

XIII. évf. 2. sz.

2003.

Február

TARTALOM

Játékpisztollyal rabolt	4.
Hamarosan fizetni kell a taxiállomások használatáért?	5.
A repülőtéren 13 év kevés volt a rendteremtéshez!	6.
APEH-közlemények	8.
2003. januári kánaán	15.
Hó minden mennyiségben	15.
Tájékoztató a hólánc használatát jelző tábláról	16.
Vegyünk taxit külföldön?	17.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	18.
Tudod vagy tippelsz?	21.
A „cserbenhagyás” veszélyei	22.
Megújult a SEAT Cordoba	23.
Meglepetések az Est.Taxitól	24.
Továbbra sem lesz kifelé egyirányú a repülőtéri gyorsforgalmi út	27.
Alkatrészek szinte minden gépkocsihoz	28.
Elért eredmények, kitűzött célok	29.
Tisztelt Szerkesztőség!	29.
Új év, új remények	33.
Minden lebukás külön bírság	38.
10 éve történt	39.
Mercedes Benz S-osztály Pullmann	39.
Tavaly több új gépjárművet adtak el, mint 2001-ben	43.
Összhangban az autózás és a környezet	44.
Stratégiai partnerség a Europcarral	
- feljebb váltott a EÜrent	44.
A budapesti magántaxisok története	55.

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@elender.hu

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

Miért vagyok mezítlábas?

Immáron harmadik hónapja mezítlábas-ként tengetem életem, mióta utolsó csapatomtól is eljöttem. Hogy ez melyik társaság volt, az közömbös, hiszen az évek során megjárta majdnem mindegyiket. Voltak jók és rosszabbak, ahol kedveltek és volt, ahol utáltak. Egyben azonban mindig közös tulajdonságokat mutatott: jóval magasabb tagdíjakat szedtek, mint amennyi indokolt lett volna.

Szinte hallom a felhördülést a csapatvezetők irodáiban, ezért talán illő megmagyarázni, mire alapozom a fenti kijelentést.

Valamikor az ősidőkben a boldog emlékeztető Budataxinál keztem maszek pályafutásomat, és mondhatom, azok az évek örökre emlékeztetések maradnak. Jó volt a csapat, jó volt a hangulat, sok volt a munka, kevés volt a cseszegetés. A diszpécser laza volt, a vezetőség fuvar szervezett (nem vásárolt!), a kollégák pedig a végtelenségig segítőkészek és toleránsak voltak, néha még a kezdőkkel is. (Talán régebben már valaki említette, de olyan jellemző az akkori időszakra, hogy én is elmesélem: történt egyszer, hogy egy félénk, halk hang így szólt a CB-csatornán: - kollégák, én még kezdő vagyok, legyetek szívesek mondjátok meg, mit jelent az, hogy mezítlábas? Némi döbbszent után egy hang megszólalt, lassan, tagoltan beszélt, hogy jól lehessen érteni: - azt jelenti, hogy nincs rajta cipő!)

Abban az időben egy átlagosan lusta éjszakai - például én - a következő ütemterv szerint dolgozott: kezdés este hatkor, „napalososok, haza!” beköszönéssel. Nyolckor vacsora a Rózsában, itt a hasonlóan lusta kollégákkal megbeszéltük az életet, és azt, hogy milyen szarul megy a bolt. Tízegyel-elvöltünk, akkor néhány kanyar, majd éjfélkor kávézás az Amigóban. Az ilyentájt zárt, úgyhogy szinte zártkörű kávézást tudunk rendezni, majd hazahordtuk a személyzetet. Ezt követően lehetett kukorékolni a címekre, olyan kábé négyig, ötig, és ezzel a túlfeszítettnek közel sem tekinthető munkatempóval is normálisan lehetett keresni. (Aki abban az időben „hajtott”, az lakást vett egy éven belül.)

Na de félre a nosztalgiával, mert ez az aranykor már ugyanúgy nem jön vissza, mint a fiatalság. Amiért viszont egyáltalán felemlítettem, az a következő: a nyolcvanas évek elején, közepén a Budataxi időszakonként úgynevezett „Budagyűlést” tartott a boldog emlékeztető Dallos Ida művházban Újpesten. (Azóta lebontották, de nem mi voltunk az oka. Habár, ki tudja...) Ezek a gyűléseken döntöttünk demokratikusan (tehát egymást túlordibálva, lehülyézve) a Budataxi stratégiájáról, működéséről, így többek között a tagdíjról is. Na, idáig akartam eljutni, az eddigieket kéretik nosztalgikus és érzélgős bevezetésnek tekinteni. Te-

hát, a tagdíj. Jól emlékszem, az egyik ilyen gyűlésen hajnalig tartó vitatkozás során beszéltek meg a tagdíj emelését. Ötven forint havi változtatás volt a tét. (Közben persze több száz forint elfogyott a büfében...) Személyeskedésektől sem mentes, kulturáltnak a legnagyobb jóindulattal sem nevezhető eszmecsere eredményeként végül megszületett a döntés: a tagdíj havi háromszázötvenről négyszáz forintra emelkedik. Dátum: 1983. Húsz évvel ezelőtt.

A mai helyzet minden csapattag előtt ismerős. A tagdíj a havi negyvenezer forintot súrolja alulról vagy felülről. A húsz évvel ezelőttinek a százsorososa!

Persze, tudom: infláció, műszaki fejlődés, rendszerváltozás... Az indokok unalomig ismertek, de ha igazán a számok mögé nézünk, akkor már árnyaltabb a kép. A magántaxik és ezen belül a társasági taxik tarifája 1983-ban átlagosan 8-2 volt, vagyis a kilométerdíj hét forint. Ha ez is százszorosára emelkedett volna, most hét-százal járnánk... De nem járunk, még annyival sem, amennyivel lehetne. A fuvarok száma abban az időben is elérte a havi negyvenezretet. Most mennyi? Már nem vagyok tűzközben, így csak saccolhatok: nem hiszem, hogy meghaladná a százhuszezet havonta bármelyik csapatnál. Az emelkedés tehát háromszoros.

Mire akarok kilyukadni? Advá van egy szolgáltatás, mármint a fuvarok kiközvetítése, amelynek mennyisége jó esetben háromszorosára nőtt, használható tarifája esetleg a húsz-harmincszorosára, viszont százszorosát fizetjük érte! (Szinte hallani vélem a taxitársaságok vezetése környékéről a kántálást: demagóg, demagóg, ...)

És még ez sem volna baj! Legyen százsoros, hiszen óriási a fejlődés. Annak idején még cédulátunk, vekkerztünk, áramszünet esetén kocsiból diszpécserkedtünk. Ma meg: Computer-hegyek, csekkes fizetés, URH-rend, rádió- és óraplombálások. Ez fejlődés? Egyik részről biztosan. A taxis azonban továbbra is csak egy dolgot szeretne. Címet kapni! Sokat! Cédulával, vagy számítógéppel, CB-n, URH-n, telefonon, tökmind egy! Mennyiségi és minőségi címetek kapni, és normális, emberi tarifával teljesíteni. Ezért hajlandó korrekten árat fizetni. Ezzel szemben mit kap? Drákói szigort, másodperces méréseket, letiltást. Sorban állhat a pénztáraknál, hogy csekkjeit bevaltsa, és hozzájusson ahhoz a pénzhez, amiért keményen megdolgozott. Kuncsoroghat és megálzkodhat magukat etikai bizottsággá felkent kollégái előtt, akik a legtöbbször egy cseppet sem érnek többet nála. Pénzével megválthat olyan hibákat, amelyeket nem is mindig követett el, vagy ha igen, hát abban a helyzetben legjobb tudása szerint cselekedett. Ezt mind megteheti, és ezért még ő fi-

zet havi közel negyvenezer forintot. Az úgynevezett letéteken, kauciókon, reklámpénzekben, meg még ki tudja milyen indokkal és megnevezéssel beszédett pénzekben kívül.

Aki követi a szakajtóban megjelenteket, az előtt világossá kell, hogy váljék: ezek a mai tagdíjak – dacára a csökkenő inflációnak – egyre nagyobb mértékben fognak tovább emelkedni! Az utóbbi időben erősen elharapódzott ugyanis az ún. visszapörgetés. Már nem az olcsó tarifával versenyzünk, hiszen az elemi erejű felháborodás nem engedte 150 Ft/km alá vinni a tarifákat (és még ez is százalmas). Most visszük százötvennel vagy többel, aztán ebből hó végén a mi szeretett cégünk visszafogat kilométerenként harminc-negyven forintot az illetékes megrendelő zsebébe. Vagy legyünk jóhiszeműek: a megrendelő cég kasszájába jutalekként. – Mit érdekel ez engem, nem én fizetem! – mondja a sajnálatosan tudatlan taxis. De bizony, te fize-

ted! Csak most nem megalázóan alacsony tarifáddal, hanem a szintén megalázóan magas tagdíjban! Ma a társaságoknál már nem folyik fuvarszervezés, mint annak idején. Nem igyekeznek meggyőzni a reménybeli megrendelőt a saját társaságuk minőségéről, színvonaláról, előnyeiről. Nem „mászak be az ablakon”, ha kirúgták őket az ajtón. Szervezés, meggyőzés, ötletek híján elmennek egy nagy marha táskapénzzel, és fuvart vásárolnak!. Ez a folyamat egyáltalán nem mutatja a változás jeleit, vagy egyáltalán bármilyen halvány szándékát, inkább egyre erősödni látszik!

Egy darabig próbáltam botor fejjel „jobbá tenni” az éppen aktuális társaságot, ahol napjaimat tengettem, de hamar rájöttem, hogy ez zsákutca. A vezetőség sehol sem volt vevő reform-elképzeléseimre. Ha az URH-n próbáltam meggyőzni a kollégákat, a legjobb esetben csak figyelmeztetett a diszpécser, de általában inkább letiltot-

tak. Mindenhol falakba ütköztem, és ami a legszomorúbb, hogy néha az utcán hasonló helyzetben lévő taxisok is lehurrogtak, mondván, baj lesz ebből... Félnék. Félnék a letiltástól, a kirúgástól. Inkább meghúzzák magukat, nem tesznek szóvá kiáltó igazságtalanságokat sem, mert hátha nekik lesz belőle bajuk. Megundorodtam ettől az alkalmazkodásnak képzelt folyamatos rettegéstől, ettől a képmutatástól és inkább önként távoztam.

Döntésem, hogy tizennyolc évi csapattagság után meztlábás leszek, nem volt könnyű. Mondhatom, marha nehéz volt megszokni, hogy nem duruzsol a fülemben az URH. Most egyedül, a magam uraként dolgozom, korrekt tarifával. Nincs, aki letiltsen, nincs, aki mérjen, és érdekes módon azóta egyetlen olyan utasom sem akadt, aki azt mondta volna, hogy fizessek neki jutalekként azért, mert elvihetem...

„fióka”

RENDŐRSÉGI FELHÍVÁS!

Eljárás indult a Btk. 321. szakasz (1) bekezdésbe ütköző rablás büntetett elkövetés alapos gyanúja miatt ismeretlen tettes ellen.

Az eljárás során szükségessé vált annak megállapítása, hogy 2003. január 10-én 22.00 óra körüli időben ki volt az a taxis, aki a Budapest, IX. ker. Haller utca elején felvett egy nőt és egy férfit, akiket Csepelre fuvarozott, a Bajáki Ferenc utca 1. szám alatti Harmadik Félidő elnevezésű szórakozóhelyre.

Az eddig beszerzett adatok alapján a taxi vezetője férfi volt.

Aki bármi érdemlegeset tud az ügygel kapcsolatban, keresse meg a XXI. Kerületi Rendőrkapitányságot. (Hivatkozási szám: 56/2003. Bű.)

**Haris Krisztina r. hdgy.
BRFK XXI. Ker.
Rendőrkapitányság
Bűnügyi Osztály
Bűnüldözési Alosztály**

FAVORIT - FABIA - FELICIA - OCTAVIA

**SKODA alkatrészek
egyenesen Csehországból!**

Taxisoknak 10-20 % kedvezmény!

CLASSIC.HU BT.

1153 Bp. Arany J. u. 31.

Nyitva: H-P 8.30-17.30 SZ. 8.00 - 13.00

Tel: 306-4313, 20-218-1015,

30-528-4871, 70-209-7896

Fantomkép alapján körözik a sebesült támadót

Játékpisztollyal rabolt

Vállficcammal és kellemetlen élménnyel gazdagodva, de élve úszta meg a rablótámadást az a fehérvári taxis, aki küzdött az életéért, autójáért és értékeiért. Az csak a nem mindennapi attak után derült ki, hogy a támadó játékpisztollyal próbált nyomatékok szerezni akaratának.



Hajnali öt óra körül járt az idő, amikor január 17-én a 22 év körüli, 170 centiméter magas férfi a székesfehérvári vasútállomáson a viteldíj iránt érdeklődött az ott várakozó V. Elek taxisofortól. Úgy tűnt, sikerült megállapodniuk, mert a fekete rövid hajú, sűrű termo kapucnis pulóvert vagy kabátot viselő ifjú beszállt a Mercedes hátsó ülésére. Az autó szép lassan elindult Lepsény felé. Emmaróza településnél haladtak, amikor az utas, minden előzmény nélkül, megállásra szólította föl a 44 esztendőes fuvarozót. V. Elek csak annyit tapasztalt, hogy a rabló pisztollyal kezében követeli tőle értékeit, napi bevételét és elég agresszíven fenyegetőzik. A sofőr átadta brifkójának tartalmát, majd úgy gondolta, jobb lesz menekülésre fogni a dolgot, és kiugrott gépkocsijából.

A támadó, amikor észlelte a taxis menekülését, azon nyomban megpróbált kiszállni az autóból, ám a sofőrnek sikerült többször a pisztolyt tartó kézre rácsapni az ajtót, így a veszélyt jelentő fegyver előbb a földre esett, majd a későbbi dulakodás közben az autó alá került. Ezzel azonban nem ért véget az attack. A sofőr megpróbálta támadóját ellehetleníteni, míg a rabló előbb csak védekezett, majd a vert helyzetben egyre brutálisabbá vált. A küzdelemben megsérült a támadó feje, s talán a szeme is, míg a taxisnak a hősies hadakozásában kificamodott a válla, ami után már nem volt képes sem a fájdalomtól, sem a kiszolgáltatott helyzetétől tovább harcolni.

