyen berendezést vásárolni bankkártya-leolvasónak, van arra lehetősége, hogy a két berendezést összekösse?**

– Természetesen – mondta Szalai László. – Minden taxiórátípushoz csatlakoztatható a multifunkciós készülék. Ez esetben a viteldíjjelző funkciót nem használja majd a taxis.

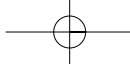
– **Így olcsóbb a készülék?**

– Nem. Az berendezés minden beépített funkciót tartalmaz, attól függetlenül, hogy ebből a felhasználó mit vesz igénybe. Itt most nem sorolom fel, mi mindent tud a berendezés, csak két funkciót emelek még ki, a display-funkciót – melyet akár a címkidáskor is ki lehet majd használni, segítségével a szöveges információk oda-vissza küldhetők, valamint a hőnyomatot, amelylyel szinte hangtalanul, kb. hatszor gyorsabban lehet kinyomtatni a bizonylatokat mint a hagyományos tús nyomtatókkal.

– **Amennyiben a vásárló a kezdetben csak kártyaleolvasóként használja, de később a taxióra-funkciót is igénybe szeretné venni, mit kell tennie?**

– Különösebb teendő nincs. Az APEH-kötelezettségeket kell figyelembe venni. A plombálást, hitelesítést, érvényesítést, de ezeket a kérdéseket a szervizünk igen gyorsan megoldja.

– **Mennyire felkészült az Ecometer Kft. a várható nagyobb beszerzési rohamra?**



- Nálunk a beszerelésekkel, hitelesítésekkel nem voltak eddig sem időrendi problémák. Teljes kapacitással várjuk a taxisokat. Legfeljebb 1-2 napos bejelentkezési időre kell számítani.

- **Rendelkezésre állnak a szükséges számban a mobil-terminálok?**

- Igen. Raktáron is van elég, de szükség esetén bármilyen darabszám rövid idő alatt beszerezhető.

- **Végül, a taxisok körében sok szóbeszéd jár arról, hogy ennek, vagy annak a gyártónak is van hasonló berendezése.**

- Tudom, magam is tapasztaltam, hogy sok az ezzel kapcsolatos mendemonda - válaszolt Polinger Sándor. - Én jelenleg az

ecometeren kívül csak egy megfelelő tanúsítványokkal, certifikációval rendelkező mobil bankkártya-olvasóról tudok, melyet a taxiórához lehet csatlakoztatni. Olyan, ami közös házban van a taxiórával, jelenleg más nincs. Mielőtt azonban bárki belevágná egy ilyen beruházásba, nézze meg pontosan, mi mennyibe kerül és milyen egyéb kiadásokkal terhelt a vásárlás és a haszná-

lat (engedélyezési, bevizsgálási, üzemeltetési stb. költségek). Amennyiben ez az írás eljut más fejlesztőkhöz, úgy őket csak biztatni tudom a tekintetben, hogy várjuk az új ötleteket és a forgalomban lévő versenyképes termékeket. Minden olyan megoldásra nyitottak vagyunk, amely műszakilag, jogilag megalapozott, és amellyel kollégáink kedvezőbb helyzetbe kerülhetnek.

* * *

Az Ecometer Kft. elérhetőségei:

Cím: 1039 Budapest, Rákóczi u. 8.

Honlap: www.ecometer.com és www.ecometer.hu

E-mail: szalai@ecometer.com és szalai@ecometer.hu

Telefon/fax: 06-1/240-94-79, Mobil: 06/20-9344-529

NEM ÉPÜL ELVÁLASZTÓ KORLÁT A CSEPELI „GYORSFORGALMI” ÚTON

Sajnos nagyon sok a baleset a csepeli „gyorsforgalmi” úton. És ami még nagyobb baj: a balesetek súlyossága! Rendszeres a személy sérüléses ütközés, illetve a halálos csattanás!

A fő gond a gyorshajtókkal van! Itt nagyon sokan 80-100 kilométeres sebességgel közlekednek. Ilyenkor pedig elég egy apró figyelmetlenség, és megvan a tragédia! Az ütközés után az autók átsodródnak a szembejövők sávjába, ahol döngöttek „ezerrel”.

Hasonló a helyzet az M0-ás körgyűrűn. Mint köztudott, az M0-ás tulajdonképpen egy el nem készült autópályának az egyik fele. Ezért az út vonalveze-

tése, kialakítása olyan, mint egy autópályáé. Mennek is rajta rendszeresen... Nem ritka a 150-160 kilométeres sebességmérés! Ott is elég egy koccanás, egy kis ütközés, és máris repülnek az autók a szembejövők elé... Nem kell ragozni, mi a vége! Éppen ezért kértünk mi is, és gondolom mások is, a fizikai elválasztást a szembejövők közé!

Ilyesmit szeretnénk a csepeli „gyorsforgalmi” útra is! Ha nem is betontömböket, de legalább vaskorlátokat. Az elkövetkező hetekben felújítják a jelenlegi útszakaszt. Most lenne jó kihelyezni a korlátokat, azonban ebből sajnos nem lesz semmi.

A XXI. ker. Szabadkikötő út

2003. év augusztus és október hónapok között részleges felújításra kerül a Kvassay út és a Corvin úti csomópont között. Ez azt jelenti, hogy az út szélesítése nélküli útburkolat-felújítás valósul meg. A Szabadkikötő úton elválasztó korlát a jelenlegi kialakítás esetén nem lehetséges, mert kialakítása és útkategóriája szerint nem alkalmas rá. A korlát kihelyezésének feltétele a „Közutak tervezése” szerint az utat át kell sorolni a „Városi autoutak” kategóriába. Az átsoroláshoz természetesen a magasabb kategória előírásait teljesíteni kell. A Szabadkikötő út te-

kintében ez többek között azt jelenti, hogy az út teljes hosszán a kereszteződéseket az előírásoknak megfelelően át kellene építeni, valamint szélesíteni. Ez az út jelenlegi szélessége és környezeti adottságai miatt nem valószínűsíthető meg. A jelenlegi I. rendű városi főforgalmú utakon elválasztó szalagkorlát nem építhető.

*Konyáry Zsófia
vezető főtanácsos,
alosztályvezető*

*Budapest Főváros
Önkormányzata*

*Főpolgármesteri Hivatal
Közlekedési Ügyosztály
Út- műtárgy alosztály*

Véres reformok a hírhős városban

TAXIS ATTAK KECSKEMÉTEN

„Az utasokért folytatott küzdelem – a mai kiélezett piaci viszonyok között – olykor tettelegességre készít néhány forrófejű fuvarozót, pedig az erőszak nem old meg semmit. Július 24-én Kecskeméten nem sikerült a konfliktust békésen megoldani. Vér folyt a taxis droszton.”

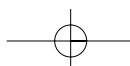
Sok az eszkimó, kevés a foka – tartja a mondás, amikor hiánytűnet jelentkezik az élet valamely területén. A taxis világ sem mentes ettől. Úgy tűnik, ebben nincs különbség a főváros és vidék között, sőt a kisebb településeken még korlátozottabbak a lehetőségek. Mindez rákényszeríti a személyifuvárokat is egymás elviselésére, még akkor is, ha különböző taxistársaságokhoz tartozó kollégák különböző mentalitásúak is.

A három hete taxizó fiatalember gépkocsijával a taxidrosztra hajtott, nem igazán törődve azzal a ténnyel, hogy ott zömében a konkurens társaság autói álltak – eddig. Besorolt a várakozó autók mögé, majd elindult kuncaftokat gyűjteni. Jobb helyeken ilyenkor, ha az utas nem az első autóhoz fárads, a kollégák akkor is meg-

kérlik, hogy a sorban elől álló taxit válassza. Újdonsült kollega viszont ezt a szabályt figyelmen kívül hagyva, még megpróbált magának utasokat szerezni a sorban előbbre állók rovására. Ezt többen nem nézték jó szemmel, de bíztak abban, hogy csak észrevevő magától. A szemmel verés nem hozta meg a várva várt hatást, így július 24-én, amikor az ifjú taxis ismét besorolt a drosztra és utasgyűjtő hadjáratába kezdett, a sorban elől álló, egyébként a konkurens cég etikai bizottságának tagjának agyát elöntötte a vér. Kiugrott autójából, és jó pár keresetlen szó mellett behúzott néhányat a tradíciókra fittyet hányó sofőrnek, aki földre került, majd még bele is rúgott. A lecke eredménye orrcsonttörés, vér a droszton, rendőri intézkedés és bizony büntetőeljárás az önbíráskodó taxissal szemben.

Hogy a járókelők, illetve a potenciális utasjelöltekben mindez mit változott ki, azzal akkor és ott senki nem törődött. Azt csak feltételezni tudom, hogy nem vált előnyére a taxis attak egyik társaságnak sem.

k.z.t



Fizetendő minimális járulékok 2003. III. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgy hónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 150.000 Ft	Járulékalap 14%-a 21.000.-	Járulékalap 26,5%-a 39.750.-	Tételes összeg 3x3450 = 10.350.-
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212
Költségként elszámolható	Járulékalap 11%-a 16.500.-	Járulékalap 18%-a 27.000.-	Teljes befizetett összeg 10.350.-

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 19,5%-ot (**29.250 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 7%-ot (**10.500 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

BTI hírek

A BTI iroda augusztus 21–22-én zárva tart.

Szeptember 1-jétől **változik** (bővül) **nyitvatartásunk** az alábbiak szerint:

Hétfő: 10–18-ig
Kedd: 10–17-ig
Szerda: 10–17-ig
Csütörtök: 10–17-ig
Péntek: 10–14-ig

A **taxis felelősségbiztosítás** („kaució”) továbbra is igénybe vehető irodánkban tagjaink, valamint nem BTI-tagok részére egyaránt. Több kolléga felvetette, hogy miért kerül nálunk a biztosítás ügyintézése 2.400 Ft-ba, mikor egyes biztosítótársaságok ennek a feléért is adják. Nos, az árkülönbség egyben értékkülönbséget is jelent: mi ezt a szolgáltatást minden további feltétel nélkül nyújtjuk, és nem írjuk elő más, kapcsolt biztosítás kötelező megkötését, havi tagdíj fizetését stb., ami bizony a többi szolgáltatónál előfordul...

A BTI a biztosítás megkötését vidéki kollégák részére postai ügyintézés útján is lehetővé teszi: ebben az esetben elegendő egy telefonhívás, sima levél, SMS, fax, e-mail, (postagalamb stb...) a következő adatokkal: név, telephely, forgalmi rendszám, gépkocsitípus, mobiltelefonszám. Az adatok beérkezése napján kiállítjuk a biztosítási igazolást, és egy befizetőcsekk kíséretében azonnal postára adjuk, így az esetek nagy részében már másnapra megérkezik az okmány. Nyilvántartásunkban figyelemmel kísérjük a biztosítások lejárat dátumát, és az azt megelőző hónapban egy értesítő, figyelemfelhívó levelet küldünk. Szolgáltatásunkat igyekszünk a lehető legegyszerűbb módon, ugyanakkor rugalmasan kezelni, hogy az adminisztrációs kötelezettségeknek legalább ez a része ne terhelje feleslegesen a taxis vállalkozókat

Szeptember 1-től új, Internet alapú szolgáltatást vezetünk be. Nem kell, hogy neked számítógéped legyen, elég, ha a megrendelőnek van... A részletekről érdeklődj a BTI-ben.

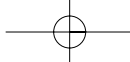
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulék 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. Átalányadósnaknál a bevétel 25%-a. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgy negyedévet követő hónap 12-e.
A harmadik negyedévre tehát 2003. október 12.**



A BTI kínálata

BTI Taxi Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, fax: 280-1864, SMS: 30/989-4279, E-mail: bti@axelero.hu
 Ügyfélszolgálat: hétfőn 10-18, kedd, szerda, csütörtök: 10-17, péntek 10-14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	250.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparűzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta)	800.-
Festékszalag RASE, PRINTAX, HALE típusú taxiórákba	662.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.671.-
Magyarország atlasz	1.912.-
Budapest (házsamos) és környéke (28 település) atlasz	1.912.-
Budapest (házsamos) és környéke (88 település) atlasz	2.912.-
Pest megye településeinek atlasza (28 város, 157 község)	4.368.-
Netta® csomagtartó védőszőnyeg	490.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.670.-től
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.20

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2003 (Ft/liter)			
időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	235.00.-	228.00.-	207.00.-
04.01-06.30.	250.00.-	240.00.-	231.00.-
07.01-09.30.	240.00.-	230.00.-	206.00.-

www.apel.hu

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2001.12.11 – 2002.01.07.	9,75%
2002.01.08 – 2002.01.21.	9,50%
2002.01.22 – 2002.02.18.	9,00%
2002.02.19 – 2002.05.21.	8,50%
2002.05.22 – 2002.07.08.	9,00%
2002.07.09 – 2002.11.18.	9,50%
2002.11.19 – 2002.12.16.	9,00%
2002.12.17 – 2003.01.15.	8,50%
2003.01.16 – 2003.01.16.	7,50%
2003.01.17 – 2003.06.10.	6,50%
2003.06.11 – 2003.06.18.	7,50%
2003.06.19-től	9,50%

www.mnb.hu

TAXIAUTÓK BÉRBEADÓK KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL

Telefon:
06/30-972-9113
vagy
06/30-293-5420
ISTRA-NOR Kft.

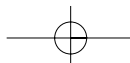


K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

Nyitva tartás: 8-17 óráig



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Ilyen jelzőtábla felé közeledik taxijával. Hol kell megállítania járművét, ha az útke-resztesződés előtt ezt útburkolati jellel nem határozták meg?

- a) Az útke-resztesződésbe való behaladás előtt.
- b) A tábla oszlopával egyvonalban.
- c) Közvetlenül a jelzőtábla előtt.



**2. Az útburkolati jel-
lel megjelölt terület
féktávolságon kívül
van. Forgalomban
részt vevő taxijából**

azt látja, hogy a zebra-ra lelépő gyalogos a járdaszegély mellett megáll. Mi a teendője?

- a) Gyorsítja taxiját, hogy minél kevesebb időt töltsön várakozással az elsőbbségéről lemondott gyalogos.
- b) Változatlan egyenes tempóban folytatja az útját, mert különben hamis biztonságérzetet keltene a gyalogosban.
- c) Fékez, hogy a zebra előtt biztonságosan tudjon megállni.



3. Előzhet-e a táblával megjelölt helyen?

- a) Csak akkor, ha az úttest párhuzamos közlekedésre alkalmas.
- b) Igen, ha az úton egyirányú forgalom van, vagy az úttestre záróvonal van felfestve.
- c) Nem.



4. Taxijával a tábla hatálya alatt közlekedik. Csökkentheti-e 70 m alá a követési távolságot?

- a) Igen, mert a személytaxira nem érvényes a tábla jelzése.
- b) Igen, ha előzésre készül fel vagy bármely okból az Ön előtt haladó jármű megállási szándékkal lassít.
- c) Nem.



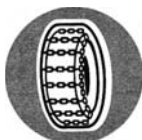
5. A táblával jelzett hely előtt a sorompó lezárt állapota miatt, járművek hosszú sora várakozik. Visszafordulhat-e az úton, ha más helyről is meg tudja közelíteni az úti célját?

- a) Igen, ha ez a záróvonal átlépésével nem jár.
- b) Csak akkor, ha még nem közelítette meg 30 m-re a jelzést.
- c) Nem.



6. Közterület-foglalási engedély nélkül mennyi ideig tárolhatja (hagyhatja őrizetlenül mozgás nélkül) személygépkocsiját a táblával megjelölt helyen?

- a) Ameddig hatósági jelzése van, illetve e nélkül is további 30 napig, ha nem főútvonalon helyezte el.
- b) Legfeljebb két héten keresztül.
- c) Legfeljebb 48 órát.



7. Érvényes-e a tábla utasítása a mezőgazdasági vontatóra is?

- a) Igen.
- b) Nem.

8. Forgalmirányító fényjelzőkészülék piros jelzésére érkezik egy olyan útke-resztesződéshez, ahol három gépkocsi tud egyidejűleg besorolni egymás mellé. Hova áll be, ha egyenesen kívánja az útját folytatni.

- a) Csak középre.
- b) Csak a felezővonal mellé.
- c) Tetszés szerint bármelyik helyet elfoglalhatja.

9. Hogyan ellensúlyozhatja az erős oldalszél hatását, hogy a taxi ne térjen el a kívánt útiránytól?

- a) A sebesség növelésével és a szélirányba történő kormányzással.
- b) A sebesség csökkentésével és a kormánykerék erős tartásával.
- c) A sebesség csökkentésével és ellenkormányzással.

10. Hogyan változik a járművezető baleseti veszélyeztetettsége napi vezetési ideje alatt?

- a) A kezdeti alacsony teljesítőképesség magas veszélyeztetettséget jelent, ami 0,5-1 óra után csökken alacsony szintre.
- b) Kezdetben a kipihent vezető a legjobb teljesítményt nyújtja, de a növekvő fáradtság hatására a veszélyeztetettsége 0,5-1 óra után ugyancsak növekedni kezd.
- c) Az első indulásnál a veszélyeztetettsége csekély, s csak 4-5 óras vezetés után növekszik.

11. Köteles-e a személytaxi vezetője négy és fél órás folyamatos vezetéssel töltött idő után legalább 45 percre megszakítani a munkáját?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Nem, kötelező, de célszerű.
- c) Nem, a baleseti veszélyeztetettség ennyi idő alatt még nem mutatható ki.

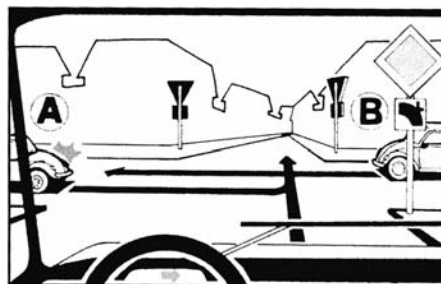
12. Milyen megterhelést jelent a taxivezetés?

- a) Kizárólag szellemi erőfeszítést, a fizikai megterhelés elhanyagolható.
- b) Az izmok dinamikus igénybevétele miatt elsősorban fizikai megterhelést.
- c) Elsősorban az érzékszervek és a központi idegrendszer megterhelése magas, de a statikus fizikai igénybevétel is jelentős.

13. A szembejövő járművek közül melyiknek van elsőbbsége, ha az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül?

- a) A menetrend szerint közlekedő gépkocsiknak.
- b) Ha az egyik jármű villamos annak még akkor is továbbhaladási joga van, ha útját csak irányváltoztatással tudja folytatni.
- c) Mindig annak, aki irányváltoztatás nélkül tud tovább haladni.

14. Ön a kormánykerékkel ábrázolt taxit vezet. Kötelezett-e elsőbbségadásra?



- a) Igen, az A jelű gépkocsi részére.
- b) Igen, a B jelű gépkocsi részére.
- c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 33. oldalon találhatóak.

Borralaló

- Hogyan kezeljem? -

Az elmúlt évek során már többször szóba került a borralaló kérdése, ill. annak könyveléstechnikai kezelése. Régebben egyszerű volt a helyzet, a kedves utas kifizette a taxiórán lévő összeget, „megfejelte” egy húszszal, mi pedig ezeket a húszszalakat szépen nyilvántartva és összesítve beírtuk az adóbevallás „borralaló, hálapénz” nevű rovatába.

Aztán jöttek a változások: nyugtaadás taxióra, egyre több számlás fuvar, egyre kevesebb jatt, és még az adóbevallási ívről is eltűnt a „borralaló” rovat. Most vajon mi a teendő? Hogyan kell kezelni ezt az újat egyre kevesebb, de néha mégiscsak megjelenő bevételt, aminek megnevezése az idők során többször változott, de mi most már maradjunk a megszokott borralaló kifejezésnél.

Nincs könnyű dolgunk, ha konkrét jogszabályt kívánunk találni ebben a témában. A személyi jövedelemadóról szóló törvény egyetlen helyen említi a borralaló fogalmát, jelesül az örökkelés kapcsolatban, ami nem képezi jelenlegi értekezésünk témáját. A számviteli törvényben egyáltalán nem található meg ez a kifejezés, és az adóbevallásokkal kapcsolatos követelmények felsorolásánál is csak érintőlegesen jelenik meg:

„Bérjövdelemként kell számításhoz venni a borralaló és a hálapénz összegét, ha az a munkáltatóhoz folyik be, és azt mintegy bérként számfejtik. (Amennyiben ezen összegeket nem közvetlenül a munkáltató osztja el, akkor az egyéb jövedelmek között a 17. sorban kell ezen összegeket a magánszemélynek bevallania. „ (APEH Közlemény)

Ha viszont rendelet tételesen nem szabályozza, akkor mihez tartsuk magunkat? Segítségünkre jöhet az adóbevallás kitöltési útmutatója (ami tulajdonképpen egy gigantikus méretű APEH Közlemény), amely az előző idézethez hasonlóan fogalmaz: (17. sor – egyéb jogcímen kapott jövedelem).... *Itt kell bevallania azt az összeget is, amelyet nem önálló tevékenységére tekintettel borralalóként, hálapénzként kapott. ... Ha a borralalót Ön az önálló tevékenységével összefüggésben kapta, akkor az tevékenységének bevétele lesz, azt külön itt nem kell bevallania.*

Megoldódott a problémánk? Részben! A fenti megfogalmazás szerint nekünk magunknak kell eldöntenünk – mégpedig minden egyes alkalommal külön-külön – hogy a kapott borralalót „önálló tevékenységünkre tekintettel” kaptuk-e, vagy sem (önálló tevékenységen itt magát a vállalkozásunkat kell érteni). Ha az utas meg van elégedve a szolgáltatással, és kiszálláskor megtoldja a taxiórán látott összeget, akkor nyilván tevékenységünkkel kapcsolatos

viselkedésünket díjazza. Ha viszont megkér, hogy segítsék neki a cuccát felcipelni a negyedikre, és ezt külön díjazza, az más kérdés. Ez már nem tartozik bele a taxis tevékenységbe. Ugyanúgy kell minősíteni, mintha a taxi távozása után egy utcai járókelőt kért volna meg a cipekedésre némi honorárium fejében.

Na de akkor melyik jobb nekünk? – szólhatna a kérdés. Erre szokták azt mondani, hogy már a kérdés is rossz. Helyesebb lenne úgy feltenni, hogy melyik a kevésbé rossz megoldás. És még ez sem szerencsés, ugyanis más-más helyzet más-más megoldást igényel. Vegyük sorra:

– Ha önálló tevékenységünkkel összefüggőnek tekintjük a kapott borralalót, akkor az bevételünk része. Tételes elszámolás esetén költségeket állíthatunk szembe vele, átalányadózás esetén csak 20 (nyugdíjas vállalkozó esetén 25) százaléka számít jövedelemnek. Figyelembe kell venni ugyanakkor, hogy teljes összege az iparüzési adó alapba, jövedelemrésze a járulékalapba beszámít.

– Ha nem önálló tevékenységünkkel összefüggésben kaptuk a borralalót, akkor nem írjuk be a pénztárkönyvbe, ugyanakkor külön nyilvántartást kell vezetni róla. (Azt ugyanis elég nehéz lenne elhárítani egy esetleges ellenőrzés kapcsán, hogy az adóbevallásig, tehát 365 napon keresztül fejtett tartottuk az összegeket.) A nyilvántartás alapján aztán az adóbevallási ív megfelelő sorába (2002-re „egyéb jövedelem” volt e sor megnevezése) kell beírni, mint megszerzett jövedelem. Költség nem írható le belőle, így az összevont adóalap részét fogja képezni. Nem kell ugyanakkor járulékokat fizetni utána, és az iparüzési adó alapjába sem számít bele.

A harmadik megoldás, miszerint a jattot majd jól zsebre tesszük, és nem valljuk be egyáltalán, nyilvánvalóan szóba sem jöhet...

A másik fő kérdés a borralalóval kapcsolatosan a számlázás kérdése. Alaphelyzetben ugye mutat egy összeget a taxióra, az utas pedig – gavallér lévén – mondjuk 100 Ft-tal nagyobb összegről kéri a számlát. Mi a teendő? Addig semmi gond, amíg az utas megkapja a számlát az általa mondott összegről. De a nyugtát ugye a számla tőpéldánya mellé kell csatolni, és itt már jelentkezik egy apró kis bibi. A két összeg nem fog megegyezni. A nyugtán szereplő forintösszeg – a tényleges fuvardíj – némileg alacsonyabb. Ismét kétféle megoldást választhatunk:

– A két összeg közti különbözetet „beleketyejtetjük” a taxiórába, ezáltal megvaló-

sul az egyezés. Ez ma az általános eljárás, pedig megvannak a hiányosságai. Például a fuvar végén rögtön jelentkezik egy új utas (bár így lenne!), vagy elfelejtjük a ketyejtetést, és mire feleszmélünk, már a nyugta összege lesz magasabb. Ez kidobott pénz, és szabálytalan is.

– A másik eljárás szerint az alacsonyabb összegű nyugtát hozzácsatoljuk a magasabb összegű számlához, és a két összeg közötti különbözetet, mint „egyéb bevétel” tüntetjük fel napi könyvelésünkben.

A borralaló mindkét esetben vállalkozásunk bevételeit fogja képezni, azt az adóbevallásban külön már nem kell feltüntetni. Szeretném hangsúlyozni, hogy a fent felsoroltak mindegyike hordoz magában némi szabálytalanságot, hiszen alapvetően borralalóról számlát adni nem szabad, ezzel párhuzamosan borralalót költségként elszámolni sem szabad. (Bár ezt a tiltást így tételiesen – akárhogy is kerestem – nem leltem fel az adó és számviteli törvények közt...)

Összefoglalva: adózási és számviteli szempontból akkor gyakorolunk helyes és jogkövető magatartást, ha a tevékenységünkkel összefüggésben kapott borralalót minden esetben feltüntetjük vállalkozásunk bevételei között. Miután azonban ennek a témakörnek megnyugtató, részletes szabályozása pillanatnyilag nem létezik, szerkesztőségünk állásfoglalás-kéréssel fog az adóhivatal illetékeséhez fordulni. A válasza természetesen visszatérünk.

-oli-



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

SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

Rekordot döntött a japán karosi

Halálos munkastressz

Több mint háromszáz japán dolgozta halálra magát az elmúlt esztendőben – derül ki abból a jelentésből, amelyet a japán kormány tett közzé az elmúlt hetekben. A legveszélyeztetettebb foglalkozási körökbe tartoznak az orvosok, a gyári munkások és a taxifőfőnök.

A keleti emberek munkabírása és a foglalkozásuk, illetve foglalkoztatójuk iránti elkötelezettségük mára már közismert. Arról évek óta hallani, hogy a legtöbb cégóriásnak saját bölcsődéje, óvodája és gyermekmegőrző intézménye létezik, csak hogy dolgozói válláról levéve a gondot, azok a munkára és a mind hatékonyabb termelésre tudjanak koncentrálni. Eddig azonban csak a filmek for-

gatókönyvírói agyszüleményének tartották nagyon sokan, hogy a munkamániába bele is lehet halni. Japánban e nemzeti sajátosságú halálnemnek egyedül elnevezése létezik, mégpedig a *karosi*. A halálozási statisztikában külön kategóriát vezetnek azokról, akik a túlhajszoltságban veszítik életüket. A keleti ország Egészségügyi Minisztériuma 1987 óta vezeti a halálozás ezen adatait, és kimutatásuk szerint a korábbi évben 143 esetről szereztek tudomást, szemben a legutóbbi 317-tel. A tényekhez az is hozzátartozik, hogy 2001-ben a karosi fogalmát újraértelmezték. Míg korábban csak azok kerültek ebbe a nyilvántartási kategóriába, akik a halált megelőző héten végzett rendkívüli munka következtében kaptak szívinfarktust vagy agyvérzést,

addig az új rendszer szerint, ma már azokat is ide sorolják, akik életük utolsó felében hajszolták halálra magukat.

Ki gondolta volna, hogy olyan országokban, mint Japán, ahol a tömegközlekedés rendkívül jól szervezett, a metrójáratok, vonatok másodperc pontossággal érkeznek és kérésre, hosszabba szelik a főbb városokat, ott a taxifőfőnök vannak leginkább kiszolgáltatva a stressznek. A felmérés adatai szerint a személyszállítók között teljesen elfogadott munkamegosztás a 12 órás, vagyis reggel hattól este hatig dolgoznak, majd a váltótársuk estétől reggelig rója az utat. Jobb esetben hetente váltják a két műszakot a sofőrök, de léteznek olyanok is, akik reggel beülnek az autóba és éjjelig ki sem szállnak a volán mögött.

Japánról nem árt azt sem tudni, hogy a tömegközlekedése amilyen jól szervezett, addig az országútjain, a többsávos, nemegyszer irányonként 4-6 sáv ellenére gyakoriak a dugók és mindennaposak a szükség-szerű várakozások. Az Európából érkező utasok viszont, ha nem kellően tájékozottak, akkor nehezen tűrik az araszolgatásokat, hosszas egyhelyben álldogálásokat, s bizony nem ritka a nyelvi nehézségekből kialakuló vita sem.

Meggyőződésem, amennyiben Magyarországon is vezetnénk a japánihoz hasonló halálozási statisztikát, itt sem maradnának a taxifőfőnök az előkelő helyekről. A stressz a hazai utakon és a taxisok mindennapjaiban sem ismeretlen fogalom.

k.z.t.

Forgalmirend-változások

Lendületben a főváros, végre nemcsak szóban, hanem tettben is. Nagyon röviden a várható változásokról, három „lépcsőben”:

Rövid távú tervek (már nyáron elkezdődnek az építkezések, középtávú tervek (ebben az évben várható változások), hosszú távú tervek (2004-től esedékes elképzelések).

RÖVID TÁVÚ TERVEK

Átépitik a XXI. kerületi Táncsics Mihály út - Szent István út csomópontot, miután befejezték a Táncsics Mihály út - Ady Endre út kereszteződést.

KÖZÉPTÁVÚ TERVEK

Szintén Csepelen várható nagy torlódás, amikor átépítik a „gyorsforgalmi” utat, kicserélik az aszfaltburkolatot.

Nagy közlekedési gondokat fog okozni a XIV. Fogarasi út - XVI. kerületi Csömöri út közötti felüljáró lezárása.

HOSSZÚ TÁVÚ TERVEK

A változatosság kedvéért itt is csepeli hírrrel kell kezdeni. Már jeleztük a „Gerincút” elgondolást, most ismerkedjünk meg röviden - a tervekkel. A Szabadkikötő út - Csögyár út - Magyar utca - Tanműhely köz - Mag utca - Rákóczi Ferenc út fogja alkot-

ni a 3,6 kilométer hosszú „gerinc-utat”, amely elkerüli Csepel „belvárosát”. A 2x2 sávos út aluljárón fog átvezetni, a HÉV-sínek alatt.

További változások

Kispest, Wekerle-telep

Nagyarányú közműépítés miatt folyamatos útlezárások lesznek a kispesti Wekerle telepen, több ütemben. Naprakészen kell figyelni az építkezést, a nyári hónapokban, naponta változik majd a forgalmi rend.

Útburkolat-javítás

Mindenki ismeri a fővárosi utak katasztrofális állapotát. Az elkövetkező hetekben nagyarányú útburkolat-javító programot indítanak el, amely lefedi szinte az egész várost. Csak felsorolászerűen a helyszínek:

- II. kerület, Csévi utca, Kapy utca.
- III. kerület, Szépvölgyi út.
- IV. kerület, Váci út.
- V. kerület, Károly körút.
- V. kerület, Podmaniczky utca.
- VIII. kerület, Baross utca.
- IX. kerület, Soroksári út.
- X. kerület, Keresztúri út.
- XII. kerület, Ugocsa utca.
- XIII. kerület, Népfürdő utca.
- XIV. kerület, Szentmihályi út

XV. M3-as autópálya - Szerencs kereszteződés.

XVI. kerület, Rákospalotai Határ út.

XVII. kerületi Pesti út- Feriegyi út kereszteződés.

XVIII. kerület, Lőrinci út.

XIX. kerület, Nádasdy utca.

XX. kerület, Ferenc utca.

XXII. kerület, Kossuth Lajos utca.

XXIII. kerület, Rézöntő utca.

Pollack Mihály tér

Elkészült a Rádió előtti tér rendezési terve. Ide is építenek egy mélygarázst, az építkezés alatt jelentős forgalomkorlátozással kell számolni. Az építkezés 2004-ben kezdődik és 2005-ben ér véget.

Újpest, Külső Váci út

Eldőlt végre, hogy Újpest és Észak-Buda között felépül az M0-ás északi hídja. Ezzel egy időben kiszélesítik 2x2 sávra a Váci út külső szakaszát, a várhatóan nagy autóforgalom miatt.

TAXIZNI SZERETNE?

Cégünknel OPEL ASTRA F és G típusú gépkocsik, illetve SKODA OCTAVIÁK - taxinak felszerelve - bérbe adók!

Órabérlés megoldható!

Korrekt ügyintézés, kedvező árak, rengeteg lehetőség!

RENTAXI Kft.

06-20/9453-443



A Phaeton és a Touareg mellett a Multivan tartozik a Volkswagen prémium modellkínálatába. A nagy Volkswagen öse az 1951-ben bemutatott „szamba-busz” volt, amely színvonalas felszereltségével egyben az első egyterű limuzin is volt a háborút követően, és részben ennek is köszönhető, hogy a német gazdasági csoda korából származó, autótörténelmi jelentőségű többcélú járműnek a nyolc ívelt tetőablakával és nagyméretű tolotetőjével igazi kultusza van a gyűjtők és rajongók körében. Alig akad ma valaki, akinek a szamba és a busz szavak ne hívnák elő a régi szép élményeket, az olasz vagy akár egész Európát átszelő fiatalkori utazásokat. Kevés olyan autót akad, amely már nevében is ilyen élénken sugározná a szabadság, a nyaralás és a szabadidő érzését. Ezek a tapasztalatok és érzések többéves érlelődés gyümölcseként jelennek meg egy csokorba szedve az új Multivan modellben.

Kétségbevonhatatlan tény, hogy a Multivannal a Volkswagen kezdetől fogva egy olyan járműszegmensben van jelen, amelyet saját maga alkotott. Az ötvenes-hatvanas években a mikrobusz valódi feladata még abban rejlett, hogy a lehető legtöbb utast szállítsa kényelemben, mára viszont jóval szélesebb körű és igényesebb feladatoknak kell megfelelnie egy közkedvelt nagy utasterű limuzinnak.

A vezetőt és elől ülő utasát állítható magasságú, mindkét oldalon kartámasszal felszerelt ülések várják. Az alapfelszereltséghez tartozó vezető-, utasoldali és oldallégszákok mellett a Multivanban vannak elsőként kategóriájában az utasterbe rendelhető függőnylégszákok is. A Multivan hátsó utasterének sokoldalú variálhatóságát a padlóba süllyesztett sínrendszer biztosítja: ehhez rögzíthetők tetszőleges helyen a különálló ülések, egy fekhelyé dönthető ülésor és egy asztal is.