Nem érte be ennyivel a rabló. Beült a Mercedes volánjához és megpróbált a taxival elindulni, de ez nem sikerült neki, így a fuvarozótól megszerzett készpénzzel, gyalog indult az éjszakának. A sérült sofőr csak ezután tudott segítséget kérni kollégáitól és a rendőroktól.

A helyszíni szemlén előkerült az autó alól a pisztoly is, amelyről ekkor derült ki, hogy egy rendkívül jó utánzat, de mégis csak játékfegyver.

A felderítést folytató Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság nyomozó osztálya kéri mindazok jelentkezését, akik a rablóról vagy a bűncselekmény körülményeiről bővebb információval rendelkeznek, hívják a 06-22-541-600-as központi vagy a 107, illetve 112-es segélyhívó számot. Különösen kéri azon gépjárművezetők jelentkezését, akik hajnali öt óra után Fejér megye területén, főként Úrhida-Szabadbattyán-Sárszentmihály térségében vettek fel autóstoppot, vagy az út szélén netán találkoztak gyalogosan közlekedő férfival.

V. Eleket azóta megműtötték, s a válla is rendbe jött, igaz, az orvosi jelentés szerint nyolc napon túl gyógyuló, úgynevezett súlyos testi sértést szenvedett. Támadójáról – elmondása alapján – fantomképet készítettek és országos körözést adtak ki ellene a rendőrök. Aki a rajz alapján netán felismeri a körözött rablót, az azonnal értesítse a korábban már közölt telefonszámokon a hatóságot.

k. z. t

Károsultak, jelentkeztek!

Nemrégiben beszámoltunk arról, hogy egy taxis kollégánk fülön csípte az egyik fizetés nélkül taxizgató „úriembert”. (Valószínűleg több is van.) A delikvenst beszámoltotta a rendőrségre. Amint az várható volt, csak szabálysértési ügy lett az esetből, hiszen a káreset nem haladta meg a 10 ezer forintot. Most egy másik kárvallott kolléga jelentkezett szerkesztőségünkben, hogy ő összegyűjtene a káreseteket és összegezné a forintösszegeket. Így már lehetne valamit kezdeni „hősünkkel”. Remélhetőleg a rendőrségi eljárás és bírósági tárgyalás után már nem lesz kedve ingyen taxizni.

Valószínűleg sokan ráismernek az előző híradásban közölt fiatalemberrre, rövid tuskés, szőkés-barna haj, fülbevaló, ideges, kapkodó, de folyamatos beszéd. Indulás a város különböző pontjairól, de a végcél Csepel vagy Erzsébet valamelyik egészségügyi intézménye. Például SZTK vagy kórház. Útközben többször, több helyen megállítja a taxit, a végcélnél „elfelejt” visszajönni. Általában TV, vagy monitorvásárlásról beszél részletesen.

Ha valakinek ismerős a személy, keresse meg Székely Ferenc taxis kollégánkat a 06-20-386-6359 mobilszámán.

Költözni drága

Már tizenöt éve dolgozom adminisztrációval kapcsolatos munkakörben, és azt hittem, hogy engem a bürokrácia terén már nem érhet meglepetés. Tévedtem.

Az esemény röviden: kollégánk Budapestről kiköltözik az agglomerációba. Úgy gondolja – helyesen – hogy ezt a tényt vállalkozási irataiban is át kell vezetnie. Felkeresi az új lakóhelye szerinti közlekedésselügyeletet, hogy szíveskedjenek már átírni taxiengedélyében új címét.

Azért ez nem olyan egyszerű – szól a zord ügyintéző. Nullás papírok, erkölcsi bizonyítvány, fénykép stb. Kollégánk remegő kézzel mutatja a dátumot taxiengedélyén: nincs még két hónapja, hogy autót cseréltem, ezáltal új taxiengedélyt kaptam! Ahhoz benyújtottam az összes igazolást, nullás papírt! Ügyintéző nem hatódik meg, a bürokráciának működnie kell. A taxis menjen, és igazoltassa, hogy ez alatt a két hónap alatt sem vált bűnözővé (ha már eddigi negyvenhét becsületes éve erre nem elegendő), igazoltassa, hogy ez alatt a két hónap alatt sem halmozott fel milliós adó- és vámtartozást, fizette járulékait.

A kolléga csüggedten elindul – nem harcias fajta –, de azért a végén összeírja, mi-be került ez neki. Tehát: nullás papírok 8000, erkölcsi bizonyítvány 2100, taxiengedély csere és az arcképes igazolvány 6420, igazolványkép 800, forgalmiban lakcím átírás 1500, taxiengedély-átírás további 1500 Ft összesen tehát 20.320 Ft. Ekkora összeget kellett kifizetnie, holott autója nem változott, vállalkozása ugyanaz maradt, ő is ugyanaz maradt és ugyanúgy dolgozik, mint eddig, csak hát vette arra a bátorságot, hogy lakást cseréljen, és ez többek között ezzel a tortúrával is járt. Szerinte teljesen felesleges és megalázó módon.

Egyetérték.

-NAZ-

Hamarosan fizetni kell a taxiállomások használatáért?

Az utóbbi hetekben elterjedt a pletyka: a fővárosi taxisoknak hamarosan fizetni kell az ún. „drosztpénzt”. A hír igazságtartalmáról Héray Lászlót, a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. ügyvezető igazgatóját kérdeztem:

– Úgy hallottam, bizottsági döntések születtek a taxiállomások ügyében. Pontosan miről szavaztak?

– Egészen pontosan a Fővárosi Közgyűlés Pénzügyi Bizottsága, a Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Bizottság és a Fővárosi Kabinet is tárgyalta a taxiállomások kérdéskörét. Azonban olyan döntés, ami szerint akár az ősz közepétől, vagy más időponttól fizetni kell majd a taxiállomások használatáért, nem született. Ennek ugyanis számos feltétele van.

– Akkor miről döntöttek?

– A Fővárosi Közgyűlés felkérte a főpolgármester urat, hogy rendeltettségű javaslatot tegyen a szaktárcának, illetve a Fővárosi Közgyűlésnek. Nevezetesen kezdeményezze a 21/1992-es KHVM rendelet, illetve az 59/1999-es, Fővárosi Közgyűlés által hozott rendelet változtatását.

– Beleláthatunk az okokba?

– Természetesen. Mindkét esetben praktikus okok teszik szükségessé a korrekciót. A taxiengedélyeket jelenleg a Közlekedési Felügyelet visszavonásig adja ki, holott a fővárosban ennek előfeltétele a taxiállomás-használati engedély megléte. Ez utóbbit a kht. viszont csak határozott időre, egy évre adja ki. Így szükséges, hogy a felügyelet ellenőrizze az érvényes engedély meglétét. Mi arra tettünk javaslatot, hogy az évenkénti kötelező műszaki vizsga alkalmával a kontrollt lássa el ez a hatóság. A másik módosítás azért vált szükségessé, mert számos, már elavult szövegrész található a Fővárosi Közgyűlés által korábban hozott rendeletben. Ilyen idejétmúlt megfogalmazás például, hogy az engedélyeket a kamara adja ki. Ráadásul a Fővárosi Közterület-felügyelet nincs a szövegben nevesítve, mint ellenőrző hatóság. Ezt jogosan hiányolják a szakemberek. A kért módosítás esetén ellenőrző és szankcionálási tevékenységüket kiterjeszthetnék a taxiállomásokra is. Szeretnénk, ha a kiadott engedélykésztés nem naptári évre, hanem 12 hónapra szólnának, így nem kellene januárban a taxisoknak hosszú sorbaállásra számítani.

– Mikorra készül el a teljes taxiállomás-hálózat?

– Eddig 245 megállóhelyet építettünk, és folyamatban van további 61 kialakítása. Ez utóbbiak hatósági engedélyezése jelenleg zajlik. Amennyiben a szakhatóságok nem emelnek kifogást, úgy a kerületekhez fordulunk a tulajdonosi hozzájárulásért. Ennek megléte esetén kiírjuk a közbeszerzési pályázatot.

– A napilapok szerint az V. és VI. kerület eleve elzárkózott a taxiállomások építése előtt...

– A 61 tervezett taxiállomás egy része pont e két kerületben helyezkedne el. Az egyik napilap február 3-i számában arról adott hírt, hogy az V. kerületi alpolgármester, Molnár Katalin szerint ők nem zárkóztak el a drosztpénz engedélyezésétől, csupán eddig nem foglalkoztak a kérdéssel. A megjelent ígéret szerint március végéig megszületik a hiányolt állásfoglalás. Ezt követően teljessé válik a

Mégis lesz taxiállomás a népligeti autóbusz-végállomásnál?

Nagyon hiányzik a normálisan használható taxiállomás a Népligetben, az új autóbuszállomásnál. Ideiglenes megoldásnak tekinthető, ha a föld alatti garázsba rendelik a taxit, és ott száll be az utas a rendelt autóba.

A végleges megoldás egy „rendes” taxiállomás kialakítása lenne. Úgy néz ki ez mégis csak sikerül:

– Az eredeti tervekben valóban nem szerepelt taxiállomás létesítése az állomás területén, mivel a jelenleg Társaságunk tulajdonába kerülő telken erre a szolgáltatásra nincs kihasználatlan, szabad terület. A jogos igényt jelenleg ideiglenesen ellátó taxik végleges drosztpénzre elkészültek a tervek. Ezek szerint a taxik kijelölt kocsiallása az Üllői úton, közvetlenül az állomás bejáratánál, a leszálló kocsiallásokhoz közel kerül kialakításra. A kivitelezés önkormányzati hatáskörbe tartozik, reméljük, hogy hamarosan megvalósul.

VOLÁNBUSZ Közlekedési Részvénytársaság
Lepp László
 területi igazgató

Kilián Ferenc
 területi ig.-helyettes

fővárosi taxiállomás-hálózat, és természetesen szóba kerülhet az 59/1999-es rendelet felfüggesztett pontjainak ismételt hatálybaléptetése. Ez a használati díj bevezetését jelenheti. A kérdést a májusi közgyűlés tárgyalja majd.

– **A taxiállomások helyének kiválasztásában segíthetne az Alkotmánybíróság állásfoglalása, mely leszögezi, hogy a „taxi szolgáltatás a közforgalmú tömegközlekedés kiegészítése azáltal, hogy hasonló funkciókat lát el”.**

– Mi is úgy gondoljuk, hogy amennyiben a taxi kiegészítőként funkcionál, így az része is a tömegközlekedésnek. Ha a kerületek továbbra is elzárkóznak, húzzák az időt, úgy az előbb említett határozat szellemében a tömegközlekedési eszközök megállóhelyeinek kialakításához hasonlóan egyszerűvé válna a kijelölési folyamat. Hangsúlyozom azonban, erre csak akkor kerülhetne sor, ha a kerületek semmiképpen sem partnerek a droszthálózat kialakításában.

– **Ez az eljárási rend megkönnyítené azoknak a taxiállomásoknak az áthelyezését is, melyek valami okból nem az ideális helyre kerültek. Ilyen például a VIII. kerületi Kálvária tér, ahol sikerült szerencsétlen helyre tenni a drosztot, de ebbe a kifogásolt körbe igen nagy lista férne bele.**

– Elképzelhető, hogy ilyen esetben – itt újfent hangsúlyozom,

hogy feltételezésről van szó – néhány taxiállomást át lehetne helyezni. Azonban óva intek mindenkit attól, hogy átéssünk a ló másik oldalára, mert a jelenlegi helyzet számos kompromisszum árán született, így a változtatás komoly érdeksérelmeket okozhatna.

– **E lap hasábjain bemutattuk azokat az „utcabútorokat”, melyeket a taxiállomások mellé telepítenek. Ezek reklámfelülettel is rendelkeznek, melyeknek értékesítéséből pénz folyik be. Pontosán mennyi, hová érkezik és ki kezeli ezt?**

– Egyelőre nem folyik, de még csak nem is csordogál. Pénzt csak akkor látunk majd, ha a hálózat kiépül. Pontosabban 200 ilyen műtárgy elhelyezése után jelentkezik bevétel. A befizetési jogcím szintén droszthasználati díj lesz, amivel bővül a kör, tehát az egy főre eső üzemeltetési és karbantartási költségeket csökkenti. Ezzel egyszerre két legyet üthetünk egy csapásra: egyrészt a taxisok terheit csökkenthetjük, másrészt olyan szolgáltatás jelenik meg a fővárosban, aminek forrása eddig nem volt biztosítva (segélyhívó, térkép, szemetes kosár). Emellett ezek a „drótoszlopok”, vagy nevezzük őket utcabútoroknak, valóban jelzik a taxiállomást. Különösen az esti órákban szép a világító taxijelzés, amely messziről látszik, mutatva a taxiállomás helyét még akkor is, ha ez esetleg mellékutcában található. (Például a János Kórháznál.) A Budapest térképek már most igen népszerűek.

Folytatás a 9. oldalon

A repülőtéren 13 év kevés volt a rendteremtéshez!

Itt állunk az UNIÓ küszöbén, miközben a repülőtéren még mindig, a rendszerváltoztatás után 13 évvel(!), balkáni állapotok uralkodnak!

Majd egy évvel (!) ezelőtt megkerestem az akkor még leendő miniszterelnököt:

Tisztelt (leendő) Miniszterelnök úr!

Szégyen!

A mellékelt fényképen látható, a TAXI a repülőtéren várakoznak szép sorban. De nem a repülőtéri taxiállomáson, hanem a repülőtér melletti kiserdőnél, a szántóföld közepén!

Szégyen, hogy a rendszerváltoztatás utáni 13. évben sem állhatnak be a BECSÜLETES, TISZTESSÉGES TAXISOK

a taxiállomásra a repülőtéren! Írhatnék önnek egy 100 oldalas levelet, de nem ez a cél! Személyesen írtam már

BOROS PÉTER (akkori) miniszterelnök úrnak,

PINTÉR SÁNDOR (még jelenlegi) belügyminiszter úrnak.

Választ kaptam ugyan, de intézkedés nem történt a 13 év alatt!

Jelenleg is fekszik egy kérelem a KÖZLEKEDÉSI MINISZTER asztalán a repülőtér témakörében.

Kérjük szíves segítségét, ugyanis a repülőtéri rendőröktől nem várhatunk segítséget, ők asszisztálnak ehhez a szégyenletes munkához!

Amennyiben segítség kell önnek, hogy mit lehetne és mit kellene tenni: szívesen segítek.

Budapest, 2002. május 13.

Még választ sem kaptam, ezért újra megkerestem a miniszterelnök urat fél év elteltével.

Tisztelt Miniszterelnök úr!

Fél évvel ezelőtt írtam Önnek a mellékelt (fénymásolva) levelet. Sajnos még választ sem kaptam, pedig tartalma azóta is aktuális!



Csendélet a repülőtértől néhány méterre. Fakultatív taxiállomás a szántóföld közepén, fényévnire Európától!

A korrekt, becsületes taxisok a szántóföld közepén várakoznak, miközben figyelik, hogy merre van Európa...

Tisztelettel

Na, erre végre jött egy öt (!) soros, semmitmondó levél.

„A Miniszterelnök úrnak írt levelét és mellékleteit megkaptuk.

A megküldött anyagot továbbítottam az illetékes Gazdasági és Közlekedési Minisztériumhoz.

Leveleire választ közvetlenül a minisztériumtól fog kapni.

A minisztérium válaszáig szíves türelmém kérem.

Budapest, 2002. november 15.

Üdvözlettel:

**Dr. Tímár Ferenc főtanácsos
MINISZTERELNÖKI KABINET
MINISZTERELNÖK SZEMÉLYES
KAPCSOLATOK TITKÁRSÁGA**

Már csak néhány hétnak kellett eltelnie, és jött az újabb „tartalmas” értesítés:

„A Ferihegy II. Repülőtér kiszolgálását biztosító taxik várakozásával kapcsolatos helyzetről – Miniszterelnök úrhoz – írt beadványában foglaltak megoldási lehetőségeit az érdekeltek bevonásával vizsgáljuk.

A megkeresésben foglalt felvetések összetettsége szükségessé tette a válaszadás elkészítéséhez több minisztériumi főosztály és más hatóságok állásfoglalásának, véleményének megkeresését is. Ebből eredően a válasz kialakítása hosszabb időt igényel, így konkrét állásfoglalásunk megküldéséig szíves megértését kérem.

Budapest, 2002. december 28.

Üdvözlettel:

**Székelly András főosztályvezető
MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI
MINISZTERIUM
Gépjárműközlekedési főosztály**

Gondolom, most már mindössze újabb 13 évre lesz szükség, és megszületik az intézkedési terv. Aztán újabb 13 év múlva a végrehajtási utasítás és valahol 2100 táján lesz érdemi előrelépés.

Név és cím a szerkesztőségben

Folytatás a 6. oldalról

– Talán nem túlzok, ha azt mondom, hogy a taxisokat sem a segélyhívó, sem a térkép nem hatja meg. Ugyanakkor már sok helyen ott a reklám. Ha jól értem, már most a reklámhely-tulajdonosé a bevétel, de ebből még nem folyik be pénz a kht. részére. Tulajdonképpen kinek a tulajdonában vannak ezek az utcabútorok?

– A beruházó Media Contact Kft. az összes reklámfelület tulajdonosa. Ők készítik az oszlopokat. Feltételük az volt, hogy ezeken a reklámokat helyezhessenek el, amiből bevételük származhat. Mi pedig ahhoz ragaszkodtunk, hogy járuljanak hozzá a taxisok terheinek csökkentéséhez. Fizetési kötelezettség azonban csak 200 oszlop elkészülte után keletkezik.

– Tehát a kht. a Media Contact bevételeibe beelát, és annak bizonyos százalékát elkéri. A taxisok vagy képviselőik tudhatják, hogy mennyi a tényleges bevétel és ezt hogyan használja fel a kht.?

– Erre nincs szükség, ugyanis a szerződés egy konkrét összegről, 30 millió forintról szól évente. Az összeg független a Media Contact bevételeitől. Ez így egyszerűbb és korrektebb, mint minden szerződést átnézni. Hangsúlyozom, hogy ezeknek az utcabútoroknak építése, engedélyezése bonyolultabb, mint a taxiállomások telepítése.

– Akkor lehet, hogy a Media Contact Kft. nem is törli magát azért, hogy 200 ilyen műtárgy elkészüljön. Elég például 198 db, és nem kell fizetni, miközben a bevétel adott.

– Ilyen lehetőség kizárt, mert szerződésünk szerint egy adott időszak alatt meghatározott számú „drótoszlopot” kell építeniük. Nekünk pedig lehetőségünk van arra, hogy kontrolláljuk az építést, vagy annak elmaradásának okát. Ennek azonban nem lenne értelme, sőt, ha mi 300 állomást átadunk, a cég is törekedni fog 300 reklámfelület üzembe helyezésére. Ez számunkra bevételnövekedést hoz, a taxisoknak pedig költségszűkítést.

– Mennyi a kht. éves költségvetése?

– Jelenleg 80 millió forint. Vagyis az éves költségemelkedést is figyelembe véve jelentős csökkenést produkálhat a 30 milliós reklámbevétel.

– Hogyan talált egymásra a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. és a Media Contact Kft.? Több jelentkezőből sikerült kiválasztani, mert a legkedvezőbb ajánlatot adta, esetleg közbeszerzési eljárás kerületek látókörébe?

– Nem. Közbeszerzési eljárásra nem volt szükség, mert ők fizetnek és nem mi. Az ajánlattal a Media Contact kereste meg a kht.-t. Mi körbenéztünk ezen a piacon és kedvezőnek ítéltük meg a bevételt, amivel csökkentjük majd a taxisok kiadásait.

– Köszönöm a tájékoztatást.

2003. évben tervezett, tulajdonosi hozzájárulást igénylő taxiállomások listája

Poz.sz.	Cím	Gk. férőh.	Terület-tulajdonos	Megjegyzés
I. kerület:				
01-15	I. Mária tér	3	kerületi önk.	tervezett
II. kerület:				
02-01	II. Pasaréti tér	3	kerületi önk.	tervezett
02-06	II. Fény u.	5	kerületi önk.	tervezett
02-11	II. Bimbó u. – Ribáry u.	5	kerületi önk.	tervezett
02-12	II. Hűvösvölgyi út 116.	5	fővárosi önk.	tervezett
02-14	II. Retek u. 2.	3	kerületi önk.	tervezett
02-16	II. Frankel L.	4	kerületi önk.	tervezett
III. kerület:				
03-04	III. Kolostor u. 20.	4	kerületi önk.	tervezett
IV. kerület:				
04-08	IV. Káposztásmegyér II.	5	kerületi önk.	tervezett
V. kerület:				
05-01	V. Arany J. u.	4	kerületi önk.	tervezett
05-02	V. Petőfi S. u. 12.	5	kerületi önk.	tervezett
05-04	V. Jászai M. tér	5	kerületi önk.	tervezett
05-05	V. Szabadság tér 16.	4	kerületi önk.	tervezett
05-07	V. Kecskeméti u. 1-3.	3	kerületi önk.	tervezett
05-08	V. Szervita tér	3	kerületi önk.	tervezett

Poz.sz.	Cím	Gk. férőh.	Terület-tulajdonos	Megjegyzés
05-09	V. Bécsi u. 4.	3	kerületi önk.	tervezett
05-10	V. Váci u. 27.	5	kerületi önk.	tervezett
05-12	V. Apáczai Csere János u. 2.	4	kerületi önk.	tervezett
05-13	V. Vigadó tér	2	kerületi önk.	tervezett
05-14	V. Szent István tér – Bazilika	6	kerületi önk.	tervezett
05-15	V. Szent István tér 16.	5	kerületi önk.	tervezett
05-17	V. Március 15. tér 4.	4	fővárosi önk.	tervezett
05-19	V. Kecskeméti u. 19.	3	kerületi önk.	tervezett
05-21	V. Belgrád rkp. 2.	3	kerületi önk.	tervezett
05-22	V. Nádor u. 24.-Szabadság t.	3	kerületi önk.	tervezett
05-23	V. Apáczai Csere J. u. 19.	5	kerületi önk.	tervezett
05-24	V. Hold u. 21.	5	kerületi önk.	tervezett
05-26	V. Semmelweis u. 2.	3	kerületi önk.	tervezett
VI. kerület:				
06-07	VI. Dalszínház u. 6.	3	kerületi önk.	tervezett
06-08	VI. Hajós u. 3.	3	kerületi önk.	tervezett
06-09	VI. Nagymező u.19. (Mozsár)	5	kerületi önk.	tervezett
VII. kerület:				
07-04	VII. Almássy tér	4	kerületi önk.	tervezett
07-14	VII. Bajza u.	4	kerületi önk.	tervezett
VIII. kerület:				
08-02	VII. Harminckettesek tere	5	kerületi önk.	tervezett
08-20	VIII. Józsefvárosi pu.	5	egyéb	tervezett
IX. kerület:				
09-03	IX. Nemzeti Színház	5	kerületi önk.	tervezett
09-07	IX. Haller u. – Mester u. s.	4	fővárosi önk.	tervezett
09-09	IX. Üllői út, Volánbusz pu.	5	fővárosi önk.	tervezett
09-19	IX. Határ út – Europark	5	kerületi önk.	tervezett
XI. kerület:				
11-06	XI. Citadella sétány	4	fővárosi önk.	tervezett
11-09	XI. Rétköz – Törökugrató	5	kerületi önk.	tervezett
11-17	XI. Kelenföldi pu.	6	egyéb	tervezett
11-19	XI. Etele tér	5	fővárosi önk.	tervezett
XII. kerület:				
12-02	XII. Csörsz u. MOM	5	kerületi önk.	tervezett
XIV. kerület:				
14-05	XIV. Hungária krt. – Thököly út	4	kerületi önk.	tervezett
14-08	XIV. Budapest Aréna	5	egyéb	tervezett
14-09	XIV. Hungária krt. – Kerepesi	6	egyéb	tervezett
14-14	XIV. Thököly út – Zugló V. Áll.	8	egyéb	tervezett
14-17	XIV. Nagy Lajos kir. útja 214.	5	kerületi önk.	tervezett
14-19	XIV. Róna u. – Uzsoki u.	3	kerületi önk.	tervezett
14-20	XIV. Örs vezér tér, IKEA	3	kerületi önk.	tervezett
14-21	XIV. Örs vezér tér.	8	kerületi önk.	tervezett
XV. kerület:				
15-08	XV. Szóts Áron u.	3	fővárosi önk.	tervezett
15-11	XV. Fő u. 92.	4	fővárosi önk.	tervezett
15-12	XV. R. palota – Újpest v.á.	5	egyéb	tervezett
15-15	XV. Bánkút u.	3	kerületi önk.	tervezett
XVIII. kerület:				
18-04	XVIII. Üllői út – Margó T. s.	5	kerületi önk.	tervezett
18-08	XVIII. Reptér 2A	12	egyéb	tervezett
18-09	XVIII. Reptér 2B	11	egyéb	tervezett
XX. kerület:				
20-06	XX. Kossuth L. u. 84.	3	kerületi önk.	tervezett
XXI. kerület:				
21-10	XXI. Csepeli út – Temető	3	kerületi önk.	tervezett

Fővárosi tulajdonban lévő taxiállomások: 8 db
 Kerületi tulajdonban lévő taxiállomások: 45 db
 Egyéb tulajdonban lévő taxiállomások: 8 db
 Tervezett összesen: 61 db taxiállomás

APEH-KÖZLEMÉNYEK

Emlékeztetőül: 2003-tól a vonatkozó jogszabályok szerint az APEH elnöke minden év elején közzéteszi az arra az évre vonatkozó ellenőrzési programját. Idén először ez január 28-án megtörtént, és foglalkozunk a kérdéssel, mert ugyan minimális mértékben, de a személyszállító szakma is érintett. A teljes szövegből a ránk vonatkozó, vagy vonatkoztatható részeket önkényesen kiemeltük.

Az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal elnökének 7002/2003. (AEÉ 2.) APEH Irányelve az ellenőrzési feladatok 2003. évi ellátásához

Az adózás rendjéről szóló 1990. évi XCI. törvény 55. § (1) bekezdése értelmében az állami adóhatóság ellenőrzési tevékenységét a vezetője által évenként február 20-ig közzétett ellenőrzési irányelv alapján végzi. A felhatalmazás alapján a következő iránymutatást adom:

I. Kiemelt vizsgálati célok

Az adóellenőrzések általános célja a jogszabályi rendelkezések hatályosulásának, a jogalkotói szándék érvényesülésének felmérése, az adózók jogkövető magatartásának biztosítása, a szabályozások esetleges hiányosságainak feltérképezése. Különös figyelmet kell fordítani a jogszabályok változásaira, az alkalmazás során észlelt visszacsalással a jogalkotói munka elősegítésére. Az adókötelezettségek teljesítésének vizsgálatában **kiemelt szerep jut a bevételek utólagos ellenőrzésének**, e tekintetben a 2003-as évben a következő kiemelt vizsgálati célokat kell megvalósítani. Az általános forgalmi adónem ellenőrzésének keretében a közvetlenül a fogyasztó

részére értékesítők körére kell különös figyelmet fordítani. Az ellenőrzési tapasztalatok és bevallások elemzett adatai alapján a vizsgálatnak ki kell terjednie az alkalmazott adókulcsok helyességére. Az ellenőrzések keretében azokra a bevallásokra is figyelmet kell fordítani, amelyekben a bevallott nagy összegű értékesítés adókötelezettsége megközelíti az ugyancsak nagy összegű beszerzés előzetesen felszámított adóját. Előtérbe kell helyezni az EU előtámogatási eszközöket igénybe vevőket. Az áfa-törvény 2003. januártól hatályba lépő szabályaira tekintettel a termékexport feltételeinek fennállását fokozott figyelemmel kell kísérni, csakúgy, mint a tételes levonást tiltó rendelkezések betartását. Az ingyenes, vagy forgalmi értékűtől jelentősen eltérő termékértékesítés és szolgáltatásnyújtás során megvalósuló gazdasági események adóvonzatának elszámolása szintén kiemelt vizsgálati célnak tekintendő.