Az új Volkswagen Multivan modellhez öt motor közül választhatunk. A két, meggyőzően erős Otto-motor 85 kW/115 lóerő és 170 kW/235 lóerő teljesítményű, míg a rendkívül fejlett dízelmotorok a négyhengeres változat 77 kW/104 lóerőjétől az öthengeres motorok 96 kW/130 lóerős, illetve 128 kW/174 lóerős változatában szolgálják a vezetőt. Kiemelkedően nagy örömet okoz a 2,5 liter lökettér-fogatú, takarékos, új fejlesztésű, porlasztószivattyús öthengeres turbódízel motor, amely kivitelről függően 340 és 400 newtonméter közötti nyomatékkal szolgál. A nagyterű limuzinok kínálatában újdonság, hogy mindegyik öt- és hathengeres motorhoz hatfokozatú váltó is jár – mégpedig nem csak a kézívtós, hanem automata kivitelben is.

A feszültségtől mentes utazáshoz és élethez hozzá tartozik, hogy milyen a klíma egy autóban, és persze az utasok változatos jellemétől függően mindenki igen eltérő hőmérsékletre is vágyhat az utazás során.

Ennek a követelménynek is eleget tesz a Multivan, mert a mechanikus klímaberendezéssel vagy a rendelhető utaster-szellőzéssel (ami a gyári alapkivitelhez tartozik a Comfortline felszereltségtől) külön

lehet szabályozni a vezető körüli és a hátsó utaster hőmérsékletét. Még egyedibb megoldást kínál a Climatronic, hiszen a jobb első utas is külön választhatja meg a hőmérsékletet. A hátsó utasok a



Az új Multivant dr. Vérten Sándor, a Porsche Hungaria kommunikációs igazgatója mutatta be. Háttérben az ismert szamba-busz, vagy másképp a T2-es modell

tetőbe süllyesztett, állítható szellőzőnyílásokkal irányíthatják közvetlenül magukra vagy akár a tetőkárpit mentén a levegőt, az oldalablakok pára- és jégmentesítéséről pedig a B-oszlopba süllyesztett két szellőzőnyílás gondoskodik. A Climatronic beállítása egyszerűbb már nem is lehetne: az utazónak csak meg kell adnia a kívánt hőmérsékletet, és igény szerint be kell állítania a szellőzőnyílások állását. Szintén újdonság, hogy mind a kívülről beszívott, mind az utasterben keringtetett levegő mindig áthalad egy szűrőn is.

A Multivan egyedi vonzerejét az is megadja, hogy egyszerre sokan utazhatnak együtt, hiszen egy vidám beszélgetéssel már rövidebbnek is tűnik az út. Korábban viszont csak nagy nehézségek árán tudták megértetni magukat egymással a legelől és a leghátul ülők, ezért a Multivanban mutatkozik be világújdonságként a DVE digitális hangerősítő, amely a tetőkárpitba süllyesztett hat mikrofon és a rádióhangszórók segítségével teszi lehetővé, hogy a megszokott hangerővel is beszélhessenek egymással az utasok. A vezetőnek már nem kell gyorsan hátrafordulnia, ha azt akarja, hogy megértsék, hanem megszokottan figyelhet a forgalomra, és a többi utasra is, mert a hangszórók útján jobban megérthetik egymás szavát. (A DVE-rendszer Magyarországon csak később lesz rendelhető).

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

VIII. Orczy út 46.

Pontosan egy évvel ezelőtt kaptunk ígéretet, hogy leszerelik a felesleges „Megállni tilos” jelzőtáblát a VIII. kerületi Orczy út 46. számnál, a benzinkút előtti területről. Azóta is várjuk a jelzőtábla-leszerelőket.

• **A tábla megszüntetésére vonatkozó hibacímet a kivitelező részére továbbítottuk.**



Félreérthető jelzőlámpa az V. kerületi Kossuth Lajos tér sarkán. A balra kanyarodók közül sokan megállnak, mert azt hiszik, nekik szól a tilos jelzés

V. Szemere utca

Hasonló a helyzet az V. kerületi Szemere utca – Balaton utca saroknál. Ott is éktelenkedik egy feleslegesnek tűnő „Megállni tilos” jelzőtábla. Egy évvel ezelőtt (ott is) megígérték a leszerelését. Senki sem veszi komolyan, nyugodtan lehet ott parkolni félkerékkel a járdán.

• **A Szemere utcának a Balaton utca – Szent István körút közötti szakaszán, a parkolás módosítására készítettünk egy forgalomtechnikai vázlatot. A kivitelező még nem valósította meg a terv szerinti állapotot, a megvalósulásig szíves türelmét kérjük.**

VIII. Vig utca 36.

Szintén egy érthetetlen tilalmi tábla, ez is a VIII. kerületben, éppen a kerületi Rendőrkapitányság előtt.... „Megállni tilos” a jelzőtábla szerint, mindenféle kiegészítés nélkül. Ez két ok miatt is sántít. Egyfelől ott várakoznak éjjel-nappal a rendőrautók (a tilosban). Másfelől a tábla hatálya a következő sarokig terjed, így vagy 100 méteres szakaszon senki sem állhatna meg. Nyilvánvalóan senki sem figyeli a komolytalan táblát.

• **A „Megállni tilos” jelzőtábla alá a „20 m”-es kiegészítő tábla pótlására intézkedtünk.**

V. Bihari utca

Sokan félreértik az út közepén elhelyezett jelzőlámpát az V. kerületi Bihari János utcában, a Nádor utcánál. Egyenesen tilos továbbhaladni a Duna-part felé, ha piros a jelzőlámpa, de balra lehet menni ekkor is, a Nádor utca felé. Ennek ellenére sokan megállnak a balra haladók közül. Jó lenne kihelyezni egy jelzőtáblát, amely egyértelműen mutatja, a jelzőlámpa melyik sávra vonatkozik.

• **A csomópont átépítésére vonatkozó tervek véleményezése, jóváhagyása folyamatban van. A kivitelezés is még ebben az évben (a Szabadság téri mélygarázs felszíni rendezési munkáival együtt) megvalósul. Mivel a meglévő állapot sem balesetveszélyes, az átépítésig nem terveztünk forgalomtechnikai változtatást.**

VIII. József körút – Baross utca sarok

A jelzőlámpák összehangolása tökéletes, mégis rendszeresen történnek súlyos balesetek az éjszakai órákban a VIII. kerületi József körút – Baross utca sarkán. Miért? Minden baleset úgy történik, hogy elindul a forgalom a Petőfi hid felől a Blaha Lujza tér felé, ekkor a Kálvária tér felől „berobban” még egy Kálvin tér felé haladó autó. Az ok egyszerű. Végig zöld a jelzőlámpa a Kálvária tér, Horváth Mihály tér, Harminckettesek tere útvonalon, amikor „váratlanul” piros lesz a lámpa a körútnál. Jó lenne, ha a Harminckettesek terénél lévő lámpa korábban váltana pirosra, és már az megállítaná a befelé haladó forgalmat (a gyalogátkelőhelynél).

• **A Harminckettesek terén lévő jelzőlámpa korábbi pirosra váltásával a szabad jelzés végén érkező buszok és trolis nem tudnának a megállóba beállni, és így egy periódust veszítenének. Ezzel a leszálló utasoknak feleslegesen kellene a buszon, illetve trolin várakozniuk.**

XII. Városmajor utca – Csaba utca sarok

Nagyon jól működik a kiegészítő jelzőlámpa a XII. kerületi Városmajor utca – Csaba utca saroknál. Egyenesen szabad továbbhaladni a Városmajor utcában az Alkotás utca felé, amikor balra tilos fordulni a Krisztina körút felé. A másik irányba is ki kel-

lene helyezni egy kiegészítő jelzőlámpát. Lehesse jobbra kanyarodni a Csaba utcából a Városmajor utcába, a János kórház felé akkor, amikor egyenesen nem szabad.

• **A kiegészítő jelzőlámpa kihelyezése nem lehetséges, mivel a geometria nem teszi lehetővé az egyidejű kanyarodást.**

XIII. Váci út

Napközben nagyon hosszú a sor befelé, a Belváros irányába a Lehel tér és Nyugati tér között. Taxis kolléga javaslata, hogy tiltsák meg a várakozást a Kátona József utca és Szent István körút között, így több autós tudna áthaladni az adott útszakaszon.

• **Nyilvánvártartásunk szerint a megállási tilalom jelenleg is érvényben van. Sajnálatos módon éppen a taxis kollégák használják drosztként az említett területet.**

VIII. Pollack Mihály tér

Még egy feleslegesnek tűnő jelzőtáblát találtunk, ezúttal a VIII. kerületi Pollack Mihály téren, a Múzeum utca sarkán. A jelzőtábla szerint „tilos megállni”, holott egyrészt felfestették a parkolásra utaló útburkolati jeleket, ráadásul a tábla az úttest bal oldalán van, a másik irányból meg nincs megtöltve a parkolás...

• **A Pollack Mihály téren a Bródy Sándor utca felől a „Megállni tilos” jelzőtábla kihelyezésére intézkedtünk.**



Feleslegesnek tűnő „Megállni tilos” jelzőtábla a VIII. ker. Pollack Mihály téren. Ugyanis a másik irányból nincs tilalmi tábla

XX. Nagykőrösi út

Új csomópont épült a Nagykőrösi út – Méta utcai vasúti felüljáró alatt – mellett. Amikor az M5 autópálya felől jövő autók balra fordulnak a Nagykőrösi útra, a Centrum felé, a közben jobbra lehetne zöld egy kiegészítő lámpa a Nagykőrösi útnál.

• **A kiegészítő jelző elhelyezése azért nem lehetséges, mert a Nagykőrösi út egy időben kap zöldet az M5 behajtót keresztező gyalogossal. Az irányok szétválasztása pedig kapacitásproblémákat okozna a kereszteződésben.**

V. Roosevelttér

Átépitették a Magyar Tudományos Akadémia főbejáratát, ezért közlekedési korlátozásokat vezettek be a Széchenyi rakparton, csak kerülő úton lehetett (lehet) felhajtani a Lánchídra. Az építkezés befejeződött, a közlekedés nem változott vissza a régi rendre. Nem lehetne a taxikat (a célforgalommal együtt) átengedni a Széchenyi rakpartról a Lánchídra, az MTA épülete mellett?



Elméletileg nincs akadálya az áthaladásnak az Akadémia előtti parkolón. De gyakorlatilag nem lehet, mert ott a tábla

• **A Roosevelttér átépítésekor a forgalmi rendet módosítottuk, a buszsáv egyértelmű és fizikai eszközökkel (burkolati jel és prizma) történő kialakításával s egyúttal a felső rakparti behajtó lezárásával. A lejárást jelző táblákkal és uni-city elemekkel, illetve parkolásgátoló oszlopokkal jelöltük ki. A kihajtó lezárását a Roosevelttérén kialakult állandó balesetveszélyes helyzetek, a fonódások indokolták, s ezen a forgalmi rendben nem változtatunk. Az Akadémia előtti parkoló átépítése során (mely várhatóan megvalósul) a lezárást a kihajtó járda szintre történő megemelésével fizikailag is egyértelműsítik.**

VIII. Orczy tér

Változik a forgalmi rend a Vajda Péter utcától a Népszínház utca felé haladva, az Orczy tér előtt, az Orczy úton. A közepén haladó villamospálya az út szélére kerül, és ezt a helyi ismerettel nem rendelkezők sokszor nem jól értelmezik. Sok autós beáll a szembejövő sávjába, ezért jó lenne felhívni figyelmüket a módosult forgalmi rendre.

• **A nyilvántartásunk szerinti útburkolati jelek felújítására intézkedtünk.**

VII. Damjanich utca 9.

Árválkodik egy „Megállni tilos” jelzőtábla a VII. kerületi Damjanich utca 9. előtt, teljesen érthetetlenül. Rendszeresen büntetnek a rendőrök és a közterület-felügyelők, pedig a „tilosban” álló autók itt senkit sem zavarnak. Jó lenne a tilalmi táblát 20 méterrel előbbre helyezni.

• **A jelzőtábla az osztályozóban tiltja a megállást, így megszüntetését nem támogatjuk.**

XIV. Nagy Lajos király útja – Mogyoródi út

Újfajta kiegészítő jelzőlámpa van a Nagy Lajos király út több pontján, így a Mogyoródi útnál is. Sajnos itt gyakori a koccanásos baleset. Miért? Mert a kiegészítő, egyenesen mutató zöld jelzés megszűnésekor egyből indul a keresztező forgalom. Jó lenne, ha ők egy kicsit később kapnának szabad jelzést.

• **A Nagy Lajos király úti kiegészítő jelző és a Mogyoródi úti jelző szabad jelzése között lévő idő úgy van számolva, mintha sárga jelzése is lenne a kiegészítő jelzőnek.**

XIV. Nagy Lajos király útja – Erzsébet királyné útja

Forgalmirend-változás történt, kialakítottak egy balra forduló sávot a Nagy Lajos király útról a Centrum felé. Útburkolati jelek lekopása után balesetveszélyes helyzet alakult ki. A bal oldali sávot bevezették középre, a Nagy Lajos király útján, irányban az M3-as autópálya felé, majd visszavezették ismét balra. Sokan

egyenesen mennek tovább és ütköznek a jobb oldalon haladókkal, akiknek a sávjába behaladnak.

• **A kereszteződés útburkolati jeleinek felújítása az idei évi felújítási listában szerepel.**

X. Maglódi út – Sibirik Miklós utca

Útburkolati jelek nélkül nehéz eldönteni, hogy a középső sávban kifelé vagy befelé kell haladni a kőbányai Maglódi úton, a piac előtti szakaszon. Ugyanis befelé haladva egy sávból lesz kettő, kifelé ugyanúgy. De azt nehéz eldönteni, hogy a



Útburkolati jelek hiányában teljes a káosz a X. kerületi Maglódi úton a kőbányai piacnál

középső sávban metttől lehet befelé, és metttől lehet kifelé haladni.

• **Az útburkolat állapota miatt a kereszteződésben évente kétszer újítjuk fel a burkolatjeleket.**

III. Vörösvári út

Nagyon jó, hogy egyre több a buszsáv (tömegközlekedési sáv) a fővárosban. Jó lenne az óbudai Vörösvári úton, legalább a befelé jövő oldalon.

• **Egyeztetünk a BKV Rt.-vel, s nem tartják szükségesnek buszsáv kialakítását.**

V. József nádor tér

Továbbra is kéri a taxisok a behajtási lehetőséget a József nádor térre, a József Attila utca felé, mert most csak a Roosevelttér megkerülésével lehet elérni több fontos belvárosi intézményt. Két lehetőség van. Vagy le kellene szerelni a busz-sorompót, és ki kellene tenni egy táblát „Behajtás csak BKV és TAXI” felirattal. Vagy a tér északi oldalán lévő egyirányú utat kellene kétirányúsítani.

• **A József nádor térre behajtó 15-ös autóbuszok egy távirányítóval működtethető sorompós rendszeren keresztül jutnak be a térre. Ennek működtetése taxik számára megoldhatatlan. A fizikai korlátozást a szabálytalan behajtások megakadályozásának érdekében létesítette a BFFH, s tudomásunk szerint továbbra is a BKV számára tartja fenn a behajtási lehetőséget, ezzel biztosítva a buszok rövidebb útvonalát. A tér északi oldalának egyirányúsítását szintén nem javasoljuk, mert a szabálytalan behajtásokat itt nem lehetne megakadályozni, s egyébként sem célszerű növelni a járdán keresztüli vezető forgalmat.**

VIII. Práter utca – Fűvészkert utca

Vannak fontos változtatni valók, és vannak kevésbé jelentősek, de ott is lépni kellene. Jelenleg a Fűvészkert utcából kötelező a balra fordulás a Práter utcába, pedig gyakorlatilag nincs akadálya az egyenesen haladásnak. Módosítani kellene a tilalmi táblát.

• **Nyilvántartásunk szerinti forgalmi rend van kialakítva a Fűvészkert utcában. A Fűvészkert utcával szemközt**

parkoló-bejárat nem szemben van, hanem egy kicsit jobbra, ezért az egyenesen haladás megengedése veszélyes lenne.

VI. Nyugati Bevásárlóközpont (Westend City)

Feleslegesnek tartják a taxisok a jelzőlámpát a Nyugati Bevásárlóközpontnál a külső sávban, a Balzac ut-

Folytatás a 31. oldalon

Folytatás a 28. oldalról

cával szemközi szakaszon. A jobb oldali sávból csak jobbra szabad fordulni, autóforgalmat nem kereszteznek a járművek. A gyalogosokat meg így is, úgy is védi a gyalogátkelőhely.

• **Mivel a csomópontban a gyalogosmozgás jelzőlámpával szabályozott, ezért a kanyarodó forgalmat sem lehet jelzőlámpás szabályozás nélkül engedni. A nappali időszakokban működő programokban elegendő zöldidő áll a jobbra kanyarodók rendelkezésére. A javasolt módosítást nem támogatjuk, mert abban az esetben már nem biztosítható, hogy a gyalogos előbb kapjon szabad jelzést, mint a kanyarodó járművek, és ez balesetveszélyes.**

M1-M7 autópálya

■ Évekkel ezelőtt kiszélesítették az autópályát Budapest közigazgatási határánál. Akkor leszerelték a BUDAPEST közigazgatási határát jelző táblát. Már kértük a visszahelyezését, ígéretet is kaptunk – egy évvel ezelőtt – a visszahelyezésre.

• **A nevezett tábla nem az FKH Rt. üzemeltetési területén található, ezért azt pótolni nem tudjuk, Telefonon jeleztük az autópálya üzemeltetőjének az észrevételét.**

XVI. Sasvár utca – Futórózsa utca

■ Csendes a Centenárium lakótelep Mátyásföldön, csendes kis utcákkal. Eppen ezért érthetetlen, miért vágja főútvonal ketté a telepet, „STOP” táblás kereszteződéssel. Célszerű lenne itt is egy csendes körforgalmú csomópontot kialakítani.