A személyi jövedelemadó bevallások ellenőrzése elsősorban a kedvezmények és mentességek jogszerű alkalmazására terjed ki, növekvő mértékben alkalmazva az egyszerűsített ellenőrzés módszerét. A bevallási kötelezettség nem teljesítésének vizsgálata azon magánszemélyeknél is indokolt, akik aktív kereső korban vannak, de az adóhatóság nyilvántartása szerint jövedelemmel nem rendelkeznek. Az szja 1%-ának felajánlásából származó összegek jogszerű felhasználásának ellenőrzése a támogatott szervezeteknél változatlanul fontos feladat.

A társasági adónemben főként a mikro- és kisvállalkozások által érvényesített adó

alap-csökkentő tétel igénybevétele ellenőrizendő.

A kapcsolt vállalkozások egymás közötti áralkalmazását és a költségelszámolás jogszerűségét egyidejű vizsgálatok keretében kell biztosítani. A multinacionális cégek esetében a transzferárak alkalmazásának jogszerűségét fokozott figyelemmel kell kísérni.

Az évek óta veszteségesen gazdálkodó, valamint a működő, de bevallási kötelezettségüket hosszabb idő óta nem teljesítő adózókat is ellenőrzés alá kell vonni.

A költségvetéssel szemben fennálló kötelezettségek tényleges tartalmának, mértékének megállapítása a célja a tevékenységüket megszüntetett – ideértve a 2003-ban eva körből kilépő adózókat –, illetve átalakuló adóalanyok záró adóbevallása ellenőrzésének. Az ellenőrzéseknek a jogutód és vagyon nélkül megszünt közhasznú és kiemelten közhasznú szervezetekre is ki kell terjedniük.

A környezetvédelmi termékdíj, a kulturális járulék kötelezettség ellenőrzése valamennyi díj, illetve járulékköteles termékre, szolgáltatásra terjedjen ki. Az elkülönített állami pénzalapokba, valamint a **társadalombiztosítás alapjaiba történő befizetéseket adóhatósági eszközökkel is elő kell segíteni.** Indokolt esetben ellenőrzést kell folytatni az állami garancia beállítására mind a garanciát, kezességet beváltó jogosultnál (hitelintézet), mind az eredeti kötelezettnél.

Az egyes adókötelezettségek ellenőrzése keretében a pénztárgépek és taxaméterek adómemóriájának kiíratására is sor kerül. Pénztárgépek esetében a for-

ÜGYFÉLFOGADÁSI IDŐK

Ebben az évben is sok taxis vehet egy-egy nagy levegőt és elkezdheti a körsétát a különböző hivatalok között az úgynevezett „nullás” papírokért. Hogy mikor, kinek kell ez a fajta igazolás, azt újságunkban már többször, több helyen részleteztük (autócsere, vállalkozáskezdés stb.). Most itt csak a különböző hivataloknál érvényes ügyfélfogadási időket részletezzük. Valamint felsoroljuk azokat a telefonszámokat, ahol érdeklődhetnek kollégáink ügyes-bajos dolgaikkal kapcsolatban.

	Hétfő	Kedd	Szerda	Csüt.	Péntek
APEH Kelet-pesti Igazgatóság Bp. XIV. Gvadányi út 69. 457-7210, 06-80-630063	8,15- 17,30	8,15- 12,00	8,15 17,30	8,15- 12,00	8,15- 13,30
APEH Észak-budapesti Igazgatóság 368-2527 Ügyfélszolgálat XIII. Petneházy u. 8.	8,15- 17,30	8,15- 12,00	8,15- 17,30	8,15- 12,00	8,15- 13,30

	Hétfő	Kedd	Szerda	Csüt.	Péntek
APEH Dél-budapesti Igazgatóság IX. Haller utca 3-5. 216-8400	8,15- 17,30	8,15- 12,00	8,15- 17,30	8,15- 12,00	8,15 13,30
Vám- és Pénzügyőrség VI. Munkácsi Mihály utca 19/b. 472-6400, 332-5353	8,00- 15,00	8,00- 15,00	8,00- 18,00	8,00- 15,00	8,00- 12,00
Központi Okmányiroda XIII. Visegrádi u. 110-112.	10,00- 18,00	8,00- 16,00	8,00- 16,00	8,00- 16,00	8,00- 13,00
Fővárosi Közlekedési Felügyelet III. Mozaik u. (vizsgaállomás)	8,15- 15,30	- -	8,15- 15,30	- -	8,15- 12,00
Főpolgármesteri Hivatal Adó Ügyosztály V. Bárczy István u. 1-3. 327-1447	8,00- 18,00	8,00- 16,30	8,00- 16,30	8,00- 16,30	8,00- 14,00
Taxiállomás-kezelő KHT. I. Krisztina krt. 99. 06-80-46-46-46	9,00- 15,00	9,00- 13,00	9,00- 15,00	9,00- 13,00	9,00- 12,00

dulónapi kötelező kiíratás ellenőrzése, illetve a kontroll szalagok értékelése és elemzése szakmai követelmény.

Az egyszerűsített ellenőrzésekkel kapcsolatban kiemelt jelentősége van a teljes körű, megbízható, pontos határidőre benyújtott adatszolgáltatásoknak. Az adatszolgáltatónál kiemelt figyelmet kell fordítani az adókedvezményre jogosító igazolást kiállító adózókra. A kötelezettségüket több éve pontatlanul teljesítő következetes szankcionálásával ki kell kényszeríteni az előírásoknak és a valóságnak megfelelő adatszolgáltatások benyújtását, különösen a munkáltatóknál és a kifizetőknél.

Az adatgyűjtésre irányuló ellenőrzések keretén belül az egy éven belül nyugta-, számlaadási kötelezettségüket már elmulasztó, a pénztárgépeket nem rendeltetésszerűen használó vagy azokkal visszaélést elkövető adózók fokozott ellenőrzés alá kerülnek.

Az áru eredetének ellenőrzése a kereskedelembe - különös tekintettel a fémhulladék gyűjtésére - az áru-, míg a szolgáltató, termék előállító körben az anyagkészletek eredetére, annak dokumentálására irányul. Nagy súlyt kell helyezni az evközi - adóellenőrzéseket megalapozó - leltár-felvételekre, azok kiértékelésére és hasznosítására.

A becslés mint bizonyítási módszer alkalmazásával - adóalanyi körtől függetlenül - élni kell minden olyan esetben, amikor a megkívánt törvényi feltételek fennállnak. Így különösen a vagyongyarapodási vizsgálatok, a számla-nyugtaadási kötelezettségüket adóéven belül többször elmulasztók esetében.

II. Az ellenőrizendő főbb tevékenységi körök

Az adóhatósági ellenőrzések a nemzetgazdaság valamennyi szegmensére, ágazatára kiterjednek és minden adóalanyi kört érintenek. A korábbi évek vizsgálati tapasztalatai, a jogszabályi változások, illetve a gazdasági élet új jelenségei azonban néhány tevékenységi kör kiemelt, fokozott ellenőrzést kívánják meg.

Az ingatlan-beruházók, forgalmazók, hasznosítók és alvállalkozók széles körű, kiemelt vizsgálata indokolt, különös tekintettel az értékesítési céllal építő cégekre.

A személyszállítási tevékenységet végző társaságok ellenőrzésére a fogyasztói árkiegészítés igénybe vételének vizsgálata során különös figyelmet kell fordítani.

A családi gazdaságok számottevő megjelenése indokolja, hogy ezen adózói kör szabályszerű működését ellenőrizni kell, különös tekintettel a költségvetési támogatások igénybe vételének és felhasználásának jogszerűségére.

A mezőgazdasági támogatások utólagos ellenőrzése során kiemelt figyelmet kell fordítani a káreseményekkel kapcsolatos költségvetési juttatások jogalapjának és felhasználásának ellenőrzésére.

A társadalmi szervezetek és önkormányzatok ellenőrzése során különös hangsúlyt

kell fektetni az adókötelezettség alá eső és egyéb, adókötelezettség alá nem eső tevékenység megkülönböztetésére.

A be nem jelentett alkalmazottakat, a fekete foglalkoztatás kiszűrését a foglalkoztatók ellenőrzése keretében kell elvégezni. Fokozottan kell figyelni az idényfoglalkoztatásra szakosodott vállalkozásokra, elsősorban a vendéglátás és az építőipar, a mezőgazdaság területén, továbbá egyes termékelőállítók és kiszerezők körében.

Az üzletekben, telephelyeken, továbbá a piacokon és közterületeken ellenőrizendő a nyugta-, számlaadási kötelezettség megvalósulását, különös figyelemmel a (bolti) kiskereskedelemre, a vendéglátásra, a termék-előállítóakra, a szolgáltatást (pl. közúti közlekedési, személyi, ipari szolgáltatást) nyújtókra, valamint az eva körbe tartozókra.

III. Az ellenőrzési típusok tervezett arányszámai

- | | |
|--|--------------|
| a) bevallások utólagos (ide értve az egyszerűsített ellenőrzést is) vizsgálatára irányuló ellenőrzés | 61,5% |
| ebből | |
| - legnagyobb adóteljesítményű adózók ellenőrzése | 16,5% |
| - vagyongyarapodási vizsgálatok | 1,3% |
| - bevallás kiegészítése alapján elrendelt ellenőrzések | 0,3% |
| - azonnali ellenőrzések | 1,5% |
| - átalakuló, vagy más jogutód nélkül megszűnő vállalkozások ellenőrzése | 14,1% |
| - kiutalás előtti ellenőrzések | 11,4% |
| b) az állami garancia beváltásához kapcsolódó ellenőrzés | 0,3% |
| c) az egyes adókötelezettségek teljesítésére irányuló ellenőrzés | 29,8% |
| d) az adatok gyűjtését célzó ellenőrzések | 7,9% |
| e) ellenőrzéssel lezárt időszakra vonatkozó ismételt ellenőrzés | 0,5% |

A tervezett arányszámok tartalmaznak az 5%-os részarányt képviselő véletlenszerűség alapuló ellenőrzéseket is.

IV. Az adóteljesítmény meghatározása

Az ellenőrzésre történő kiválasztás egyik szempontja az adóteljesítmény, amely az adókedvezményrel korrigált bruttó költségvetési kapcsolat. Az adóteljesítmény mutatóját az elévüléssel még nem érintett időszakokra vonatkozó bevallások adataiból központilag kell képezni a következő elemek egy évre vetített átlagának összegzésével:

- az értékesítést terhelő áfa és a beszerzés után levonható áfa értéke közül a nagyobb abszolút értékű,
- az adókedvezményrel nem csökkentett társasági adó (számított adó),
- személyi jövedelemadó fizetési kötelezettség (kivéve a költségvetési szerveket),
- járulékfizetési kötelezettség (kivéve a költségvetési szerveket),
- minden egyéb adókötelezettség (kivéve a munkaadói, a munkavállalói járulé-

lék és az egészségügyi hozzájárulás a költségvetési szerveknél),

- igényelt költségvetési támogatás abszolút értéken számolva.

Az ellenőrzések szervezése során biztosítani kell, hogy a költségvetési kapcsolatok szempontjából kiemelt jelentőségű adózói körben az ellenőrzés rendszeres legyen. Ennek érdekében a legnagyobb adóteljesítménnyel rendelkező 3000 adózó legalább felét ez évben, a másik felét a következő évben le kell vizsgálni. A vizsgálatnak minimum két adóévre kell kiterjednie. Az ellenőrzéseket elsősorban azon gazdálkodóknál kell elvégezni, amelyeknél az elmúlt években adóellenőrzés nem volt. A rendszeresen vizsgálandó adózói körbe 2003. évben a 325,5 millió Ft feletti adóteljesítményű adózók tartoznak.

V. Záró rendelkezések

Jelen irányelv a kihirdetés napján lép hatályba, de rendelkezéseit 2003. január 1-jétől kell alkalmazni.

Budapest, 2003. január 28.

dr. Király László György
Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal
elnöke

Tájékoztató a tevékenységhez használt gépjárművek fogyasztási normáiról

A közúti gépjárművek, az egyes mezőgazdasági, erdészeti és halászati erőgépek üzemanyag- és kenőanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékét a 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet tartalmazza.

A költségként elszámolható üzemanyag mennyisége magánszemélyek esetében nem haladhatja meg az említett Kormányrendeletben meghatározott fogyasztási normákat.

A 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet 1., illetőleg 1/A. számú mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre (erőgépekre) vonatkozó alapszabályt, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételkel módosítható. (A nagy terjedelemből a mellékletet közzétenni nem áll módunkban, azok például a Hatályos Jogszabályok Gyűjteményében, illetve Complex CD jogtárban megtalálhatók.)

A Kormányrendelet 1., valamint 1/A. számú mellékletében nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabályt a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján szakértő állapíthatja meg.

Az üzemanyag-fogyasztási norma megállapítására alkalmas szakértők köre az Adó és Ellenőrzési Értesítő 1997. évi 6. számában a következők szerint jelent meg.

Az üzemanyag-fogyasztási alapszabály megállapítására - alapvetően a rendelkezésre álló dokumentációk felhasználásával - alkalmas „tárca szakértők” jegyzékét a 21/1993. (VIII. 7.) KHVM rendelet alapján

a Közlekedési Főfelügyelet tartja nyilván. E nyilvántartás a Közlekedési Főfelügyeletnél megtekinthető.