• **A BFFH Közlekedési Ügyosztállyal egyeztetett véleményünk az, hogy a kereszteződés forgalmi eloszlása megfelel körforgalom kialakítására, de ennek kijelölése csak középízület megépítése után lehetséges. A tervek előkészítésére és a kivitelezésre a közeljövőben kerülhet sor.**

II. Hűvösvölgyi út 116.

■ Kérésünkre és talán mások kérésére, záróvonalat festettek fel az Országos Ideg- és Elmegyógyintézet előtti szakaszon, hogy megakadályozzák a felelőtlen előzetest. Sajnos sokan nem veszik figyelembe az – igaz, eléggé elkopott – záróvonalat. Ki kellene alakítani járdaszívet az úttest közepén „KIKERÜLÉSI IRÁNY”-t mutató nyállal.

• **A jelzőtáblát az útpályára nem szabad elhelyezni, középízületet kellene építeni hozzá. Ez a kis korrekció a BFFH beruházási címei között nem szerepel.**

IX. Üllői út – Könyves Kálmán körút

■ Elkészült az új autóbussz-pályaudvar a jelzett helyen, sajnos a centrumtól nagyon nehéz megközelíteni. (A vidékieknek, külföldieknek lehetetlen!) Jó lenne, ha az Üllői úti buszpályaudvart az Üllői útról is meg lehetne közelíteni. Az FTC pálya

melletti balra kanyarodó sáv igen széles, abból lehetne két sáv! Egyik balra kanyarodna, a másik mehetne egyenesen. Nincs szükség nagy befektetésre, csak a lámpákat kellene áthangolni.

• **A jelzőlámpás csomópont kapacitáviszonyai már nem teszik lehetővé újabb irány kialakítását. Azért lett különbszintű az egyenes irány átvezetése, hogy ne terhelje a csomópontot.**

II. Üstökös utca

■ Egyszerűen érthetetlen, hogy miért a jobb oldali sávból kanyarodik mindenki a Frankel Leó úti sarkon. Évek óta kérjük és most is kérjük, hogy fessenek fel útburkolati jeleket, besorolást jelző nyilakat. Balra a bal oldalról, jobbra a jobb oldalról kell kanyarodni.

• **A létesítésre vonatkozó forgalomtechnikai vázlatrajzot elkészítjük, és felterjesztjük a BFFH felé.**

VII. Rózsa utca – Hutyra Ferenc utca sarok



Nagyon jó, hogy egyre több a sétálóutca, a gyalogosövezet, a „lassított tempójú” lakókörnyezet. De nem jó, ha semmi sem figyelmeztet az utca közepén (!) kialakított virágágyásra. Márpedig ilyet láthatunk a VII. kerületi Rózsa utca – Hutyra utca sarkán

■ Nagyon jó, hogy „lassító” utcaburkolatokat, egyéb forgalomtechnikai megoldásokat helyeztek ki a VII. kerületi Hutyra utcában. Egy gond van. A Rózsa utca sarkán nem lehet látni – a sötétben – a virágágyást. A helyszínen megfigyelhető, hány autó szaladt be a virágágyásba. Figyelmeztető jelzőtáblát kellene kihelyezni.

• **A kért jelzőtábla létesítésére intézkedtünk.**

XIII. Béke utca 29.

■ Már kértük egy jelzőtábla leszerelését, ígéretet is kaptunk rá évekkal ezelőtt. Akkor forgalmirend-változás történt a XIII. kerületi Béke út – Fáy utca sarkánál. Kifelé irányban megtiltották a „bal kanyart”. Később visszacsinálták az egészet, a tilalmi táblákat leszerelték („Balra kanyarodni tilos”).

Egyetlen előjelző tábla maradt kint feleslegesen a XIII. kerületi Béke út 29. szám előtt („Besorolás rendjét jelző tábla”).

• **A jelzőtábla megszüntetésére intézkedtünk.**

VI. Aradi utca – Izabella utca sarok

■ Újabb és újabb baleset történik a jelzett helyen. Legutóbb egy taxit törtek össze. Miért? A főútvonal, az Izabella utca gyakran torlódik, az autók egy helyben topognak. Az udvarias autós kiengedi a mellékutcából, az Aradi utcából érkező autót. Sajnos nagyon gyakran kielőzik a sort a főúton és ütköznek a mellékutcaról jövőkkel. Jó lenne záróvonalal megakadályozni az életveszélyes előzgetéseket.

• **A záróvonal létesítésére javaslatot terjesztünk a BFFH Közlekedési Ügyosztály felé. A megvalósításig szíves türelmét kérjük.**

I. Fő utca – Jégverem utca sarok

■ Elkopott az új útburkolati jel, jól látszik a régi (sajnos). Vagy tíz éve forgalomtechnikai változás, módosítás történt. A Clark Ádám tér felől haladók egy sávval jobbra folytathatják útjukat. Útburkolati jel hiányában balesetveszélyes helyzet állt elő. Van, aki az új (nem létező) jeleket figyeli, van, aki a régi fel-festést veszi iránymutatónak. Fel kéne festeni az új terelővonalat.

• **A címet a burkolatjel-felújítási programunkban szerepeltetni fogjuk.**

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével, balesetveszélyes helyszíneivel kapcsolatban.

SMS: (06-20) 92 47 645

FAX: (061) 280 18 64

Üzenetrögz.: (061) 322 31 76

E-MAIL:

lampafelelos@freemail.hu

lampafelelos@axelero.hu

ebf676@axelero.hu

Előfizethető a Taxisok Világa

A féléves előfizetői díj 1560 Ft,
az egyéves 3120 Ft,
amit postautalványon kérünk a
szerkesztőség címére feladni.

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

Erről írt a *Taxisok Világa* 1993 augusztusában

10 éve történt

A KRESZ-módosítás tapasztalatai

1993-ban módosult sokadszor a KRESZ. Ezúttal a sebességhatárok megváltoztatása okozta a legtöbb beszédtemát. Mint ismeretes, ekkortól csökkent a lakott területen alkalmazható maximális sebesség 60-ról 50 km/óra. Az első elemzések szerint a szabályozás eredménnyel járt.

Mind a balesetek száma, mind súlyossága mérhető csökkenést mutatott.

Drosztháború

„Kié a taxiállomás?” címmel jelent meg a Taxis Kamara elnökének írása. A minden elképzelhető mértéket felülmúló drosztfoglalások, a drosz-tok erőteljes kiszájtítása ellen emelte fel hangját. Egy rövid

idézet (amiről e lap más részein is esik még szó): „a drosztfoglalóknak a taxi-engedélyét a szakmai érdekképviseltek javaslatára a Közlekedési Felügyeletnek részlegesen, vagy végérvényesen vissza kell vonni.”

Csendben kérdezem: azóta (tíz éve!) született bármely érdekképviselőt részéről ilyen javaslat...?

A taxis tanfolyamok és -vizsgák első tapasztalatai

Meglepő módon a taxis vizsgák tapasztalatai azt mutat-

ták, hogy az egyébként nem tanfolyamköteles KRESZ-vizsga produkálta a legtöbb bukást. Valószínűleg mert a megmérettetés tesztlapos volt – mégpedig a sztenderd B kategóriás jogosítvány megszerzéséhez szükséges tesztlapokkal – így a vizsgabizottságnak nem állt módjában mérlegelni, vagy elnéző magatartást tanúsítani. Persze azért ne ítéljük el magunkat, és tegyük a szívünkre a kezünket: van, aki elővette a KRESZ-könyvet a jogosítványának megszerzése óta...?

Egy extrém autósport: a Truck-Trial

Ma már sokan tudják, hogy az Off-Road a terepjáró autók versenye. De talán kevesebbek előtt ismert, hogy ennek az autósportnak van egy „nagytestvére” is, a



Truck-Trial. Itt ugyanolyan, vagy még nehezebb feladatokat kell megoldani, ám nem személyautó kategóriájú terepjárókkal, hanem speciálisan felkészített, sok tonnás teherautó monstrumokkal. Hazánkban ez az autósport még csak néhány éves múltra tekint vissza, de népszerűségét és nem utolsósorban a hazai versenyzők felkészültségét, „megszállottságát” jelzi, hogy évente egy EB-futamot is rendezhünk. Ennek helyszíne tavaly Pécs volt, és

nemzetközileg is elismert színvonalon, nagy sikerrel zajlott. Idén először Budapesthez jóval közelebb, a sósikúti homokbányában rendeznek Európa-bajnoki futamot. Ez már többeknek könnyen elérhető, és aki kimegy az augusztus 30-31-én megrendezendő futamra, azt garantáltan nem fogja csalódás érni. Sem a fénykép, sem a film nem adja vissza azokat a hajmeresztő mutatványokat, amire ezek a fiúk (és lányok!) képesek. Olyan helyeken mennek le, ahová ép eszű ember gyalog, biztosítókötéllel sem merészkedne. Olyan vizeken mennek át, ahol csak a fülke teteje látszik... szóval elképesztő.

Az augusztus 30-31-i (szombat-vasárnap) futam helyszíne tehát Sósikút, homokbánya. Megközelíthető Budapest felől Érden keresztül a Tárnoki elágazásnál, vagy Biatorbágy felől Sósikúton keresztül. A versenyről és általában erről a sportról részletes információ található a www.trucktrial.hu weboldalon. Ízelítőnek azért közlünk két képet a legutóbbi viadalról:

JÖN AZ ÚJ 206 RC

– *Eredményes évtizedre tekinthet vissza a Peugeot Hungária* –

A Peugeot Hungária Kft. 1993 júniusában alakult meg. A dolgozók létszáma akkor mindössze 4 fő volt. Még ebben az évben 707 db új Peugeot került a magyar vásárlók „kezebe”. Akkor a legnépszerűbb modell a 205-ös volt...

Az elmúlt 10 év komoly eredményeket hozott a Peugeot Hungária Kft. számára. Ma már a cég a magyar autópiacon értékesített új autók darabszáma alapján a negyedik helyre került.

A Peugeot Hungária által eladott autók közül a legnépszerűbb a 206-os, mely a júniusi adatok szerint megdöntött minden eddigi rekordot. E típus egyébként ötfajta (!) karosszériával kapható. (Van, 3A, 5A, SW, és CC)

A 206 Open 1.990.000,- Ft-os árával zajos sikert aratott, de a sornak még nincs vége. Még ebben az évben megérkezik a sokak által várt 206 RC, mely 2 literes 180 LE-s motorjával versenyautós haladást tesz majd lehetővé tulajdonosának.

Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.

Futómű- és fékjavítás.

Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

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

(Eke u. sarok)

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

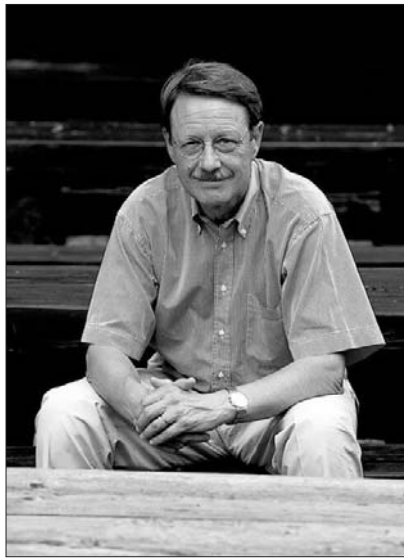
Telefon: 291-8714

Új ügyvezető igazgató a Citroën Hungária élén

2003. július 7-től Jean-Marie Walch tölti be a Citroën Hungária ügyvezető igazgatói posztját. Walch úr, aki előzőleg a Citroën szlovéniai leányvállalatát vezette, 1976 óta dolgozik az autógyártásban. 1994 novemberében csatlakozott a Citroën nemzetközi csapatához, ahol a nagy-britanniai leányvállalat vezetését követően a Citroën stratégiai fontosságú kínai vegyesvállalatának kereskedelmi igazgatójává nevezték ki.

A Citroën Hungária első számú vezetőjeként a márka hazai fejlődési ütemének és jelenlegi sikerének fenntartását tűzte ki célul.

Legelső feladata az ez év szeptemberében átadandó új Citroën székház és az első saját tulajdonú márkakereskedés beindítása lesz. Hosszabb távon Walch úr irányítása alatt kell a Citroën teljes magyarországi hálózatát felkészíteni, hogy a márkakereskedések és -szervizek megfeleljenek az új európai uniós szabályozásnak.



IV. ORSZÁGOS TAXIS KISPÁLYÁS FUTBALLKUPA (BÁTESZ-KUPA) 2003. szeptember 6–7. Kecskemét

Helye: Széktó Szabadidő Központ (Hotel Tó, Csabai Géza krt.)

Érkezés: 9.00-ig

Kezdés: 10.00

Döntők: szept. 7-én 9.00 óra

Nevezési díj: 14.500 Ft, amely magában foglalja 2 fő részére a szállást is.

Kispályás szabályok szerint 5+1 fő

Sorsolás a helyszínen: csoportmérkőzések (minimum 3 mérkőzés)

Díjak: 1-2-3 kupa, oklevél

Legjobb kapus, gólkirály, fair play

Korábbi kupagyőztesek: 2000-ben: City Taxi Budapest
2001-ben: Főnix Taxi Debrecen
2002-ben: Sűgő Taxi Baja

Jelentkezés, információ: Lossó Géza szervező

Tel.: 06-20/9-928-018, fax: 06-76/485-620

* * * * *

ORSZÁGOS TAXIS AMATŐR TENISZ-KUPA 2003. szeptember 6–7.

Helyszín: Kecskemét

Díjazás: 1., 2., 3. díj, Fair-play díj

Jelentkezés és információ: Lossó Géza 06-20/9-928-018

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. Ha az útke-resztesztelés előtt nincs a megállás helyét kijelölő útburkolati jel, megállni az oda való behaladás előtt kell.

2. Helyes a „C” válasz. Az úttestre már lelépett gyalogost ott haladónak kell tekintenünk akkor is, ha a járdaszegély mellett megállt. Ha ezt időben észleli a gépkocsi vezetője, akkor elsőbbségadási kötelezettség terheli.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla bukkanót jelez. Itt az előzés megengedett, ha a forgalom egyirányú vagy az úttestre záróvonalat festettek fel.

4. Helyes a „B” válasz. A tábla az előzést nem tiltja.

5. Helyes az „A” válasz. A megfordulási tilalom a vasúti átjáróra vonatkozik. Ha az úttestre nem festettek fel záróvonalat a manőver a többiek akadályozása nélkül megengedett.

6. Helyes az „A” válasz. A KRESZ a személygépkocsik tárolásának szabályait külön nem korlátozza.

7. Helyes az „A” válasz. A „Hólánca használata kötelező” tábla utasítását a mezőgazdasági vontató vezetője is köteles figyelembe venni.

8. Helyes a „C” válasz. Az egyenesen haladó jármű egyéb jelzés hiányában – bármelyik helyre besorolhat.

9. Helyes a „C” válasz. Az oldalszél hatását a sebesség csökkentésével és a szükséges ellenkormányozással lehet ellensúlyozni.

10. Helyes az „A” válasz. A vezetés megkezdésétől a munkateljesítmény folyamatosan emelkedik, melyet az alkalmazkodás, a tevékenységre történő ráhangolódás eredményez. A többórás folyamatos vezetés végén megfigyelhető teljesítményromlást az elfáradás okozza.

11. Helyes a „B” válasz. Jelenleg a pihenőidő még csak a tachográfal felszerelt közúti áru- és személyszállítást végző járművek vezetői számára kötelező. A többi vezető részére csupán ajánlott.

12. Helyes a „C” válasz. A gépkocsivezetés a szervezet egyes részeinek intenzív részvételét követeli meg. Elsősorban az érzékszervek és a központi idegrendszer terhelése magas, de a testi igénybevitel is jelentős.

13. Helyes a „B” válasz. Az irányváltató villamosnak az útszűkületben elsőbbsége van a szemből érkező más járművel szemben.

14. Helyes a „C” válasz. Gépkocsija az útke-resztesztelésben bekanyarodó főútvonalat elhagyja, de ebben a forgalmi helyzetben is elsőbbsége van partnereivel szemben.



Daewoo-bontó

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

A hirdetés felmutatója 10% kedvezményt kap!

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

Új fejezet a közlekedési szabálysértések büntetésében

2003-ban új időszak kezdődött a közlekedési szabálysértések büntetésében. Új fejezettel gyarapodik a rendőrök „kincsestára”.

Eddig volt a hagyományos fényképezés a közutakon. Állt a taxi mondjuk a gyalogátkelőhelyen, jött a rendőr (vagy közterület-felügyelő) és kattant a fényképezőgépet. Feljelentés, fénykép mellékelve, szokásos eljárás.

Aztán jött az autóra szerelt fényképezőgép, elsősorban a gyorsajtók kiszűrésére. Kezdetben álló autóból fényképeztek, a modern autók már menet közben is tudnak „lőni”.

Haladni kell a korrallal, a rendőrség is fejlődik. Elkezdtek a buszsávokat kamerákkal figyelni. Ezek az eszközök rögzítik a szabálysértést.

Most új fejezet kezdődik a szabálysértések büntetésében. Már nemcsak a haladó autósokat büntetik kamerák segítségével, hanem a várakozókat is!

Több kollégánkat feljelentették az elmúlt napokban, tiltott helyen várakozásért úgy, hogy rendőr a közelben se volt! A kamerákkal készített felvételeket továbbították az illetékes kerületi rendőrkapitányság közlekedési szabálysértési előadó-jához!

Orwel óta tudjuk, hogy a Nagy Testvér figyel bennünket. Mindig. Sajnos ezt már a magunk bőrén is tapasztalhatjuk.

Nem tudunk megnyugtató jó tanácsot adni. A kamerákkal készített képek kivédhetetlenek!

Igyekezünk betartani – amennyire lehet – a közlekedési szabályokat.