Üzemanyag-fogyasztási norma meghatározására - dokumentációk, illetőleg fogyasztásmérés alapján - alkalmas szervezetek:

- Közlekedési Főfelügyelet
- valamennyi megyei közlekedési felügyelet

- Közlekedéstudományi Intézet
- AUTÓKUT
- gépjármű-fenntartó szervezet (amennyiben a vállalási szabályzatában üzemanyag-fogyasztási norma megállapítás szerepel)

- közúti járműgépeszeti oktatással foglalkozó közép- és felsőfokú oktatási intézmények

- közúti járműgyártók.

Az alapszabály helyett - a magánszemély választása szerint - alkalmazható az úgynevezett alapszabály-átalány.

Ez a következő:

A benzínüzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1000 cm ³ -ig	8,0 liter/100 km
1001-1500 cm ³ -ig	9,0 liter/100 km
1501-2000 cm ³ -ig	10,0 liter/100 km
2001-3000 cm ³ -ig	12,0 liter/100 km
3001 cm ³ felett	14,0 liter/100 km

A gázolajüzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1500 cm ³ -ig	6,0 liter/100 km
1501-2000 cm ³ -ig	7,0 liter/100 km
2001-3000 cm ³ -ig	8,0 liter/100 km
3001 cm ³ felett	10,0 liter/100 km

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű,

valamint kettős üzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértékét - a (2) bekezdés alapján liter/100 kilométerben meghatározott alapszabály érték - továbbá

- cseppfolyós propán-bután gázüzem (LPG) esetén 1,2 (liter/liter) értékű,
- földgáz (CNG, LNG) üzem esetén 0,8 (Nm³/liter) értékű

módosító tényező szorzataként kell megállapítani.

www.apeh.hu 2003-02-06

Tájékoztató és kiegészítés a fentiekhez: az alapszabály-átalány esetén, ami ugyan egyszerűbbnek tűnik, vegyük figyelembe, hogy

semmilyen korrekciós szorzó nem alkalmazható, míg a típus szerinti alapszabály-átalány városi és téli szorzót is használhatunk. A BTI-ben továbbra is hozzáférhető mindkét módszer szerinti költségszámítás, folytonosan frissített teljes típuslista alapján.

Az Országos Pénztárgép és Taxaméter Bizottság közleménye

A Bizottság időről időre közleményben tudatja az érvényes pénztárgépek és taxaméterek listáját. Mi ebből csak a ránk vonatkozó taxaméter-listákat közöljük, annál is inkább, mert az elmúlt év végén ebben is történt módosulás

Érvényes forgalmazási engedélyű taxaméterek /Adatszolgáltatás időpontja: 2002. december 20./			
Eng. szám	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Forgalmazó vagy jogtudó
502	ECOMETER NT-93	19930922	ECOMETER KFT.
503	RASE '93	19930922	VENTUS-953.KFT
504	HALE MCT-04	19930922	B AND D KFT.
508	ECOMETER NT-93 TÖBBVÁLLAKOZÓS	19941017	ECOMETER KFT.
509	ECOMETER WT-99 TÖBBVÁLLAKOZÓS	20000113	ECOMETER KFT.
510	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	20001212	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
511	PRINTAX TÖBBVÁLLALKOZÓS	20001212	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
12	DIGITAXI-2001 EGYVÁLLALKOZÓS	20020205	EÖRDÖGH TRADE KFT.

Forgalmazó neve	Forgalmazó székhely-címe	Telefon
B AND D KFT.	1073 BUDAPEST, DOB U. 82.	332-3622
ECOMETER KFT.	1039 BUDAPEST, RÁKÓCZI U. 8.	240-9479
ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.	5000 SZOLNOK, JÓZSEF A. U. 6-8.	(56) 422-880
EÖRDÖGH TRADE KFT.	1196 BUDAPEST, ÁCHIM ANDRÁS U. 91.	282-4280
FEVITA KKT.	1048 BUDAPEST, BÖRÖNDÖS U. 22.	349-1955
VENTUS-953 KFT.	1153 BUDAPEST, BETHLEN G. U. 115/A.	306-7579

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

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
 (OLAJ IS)
 20%
 KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK
 MINDEN EGYÉBRE
 10%
 KEDVEZMÉNY!**

Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget!
 Akkumulátor és kenőanyag
 akció taxisoknak!

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

Üzleteink:
 XVIII., Üllői u. 699.
 Tel.: 06-20-351-2213
 Kerepes, Szabadság út 41.
 Tel.: 06-30-363-8893
 Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig
 SZ: 8-14-ig

HomePc
 Számítástechnika
 1036 Budapest, Kiskorona u. 4.
 Tel: 436-0312 Fax: 436-0313

Gyári új
Maxon
Yaesu
Kenwood

URH készülékek
 kódadóval
 0% előleggel
 elvihetők,
 6-36 havi részletre!

2003. JANUÁRI KÁNAÁN

Jól kezdődött ez az év. Már taxis ésszel, mert ami másnak rossz, az nekünk jó. Jó-kora havazással, jéggel, hideggel köszöntött be az új év. Legalábbis 19 taxis évem alatt nem látott nagy mennyiséggel (vagy mennyiségű utassal?). Egy vidéki taxis januárban általában emlékezni és fázni szokott. Emlékezni a decemberi napokra és fázni, ha skót és nem fűt a januári hidegben, mert munka az ilyentájt nincsen. Ezen a télen lehet, hogy ott főtt valaki vagy valakik (talán egy-két régi, jó kolléga) megsajnálta bennünket, mert megrázták a paplanjukat, és így segítettek a volt kollégáikat. Talán ezért január közepéig lett munka (*Ez februárban megismétlődött. A szerk.*), soha nem látott címmennyiséggel és kevés (?) kocsival. Félreértés ne essék: kocsink van elég, de vagy a pilóta, vagy az autója fázott meg és nem indult. A szokott létszám néha kevésnek bizonyult, és amire nem nagyon volt példa az utóbbi években: a konkurens társaságok (van négy) egymást segítettek. Sofőrjeik egymást ásták vagy tolták ki a hóból. Tizenkét-tizenhárom éve ez még természetes volt. Itt az Alföldön 55 cm-es hó hullott pár nap alatt. Érdekes, de a reggeli beköszönéseknél nem kóstolgtatták

egymást non-stop jelzőkkel a „jó kollégák”, hanem őszintén örültek, sőt a központnak szóltak, hogy kit lehetne még felhívni, ki-nek lehetne szólni, hogy jöjjön, mert bizony nem győzzük! Soha ennyien nem örültek még fél óra után is a megérkező taxiknak. Reggelenként pedig elhittettük magunkról, hogy mi vagyunk az ügyeletes „bikák”, de még a kommunális üzem hőmunkásainak is „segítettünk”, hisz annyi autót ástunk ki és indítottunk be, na persze már aki ilyet vállal, -22 fokban, pulóverben (mert hát az autóban + 25 fok van), hogy el tudjanak indulni (természetesen nem ingyen.) Még a tanyavilágban is csak mi, vagy a traktorok közlekedtek. Mert a mentő nem vállalt hazaszállítást az útviszonyokra hivatkozva. Szegény papa meg ott állt a mentőfeljárónál papucsban és pizzamában, ahogy behozták pár napja, de ezt is megoldottuk, érdekes, hogy mi be tudtunk menni! Azért volt, van és lesz csupa kisbetűs taxis, akinek csak jó időben van kötele, bikája, kannája, hideg, rossz, saras időben ki nem szállna, mert bepiszkítja magát és a kocsiját, pedig máskor „elsőre” nyom. Köszönet illeti azokat a profi diszpécsereket, akik majdnem sírva adták a címeiket, hisz

annyi hideget és meleget kaptak mindkét oldalról. Külön köszönet azoknak a nagybetűs TAXIS kollégáknak, akik megmutatták, hogy milyen az igazi taxis és önzetlennül segítettek csapattársaiknak és kollégáiknak is. Milyen könnyű törzsutast találni magunknak, csapatunknak a jó és színvonalas szolgáltatással és munkával. Mert akit a bajban kisegítettünk az emlékezni fog akkor is ránk, vagy a telefonszámunkra, amikor legközelebb utazni szeretne.

Én úgy hiszem a munkánk minősége a legjobb és legolcsóbb reklám. Bármilyen akciónál, hirdetésnél többet ér.

Ez a pár nap emlékeztetett a régi szép napokra, amikor még egy taxisnak nem egy másik taxis volt a legnagyobb ellensége. Emlékeztetett arra az időre, amikor két taxis találkozott és köszöntek, vagy intettek egymásnak, és még ha idegen volt is, meghívták egymást egy s másra! (Ja, akkor inkább volt miből.)

Ennyit erről, kívánok mindenkinek havas, ködös, hideg, jeges, ónosos, lemerült akkumulátoros jó időt, jó utat és egy kollégám szavait idézve: „balesetmentes jó pihenést” a továbbiakban is!

Hírös 12. Kecskemét

Fuvarozóknak veszteség, taxisoknak nyereség

Hó minden mennyiségben

A havazás megosztotta ismét az országot. Úgy tűnik, télen a hó leginkább az utak tisztántartásáért felelősöket képes meglepni, pedig a meteorológusok idén is időben jelezték a pelyhekben aláhulló égi áldást. Volt, ahol ez katasztrófát okozott, míg más területeken profitot.

Tömegközlekedés ingyen!, Gépjárműparkokat összevonni!, Kötelező hólánchasználót! és Szigorúbb közúti ellenőrzés! – néhány kiragadott szlogen a februári hóhelyzet kommunikációjából. Voltak, akik bíralták az útkarbantartókat, mondván igazán készülhetne terv arra a helyzetre, ha hirtelen hullik jelentős mennyiségű hó a főbb városokra. Megint mások azzal az ötlettel álltak elő, miszerint ilyen nagy havazáskor el kellene rendelni a tömegközlekedési eszközök ingyenes használatát,

ezzel is ösztönözni lehetne a polgárokat gépjárműveik garázsban vagy parkolóban hagyására.

Akik nem csak a városok többé-kevésbé takarított útjain próbáltak előbbre jutni, határozottabb fellépést vártak a hatóságoktól, mert az ország több pontján a nyári gumikkal közlekedő teherautók és kamionok a legkisebb emelkedőnél keresztbefordultak, elzárva ezzel a forgalmat mindkét irányba. A hólánc meglepte mellett kardoskodóknak is egyre többen adtak igazat, főleg azok, akik kénytelenek voltak a hóban elakadt nagyobb járművek miatt az utakon tölteni az éjszakát, várni a mentőegységeket. A fuvarozók és külföldiek viszont azzal érveltek, hogy jogszabály nem írja elő a hólánc kötelező használatát, mint ahogyan erre egyetlen határátelölőhelynél sem hívja fel a figyelmet tábla. Nem csoda, ha a

határőrizeti szervek nem is ellenőrzik ezt, se ki-, se belépéskor.

Szakértők szerint a február elejei havazás nem okozott volna ekkora gondot, ha a közúti fuvarozók többsége felkészül a télre, téli gumival és hóláncsal. Ítéletidőben az üzemanyag-fogyasztás megemelkedik ugyan, de az áru és a személyek biztonságos célba juttatása ekkora befektetést megért volna. Néhány tulajdonos azonban kerék-perc közölte: egyetlen teherautó téli gumija több mint félmillió forint. Ezt a költséget, a megnövekedett menetidőt és a többlet üzemanyag-fogyasztást nem tudja érvényesíteni az árban, ezért nem is tesz érte. Hasonlóan gondolkodhatott jó néhány személyszállításra szakosodott gazdasági társulás is, mert kishazánkban több Volán társaság is bejelentette: buszain bizony nincs téli gumi.

Ezek után az sem csoda,

hogy a február 6-i Kormányzati Koordinációs Bizottsági ülés a rendkívül időjárási helyzet kezelésével kapcsolatosan több hatóság számára konkrét feladatokat határozott meg. A rendőrség kiemelt feladatként kapta, hogy dolgozza ki az utakon rekedt utasok mentéséhez szükséges intézkedéseket. Ugyancsak ide tartozott a közlekedési balesetek, illetve mozgásképtelenné vált járművek okozta forgalmi zavarok gyors, hatékony megszüntetésében történő aktív közreműködés. A nehézgépjárművek számára ideiglenes parkolóhelyet kellett kijelölni, ahová félre kellett állítani minden olyan gépjárművet, amely nem felelt meg a téli útviszonyoknak. Ezeket a helyeken biztosítani kellett a személy- és vagyonvédelmet, mint ahogyan az utakon ragadt gépjárművek esetében.

Néhány különösen veszélyes útszakaszt le is zárt a rendőr-

ség, és folyamatosan kontrollálta a kamionok és teherautók felszereltségét.

A határőrség ellenőrizte: teherautók, kamionok, nyergesvontatók csak akkor léphettek át a magyar határt, ha téli gumival, illetve szerelt hólánccal rendelkeztek.

A katasztrófavédelmi egységek a honvédség, a tűzoltók és

mentők közreműködésével életmentő konvojokat hoztak létre.

Az első napokat követően kimutatható volt, hogy a fuvarozók forgalma 30 százalékkal visszaesett, míg ugyanezen időszak alatt a személyfuvarozók, vagyis a taxisok 20 százalékos növekedést regisztrálhattak. Ezen utóbbi változást többen

annak tudják be, hogy a taxik átlagéletkora és műszaki állapota sokkal jobb, mint a teher- és kamionforgalomban résztvevőké, másrészt a taxisok zöme téli gumit használt, és a hólánc is kelléke a felszerelésüknek. Arról már nem is szólva, hogy az „úrvezetők” vezetési gyakorlatától nagyobb tapasztalattal rendelkeznek, s olyan címre is

el tudtak jutni ebben az ítéletidőben, ahová senki nem vállalta a fuvarát. Eközben a rossz időjárási viszonyok közepette megnövekedett üzemeltetési és működési költségeket a taxitársaságok nem hárították át az utazóközönségre. Mindez közrejátszott a forgalomnövekedésben.