GUMIJAVÍTÁS, SZERELÉS
FALKEN, KORMORAN, BARUM,
MICHELIN, BRIDGESTONE
AKKUMULÁTOROK
 NY.: H-P: 8-18
KÉZI AUTÓMOSÓ
KÁRPITISZTÍTÁS, POLÍROZÁS,
ALVÁZ és MOTORMOSÁS
 NY.: H-P: 8-19, Cím: 1072 Bp., Dob u. 36.
 Tel.: 344-5226
TAXIS KEDVEZMÉNY!

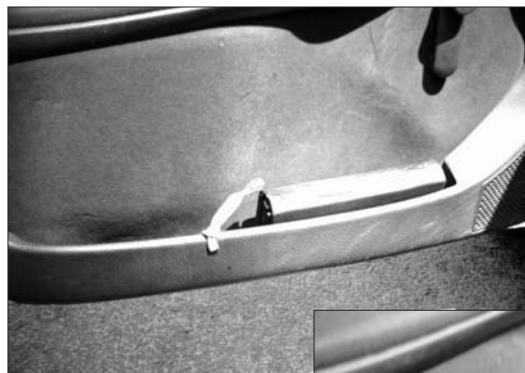
Érdekes ötlet a biztonságunk érdekében

Az egyik taxitársaságnál ebben az évben öt(!) pénztárcalopás történt. Pontosabban pénzkijelzés, hiszen a pénztárcát vissza-

ját. (A zsinór már 500 forintért beszerezhető a piacokon). A zsinór eloldásához két kéz kell, így ezentúl – fizikailag – nem tudják majd elemelni a tárcáját, hiszen a két kéz már nem fér el az ülés és az ajtó között.

Reméljük, sokan követik ezt a figyelemre méltó példát.

Dubiczky László, Rádió Taxi, URH 440 már nem fél a pénztárcatolvajoktól, igen szellemes megoldást talált



süllyeszti az elkövetők. Mindezt egyetlen társaságnál fél év alatt.

A taxitársaság egyik „gép-sze” megkereste szerkesztőségünket és megmutatta ötletes védekezési eszközét. A mobiltelefonoknál használatos zsinórra erősítette rá pénztárcá-



VISSZATÉRŐ GONDOK

Kiegészítő zöld lámpa

Több kolléga jelezte, hogy „életveszélyesek” sok helyen a kiegészítő zöld lámpák, hiszen ott nincsenek figyelmeztető sárga lámpák. Ahogy kialszik a zöld fény, keresztben megindul a forgalom. Mindenhol jelzem a gondokat az illetékeseknek, de megkeresem a közlekedési szabályok megalkotóit is, mit lehetne tenni a balesetveszélyes helyzet megoldása érdekében.

Gellért tér

Folyamatosan jönnek a jelzések, hogy rosszul sikerült a Gellért tér átépítése. Például a Bartók Béla útról lehetetlen megközelíteni a Gellért Szállót. Sajnos jogosak a felvételek, de nem valószínű, hogy a közeljövőben tudnánk változást elérni. Marad a módosított útvonal megtervezése.

Buszsávok

Teljesen érthető, hogy több kolléga is szót tett: Miért lehet kétféle buszsáv? Már többször szoltunk róla, most nagyon röviden. Nem csak azért mehetünk a buszsávban, hogy gyorsan haladhassunk, hanem, hogy az utas ki- és beszállhasson! Ez nyilvánvalóan csak a járda melletti buszsávban lehetséges! Éppen ezért neveztek el az út közepén lévő sávokat BKV-sávoknak! A

KRESZ módosításával lehetne módosítani a buszsávok használatát. Mehessünk közepén is, de ne szállhassanak ki az utasok. Kérdés melyik a jobb? Változtassuk a szabályokon, vagy maradjon minden a régiben?

Belvárosi utcák

Szintén évek óta visszatérő gond a belváros két főutcájának (Petőfi Sándor utca, Apáczai cseré János utca) használata, illetve használhatatlansága. Kollégák naponta jelzik, hogy csinálni kellene valamit. Hónapokkal ezelőtt már leközlöttük az illetékes rendőri szerv választását. Visszatérő ellenőrzéseket tartanak a jelzett helyszíneken, de eredmény nélkül. Ahogy az első rendőrautó megáll, abban a pillanatban riadóztatják egymást a tilosban várakozó járművezetők! Mire a rendőrök intézkednének, az autók szétspriccelnek...

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével, balesetveszélyes helyszíneivel kapcsolatban.

SMS: (0620) 9247-645

FAX: (061)280 18 64

ÜZENETRÖGZÍTŐ: (061) 322 31 76

EMAIL: lampafelelos@freemail.hu

lampafelelos@axelero.hu

ebf676@axelero.hu

Juhász Péter

ΠΕΟΠ
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szörfzszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sléctartók, síboxok, túraboxok 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: 277-8553, 06-20/9427-220
 Tel.: 278-0198

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

SPÉCI AUTÓSBOLT
 Keleti, nyugati autóalkatrészek
Tel.: 462-0173, 06-20/342-9785
06-30/2813484, 06-70/2479975
 Nyitva: Minden nap 8.30-tól - 24-ig
 1076 Bp., Dózsa Gy. út 36.
Taxisoknak kedvezmény!

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

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

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

HARKA
AUDI, VW, OPEL
 Autóalkatrészek
 Kis- és nagykereskedés
 Harka Kft.
 1103 Budapest, Sibrik Miklós u. 30.
 Tel./Fax: 263-0804, 260-9666
 9024 Győr, Lehel u. 23.
 Tel./Fax: 06-96/322-574
 Taxis igazolvány felmutatójának 10% kedvezmény!

AUTO SPARE PARTS
AUDI, VW, OPEL
 Autóalkatrészek
 Kis- és nagykereskedés
 1214 Budapest II., Rákóczi F. út 142-144.
 Taxis igazolvány felmutatójának 10% kedvezményt adunk!
Korzó Üzletház
 Tel.: (36) 1-278-0837
 Tel./Fax: (36) 1-278-0839
 e-mail: aspb21@matavnet.hu

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

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

MERCI ALKATRÉSZ!!!
 Új és bontott
MERCEDES alkatrészek
 Kispesten!
 1196 Bp., Ady E. u. 47.
Telefon: 280-5167

Ez az Ön hirdetési helye

Üdülés Hévízen 7 vagy 14 napos turnusokban
 Elhelyezés: 1 és 2 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
 3-14 éves korig 50%

Ebéd: 1008 Ft Vacsora: 784 Ft
 Az ezen felüli étkezés külön térítési díj ellenében igénybevehető.



Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található. A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható. Hét nap igénybevétele esetén szauna és 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

VASE HOTEL
 8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: vase.heviz@zalaszam.hu

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

2, 3 és 4 ágyas szobák kiadók
 2000,- Ft/fő/éj áron

Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!

Szobafoglalás:
06-99/370-096 06-30/347-4344
Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

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

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

A SZABADJELZŐ KÖZEL SEM IGAZ TÖRTÉNETE!

Valamikor a múlt században megjelentek a főváros hepehupás útjain Samu bácsi már nem lövontatta, hanem gépi erejű járművei. Előbbiekről igazándiból még ma sem tudom, hogy miért nevezték el őket „taxi”-nak. Remélem, egyszer még fény derül erre is. A lényegi különbség a két alkalmaság között azt hiszem leginkább a kurblikban mutatkozott meg. Bár a ló is rendelkezett bizonyos szerszámmal, mely méretét tekintve megegyezett az előbb említett kurbliával. Ennek megtekerése viszont nem váltott ki gyönyört sem a lóban, sem annak tekerőjében. Különböztet az nem kurbliknak mondták, főleg a mocskosabb szájú kocsik, akik leginkább akkor ocsmánykodtak, amikor egy leányiskola szemérmes növendékei vonultak a reggeli áhitatra. Hála Istennek, a taxik ennek ellenére elterjedtek, még jobban, mint a pusztító spanyolnátha.

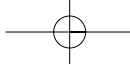
Az őstaxikat még úgy kreálták meg, hogy a szegény sofőr véletlenül se szívhasson egy levegőt a kedves utassal. Különböztet sem volt divat beszédbe elegyedni az úri utazóközönnyel. Más volt a viszony, mint manapság. En még emlékszem a kapualjakban olyan kiírásra, hogy sofőrök, postások, szolgálk kizárólag a cselédlépcsőn közlekedhetnek. (Az is ki volt írva, hogy köpködni és kintornázni is tilos!) Hát akkor, miről beszélünk? Ott ült szegény hóban-fagyban, a „bakon” talán még azért is, hogy elérje a kocsin kívül elhelyezett taxaméter zászlaját, amelynek állásából lehetett megállapítani, hogy a kocsi foglalt, avagy sem. Ez az ún. zászló színét tekintve szép piros volt, mint a „győzelmi” fajtája az átkosban, de akkor még nevében sem volt szabadjelző. Ennek, melynek őse a háború után került a taxikra, egy kis kerek lámpa képeben, halvány derengőfényű „szabad” felirattal, és a szélvédő jobb felső, belső felén helyezkedett el. Nem volt túl nagy, éppen csak eltakarta a személyigazolványt, amelyet a jelző és a szélvédő közé pófátlanul odadugtak azok a bizonyos szemérmetlenek, akik vidékre mentek, vagy „schwarzban”, titokban. Persze ezt előbb-utóbb „feldörzsölték” az ellenőrök, és ellenlépésként kitalálták azt a szabadjelzőt, amelyet már mindent tudott, legalábbis így hitték a kis csacskák! Naná, hogy egy kicsit nagyobb lett, mint a személyigazolvány és kívülről is látható, ellenőrizhető volt, még az is, hogy hányas díjzabást használtunk. Ebből ugyanis több volt, ami a nagyon kedves, de annál vidékibb utasainknak az első, második, illetve harmadik osztályt jelentette. Ezt hitték el velük azok a bizonyos szemérmetlenek, akik az olcsóbb tarifa helyett az utas kérésére a drágább árszabást alkalmazták, vagyis másodosztályú utazást biztosítottak nagyobb borralalóért. Kegyetlenül nyalták a vakert, főleg azok, akik a hat húszszal

jöttek. Nem beszélve a csomagdíjról, hegyemenetről, az éjszakai díjszabásról és a pályaudvarról, a Kőbánya alsótól a reptérig. Mert ugyebár nemcsak a ferihegyi, de a budaörsi is reptér volt (nem is beszélve a vidámparki körbe-körbe forgó repülőről).

Erről mindig eszembe jut egy kis repülő történet, amelyet nektek adok szuvenírba, csak úgy gratisz. Ne keressetek összefüggést a két történet között, mert az égvilágon semmi közük egymáshoz és főleg a szabadjelzőhöz. Kisgyermek koromban Erdélyországban, szűkebb pátriámban, Tasnádon töltöttem egy kis időt, éppen csak annyit, hogy jó szüleim megnyugodjanak, amíg a szövetséges hatalmak repülői elszórták bombaterheit szép Budapestünk fölött. Naná, hogy eltalálták a házunkat. (Érdekes, hogy ahány háború, forradalom, balhé volt, én mindig lakás nélkül maradtam. Mindig szétlőtték, lebombázták, vagy társbérletesítették.) Nem túl tekervényes gyermeki agyammal kitaláltam, hogy ezt tovább nem tűröm és felveszem a harcot az akkor még ellenséges bombázókkal. Egy terebélyes szederfa alatt volt a disznók ólja, amelyben yorksiri, berksiri és mindenféle mangalicák figyelték – mondhatni árgus disznó-szemekkel – a fejük feletti készülődésem, az eljövendő nagy légi csatákra. Amelyek eldönthetik akár a második világháború sorsát is. Elképzelésem repüléséről szinte teljesen azonos volt Ikaroszéval. Csak ő a könnyebb utat választotta. Pergamenből meg tollakból, vagy ki tudja még mi mindenből készített szárnyakat, és lám, szegény mégis szomorú véget ért. Megsütötte a nap először őt, majd a szárnyát, ami elolvadt, és szegény Ikarosz lezuhant. Ez is igazolja azt a mondást, hogy nem lehet mindenből még várat sem, nemhogy szárnyat építeni. Nekem nem adatott meg, hogy ilyen habkönnyű szárnyaim legyenek. Csak a disznóól fenyőfából összetakolt ajtaja állt rendelkezésemre, igaz, ezen rajta volt a rigli is! (Az mondták, az nem olvad. Én hülye meg elhittem.) A helyi bankár ugyancsak hülye fiával felkötöttük a hátamra az ólajtót, amitől igen jól nézhettem ki, legalábbis ezt vettem ki a disznók gúnyos mosolyából. Majd a szederfa legmagasabb ágáról, halált megvető bátorsággal, a riglit kihúzva leugrottam a szelek szárnyát segítségül hívva. Hősi küzdelmem az ellenséggel nem tartott sokáig. Sajnos nem kalkuláltam bele a fizika törvényszerűségeit, és pillanatok alatt befejeztem vadászrepülői karrieremet egy kan disznó sörtés hátán, aki azt se mondta, hogy „röf!” Szegény Hürkát soha többet nem kellett levágni, mert ott lehetne ki mocskos és falánk disznó lelkét alattam és az ólajtó alatt. A fejemet ugyan összevarrták néhány öltéssel a szomszéd szabóságban, mert orvos az

nem volt, csak bankigazgató meg a hülye fia. A disznó fejét, ami még megmaradt, a csata után szétvágták, megabáltak fokhagymával, pirospaprikával ízesítették, ahogy azt kell. Viszont ennek ellenére a bankigazgató hülye fiából szintén bankigazgató lett, mint később megtudtam. Belőlem meg taxis. (Igaz, hogy én ütöttem meg jobban a fejemet! Ennyit a háborúról.) Ami ezután jött, az egy másik harc lett, de nektek megígérhetem, nem ez a harc lesz a végső!

Később a Volán Taxi jóvoltából európai mércével mérve a szabadjelzők felkerültek a kocsitetőre. Hát nem logikus? Ott volt látható a legjobban. Hogy ez eddig nem jutott senkinek az eszébe! Vagy ebben az országban mindenki leesett az eperfárol? A Volán szabadjelző szép kis krómozott lámpácska volt. Azt hiszem, tolatólámpából csinálták, még jó, hogy nem fordítva tették fel. Persze azt is megszerelték bizonyos csalónak tűnő személyek. Két használt szofita égő a zsebben, két csavar ki- és be, máris akkor égett (vagy nem égett), amikor csak akarták azok a bizonyos személyek. Igen ám, de az órával is kellett valaminek történni, mert azért azt is ellenőrizték, többek között Feri bácsi, a közúti ellenőr. Szegénykém, ha éppen utolérte azt, akit ellenőrizni akart, ami nem mindig sikerült neki, pedig keményen tekert. Ugyanis ő szolgálati kerékpárral rötta az utakat. Igen, egy huzsonhatos férfibringával (aminek még váltoja sem, csak csengője volt). Akkoriban még keveredett a hülyeség a marhasággal, nem úgy, mint manapság, amikor már együtt élnek közös háztartásban. Hál'Istennek a technika rohamosan fejlődött és már nem kellett bibelődni Feri bácsinak a leesett láncsal és a szabadjelző megszerelésével, hiszen egy jól begyakorolt csavarintással, egy lökés jobbra, egy tolás balra, és máris fél hatra állították az órát azok a bizonyos személyek, amiktől ezután nem égett a szabadjelző, nem ment sem az üres, sem a hasznos kilométer. Az én óráim ezt soha nem tudta. Igaz, én ezt soha, de soha ki sem próbáltam volna. (Mondtam már, hogy magas volt az a fránya szederfa, és mivel a disznó sem volt puha, így nagyon beütöttem a fejem.) Egyszer Gödöllőre vállaltam fuvar, amit szerettem volna „legigázni”. Kíváncsiságból, de szőröstől-bőröstől. (Az ördög ugyi nem alszik!) Azonban bármit tettem az órámmal, a hasznos kilométer csak ment, csak ment. Viszont rájöttem arra, hogy ha hátrafelé megyek, nem megy semmi. Óriási felfedezésnek tartottam. Nem tudom, közületek ki tolatott már tartósan egyirányú utcában, de az biztos tanúsíthatja, hogy nem könnyű művelet. Na most: ugyanezt képzeld el Gödöllőről rükvercben, egészen a Budapest tábláig. (Három hétig magam



mögé néztem, mint a jó igazgató, aki nem tudja, hogy honnan jött, mert nincs visszapillantó az íróasztalán.) Azután végre eljött az, amire mindannyian vártunk! Demokrácia lett! Igen, az lett! Ne kötekedj, annyira mindenesetre, hogy talán legnagyobb vívmányként feljegyezhetjük, hogy se pénz, se munka, nincs közbiztonság, nincs lakás, nincs nyugalom, de megjelentek az egyedi szabadjelzők. Uram atyám, hogy én miket láttam! Zseblámpától a mécsesen át a TV-képernyőig, amin még Takács Marika, a bemozdító is rajta volt, a múlt heti műsorajánlattal. Szinte minden megjelent a kocsi tetején. Én például egyszer a pénztárcámat is feltettem. (Miótán az orvos megvizsgált, konszolidálódott a helyzet valamennyire.) A cégek kialakították saját dizájnjukat, mizájnjukat és imázsukat. (So-se fogom megtudni, hogyan mondják, még inkább hogyan írják helyesen.) De ma már van tojás, rombusz, téglá, kocka, gömb és számtalan jobbnál jobb forma és mind a tető valamelyik részén. Az utasnak nagy könnyebbség az, ha már messziről látja közeledni a kedvenc taxiját. Tud szelektálni, tudja, hogy melyikbe nem ül bele. Sőt ahogy innen látom, egyikbe sem. Odaát a tengerentúlon, Amerikában ez már nem ilyen egyszerű. Ott van ugye mindjárt a taxik színe. A híres nevezetes Yellow Cab olyan sárga, mint a rosseb. Örökké azon töröm a fejem, ezek vajon hogyan és miből élnek meg. Sárgállik tőlük a Five Avenue meg a Lincoln sugárút (lehet, hogy ilyen nincs is?), és ha végre lenne egy utas, aki vadul integet, akkor meg nem állnak meg. Ezt látjuk a mozikban. Szegény Woody Allen el is késett a munkából. Lehet, hogy taxis lesz, alanyi jogon. Azok a taxik csillognak-villognak. Gyönyörűek. A tetőreklámjaik meg egyenesen lenyűgöznek. Van azon minden. Én, aki egy mukkot sem tudok angolul, mégis elejétől végéig elolvasom, még visszafele is. Érdekes módon ott nem okoz problémát sem az utasnak, sem a taxisnak. Az utasnak azért nem, mert ki tudja miért, de nem akar semmi mást, mint utazni, és nem flancolni (ha azt akar, olyan kocsit rendel)! Csupán el akarja érni az úticélját. Nem érdekli, hogy Yellow Józsi bácsi hogyan szerezte a vagyonát, vagy netán miért