Cash

TÁJÉKOZTATÓ

A hólánc használatát jelző tábláról

A biztonságosabb téli közlekedés érdekében a szomszédos országok gyakorlatához hasonlóan az 1/1975. KPM-BM együttes rendelet (II.5.) 28/2001. (II.15) Kormányrendelettel módosított KRESZ 13.§1. bek k); k/1; k/2; alpontja rendelkezik a hólánc használatáról.

Az új tábla és a hozzá tartozó új szabályok bevezetése óta a közlekedést jelentősen befolyásoló téli időjárási helyzettel először 2003 januárjában találkozhattunk.

Ezért is hasznos az ezzel kapcsolatos ismeretek felrészítése:



A „Hólánc használata kötelező” jelzőtábla a hólánc felszerelésének kötelezettségét jelzi a jármű legalább egy hajtott tengelyén lévő gumibroncsaira. Egy adott útszakaszon a tábla kihelyezésének szükségességét – az időjárási és útviszonyok ismeretében – a területileg illetékes közútkezelő határozhatja meg.

A közúti határátkelőhelyeken kihelyezett „Hólánc használata kötelező” tábla a belépő gépjárművek vezetői számára azt írja elő, hogy rendelkezzenek felszerelhető hólánccal, amelyet belépéskor a határőrizeti szervek ellenőriznek.

A hólánc használatára vonatkozó KRESZ-módosítást követően a területileg illetékes közútkezelők a közúti határátkelőhelyekre eljuttatták a fenti táblákat. Azok időszakos kihelyezése az illetékes közútkezelők, a járművek ellenőrzése a határőrizeti szervek feladata. Ezeknek a feladatoknak az elvégzését a Gazdasági és Közlekedési

Minisztérium (GKM) Védelemkoordinációs főosztálya rendelheti el a GKM Közúti főosztálya bevonásával, az ÁKMI Kht. és annak szervezeti egységként működő ÚTINFORM összesítő jelentése alapján.

A GKM Gépjárműközlekedési és Közúti közlekedési főosztály iránymutatása alapján összeállította az Állami Közúti Műszaki és Információs Kht.

AKMI

www.kozut.hu

Fokozzák a tehergépjárművek ellenőrzését

Az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság tájékoztatása szerint az elmúlt év személysérüléses közúti közlekedési baleseteinek elemzése során tapasztalható, hogy a megnövekedett gépjárműforgalomban a tehergépjárművek, különösen a túlsúlyos és túlméretes járműszerelvények által okozott balesetek, előidézett veszélyhelyzetek gyakoribbá váltak. A december havi előzetes baleseti statisztika adataiból merítve az ország területein 116 halálos kimenetelű baleset történt, közülük 23-ben tehergépkocsi volt az érintett és a helyszíni megállapítások szerint 18 esetben teherszállító járművezető volt a halálos esemény okozója.

A forgalomellenőrzési tapasztalatok arra hívják fel a figyelmet, hogy az ország területén szinte az év minden napján történik kamionnal vagy teherszállító gépkocsival olyan anyagi káros baleset, ahol a következmények elhárítása miatt több óráig az adott útszakasról a forgalmat el kell terelni.

Súlyosbítja a mentési munkálatokat, ha a szállítmány veszélyes anyag és szennyezi a környezetet.

A teherszállító, veszélyes anyagot szállító, túlsúlyos, túlméretes járművek fokozott ellenőrzése lényegesen biztonságosabbá teheti a közlekedésünket. 2003. február elejétől a fővárosi és megyei rendőr-főkapitányságok közlekedérendészeti szervei együttműködve a katasztrófavédelmi szervekkel, a közlekedési felügyelettel, az útügyi szervekkel közös ellenőrzést terveznek.

Az ellenőrzések kiemelt célkitűzése a közlekedési normák, az ADR, az AETR rendelkezések betarttatása, a rakományok szállításbiztonságának javítása, az ilyen okok miatt bekövetkező balesetek megelőzése.

ORFK Kommunikációs Igazgatóság



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

Vegyünk taxit külföldön?

– A behozatal szépségei –

Ahogy közeleg taxink lecserélésének időpontja, egyre gyakrabban gondolkodunk el milyen módon oldjuk meg ezt a nem könnyű kérdést. Uj autót vegyünk? Kötelezzük el magunkat évekre a sok tízezer forintos törlesztéssel? Vagy menjünk ki az autópiacon? Ez eléggé rizikós, arról nem is beszélve, hogy aggódhatunk a minőségért, a megfelelőségért. A hirdetés útján vásárolt gépekkel ugyanez a helyzet. Ilyenkor szokott alternatívaként felmerülni a külföldről való behozatal ötlete. Ezt erősítik azok a történetek is, miszerint XY „bugóért” jutott hozzá egy szinte új Mercihöz, vagy hogy más már a harmadik kocsiját hozza be Svájcból, és mindegyikén nyereséggel adott túl. Ezek a történetek jól hangzanak, az egyetlen baj velük, hogy a legtöbb esetben nem fedik a valóságot.

Igyekeztem utánajárni, hogy mi az igazság a külföldről behozott kocsikkal, hogy tényleg megéri-e, és ha igen, mennyire. Egy taxis kollégám nemrég járta végig ezt az utat, őt sikerült rábeszélni, hogy ossza meg velünk élményeit. Így első kézből tudhatjuk meg az igazságot. Nevét nem kívánta felfedni, mert ebben az ügyben elég nagy balek volt, és nem szeretné, ha ezt mindenki megtudná róla. Nevezük tehát Janinak.

Jani egy szép nyári napon úgy döntött, hogy ő bizony külföldről fog behozni magának egy autót, amiből majd taxit csinál, és akkor mindenképp csodájára fog járni a droszton. Először megpróbálta feltérképezni a terepet, érdeklődött innen-onnan, kollégáktól, kereskedőktől, jóindulatú rokonoktól. Nagy kaland – mondták, és kapott is néhány címet, egyet Svájcban, négyet pedig Németországban. (Ausztriából nem érdemes kocsit hozni, ebben minden megkérdéztet egyetértett.) Most már csak az volt hátra, hogy összegyűjtse a pénzt, és megszervezze a kiutazást. Egyik sem volt könnyű. Nyilván legtöbbször úgy cserélnék autót, hogy a régi kocsi eladási ára feltétlenül szükséges az új autó megvételéhez. Jani sem volt ezzel másképp, így fájó szívvel ugyan, de megvált jól bevált, csak kicsit öregeske autójától. A pénzt euróra váltotta, és rátért a második pontra, az út megszervezésére. A kapott címek más-más városokban voltak, egymástól elég messze is, így hamarosan elvetette a vonattal utazás lehetőségét. A német nyelvtudása sem volt valami perfekt, ezért aggódott is kicsit, bár megnyugtatták, hogy az ajánlott helyek mindegyikén van magyarul beszélő eladó. Haverokat kell hát szervezni, és kimegyünk hárman-négyen kocsival – döntött végül. A szervezés nem volt könnyű, de végül sikerrel járt: négyen összeálltak, illetve összeültek egy autóban.

Eljött a nagy nap, amikor egy hűvös haj-

nalon nekiindultak Németország felé. Miután mind a négyen profi sofőrök voltak, úgy döntöttek, hogy megállás nélkül teszik meg a több mint ezer kilométeres utat. Az autó jól ment, a társaság vidám volt és az idő is kedvezett, így jókedvűen utaztak, és kíváncsian várták a „nagy kalandot”.

Rögtön az első cím „árnyékra vetődés” volt. Egy lepukkadt kis telep mindjárt a német határ mellett, ahol látszott, hogy az „autóbontó” feliratot csak nemrég cserélték „autópiac”-ra. A választék gyér volt, és ehhez képest drága. Lesírt az egész helyről, hogy azt kívánja kihasználni, milyen közel van a keletre érkezőknek. Gyors és felületlen körülnézés után tovább mentek a második címre. Ez már beljebb volt Németországban és teljesen normális autótéplepnek nézett ki. Volt választék is, kedvező ár is, csak éppen az a típus nem volt, amit Jani szeretett volna. A harmadik hely felkeresésére már nem maradt idő, mert beesteledt. Négyen nemigen lehet kocsiban aludni, így úgy döntöttek, valami olcsó szállodát keresnek. – Szeretném nyomatékosan hangsúlyozni – mondta Jani figyelmeztetően felemelve a mutatóujját –, hogy az a fogalom, hogy olcsó szálloda, az nem létezik. Egy koszos, lepusztult kisvárosi hotelszobáért olyan arcátlan árat kértek el, hogy nem akartam hinni a fülemnek. De borzasztó álmosak lévén megszavaztuk az alvást, ezért kivettünk két kétágyast. Franciaág volt. Én a Bélával aludtam. Képzelted!

Másnap újult erővel frissen, noha „megkönnyebbült” pénztárcával indultunk a harmadik városba, álmaink autójáért. Nem mondom meg hol volt, mert nem akarok reklámot csinálni nekik. Hogy miért, az majd a végén kiderül. Szóval álomszép, „nyugati” színvonalú autótéplepre érkezünk, autók százaai várták vevőiket. Egy külön elkerített részben leadott taxik között lehetett válogatni. Nem fogod elhinni, milyen nehéz volt a döntés, hiszen sok esetben két-három éves autók álltak itt gyönyörűen lemosva, csillogó-villogó karrossziával, hihetetlenül kedvező áron. Csak amikor rápillantottál a kilométeróra-ra, vagy belelapoztál a szervizkönyvbe, akkor kezdted el kételkedni, hogy talán mégsem ez lesz az „évszázad vására”. A kilométeróraik ugyanis kivétel nélkül kétszázézer kilométer feletti értékeket mutattak.

Na de nem akarom hosszú lére eresztetni, lényeg az, hogy több órai válogatás után ketten is találtunk nekünk megfelelő autót. Gondoltuk, kifizetjük, és visszük. Persze nem volt ennyire egyszerű. (Hogyha azt hiszed, hogy itthon egy kocscsere sok bü-

rokratikus adminisztrációval jár, akkor menjél egyszer külföldről autót behozni.)

Nem szaporítom a szót: ott kint a telepen megismerkedtünk egy olyan magyar cég képviselőjével, akik azzal foglalkoznak, hogy megrendelések alapján autókat hoznak be Németországból és Svájcból. Amikor elmondta, hogy mire készülünk fel a határokon, majd később a vámhivatalban, máris megkötöttük vele a szerződést, hogy ezeket az ügyeket inkább az ő cégén keresztül intézzük. Aránylag elfogadható árat mondott. Ezután kifizettük a kocsikat, és a többi dolgot rájuk bízva hazajöttünk. Hazafelé még szintén aludtunk egy út menti motelben.

Körülbelül két hét elteltével álmaim autójában még mindig ideiglenes rendszám volt. Kifizettem a vámot, a fogyasztási adót és a vám áfáját. Meg a fogyasztási adó áfáját. Szerintem az áfa áfáját is... Mire hoztam került a kocsi, és magyar – egyelőre persze fehér – rendszámmal leviszágáztatva a nevemre íródott, több mint egy hónap telt el attól, hogy eladtam az előző autóm. Most megyek, intézem, hogy taxi legyen. Ekkorra jutottam el oda, mintha itthon vettem volna egy autót. A mérleg? Kétezerkilencszáz kilométer, egy szálloda, egy motel, vételár, ügyintézési költség, szállítási költség (tréler!), vám, fogyasztási adó, áfa, illetve a tömkelege, némi kis „bakis” az ügymenet meggyorsítása érdekében, időnként kétszázás vérnyomás és néhány ősz hajszál. De az autó tényleg jó...

Szegény Béla viszont – tudod, akivel egy ágyban aludtam – jól kifogta! A külsőre gyönyörű és motorikusan is elfogadható kerekklámpás Merciről itthon derült ki, hogy „puffos” volt. A futóműve egyszerűen beállíthatatlan. Nem baj, legfeljebb sűrűbben fog gumit cserélni. Tudod, azt a negyvenezrest...

Utóirat: mióta megvan a külföldről hozott autóm, egyre több kollégával beszélgetek, akik szintén ezt az utat választották. Erősödik bennem a meggyőződés, hogy hatalmas szerencsém volt... Tőlük ugyanis időnként rémtörténeteket hallok visszaporgetett kilométerórákról, már itthon felfedezett komoly hiányosságokról. Volt, akinek a nyáron vett kocsija az első hideg napon „megadta magát”. A kompressziómérsénél már nyilvánvalóvá vált, hogy elkerülhetetlen a motorfelújítás. De a legszebb az a történet, amely szerint egy Németországban vásárolt autóról az itthoni első komolyabb átvizsgálásnál derült ki, hogy két darabból – mármint két külön autóból – van összehegesztve...

OPEL  **TOTH**

**MÁRKAKERESKEDÉS, SZERVIZ
ÉS ALKATRÉSZÁRUHÁZ**

OPEL
ALKATRÉSZEK
KIS- és
NAGYKERESKEDÉS



TAXISOKNAK NAGYKER ÁRON!

ALKATRÉSZÁRUHÁZ:
TEL/FAX: 280-8229

TOTH AUTÓHÁZ KFT.
1191 BUDAPEST, ÜLLŐI ÚT 194.
TEL.: 282-9710

 **MABOR**

Continental minőség, megfizethető ár!
BÉCSIGUMI Kft.

Budapest, Bécsi út 343.
Tel.: 387-9290
Budakalász, Szentendrei út 1-3.
Tel.: (26) 340-180

ÚJ! ROTEX
a legolcsóbb abroncs!

Szerelés, Centírozás, Futómű javítás, -beállítás,
Lengéscsillapító ellenőrzés, Fékhatás mérés,
FékJavítás, Motordiagnosztika, Gyorsszerviz,
Környezetvédelmi felülvizsgálat, Olajcsere,
Kipufogó javítás

FOLYAMATOS AKCIÓK TAXISOKNAK!

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Mit tettek értünk konkrétan érdekképviseelőink az utóbbi egy évben, azt leszámítva, hogy szerepeltek a televízióban, és marhaságokat beszéltek?