Az internetről halásztuk le...



kell neki kedvezményt adni Rockefellernek. (Vagy ott nem kell adni?) És különben is minden taxi egyforma. Mint a két tojásom. Hogy mit reklámoznak a kocsik tetején, ajtaján, netán belül, ugyan már kit érdekel? A taxis, meg ha sajátja az autó, (olyan is van) biztosan üzleti érdeke fűződik ahhoz, hogy mit hordoz a kocsija tetején. Hiszen a taxi a legjobb reklámhordozó! Ha meg alkalmazott? Ráadásul jól kereső, szervezett amerikai, feje felett nem lebeg a munkanélküliség sötét felhője, ami ott az USA-ban azért ugye mégiscsak valóság (mint tudjuk). Éppen ezért saját és családja jól felfogott érdekében kussol, nem kritizál, nem kifogásol, végzi a dolgát és örül, mert tömi zsebébe a dollárokat. Egyébként hat hónapja vándorolt ki öttagú családjával jó kis taxikollégánk és barátom, Dódi, aki ráadásul földim is Újpestről. Csodálkoztam is, hogy kivándorol, hiszen mint mondják Kápi 1-en is kolbászból van a kerítés (a jó taxisoknak meg főleg a ló kolbászból. A lókolbász, ha éhes vagy, nagyon finom tud ám lenni!) De minek ahhoz kimenni? Azt írja, hogy akkor, csak akkor vállalhat munkát, ha már jól beszéli a nyelvet, amiből természetesen vizsgáznia is kell. (Látod, itt még ilyen kritérium sincs, itt még magyarul sem kell tudni, mégis dolgozhat, de legalábbis ülhetsz a taxidban.) Mint írja: neki a nyelv az smafu, mert már tízig is el tud számolni. (Végül is ha vesszük, a hat hónap, mióta kint van, nem nagy idő. Dódi sohasem volt egy kapkodós fajta.) Nyelvből ugyan én is vizsgáztam hajdanában, de az erről szóló történetet én nem itt, e remek szakmai havilap hasábjain fogom elmesélni, hanem a nyuszika fogja tenni azt, egy szexlap velejég fertőzött lapjain. De visszatérve az eredeti témához, mint mondják: Amerika az Amerika. Nálunk ilyen magától értetődő dolgok nem fordulhatnak elő.

Mint kedvenc mondásom is – amit én találtam ki – alátámasztja: „Nem hülye az ember, hogy mindent tudjon!” (Amúgy jó kis mondás, nem?)

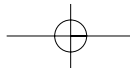
Természetesen nálunk ideát nem eszik ilyen forrón a szabadjelzőt. Ha úgy írják elő a szabályok, hogy középen kell hordani, biztosan kiteszik a szélire. Ha a felirat kell, hogy elől legyen, biztos, hogy hátul lesz. Természetes, hogy semelyik szabadjelző nem tetszik sem a kollégáknak, sem az utasnak, de még a rendőrnek sem. (Pedig azok is szeretnek a szederfán mászkálni.) Ráadásul nem világít benne egyetlen gertya sem. Minek? Nem a ravatalozón vagyunk. Különbösen úgy is leveszem, mert sokat fogyaszt. Az akkumulátor a generátor, az irrigátor, meg a mosó ugye, meg az esküvő és ott van a menyasszony is, aki szégyelli. (Jaj, a menyasszony ne azt szégyellje, hanem azt, hogy három nappal előbb a taxisnak simogatta a váltóbotját. Akkor tett nekí, ugyi?) Van utas, aki szégyelli, hogy taxival közlekedik? Mind, mind érvek, ellenérvek ostoba halmaza. Mosót és utast igencsak ritkán találsz, vagy látsz. Es-

küvő? Ugyan már, hiszen a sajátodon sem voltál ott. Nálunk a taxis, ha elmegy nyaralni, természetesen lekopasztja a kocsiját. Juj-juj, nehogy meglássák, hogy taxis vagyok. Miért is? Csak nem szégyelli azt, amire valaha büszkéek voltunk? Egyszerűen nem tudok rá magyarázatot találni. Hiszen ebből a szakmából él. Az igaz, hogy az autók nagy része, azok felmatricázása ocsmányul néz ki. Ezekről a matricáktól én is szívesen megszabadulnék. Nem tudom, milyen iskolába kellene elküldeni a reklám-„szakembereinket” (talán kislétszámúba), hogy egy kis jó izlést tanuljanak, de ez – ahogy a kocsi meg mint kinéznek – kritikán aluli. A világ jobbik felén jártamban tapasztaltam, hogy ez a kérdés tökéletesen megoldott, mégpedig a tetőreklámmal. Izléssel, kulturáltan. Ne legyünk már mindenben ilyen megalkuvók. Ne szúrják már ki a szemünket tízcentis ócska, olvashatatlan, nyelvileg idegen, anti-reklámnak minősülő, matricafecnik felragasztásáért kapott aprópénzzel.

Visszatérve a taxishoz, lehet hogy azért veszi le, meg ne tudják, hogy taxis, mert nem akar jattot adni? De adjon! A fodrásznál is, a kocsmában is, a benzinkútnál is és mindenhol, még a nemibeteg-gondozóban is, mert nem mindegy hogyan szúrják beléd az injekciós tűt. Ráadásul ők is abból élnek! Ez egy ilyen ország, ilyen szederfáról leestél! Jó ez, vagy rossz, az egy dolog, de törvényszerű kell hogy legyen, mert hogy is van a mondás? „Élni és élni hagyni!” A miénkben és a rokon szakmákban is.

Vagy netán az asszony szégyelli? Ne szégyellje, hiszen apuja tíz-tizenkét órát küszködik az infarkttussal, az etikussal, a rendőrrel és mindenki menyasszonyával a közúton csak azért, hogy neki a szoláriuma, extra tamponra, netán házibarátra is teljen. Azért vigyázzunk, hogy ne a nyúlányó vigye a szabadjelzőt!

Erről jut eszembe, hogy nekem is menyinyi bajom volt a szabadjelzővel. Egyszer régen egy munkás hétköznapon beálltam a napfényes újpesti Rózsa utcai drosztra, és szokás szerint vártam az állandó jó kis utasaimat. Nem jöttek. Azaz jöttek, csak nem velem utaztak, hanem elmentek a szintén ott püposkodó, rám mindig irigykedő többi kedves kollégával. Fájó szívvel konstatáltam, hogy az addig velem utazók semmit nem szégyellve elmentek, lenyúlták őket a szakadt Dáciákkal, meg mindenféle rissz-rossz betegágyakkal, én meg ott feszítettem gyönyörű 1600-as bilikék Ladámmal, amiben TV és lemezjátszó is volt! Azon gondolkodtam, hogy milyen hibát követhettem el, hogy így elfordultak tőlem. Szemembe lógott a hajam? Rosszul vagyok fésülve, netán sokat dumáltam, vagy talán keveset, netán szar volt a műsor a TV-ben? Illetlen, esetleg bunkó voltam? Babráltam valamelyik kisasszonyt? Ugyan már, én panaszkodhatnék, hogy mit kellett harcolnom azért, hogy hűségese és szeplőtlen maradhassak hitvesemhez. Hát akkor meg mi volt a baj? Talán még ma sem tudnám, ha mérgemben nem



megyek haza és nem veszem ki a hűtőmből jól meg nem érdemelt söröcskémet, amivel szégyenemben eloldalogtam egészen az ablakig. Nem tudom, voltak-e már Párizsban a Tour de Eiffel tetején, hát ugyanolyan gyönyörű panorama tárult elém Újpesten az akkor még Tito utcai harmadik emeleti nyílászáróból. Újpest az Újpest! Szemben velem állt a Chinoin akkor még rohadtul büdös, de igen modern székháza, átellenben az erőmű óriási kéménye, amelyik úgy okádtá magából a füstöt, mint Süsü, a sárkány. (Könnybe is lábadt tőle a szemem.) Na és mit látok? A házunk előtt ott állt egy gyönyörű bilikék Lada, igen feltűnő módon: szabadjelző nélkül! Az a hülye sofőr, hát nem elfelejtette felrakni? Hogyan akar ez fuvart felvenni? Biztos ez is lezuhant a szederfáról!

Lassan, lassan el is lehet felejteni a szabadjelzőt, mint tette azt az a hülye kolléga ott Újpesten. Minek kellene? Hiszen már nem integet senki, már utazni sem akar senki! Aki meg akar, az úgyis integet, akár a hídon is, ha hatan szoronganak benne, akkor is!

Végezetül még egy aprócska történetet említek arról, hogy vannak, akik szívből szeretik a mindenféle formájú szabadjelzőjüket! Ilyen kollégám volt hajdanában egy nagyszerű taxis, aki akár Winetounak az apacsok nagy főnökének ezüsttel kivert winchestere is lehetett volna, olyan hosszúpuska volt, és hála Istennek még ma is az.

Puska akkor még Volán taxis volt, és legnagyobb szeretetben spanoltak a Belgrádrakparton Gurgulával, aki Puskával ellentétben igen rövid volt és legjobb tulajdonsága az volt, hogy nagyon hadart. Egész életét annak szentelte, hogy Puskából gyomorbetegét csinálja. (Sikerült neki.) Hosszúra nyúlt kollégánk minden este hatkor, mint éjszakás, már türelmetlenül várta a váltás idejét. Hóna alatt iratai, menetlevelei és egy igen értékes Sokol típusú zsebrádió, amit azért hurcolt magával, mert abban az időben még a Zsiguliknak nem volt tartozéka sem a Blaupunkt, sem a CD. A többről nem is beszélve. Ezt a kis szovjet rádiócsodát általában vezető fülmagasságában, fogantyújával az ablakhoz rögzítettük. De ebben a történetben tovaris Sokolnak más volt a szerepe! Puska végre megnyugodott, miután feltűnt Gurgula kocsiától, szabadjelzőstől. Halkan odasurrant Puska elé, kvázi értésére adta: „Mit izgulsz, te hosszú majom, hiszen itt vagyok!” Kétségtelen, hogy ott volt. De Puskát mellbe vágta ez a pökhendi és egyáltalán nem kollegális hadarós magatartás. Na majd átnézem én az autót, gondolta, ha harc, hát legyen harc. Komótosan lerakta a földre, amit a hóna alatt szorongatott és elkezdte körbejárni a kocsit, mint macska a forró mizzót. Gurgula rohadt rendes volt és kivételesen gyönyörűen kitararította a kocsit kívül-belül! Ekkor hősünk utolsó szalmaszálként felnézett a szabadjelzőre és ott meglátta azt a muslicát, amit csak és kizárólag Hosszú Puska kissé

vörös (sosem tudtam megfejteni, hogy mitől vörös!) sasszemei láthattak meg, vagy a muslica máshonnan volt neki ismerős? Ez neked tiszta?! – üvöltötte Puska. És a nyomaték kedvéért elkezdett ugrálni páros lábbal egyre magasabbra és magasabbra, mint Sjöberg, a svéd magasugrócsoda, már majdnem elérte a szabadságszobrot, amikor az ellenség szőrös keze betette a lábát Pusinak, aki ettől elvesztette egyensúlyát és mintegy két méterről egyenesen a minden taxis álmán, a Sokol rádión landolt tele talppal. De Puska ekkor még tombolt, nem is hagyta abban az ugrálást, míg a műsorszóróból hamu nem lett. Puska az azóta eltelt harminc év alatt kissé megnyugodott, lehiggadt. Igaz, hogy csak szakmai érdeklődésből, de az összes taxis céget bejárta. Diszpecserként, taxiként egyaránt. De valahogy mindig cserbenhagyta szerencséje, vagy nem igazán értették meg, hogy ő más magasságokban jár. És mindenhol elegánsan és emelt fővel távozott. Most végre megtalálta a nyugalmát, és nem fogjátok elhinni – ahogy a bűnözők visszatérnek a tett színhelyére – ő is visszaért, igaz nem bűnösként, de tiszta lappal és szemmel, amely már nem vörös. (Leszokott róla.) Mert kiderült, hogy bár minden régi bűne elévült, de eltörpült amellett, hogy csak III/III-as nem volt! Az viszont sohasem. Én voltam az összekötője, csak tudom. A focicsapatban, mielőtt rosszra gondolnál! Egyszer volt neki egy szabadjelzős története, de az is feledésbe merült. Az idő vasfoga megett. Történt ugyanis, hogy jó szüleikhez ment volna látogatába valahova a világ végére, és pont ott a világ vége előtt, mit ad Isten, volt egy szakállas sorompó. Ráadásul az az ostoba bakter le is engedte, mert-hogy éppen akkor jött arra egy fapados, kézihajtány, vagy valami hasonló. Puska százhatvannal, ahogy kell, átrongyolt a szakállas alatt! Konstatálva a tény, igen fegyelmeyeztetten, mint jó taxishoz illik, nem felejtette el kötelességét úgy ahogy az elő volt írva, azonnal telefonált Acsádi Gyurinak, a főnökének, a Belgrádra, hogy helyszínelést kér, mert a szabadjelzője kicsit megsérült. Rendőri intézkedés is kellene, mert a szakállas nem ismeri el a vétkességét, tehát ebből következően Acsinak ki kellett menni a helyszínre. Nem tudom, hogy kilométerben ez mit jelentett, de Gyurit nem a hosszú út fárasztotta le, hanem a kép, ami elétárlt a helyszínen. Gyuri átment a menetirány szerinti baloldalra. Gyalog! Miután az ellenőri kocsit a jobb oldalon hagyta. A Puska-taxiból, ahogy mondom Cabrio lett! Barátunk a megrázkódtatástól még nyúlt vagy húsz centit. Igazándiból nem a kocsit sajnálta, mint mesélte népes hallgatóság előtt a Belgrádrakparton, hiszen nyár lévén kellemesen átfújta a szellő, ahogy hazafelé tartott, de gondolj csak bele, ha lett volna szabadjelzője, tán még fuvart is vállalt volna. Ahogy én ismerem – és higgyétek el, én jól ismerem – vállalt volna!

Elbűcsúzom töletek, itt van már a szeptember, be kell iratkoznom egy nyelvtanfolyamra, mert ki tudja, hátha újra taxis leszek. Na nem itt! Majd odaát! És nekem két szabadjelzőm is lesz, meg több reklámtáblám is. Beee!

(Mondtam, hogy magas volt a szederfa!!!)

Tisztelettel:

Demeter Mihály (Röff)

TAXIS KÓTYA-VETYE

Zamárdiban szobák kiadók egész nyáron, utószezonban is. Kifejezetten olcsó ár, barátságos, családias légkör. Gyermekeknek plusz kedvezmény!

Érdeklődni: 06-30/313-8310

(Tóth Józsefné),

vagy esti órákban: 06-84/349-329



Nyaraló kiadó! Kenesén 2-3 ágyas szobák, csendes helyen, olcsón, az utószezonban is kiadók.

Érdeklődni: 06-30/942-1366, vagy 06/30-397-2949, illetve a helyszínen



Eladó egy Fiat Croma 2000-es benzines, 16 szelepes, 1996-os évjáratú. Digit klíma, ABS, 4 el. ablak sötétre fóliázva, fűthető motoros tükrök, stb. Bordó metál színű. Ár: 1.150.000 Ft., hitel lehetséges. Készpénz esetén kedvezmény.

Telefon: 06-20/973-9739, City: 739.



Skoda Octavia 1.6 SLX 101 LE, ezüstmetál, 4 elektromos ablak, ABS, kipörgésgátló, váltózárr, dig. klíma, elektromos tükör, ködfény, szervó kormány, 1999. decemberi évjárat, 180 ezer km-t futott. Ár: 2 millió Ft. vagy 1 millió + részlet.

Érdeklődni: 06-30/323-1583



Eladó egy Sony XC-V 4000-es rádiómagnó 10 lemezes cd-tárral (irt cd-t is el tud olvasni) 4X 40 watt. 39 990 Ft.

Tel.: 06-20/973-9739, City 739



Daewoo Lanos 3 éves, ezüstmetál, taxinak felszerelve, friss műszaki vizsgával, taxiórával, URH-val betegség miatt sürgősen eladó. Irányár: 1.550.000 Ft.

Tel.: 06-30/315-6145

Nincs pénzed saját autót venni?

**Gépkocsik tartós bérlete
és lízingje taxisoknak**

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi „kockásoknak” egyedi ajánlatok!

Üzemanyag, cigaretta- és vodkacsempészes

Zárjegy nélküli taxis

150 kartonnyi zárjegy nélküli cigarettára és több tucat üvegni vodkára letek a rend őrei május idusán Nyíregyházán egy rutinellenőrzés során. A taxi utasait azonnal előállították, míg a sofőr csak a tanúvallomást követően vált ismét szabaddá.

A keleti és déli határrészen bizony nem ritka, hogy a számos munkanélküli honfitársunk nyereszkeskedéssel keresi meg a mindennapi betevőjét. Mivel az üzemanyag igen drága Magyarországon, s szomszédainknál lényegesen olcsóbb, így a hétköznapi autósok is hetente átruccannak megtankolni a határon túlra. Ez arrafelé egyáltalán nem meglepő, mint ahogyan az sem, hogy jó néhányan külföldön szerzik be az ugyancsak jelentős árkülönbséggel megvásárolható cigarettát és alkoholt. A vámosok rendre ellenőrzik a ki- és belépő gépjárműveket, de minden személyautót nem lehet tüzetesen átvizsgálni, így vannak, akik megússzák a lebukást.

Másik, mondhatni kevésbé rizikós beszerzési lehetőség, hogy a külföldi kereskedők hozzák be portékáikat és árusítják azokat illegálisan, hol a piacokon, hol azok környékén. Jó üzlet ez mindenkinek, így keresletből s kínálatból sincs hiány, pusztán a vámhatóság munkatársai és a rendőrök nem nézik ezt jó szemmel. Ez történt május 13-án is, amikor egy rutinellenőrzés alkalmával, egy taxit intettek le a rend őrei Nyíregyházán a Korányi Frigyes úton. A taxiban két fiatal hölgy ült, s nem is sejtették, hogy a taxit is ellenőrzik, ezért választották ezt a szállítási formát. Az egyenruhások felnyitatták az autó csomagterét is, ahol nem kevesebb, mint 150 karton zárjegy nélküli márkás külföldi cigarettára és több tucat üveg vodkára letek a járőrök. A taxisnak fogalma sem volt arról, hogy csempészarút szállít, ám ezt elsőre nem hitték el neki, így a két utasával együtt előállították őt is, majd a további eljárás lefolytatását átvette a vám- és pénzügyőrség.

Kihallgatásukkor a taxi utasai elmondták, hogy a város Tokaji úti piacán vásárolták a kedvező árú cigarettát és vodkát azzal a céllal, hogy az ország távolabbi megyéiben, megfelelő haszonnal adnak túl rajta. Bevallásuk szerint, azt nem tudták, hogy a zárjegy nélküli termékek kereskedelme tiltott, és az eladóról sem sejtették, hogy csempész, mivel tökéletesen beszélt magyarul. Azt azonban egybehangozóan állították, hogy a taxisnak semmi köze az egészhez, őt csak az alkalmi vétellel beszerzett csomag szállítására használták, s ő véten. Nos, ennek tisztázása érdekében azért két-három órát ülhetett a fuvarozó is a hatóságoknál. A vámosok tisztában vannak a térség helyzetéből adódó előnyökkel és a csábítással is, így ezek a lebukások, mondhatni mindennaposak itt. Mint megtudtuk: látókörükben vannak olyan taxisok is, akik nem csak tankolni járnak a határon túlra, de bizony ők maguk is csempésznek cigarettát és alkoholt is. Ha már

kinn járnak, ők sem tétlenkednek. Igaz ilyen esetekben a szabadjelzót nem használják, de a sárga rendszám és matrikák árulkodó jelek az autón. Megint mások viszont taxival járnak át a határon, mert ettől azt remélik, felületesebb ellenőrzésre számíthatnak és gyorsabban átjutnak. Biztos vannak ilyen esetek is, de a pénzügyőrök éberrel figyelnek mindenre és mindenkire. Pontosán tudják, kik azok, akik semmi mást nem tesznek, csak „üzemanyagban utaznak”, s naponta két-három fordulót is megtesznek. 70-80 literes, normál és nem átalakított tankokkal ennyit legálisan át tudnak vinni, majd átérve a naftát leeresztik és egy-két literrel újra nekivágnak a határnak. A napi 200-250 liternyi üzemanyagból a nettó 3-5000 forint biztos haszon megvan, különösebb rizikó és lebukás nélkül. S ha olykor-olykor egy-egy kétes fuvar miatt el is számoltatják őket, az belefér ebbe a hivatásba, itt a határszélen.

Cash

Miért nem világítják ki a körforgalmú csomópontokat?

Az elmúlt időszakban több baleset történt megvilágítatlan körforgalmú csomópontokban. A taxis kollégák kérdezik: miért nem világítják ki ezeket a csomópontokat? Gondoljunk csak a budapesti József Attila lakótelepen lévő Napfény utcai csomópontokra. Ez vagy öt éve készült, és eleinte tucatjával rohantak fel az autók a közepén lévő műtárgyra. Köztiük taxik és rendőrautók is. A taxisok (is) kérték, hogy világítsák ki a kereszteződést. A világítás elkészült, azóta gyakorlatilag nem volt baleset. Most azt kérdezzük az illetkeztől, miért nem világítják ki az összes körforgalmú csomópontot.

Juhász Péter

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium KÖZÜTI FŐOSZTÁLY

Mielőtt részletesen megindokolnám, hogy miért nem az Ön által javasolt megoldást alkalmazzuk általánosan a körforgalmú csomópontokban tájékoztatom, hogy egyetértek Önnel abban, hogy adott helyszín megvilágítása pozitív hatást fejthet ki a forgalom biztonságára. Úgy gondolom, elegendő, ha csak a belgiumi autópályák csaknem teljes hosszán meglévő, illetve Skandinávia egyes területein valamennyi lakott területen kívüli csomópont megvilágítását említjük, de néhány hazai alkalmazási tapasztalattal is rendelkezünk. Visszatérve a körforgalmakra, nekünk is jelentős fejtörést okozott, hogy mi legyen az általános megoldás a lakott területen kívül lévők esetén. Végül is a

nemzetközi tapasztalat, illetve több konferencián a francia, svájci és német gyakorlatot bemutató előadás alapján döntöttünk úgy, hogy nem indokolt az általános kivilágítás.

A pontos szabályozást a körforgalmú csomópontok tervezése című, ÚT 2-1.206:2001. számú Útügyi Műszaki Előírás 3.7. pontja tartalmazza.

A „világítsunk, vagy nem” probléma talán abból adódott, hogy a körforgalmú csomópont típus újszerűsége okozott problémát, hiszen könnyű belátni, hogy általános megvilágításról nem indokolt beszélni, amikor a körforgalmak biztonsági szintje jóval meghaladja a hagyományos csomópontokét, és ugye azok általános megvilágításáról nem beszélünk.

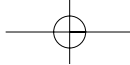
Úgy gondoljuk, hogy a nemzetközi gyakorlathoz hasonlóan a körforgalmak nálunk is beváltották a hozzájuk fűzött elvárásainkat, és most már az a „hir”, ha ilyen csomópontban mégis baleset történik.

Csak sajnos akkor nem nagyon említik a sajtóban, hogy azon csomópontok mennyi, de mennyi tragédiát előznek meg. Ezért is kiemelendőnek tartom az Ön által megküldött egyik cikkben Vass Ferenc rendőr őrnagy szavait: „Figyelmesebben kell vezetni.”

Segítőkész sorait, javaslatát köszönöm.

Üdvözlettel:

Markotay Sándor
minisztériumi vez.főtanácsos
mb. főosztályvezető



Tökéletes kikapcsolódás Thaiföldön

Karaoke a taxiban

Nyugat-Európából és az Egyesült Államokból is sokan azért utaznak Thaiföldre, mert ez a tökéletes kikapcsolódás hazája, a maga egzotikumával, szórakoztatónegyedeivel és bordélyaival. Mára bővült a szolgáltatások köre is: aki akar, az karaoke taxit is rendelhet magának, és vidáman, énekelve múlathatja az időt.

A közép-ázsiai Thaiföld nevét hallva, a legtöbb embernek – a férfiaknak szinte kizárólag – azonnal az élvezetek paradicsoma és a szexturizmus jut az eszébe. Mondhatnánk, rendben van ez így, hiszen ki ne hallott volna, a mára elhíresült thai masszázsról, amelyet lenge öltözötű lányocskák végeznek. Bódító illatok és olajok tökéletesen ellazítják az izmokat, míg a masszörök kifacsarnak minden energiát a szolgáltatást igénybe vevőből. A ledér hölgyek megtalálhatók az egész országban, de itt is a csúcson, a főváros Bangkok.

Mint minden világvárosban, így itt is, egymást érik a különböző szórakozóhelyek és szolgáltatóházak, ugyanakkor a közlekedés csapnivaló. Napközben több sávban kigyóznak az autók, és a dugók ezt

a várost sem kerülik el. A gépkocsiban szenvedő utasok viszont ugyanúgy, mint más városokban, itt is ingerültek és türelmetlenek.

A 23 esztendő *Vicsian Szimma* ezt a helyzetet felismerve bővítette szolgáltatásait. Taxiját a legmodernebb hifi berendezéssel szerelte föl, illetve olyan keverőpulttal, ahol a kedves vendég mikrofonhangját a zenéhez lehet beállítani. Miután a rendszer jól vizsgázott, beszerezte a legmodernebb zenei hangzókat, illetve a thai különlegességeket, és újtárra indította karaoke taxiját.

Első időben kissé furcsállották a zenés taxit a főváros vendégei, de rövid időn belül népszerűvé vált nem csak a szolgáltatás, hanem annak kivitelezője is. Ma már külön program ezzel a taxival utazni, s egy kicsit bangkoki kuriózum. A kocsmból hazainduló kuncsaftok szívesen fakadnak dalra, sőt nemegyszer a sofőr is beszáll a nótázásba, s bizony nem ritkák a duó változatú koncertek sem.

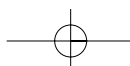
Dugókban is jobban múlik az idő a közös éneklésnek köszönhetően, s az araszolás közepette van, hogy a környező autók utasai felvidulnak, pusztán a karaoke taxi megjelenésétől. Hogy e próbálkozás igen jó

ötlet, azt mi sem bizonyítja jobban, mint-hogy vannak olyan baráti körök, akik pusztán a közös éneklés végett ülnek be ebbe a taxiba, s utazgatnak a főváros utcáin, csak azért, hogy jól szórakozzanak. Mint azt *Vicsian Szimma* is beismeri, arra is volt már példa, hogy az utas annyira belemelegedett az éjszakai szórakozásból hazatérőben a dalolásba, hogy addig furikáztatta magát lakása, szállása körül, míg a kedvenc száma, vagy az a zenei blokk le nem járt. Olyan is akadt, aki hazatérve még egy számot kért és éjjeli szerenádott adott kedvesének, a taxi segítségével.

S ami talán a leglényegesebb ebben a szolgáltatásban, hogy mindezekért nem kell felárat fizetni. Igaz, a borralaló rendre busás, és a taxit sokszor előrendelésben igénylik, hogy a meghatározott időpontra biztosan szabad legyen.

Magazinunkban bemutatott ötletek hazai megvalósítása még várat magára, bár lehet, egy napon nem csak a mélynyomó hangsugárzó basszus ütemeit lehet kihallani majd a főváros útjain araszoló taxikból, hanem utasának érces vagy kevésbé hangzatos énekszavát is. No de addig...

Cash



GUMI KELLENE

Halkan suhan a taxi a pesti éjszakában. A műszerfalán villóznak a tovatűnő kirakatok fényei. Csendben ül az autóban egy középkorú taxis, mellette fiatalabb hölgy utasa.

– Nagyon szótlan, gondterhelt. Csak nem bántja valami, uram?

– Á, semmi, hölgyem! Csak gumit kellene vennem!

– Tessék???

– Kellene két gumit, de legjobb lenne négy darab!

– Nem rám tartozik, de azt hiszem, ezt Önnek kell tudni, hogy hány darab kell!

– Más kérdés, hogy mi kell, és megint más kérdés, mennyi az ember pénze! Inkább csak kettőt veszek, de legyen jó a minősége!

– Zavarba hoz, így ismeretlenül. De, ha már szóba került, gondolom, fontos a minőség. Ezt önnek kell tudnia!

– Hát persze! Mondhatom, szakértője vagyok. Már elhasználtam egypár gumit!

– Igen??

– Tudja, ha az ember húsz évet taxizik a pesti éjszakában, megél egy-két dolgot...

– Azt elhiszem!

– Csak hát nehéz dönteni! Most már olyan széles a választék!

– És az baj?

– Nem, dehogy! Csak könnyebb volt húsz éve! Akkor alig volt gumit az országban! Könnyebb volt választani!

– Már akkor is lehetett kapni? Nem is gondoltam volna!

– Ne tessék valami különlegességre gondolni! Csak ilyen keletnémet meg cseh gumik voltak! Meg román! Borzalom!

– És azok nem voltak jók?

– Jó volt, csak nem bírták a strapát! Tudja a taxis az taxis!

– Csak gondolom! Tudni nem tudom...

– Mi másképp csináljuk, mint egy átlagember! Ők kényelmesek, lassúak. Mi pörgünk. Mi hajtunk!

– Nahát, az nem rossz! Csak bírják a strapát!

– Hát ez az! Ez egy külön terület! Nézzon a taxisokra! Ki van a derekuk, beesett a szemük! Fáradtak!

– Nem csodálom, ilyen kimerítő műszakok után!

– És csak az egyik fele a minőség! Már a méret se mindegy! Tudja, mindenkinek másféle kell!

– Na, ezt én is tudtam...

– Persze, mert van, aki nem ért hozzá! Az csak azt mondja, hogy kis gumit, vagy nagy gumit.

– És az kevés?

– Hát persze! Nem csak egyfelől kell nézni! Itt több méret is fontos! Mindenki csak az átmérőre gondol! Hogy milyen vastag! De az is fontos, hogy milyen nagy!

– Ezt mi jobban tudjuk speciel, bár ahogy hallom, Ön is ért hozzá.

– Persze hogy értek! Ezért vagyok gondterhelt! Nem úgy vagyok, hogy berohanok a boltba: „adatok két gumit!”

– Akkor mi a megoldás?

– Nem tudom! A legjobb lenne kipróbálni a gumikat az üzletben!

– Na, ez érdekes megközelítés...

– Pedig logikus! Nem azt mondom, hogy ott rögtön az eladóterben! Valami külön helyen. Ott kellene kipróbálni! Fogom, fölteszem, aztán hadd pörögjön!

– Hát ha már így belebonyolódtunk, azt én is megnézném...

– Ugye, hogy jó ötlet? Akkor nemcsak az tudna dönteni, aki vevő, de a közönség is láthatná használat közben!

– Közönség előtt? Nocsak... Aztán mondja, tudna dönteni egyből?

– Nagy valószínűséggel! Elsődleges a minőség! Például bordázott-e a felülete?

– Na, ez nekem is újdonság! Már ilyen is van?

– Mi az hogy! A legtöbbször szinte nem is látszik a felületen a megmunkálás, de van amelyik szemmel láthatóan érdes!

– Ön honnan tudja, melyik a jobb?

– Laikus kérdés! Minél érdeesebb, annál jobb! Szinte érezni, ahogy súrlódik, ahogy tapad!

– Azt hiszem, mi ezt is jobban tudjuk...

– Jobban tudja? Csak nem ön is szokott gumikat venni?

– Hát ez bizalmas kérdés. De, ha belefolytunk, megmondom őszintén, amikor a barátom nem ér rá, én veszem a gumikat.

– Nem is gondoltam volna! Még a végén kiderül, Ön is szakértő!

– Hát szakértő még nem vagyok, de érdekelt vagyok a kérdésben...

– Nem is rossz gondolat! Vegyünk együtt gumikat! Ön kiválasztja, én meg kifizetem.

– Így szokott ez lenni... Tudja mit! Szimpatikus maga, benne vagyok!

– Ha jó, akkor rögtön ki is próbáljuk!

– Ha úgy gondolja...

– Megvesszük, feltesszük, és már mehet is a menet!

– Maga mindig ilyen gyors, ilyen célratörő, ilyen rámenős?

– Mondtam már, húsz éve vagyok a pesti éjszakában!

– Hát én még alig vagyok húszéves, de benne vagyok!

– Na, itt éppen egy benzinkút! Úgy tudom hátul vannak gumik! Itt vannak szerelők is. Lekapják a felhíket, tíz perc alatt fent a két új gumit!

– Felni? Milyen felni?

– Hát, amire a gumikat teszik. Aztán visszatesszük a helyére, és már indulhat is a taxi!

– Ja... És speciel nem ezekre a gumikra gondoltam!

– Úristen! Maga másmilyen gumikra gondolt? Nem is rossz ötlet! Tudja mit! Nekem is szimpatikus magácska! Vegyünk olyan gumikat. De, ahogy elnézem önt, kevés lesz a két darab! Talán még négy is...

– Aztán remélem, nem csak a szája jár...! Nem csak a szája nagy...!

José

Taxisok figyelme!

Használják ki a lehetőséget!
Akkumulátor és kenőanyag
akció taxisoknak!

Akkumulátor már
7000 Ft-tól 1 év garanciával!
Kenőanyagból 20% engedmény.
Nagy választék,
korrekt kiszolgálás!

Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.

Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.

Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig

SZ: 8-14-ig

A Printax szervizben:

Autórádió, hangszóró, riasztó,
központi zár, ablakemelő,
kihangosító, rablásgátló

árusítás, szerelés, javítás is.

Főbb szerviz (bruttó) árak:

Printax tarifaállítás: 4.900 Ft

OMH hitelesítés: 8.500 Ft

(Printax, Digitaxi, Hale)

Új Printax taxióra: 60 000 Ft

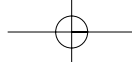
A régi beszámításával: 50.000 Ft

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu



Javaslat újfajta tájékoztató táblák kihelyezésére Budapesten

Ha baleset történik valamelyik hídon vagy főútvonalon, akkor percek alatt megbénul a fél város, vagy rosszabb esetben az egész város. Mondjuk egy baleset az Erzsébet hídon, Buda felé. Fél órán belül „beáll” a Rákóczi út – Kossuth Lajos utca, majd a Thököly út. Az autók beragadnak a kereszteződésekbe, egy órán belül leáll a közlekedés a keresztező főutakon, a Kiskörúton, Nagykörúton. A következő félóránban a mellékutaknál is megbénul a közlekedés, mint a Wesselényi utcában, vagy a Bródy Sándor utcában.