Sajnos ez a felháborodott kérdés már lapzártá környékén érkezett, így nem volt rá mód, hogy továbbítsuk az érintetteknek és megkérdezzük véleményüket. A későbbiekben azonban feltétlenül sort kerítünk erre.

Miért követheti el büntetlenül a taxitársaság ugyanazt a hibát, amelynek elkövetéséért szerződött tagját kirúgja?

Itt már eleve a kérdés magyarázatával, ill. részletezésével kell kezdeni. Kollégánk felháborodva mesélte, hogy a – mindegy, melyik – társaság kijelölt drosztján a sor végén állt, úgy negyedik-ötödiknek, és egy utas érkezett hozzá, aki az előtte álló – szintén e csapathoz tartozó – taxisokkal már egyezkedett, de azok kevesellték a felajánlott fuvardíjat (vidéki fuvarról volt szó). Kollégánknak viszont – lévén alacsony fogyasztású dízelautója – megfelelt az összeg, így elvitte az utast. Kirúgására csak egy napot kellett várnia, másnap a fegyelmi bizottság „fuvarlopás” vétsége miatt szerződésének felbontását javasolta. Olvasónk felhá-

borodását az váltotta ki, hogy ő ugyanazt tette, amit a taxitársaságok egymás között szemérmetlen módon már évek óta tesznek, a megrendelők megszerzéséért: jelesen „aláígért”. Nekik lehet, nekem nem? – tette fel a kérdést.

Szerkesztőségünknek természetesen nem tiszte, hogy ebben az ügyben állást foglaljon, vagy egyáltalán bármely fél mellé álljon. Kíváncsian várjuk ugyanakkor a kollégák reakcióját a fenti kérdésre.

Milyen műszaki szigorítások várhatók?

Időről időre ismételtelen felreppennek hírek az EU-csatlakozással kapcsolatos műszaki jellegű szigorítások tervéről. A legutóbbi pletyka arról szól, hogy 2004-től csak legalább két légszakkal és hitelkártya-lehúzó taxiórával lehet folytatni a vállalkozást. A hír természetesen nem valós. A légszák kötelező előírása még nyugaton sem szokás, nem is beszélve arról, hogy taxi esetén ellentmondana a hatályos jogszabályoknak. Mint ismeretes ugyanis, a vonatkozó rendelet úgy szól, hogy a biztonsági övet – támadás-elhárítási okból – a taxinak nem kötelező becsatolnia, ha utas ül a kocsijában. Azt pedig mindannyian el tudjuk képzelni, hogy mit tehet egy kirobbanó légszák becsatolt biztonsági öv nélkül...

A kártyalehúzó kötelező előírása szintén kacska. Ez még a kereskedelem és szolgáltatás más területeinek tekintetében sem feltétel, mindenki a saját üzleti stratégiájának megfelelően kezeli a kérdést. Megjegyzem, van már Budapesten olyan taxitársaság, amelynek minden kocsija rendelkezik kártyalehúzóval...

Tényleg 16 000 Ft lesz a drosztdíj?

Erre a kérdésre remélhetőleg kimerítő választ ad az e lapszámunkban található riport Héray Lászlóval, a Fővárosi Önkormányzatnál működő „Drosztkezelő Kht.” igazgatójával.

Igaz-e, hogy júliustól egységes tarifa lesz?

Természetesen ezt a hírt is „megbízható forrásból” vélte tudni a kolléga, aki terjesztette a drosztokon. Az igazság azonban az, hogy bár sok támogatója van a fix tarifa elvének a szakmában és a döntéshozók közt egyaránt, azért ilyen gyorsan biztosan nem fog menni. Ha lesz is egységes tarifa – természetesen településenként nem azonos mértékben –, azt még igen sok szakmai és gazdasági elemzésnek kell megelőznie, arról nem is beszélve, hogy tucatszámú törvény és egyéb jogszabály módosítását igényelné.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Ilyen jelzőtáblát lát. Síkos, jeges úton milyen sebességgel haladhat tovább?

- Csak az előírt 30 km/h sebességgel.
- Csak az útviszonyoknak megfelelő sebességgel.
- Legalább 30 km/h sebességgel.



2. Várakozhat-e taxijával a táblával megjelölt helyen?

- Igen, korlátozás nélkül.
- Csak ha személyszállítási megrendelésre vár és Ön is a járművénél marad.
- Nem.



3. Mit vár a jelzőtábla után?

- Szembejövő forgalmat.
- Egyirányú forgalmú utat.
- Osztott pályás úttestet.



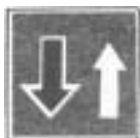
4. Az alábbiak közül melyik járművel tilos a táblával jelölt útra behajtani?

- Minden járművel – kivéve a kétkerekű motorkerékpárt.
- Minden beépített erőgéppel hajtott járművel.
- Minden gépjárművel – kivéve a kétkerekű motorkerékpárt.



5. Mi a jelentése a jelzőtáblának?

- Az útkereszteződésben jobbra bekanyarodni tilos.
- Az útpadkára hajtani tilos.
- Az út menti ingatlanra behajtani tilos.



6. Mire kell számítania, ha a jelzőtáblát látja?

- Arra, hogy az útszűkületben járművének elsőbbsége van a szembejövő járművel szemben.
- Arra, hogy az útszűkületben járművével elsőbbséget kell adnia a szembejövő jármű részére.



7. Mi a jelzőtáblának a jelentése?

- Forgalomirányító fényjelző készülék.
- A forgalomirányító fényjelző készülék nem működik.
- Jelzőőrrel biztosított vasúti átgjáró.

8. Mikor minősül forgalmi sávnak – a párhuzamos közlekedésre vonatkozó szabályok alkalmazása szempontjából – az úttestnek a villamospálya által elfoglalt része?

- Csak akkor, ha útburkolati jelek vezetnek az egyéb járművek forgalmát a villamospályára.
- Minden esetben, ha a villamospálya mellett a járművek részére nem áll rendelkezésre legalább két forgalmi sáv.
- Ha a villamosvágányok az úttest két szélén vannak.

9. Szabad-e a taxi sebességét hirtelen fékezéssel csökkenteni?

- Igen, minden esetben, ha ezt szükségesnek itéli.
- Csak abban az esetben, ha a személy- és vagyonsbiztonság megóvása ezt szükségessé teszi.
- Egyáltalán nem szabad, mert ez a forgalom többi résztvevőjét minden esetben veszélyezteti.

10. Lakott területen belül hogyan köteles segíteni a menetrend szerint közlekedő autóbusz elindulását a megállóhelyről?

- Megállással szükség szerint hátramenettel.
- Hirtelen fékezés és megállás nélkül – csak lassítással.
- Hirtelen fékezés nélkül – lassítással, szükség esetén megállással.

11. Milyen járművel szabad vasúti átjáróban a kétkerekű motorkerékpárt, segédmotoros kerékpárt, illetve kerékpárt előzni?

- Bármely más kétkerekű, egynyomon haladó járművel.
- Bármely gépjárművel.
- Kizárólag személygépkocsival.

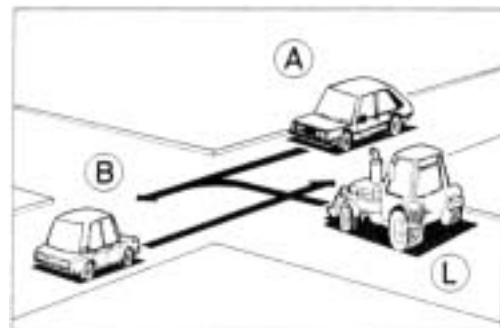
12. Melyik állítás igaz, ha az úttesten megkülönböztető fényjelzést használó jármű áll?

- Az ilyen járművet tilos kikerülni.
- Az ilyen járművet megközelíteni és mellette elhaladni csak fokozott óvatossággal szabad.
- Az ilyen jármű mellett tilos másik forgalmi sávon elhaladni.

13. Hogyan vontatható a taxi, ha az üzemi-fékberendezése romlott el?

- Csak másik gépkocsira rakva szállítható el.
- Ha a kéziféke még jó, vontatókötéllel.
- Merev vontatórúddal.

14. Ön az ábrán látható B jelű személygépkocsit vezeti. Áthaladhat-e az útkereszteződésen egyidejűleg az A jelű személygépkocsival?



- Igen, mert a közlekedés gyakorlata szerint ez így logikus.
- Csak akkor, ha az L jelű lassú jármű vezetője félreérthetetlen jelzéssel közli, hogy lemondott az elsőbbségről.
- Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Gyermekeknél nem elég az „Isten bizony”

A „CSERBENHAGYÁS” VESZÉLYEI

Közlekedési balesetnél, ha a vezető a helyszínről elhajt, azt a köznyelvben cserbenhagyónak nevezik. Azt csak kevesen tudják, ha személyi sérülés történt, akkor bizony ez segítségnyújtás elmulasztása, amely adott esetben súlyosabb megítélésű bűncselekmény, mint a cserbenhagyás.

A törvény nem ismerete nem mentesít – valahogy így hangzik a bölcsélet. Viszont az is sovány vigasz, ha pontosan tudom, hogy mit követtem el, azért mi jár, mégis megteszem. A cserbenhagyás közérthetően nem más, mint egy olyan károkozás, amelynél nem történik személyi sérülés. A rongálás-tól mégis az különbözteti meg – leegyszerűsítve –, hogy ezt valamilyen járművel és a közlekedés során okozzák. Vagyis, ha nekimegyek egy közúti jelzőabláknak, azt ki-döntöm, majd látva tettem, mintha mi sem történt volna, továbbhajtok, akkor az cserbenhagyás. Ugyanígy, ha egy kanyarban kisodródva, az útszéli ház portáján landolok az autómmal, miközben a kerítést, betonaljzatostól, mintás fémkerítéses-től leküzdöttem, bedöntöttem, majd nem várva meg a háziak lelkes, örömteli fogad-tatását hátramenetbe kapcsolok és padló-gázal elhúzok a helyszínről, akkor ez is cserbenhagyás.

Ha ez azzal párosul, hogy az udvaron ját-szó gyermeket is maga alá temette a kerít-és, és így lépek le, akkor ez bizony már se-gítségnyújtás elmulasztása.

Miután a különbséget sikerült tisztázni, nem árt néhány gyakorlati kérdésre is ki-térni. Történet ugyanis, hogy az egyik taxis kolléga, kis sebességgel haladva „elütött” egy fiatalembert, aki barátaival együtt fig-yelmetlenül lépett a taxija elé. A sofőr megállt, kiszállt és az „elgázolt” ifjúhoz lé-pett, tisztázandó, milyen sérüléseket szen-vedett. A srác nadrágja sem szakadt el, s mivel a haverokkal valahová igyekeztek, kö-zölte a taxissal, hogy semmi baja, ne csi-náljanak ebből ügyet, ki-ki menjen a dolgá-

ra. A sofőr nem látva értelmét az erőszakoskodásnak, hiszen láthatóan semmilyen sérülést nem szenvedett a fiú, dolgára en-gedte. Most már bánja, ugyanis a suhanc később mégiscsak feljelentette, és a have-rok tanúskodása mellett eljárás indult a ta-xis ellen, segítségnyújtás elmulasztása mi-att. Megszületett a jogerős ítélet, és a joga-sítványát egy évre bevonták. Ez mint a munkavégzéséhez szükséges okmány azt jelentette, hogy elvesztette a munkáját. És sajnos semmit nem tehet, az ítélet – idő közben – jogerőre emelkedett.

Nos, hasonló esetek elkerülés végett, megkérdeztük Óberling József rendőr alez-redest, az ORFK Közlekedésrendészeti Fő-osztály helyettes vezetőjét, mi a helyes el-járás. Az alezredes a következőket osztot-ta meg magazinunk munkatársával: Elő-ször is tisztáznunk kell, hogy a jog szerint 14 év alatt gyerekekről beszélünk, 14–18 év között fiatalokról, míg e fölött feln-őtről.

Amennyiben gyerekekről van szó, még ha külsérelmi nyom nem is látható, akkor is vagy a helyszínen kell tartani az „áldo-zatot” mindaddig, amíg a kihívott men-tőorvos nem mondja ki, hogy nincs sérü-lés. Ha ezt az orvos megállapítja, akkor ezzel a felelősség része rendezett, ám cél-szerű mégis a szülőt is értesíteni, a gyer-meket hazaszállítani. Amennyiben a kicsi hajlandó az autóba beülni, úgy az ambu-lancián is megtörténhet a szakszerű vizs-gálata, és az autós ezzel is megtette a tő-le telhető.

Amennyiben viszont a mentő megáll-pítja a sérülést, úgy rendőri intézkedést kell kérni a helyszínre. Ha az ambulancián derül ki a sérülés, ugyanez a helyes eljárás, bár az orvosnak hivatalból is jelenenie kell a történeteket a rendőrségre. Ez esetben odaérkezik a járőr, ott történik meg a hely-zet tisztázása.

Abban az esetben, ha a gyermek, mond-juk, elszalad a helyszínről, és nincs mód a vizsgálatára, a sofőr jobban teszi, ha tanú-

kat gyűjt, akik látták a történeteket és iga-zolják neki, hogy valóban lelépett a cseme-te, még mielőtt bármit is lehetett volna ér-te tenni. A tanúk címét, elérhetőségét cél-szerű feljegyezni és a történetekről telefo-non értesíteni a rendőrséget. A biztonság kedvéért ezt egy levélben rögzíthetjük, és mihamarabb juttassuk el a történetek hely-színe szerinti rendőrkapitányságra, így írá-sos, iktatott nyoma marad a bejelentésnek – hangzik a jó tanács.

Gyermek és fiatalok esetében nem szabad bedőlni azoknak a rögtönzött meséknek, amelyeket a fiatalok képesek kitalálni a menekülés reményében – folytatja az alezredes. Lehetnek közöttük intézetből szököttek csakúgy, mint otthonról távol-maradók, csellengők is, akik nem szeret-nék, ha szüleik tudomást szereznének ar-ról, hogy mikor, hol és merre jártak. A gyerekektől egyébként sem lehet elvárni, hogy valóban meg tudják ítélni a sérülésük mértékét. A mentő, az ambulancia a biz-tos, s ha sérülést állapítanak meg, azonnal hívni a rendőrséget.