Talán újfajta elektronikus figyelmeztető táblák kihelyezése segítené a problémán, a javaslatot elküldtem az illetékes közlekedés szervezőnek.

„Mit lehetne tenni, hogy ne duguljon be a főváros, ha van egy baleset, vagy egy útlezárás?

Helyezzenek ki figyelmeztető (elektronikus) táblákat a bevezető utak és a körutak találkozásához! Egy központból irányítsák a táblák kezelését, figyelve a közlekedési eseményeket.

A nagyméretű elektronikus táblák kihelyezése nem olcsó mulatság, de sok helyen fel lehetne használni a jelenlegi konzolokat, például az M7-es autópálya bevezető szakaszánál.

Ha a javaslatom kivitelezhető lenne, akkor az autósok még idejében tudnának kerülni utakat, menekülőutakat keresni és találni!”

Juhász Péter

Megérkezett a válasz:

A járművezetőket, illetve a tömegközlekedőket az írott sajtóban hosszú évtizedek óta tájékoztatjuk az előre eltervezett forgalomkorlátozással, forgalmirend-változással járó munkákról. 1973-ban jogelődünk létrehozta a FÖVINFORM-ot, hogy a fővárosban közlekedők az előre eltervezett változásokon kívül az előre nem látható forgalmi akadályokról is megközelítőleg valós idejű tájékoztatásban részesülhessenek. Ezt követően megkezdte működését az ÚTINFORM, valamint a MÁVINFORM is. A FÖVINFORM működéséhez nélkülözhetetlen segítséget kapunk a taxivezetőktől. A közlekedők részére e tájékoztatási rendszerek jelentik a mai napig a legfőbb információforrást. Az általuk közrebocsátott információk napjainkra a rádióállomások hírműsorainak nélkülözhetetlen részét képezik. E tájékoztatási formának azonban vannak hátrányai is. Az információ csak abban az esetben jut el a közlekedőkhöz, ha valamelyik médiumot figyelik. Az információk – a képnépszerűsége miatt – csak meghatározott időpontokban

hallhatóak. A nagyszámú forgalomkorlátozás, rendkívüli esemény miatt nem az összes, hanem csak a legfontosabbak szerepelnek a közlekedési hírekben. E hiányosságok kiküszöbölésére világszerte folynak új rendszerek kialakítását célzó kutatások. E kutatásoknak, valamint a felhasználható technikai lehetőségek fejlődésének köszönhetően, az utóbbi két évtizedben számos új információs csatorna jött létre. Ilyen a képnépszerűség, az RDS, illetve legújabban az SMS-ben küldött közlekedési információ. E korszerű technikák egy vagy több hiányosságát kiküszöbölik a médiumokon keresztül történő hagyományos tájékoztatók.

E kutatások eredménye az elektronikus táblák megjelenése is. E táblák előnye, hogy egy adott útkeresztmetszetben áthaladó valamennyi járművezetőt tájékoztatják. Az általuk nyújtott információ valós idejű. Hátrányuk, hogy mind beruházási, mind üzemeltetési költséjük igen magas. Csak a járművezetők részére nyújtanak információt, a tömegközlekedéssel utazók részére nem. A járművezetők csak egy adott útkeresztmetszethez érkezéskor értesülnek a rendkívüli helyzetről, pedig sok esetben már az utazás megkezdésekor hasznos lenne az információ ismerete. Szükségesnek tartjuk megjegyezni tovább, hogy a főváros úthálózata folyamatosan túlterhelt, így sokszor hiába értesülnek a járművezetők egy rendkívüli eseményről, az elkerülő út hasonlóképpen torlódik. A belvárosban további problémaként felmerülhetnek városképi szempontok is. Fentiekből következik, hogy a változtatható jelzésekű táblák önmagukban nem jelentenek megoldást a közlekedési problémákra, de hasznos kiegészítői lehetnek a FÖVINFORM által szolgáltatott híreknek.

Fentieket felismerve 1999-ben Ügyosztályunk elkészítette Budapest forgalomirányításának középtávra vonatkozó koncepcióját. E dokumentum külön fejezetet szentel a változtatható jelzésekű tábláknak. A fejlesztés első ütemeként idén ősszel a forgalomirányító központ hardver és szoftver egységeit olyan módon cseréljük ki, hogy az már alkalmas legyen változtatható jelzésekű táblák vezérlésére is. Az első táblák fővárosi megjelenésének várható időpontjáról nyilatkozni még nem tudunk.

A változtatható jelzésekű táblák elhelyezési javaslatát tartalmazó vázlatát és címlistáját továbbítottuk a forgalomtechnikai üzemeltetőhöz is. A táblák elhelyezésére vonatkozó végleges döntés előkészítésekor javaslatát figyelembe fogjuk venni.

Tisztelettel:

Pásti Imre alosztályvezető

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 61. RÉSZ

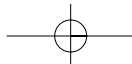
Az Ipartársulat újabb épületkére

1946. január 29-én jelent meg a 200/1946. ME. rendelet a gépjárművek ideiglenes igénybevételéről. Felsorolta azokat, akiknek joguk van gépkocsikat térítés ellenében, közszállításokra igénybe venni, havi 15 napra. A taxiiparosok fellelegeztek, mert mérséklődött a robotfuvar-terhelésük. Szabadabbnak érezték magukat, a korábbi hivatalos benzinadag sem korlátozta őket,

hiszen Feledy Béla, a minisztérium VI. Főosztályának vezetője megígérte nekik, ha a hivatalos havi mennyiség felül benzint igényelnek, probléma nélkül kapnak. Kértek és kaptak.

Az 1945. év karácsonya és szilvesztere meglehetősen hideg, havas és szeles volt. A taxisok nagy forgalmat bonyolítottak le, bevételük jelentősen megnövekedett, de-

cember második felében hivatalos fuvarjuk nem lévén, szabadon működtek. A tarifa kiszámításánál a pengő értéke már alig számított, a valuta, a nemesfém, a bőráru és az élelmiszer stb. képezte a cserealapot a tarifa meghatározásánál. A magántaxisok közül, akik nyáron és ősszel elfogadható állapotú autóhoz jutottak, továbbá gumibroncsaik is bírták a strapát, igen jól érezték



magukat. Az év utolsó tíz napján sötétben is vállaltak fuvarokat, Budapesten kívülre is vittek utasokat, Pestszentlőrincre, Kispestre, Mátyásföldre, Budafokra stb. Egy-egy ilyen útért bőséges javadalmazásban részesültek, a visszaemlékezések szerint volt olyan taxis, aki egy kisebb fél disznóval az ülés alatt érkezett haza.

Január elején nagy havazás szakadt a fővárosra. A Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulat bejáratától jobbra eső földszintes, féltetős, kb. 12 méter hosszú épületsor teteje a honyomást nem bírta, berogyott, a mennyezetek is átszakadtak. A hosszanti épület első helyiségében működött a sofőrmelegedő, ezt követte az adóközösség szobája, az utolsó szobában kapott helyet az ún. Sportegylet, a takszervekarsulat. Személyi sérülés nem történt a becsült kár meghaladta a 7,5 millió pengőt. E káresetből egyéb veszteség, kellemetlenség is származott. Azok a taxisok, akik még nem jutottak kocsihoz gyakran felkeresték az Ipartársulatot és beültek a melegedőbe, amelynek kályháját a magukkal hozott tüzelővel fűtötték, mert Kolbayéknak pénzük erre nem volt. A kellemesen temperált helyiségben informálódtak a lehetőségekről, cserélték ki adataikat, egyfajta taxis szalon alakult ki. A tető és a mennyezet beszakadásával a társadalmi szalon, hírbörze is megszűnt. A tanácsterembe nem vonulhattak át, hiszen ott folyt az adminisztráció, az Ipartársulat csupán azt az egy helyiséget fűtötte, az egyetlen városi telefonvonal is oda volt bekötve. Akik bárméskodni mentek az Ipartársulatba, segítettek a romokat eltakarítani, az utcára kihordani, ahonnan a lótaxisok üzemi kocsijaikkal szállították tovább a törmelket, valamelyik sirtgyűjtő helyre. Február 20-ára összehívott közgyűlésük napjára a tetejét veszett épületsor helyiségeit és az udvart már kitaraktarították.

A közgyűlés összehívásának egyik legfontosabb oka a polgármester január 30-án kelt 52 919/1945-V. sz. hirdetménye, közleménye volt,

címe: „A géperejű bérkocsifuvarozások iparendeléyeinek engedélyokiratra való átcseréléséről”. A taxisok előtt felrémlett az 1580/1944-es rendelet, amellyel végeredményben megindult az iparendély-jogsultságok felülvizsgálata, az akkor szűrés folyamatának felgyorsulása. Azok a hírek, amelyek a taxivállalatok közsegésítésével kapcsolatban terjengtek a fővárosban, tápot kaptak a polgármesteri közlemény megjelenésével. Az iparosok tudatába befészkelte magát a félelem, a kenyérféltés és

az önállóság elvesztésének réme. Tartottak attól, hogy a hosszú távú tervezésre nem kerülhet sor. Kolbayék nem tudták megnyugtatni az engedélyeseket, mert a nyugtalanság bennük is munkált.

A közgyűlésen dr. Endrényi Tivadar emlékeztette a megjelenteket az 1930. évi XVI. törvénycikkre, valamint az 57000/1931. KM rendeletre, mint a törvény végrehajtási utasítására, amely már úgy rendelkezett, hogy a közhasznú személy- és áru fuvarozás joga az államé, de e jogát másokra átruház-

200/1946. M. E. számú rendelet a gépjárművek ideiglenes igénybevétele tárgyában.

(Kihirdetett 1946. január 9-én — M. K. 7. szám.)

1. §. (1) A közlekedésügyi miniszter — a 2. és 3. §-ban megjelölt gépjárművek kivételével — a természetes és jogi személyek (a továbbiakban: üzembentartó) tulajdonában, illetőleg birtokában lévő személy- és tehergépjárművet (a továbbiakban: gépjármű) — vezetőjével együtt — térítés ellenében igénybeveheti és üzembentartóját a (2) bekezdésben meghatározott közérdekű szállítások elvégzésére kötelezheti.

(2) Az (1) bekezdés értelmében igénybevett gépjárművet csak a közellátás biztosítása, illetőleg az újjáépítés céljára szolgáló hid-, út-, vasútépítés és bányászat előmozdítása, telepítések céljából,¹⁾ végül az esetleg fellépő járványok vagy árvízveszedelem elhárítása céljából szükséges személy- és teherszállításra (a továbbiakban: közérdekű szállítás) szabad használni.

2. §. (1) Nem vehető igénybe:

a) a Nemzeti Főtanács tagjának, a Nemzetgyűlés elnökének, alelnökének, a tényleges szolgálatban álló miniszternek és államtitkárnak, valamint az egyházi főhatóság-
nak személyes használatára szolgáló egy-egy gépjárműve;

b) a területenkivüliséget vagy a nemzetközi jog értelmében személyes mentességet élvező személy gépjárműve;

c) a külföldi állampolgár külföldi rendszámmal ellátott gépjárműve;

(2) Az (1) bekezdésben felsorolt gépjárművek számára a 3. § (2) bekezdésében megjelölt megkülönböztető jelzést hivatalból kell kiadni.

3. §. (1) A közlekedésügyi miniszter az illetékes miniszter írásbeli javaslatára — a 11. §-ban megjelölt tárcaközi bizottság meghallgatása után — kivételes méltánylást érdemlő, közérdekű feladatot teljesítő üzembentartó által üzembentartott gépjárművet az igénybevétel alól mentesíthet. Illetékesnek azt a minisztert kell tekinteni, akinek ügykörébe a gépjármű üzembentartójának foglalkozásával vagy gazdasági tevékenységével összefüggő ügyei általában tartoznak.

(2) Az (1) bekezdés alapján mentesített gépjárműveken a közlekedésügyi miniszter által kiadott megkülönböztető jelzést kell alkalmazni. A megkülönböztető jelzés fehér vízjeles papírból készített, 12 cm átmérőjű, 1 cm széles, fekete szegélyű, szürkén rovátkált korong, amelynek közepén nyomtatott M betű és ez alatt fekete színű sorszám, valamint a gépjármű forgalmi rendszámának bejegyzésére szolgáló bekeretezett hely látható.

(3) A megkülönböztető jelzést a gépjármű szélvédő üvegére, a kormányúléssel ellentétes oldalon kell felragasztani.

(4) A mentesítésre irányuló kérvényt, a közlekedésügyi miniszterhez címezve, a javaslattételre illetékes miniszternél [(1) bekezdés] kell előterjeszteni.

(5) A 11. §-ban meghatározott tárcaközi bizottság a javaslattal ellátott kérvényt csak abban az esetben veheti tárgyalás alá, ha a gépjármű üzembentartója igazolja.

4.500/1946. Közl. M. sz. rendeletét (M. K. 50.), továbbá a 31.271/1946., 30.400/1946., 48.900/1946., 49.000/1946. Közl. M. sz. rendeleteket (M. K. 100., 124., 168., 172/a.), A gépjárművek igénybevételére lásd a 200/1946. M. E. sz. rendeletet (közölve II. 462. alatt).

³⁾ A pénzbüntetés forintösszegét a 8.960/1946. M. E. számú rendelet állapította meg, (közölve II. 766. alatt).

¹⁾ A telepítésre vonatkozó rendelkezéssel a (2) bekezdést a 7.960/1946. M. E. sz. r. (M. K. 158.) 1. §-a egészítette ki.

6 — Két év hatályos jogszabályai. II.



1946. április 29-én már kiadták a tízezer-millió pengős címletet

hatja. A taxisok e vonatkozásban a XVI. törvény hatálya alá tartoznak, igaz a 30-as években és a háború idején bizonyos előnyöket élveztek olyan értelemben, hogy a taxisok megszerzett jogaihoz hosszú időn át nem nyúlt a hatóság, csupán 1944-ben rendelkezett az engedélyek cseréjéről. Az, hogy a polgármester újlag engedélycserét jelentett be, tudomásul kell venni, ellene nincs mit tenni. Minthogy azonban a vállalkozók, különösen az autóbusz-vállalkozók az 1930-as években 10 évre is kaptak koncessziót, amelyet újabb 10 évre meghosszabbítottak, reményt kell, hogy keltsen a taxiiparosokban. Endrényi arra is felhívta a figyelmet, hogy a leendő engedélyokiratban az alapidőtartam 5 év, de bizonyos, hogy a minisztérium 10 évre feleleli. Kolbay elnök pedig tudtára adta az érdekelteknek, hogy az engedélycserét ebben az évben végre kell hajtani, mert a korábbi koncessziók érvényüket veszítik. Bejelentette, hogy aki 1946. december 31-ig nem kezdi el működését, nem kezd taxizni, taxizási jogát elveszti. Elmondta, hogy a magántaxisok – a szövetkezetiék nélkül – nem egészen 2 százaléka működött 1945. december 31-én Budapesten.

Az egykori kékek megütközve hallgatták a tájékoztatást, amely azt mutatta, hogy közülük néhányan a már megkezdett iparukat félbehagyták. Úgy tudták, hogy megközelítően 150 magántaxi áll az utasok rendelkezésére, nem értették, miből adó-



1946. május 24-én kinyomtatták az egymillió-millió pengős címletet

dik a hivatalos statisztika és az ő adataik közötti különbség. Kolbay sem tudta megfejteti. Valószínűsítette, hogy a következő

év elején, amikor már rendelkeznek az engedélyokiratok számával és a magántaxi műszaki adataival, pontos kimutatásuk lesz a közlekedő taxikról. Kolbay a továbbiakban rátért az épületkárakra, amely a pénzromlás következtében azóta többszöröződött. Nem tudja, mi történik majd a csupasz falakkal, mert az Ipartársulatnak egyelőre nincs pénze az újjáépítésre. Baka Imre régi taxiiparos a többiek jelenlétében egymillió pengőt leszámolt Kolbaynak az építőanyag haladéktalan beszerzésére. A tagság megtapsolta Bakait, de példáját nem követte, csak ígéretek hangzottak el.

Scheuling István taxis, a korábbi alelnök a 200/1946. ME. sz. rendelettel kapcsolatban kért részletesebb tájékoztatást. Mint mondogta, örül annak, hogy a robotfuvar terhet mérsékelte a főhatóság, de az infláció felgyorsulásával a 15 kötelező díjtételes nap teljesítése beárnyékolja a látszólagos felszabadulást. Most már ugyanis a benzint is a taxisnak kell megvenni és nem a minisztérium adja díjtalanul. Kérte a vezetőséget intézkedjen, hogy a taxisok a fuvar



Május 24-én, tehát az előzővel egy időben a tízmillió-millió pengős fizetőeszköz került forgalomba

teljesítését követően nyomban pénzükhöz jussanak, mert különben a szabadsággal rosszul járnak; egy-két napos késés lenullázza bevételüket. Kolbay és Endrényi megígérték, hogy felkeresik a minisztériumot a kérdés tisztázására és megpróbálják rávenni a főhatóságot, hogy rendelje el a taxisok azonnali kifizetését, illetve az előlegrendszert bevezetését a fuvardíjakkal is. Előterjesztik, hogy a megrendelő a várható fuvardíj 60 százalékát az induláskor adja át a gépkocsi vezetőjének. E megoldásnak örültek az érintettek, mert a fuvar közbeni várakozás ideje alatt a pénzt, vagy annak egy részét elkölthették.

A lótaxisok nagy probléma elé kerültek. Ha továbbra is bérkocsiznak és nem rendezik iparengedélyük engedélyokiratra cserélését, 1947-re elvesztik jogukat a taxizásra. 1946-ban a lótaxizás kifizetődobb volt a taxizásnál.

Bálint Sándor