Fiatalok és felnőttek esetében sem sok-kal egyszerűbb a helyzet. Amennyiben mégsem óhajtják az orvosi vizitnek alávet-ni magukat, úgy erőszakkal senkit nem le-het a helyszínen tartani. Ilyenkor célszerű egy papíron rögzíteni a távozó áldozattal, hogy annak ellenére hagyta el a helyszint, hogy a sofőr mentőt és rendőrt kívánt hív-ni. Ezt a rögtönzött kis elismervényt érde-mes tanúkkal aláíratni és a történetekről a rendőrséget értesíteni.

Persze minden helyzet más és más, így generalis tanácsot nem lehet adni. Min-denestre célszerű mindent elkövetni egy ilyen helyszínen annak érdekében, hogy ne csak a hatóság felé történjen meg a lehető legtökéletesebb védekezés, de a bajba ju-tott valóban minden lehetséges segítséget megkapjon, ha már szerencsétlenül járt, akár önhibájából, akár azon kívül – tudtuk meg a helyettes főosztályvezetőtől.

k. z. t.

 **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

 **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

MEGÚJULT A SEAT CORDOBA



Az új Cordoba minden ízében sugározza az erőt, a jellemét, a személyiségét és legfőképpen sportosságát is. Az új modell ráadásul méltó követője a SEAT sportos hagyományainak: az elődjéből indult ki a World Rallye Car fejlesztése, amely a ralivilág bajnokság legmagasabb kategóriájában is kiválóan megállta a helyét.

Az új formavilágban szerves egészzé áll össze a sportos sokoldalúság. A négy ajtó, a tágas belső mozgástér és a tovább bővített csomagteret csak néhány az új Cordoba mellett szóló érvek közül. A SEAT megújult modellje még vonzóbb és tágasabb, sőt még a legigényesebbeknek is megfelelő motorokat kapott. Nagy hangsúlyt fektettek a biztonságra is: valamennyi modellhez gyári alapfelszerelés az ABS, valamint a vezető- és utasoldali légszák, kikapcsolható utasoldali légszákkal.

Az új Cordoba modellt az Ibiza-val párhuzamosan fejlesztették ki, ezért közvetlenül át lehetett venni az újszerű megoldásokat, sőt a forma tekintetében még túl is lehetett szárnyalni azokat. Ez azonban nem pusztán a külső megjelenésre vonatkozik: az új Cordoba még inkább család-közpon-tú, és négyajtós, három részre tagolt karosszériájával, kiegyensúlyozott, a hagyományos lépcsős hátú limuzinhoz szorosabban igazodó formáival. A Cordoba új,

tásánál kiválasztott anyagfeleségek is kitűnőek – a karosszéria például nagy szilárdságú acélötvözetekből készül, és teljes egészében horganyzott, így 12 éves garanciát nyújthat átrozdásodás ellen.

Az összeszerelés során olyan technológiákat – például lézerhegesztést – alkalmaztak, ami egyrészről egyedülálló színvonalú megmunkálást tesz lehetővé, másrészről pedig megkönnyíti a fokozott szilárdságú, és mégis könnyebb részek gyártását.

Az új Cordoba olyan újszerű futómű-konstrukcióval mutatkozik be a piacon, amelyet a SEAT martorelli Műszaki Központja fejlesztett ki, és amely az Ibiza és a León Cupra R modellnél is bizonyította kimagasló tulajdonságait.

Az új Cordoba motorkínálata is kedvezően fejlődött: háromféle benzin- és négyféle dízelmotor 64 és 130 lóerő közötti teljesítmény-tartományt fed le. A legnagyobb büszkeséget kétségtelenül a 96 kW-

hangsúlyosabban alkalmi és elegáns stílust jelenít meg anélkül, hogy vesztene a SEAT-modellek új nemzedékére jellemző sportos és temperamentumos vonásokból.

Az új SEAT-modell kialakításánál kiválasztott anyagfeleségek is kitűnőek – a karosszéria például nagy szilárdságú acélötvözetekből készül, és teljes egészében horganyzott, így 12 éves garanciát nyújthat átrozdásodás ellen.

Az összeszerelés során olyan technológiákat – például lézerhegesztést – alkalmaztak, ami egyrészről egyedülálló színvonalú megmunkálást tesz lehetővé, másrészről pedig megkönnyíti a fokozott szilárdságú, és mégis könnyebb részek gyártását.

Az új Cordoba olyan újszerű futómű-konstrukcióval mutatkozik be a piacon, amelyet a SEAT martorelli Műszaki Központja fejlesztett ki, és amely az Ibiza és a León Cupra R modellnél is bizonyította kimagasló tulajdonságait.

Az új Cordoba motorkínálata is kedvezően fejlődött: háromféle benzin- és négyféle dízelmotor 64 és 130 lóerő közötti teljesítmény-tartományt fed le. A legnagyobb büszkeséget kétségtelenül a 96 kW-

os 1.9 TDi-motor jelenti olyan rendkívüli teljesítménnyel, hogy új, hatfokozatú sebességváltót kell utána beépíteni (ami újdonság a Cordoba modellcsaládban). Mindazonáltal ez a motor is csak a jéghegy csúcsa, hiszen a dízelerőforrások bemutatott kínálatához tartozik a 74 kW-os 1.9 TDi turbó- az 55kW-os háromhengeres TDi (bevezetése 2003 tavaszán várható), valamint a 47 kW-os 1.9 SDi közvetlen befecskendezésű szívódízel is. A benzinmotorok skálájához tartozik két jó hatásfokú 1.400 köbcentiméteres erőforrás, az egyik 55 kW teljesítménnyel, ötfokozatú kézi- vagy négyfokozatú automata váltóval, míg a másik 1.4-es benzinmotor 74 kW-os teljesítménnyel. Ezen túlmenően Magyarországon várhatóan sláger lesz a 47 kW-os háromhengeres 1.2-es motor, mely kiemelkedően gaz-

os 1.9 TDi-motor jelenti olyan rendkívüli teljesítménnyel, hogy új, hatfokozatú sebességváltót kell utána beépíteni (ami újdonság a Cordoba modellcsaládban). Mindazonáltal ez a motor is csak a jéghegy csúcsa, hiszen a dízelerőforrások bemutatott kínálatához tartozik a 74 kW-os 1.9 TDi turbó- az 55kW-os háromhengeres TDi (bevezetése 2003 tavaszán várható), valamint a 47 kW-os 1.9 SDi közvetlen befecskendezésű szívódízel is. A benzinmotorok skálájához tartozik két jó hatásfokú 1.400 köbcentiméteres erőforrás, az egyik 55 kW teljesítménnyel, ötfokozatú kézi- vagy négyfokozatú automata váltóval, míg a másik 1.4-es benzinmotor 74 kW-os teljesítménnyel. Ezen túlmenően Magyarországon várhatóan sláger lesz a 47 kW-os háromhengeres 1.2-es motor, mely kiemelkedően gaz-



ságos.

A három kivétel – a Stella, a Sport és a Signo – úgy sokszorozza meg a választási lehetőségeket az új Cordoba modellcsaládban, hogy már az alapváltozat is tartalmazza, a vezető- és utasoldali légszákot (kikapcsolható utasoldali légszákkal), az elektrohidraulikus szervokormányt, az elektromos első ablakemelőket, a távirányítás központi zárat, a magasságban és tengelyirányban állítható kormányoszlopot, valamint a magasságban állítható vezetőülést és a ködfényszűrőket is. A nagyobb motorokat felvonultató Sport kivétel a sportosabb vezetésre vágyó tulajdonosokat szólítja meg, míg a Signo a választékosabb luxusigényeknek felel meg.

A rendelkezésre álló extrák sorából kitűnik a TCS kipörgésgátló, az ESP elektronikus stabilitásmegőrző program, a xenon fényszórók és a dinamikus navigációs rendszer, amely a pillanatnyi közlekedési viszonyoknak megfelelően intelligens módon képes áttevezni a mindenkor legoptimálisabb haladási útvonalat.

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

Meglepetések az Est.Taxitól

– On-line bankkártya-elfogadás, Est.Taxi chipkártya-rendszer, ISO9001-minősítés, GPS-re épülő fuvarkiadás –

Februárban lépett a nyilvánosság elé az Est.Taxi azokkal az újdonságokkal, melyekkel a hazai taxipiacon ma még egyedüli szolgáltatóként van jelen. A részletekről a cég ügyvezető igazgatóját, Antal Attilát kérdeztük:

– Nézzük először a taxipiacon már régen várt „on-line bankkártya-leolvasót”. Milyen bankkártyákkal lehet ezentúl az Est.Taxiban fizetni?

– A K&H Bankkal kötött szerződésünk alapján taxisaink a Magyarországon használt összes, illetve a világon forgalomban lévő bankkártyák és hitelkártyák 99%-át elfogadják készpénzfizetés helyett, függet-



Est.Taxi belső: GSM modul és POS terminál a gépkocsivezető előtt

lenül attól, hogy elektron vagy dombornyomású kártyával rendelkezik az utasunk.

– **Hogyan működik ez a POS-terminál, vagy ahogy a taxi-**

sok nevezik: „kártyaleolvasó”?

– Hasonlóan a kereskedelemben használt eszközökhöz. Fizetéskor a sofőr áthúzza az adott

bankkártya mágnescsíkját a „leolvasón”, amelyet GSM modulal láttak el. Ez biztosítja a folyamatos (on-line) kapcsolatot a bank központi számítógépével, garantálva ezzel a megfelelő gyors információcserét. Vagyis az utas által leutazott összeget a gépkocsivezető beüti a mobil terminálba, a bank pedig egy gyors ellenőrzést követően a pénzt leemeli a kártyáról. Az egész folyamat kb. 30-40 másodpercet vesz igénybe.

– **A GSM modulal kiegészített POS-terminálban egy SIM-kártyát helyeztek el. Lehet ennek segítségével telefonálni vagy SMS-t küldeni?**

– Nem. A készüléken kizárólag a banki műveletekhez szükséges adatforgalom bonyolítható. Másra nem alkalmas.

EST, TAXI KFT, H1037 BUDAPEST LABORC U. 2-12.	
EST TAXI KARTYARENSZER	
2003.02.03	09:54
POS K&D:	1250060
KEZELŐ:	1111
TRANZAKCIÓ SZÁMA:	0044
KARTYA:	PREPAID
6018077999992882354982 D	
LEJÁRAT:	06/01/15
ENGEDÉLYK&D:	00448
PONTFELÍRAS	
PONTFELÍRAS:	22,222 Pont
ÚJ EGYENLEG:	105,560 Pont
ÖSSZEG:	
20,000 Ft	
KÖSZÖNJÜK, HOGY AZ EST TAXIT VÁLASZTOTTA!	

Az utas 20 000 forintjáért jelenleg a gép 22 222 pontot ad

EST, TAXI KFT, H1037 BUDAPEST LABORC U. 2-12.	
EST TAXI KARTYARENSZER	
2003.02.03	09:48
POS K&D:	1250060
KEZELŐ:	1111
TRANZAKCIÓ SZÁMA:	0041
KARTYA:	PREPAID
6018077999992882354982 D	
LEJÁRAT:	06/01/15
ENGEDÉLYK&D:	16413
PONTLEVONÁS	
PONTLEVONÁS:	1,600 Pont
ÚJ EGYENLEG:	83,338 Pont
FUVARDÍJ:	
1,600 Ft	
KÖSZÖNJÜK, HOGY AZ EST TAXIT VÁLASZTOTTA!	

Fizetéskor a leutazott pontszámokról dokumentumot ad a gépkocsivezető

EST, TAXI KFT, H1037 BUDAPEST LABORC U. 2-12.	
EST TAXI KARTYARENSZER	
2003.02.03	09:52
POS K&D:	1250060
KEZELŐ:	1111
TRANZAKCIÓ SZÁMA:	0043
KARTYA:	PREPAID
6018077999992882354982 D	
LEJÁRAT:	06/01/15
ENGEDÉLYK&D:	00439
EGYENLEG LEK&R&S	
EGYENLEG:	
83,338 Pont	
KÖSZÖNJÜK, HOGY AZ EST TAXIT VÁLASZTOTTA!	

A POS-terminálról bármikor kérhető nyomtatott kártyaegyenleg

– Bejelentettétek, hogy piacra került az Est.Taxi chip-kártya-rendszere, ami egy mikrochip segítségével számtalan lehetőséget kínál az utazóközönségnek. Nézzük a lehetőségeket.

– Chipkártya-rendszerünket a Cardnet Rt. segítségével fejlesztettük ki. A felhasználási területet két alcsoportra lehet osztani: az egyik leginkább a népszerű telefonkártyákéhoz hasonlítható szolgáltatást rejti. Ezt a kártyát elsősorban magánmegrendelők részére ajánljuk, a kártyákat az Est.Taxikban 5 ezer forintért lehet megvásárolni, és a szolgáltatás igénybevételekor a fuvardíjat a kártyán lévő pontokkal lehet kiegyenlíteni. Autóinkban minden kártya újra tölthető 5, 10, illetve 20 ezer forinttal, és a feltöltés értékétől függően a kártyákra bónusz-pontok is felírásra kerülnek. Fizetéskor a „leolvasón” megjelenik a kártyán lévő összeg, melyet az adott utazás ellenértékével csökkent a taxis. Erről a gép két példányban nyomtat információt, amit az utas aláírásával hitelesít. A másik felhasználói terület az ún. „vállalati kártya”. Ezek felett központunk díszponál, vagyis nem igényelhető a gépkocsivezetőnél. A vállalati kártya esetén is két csoportot különböztetünk meg, bár ez esetben több átfedés is lehetséges. Alapvetően arra törekedtünk, hogy a hagyományosnak számító csekkes rendszer korszorúbb, személyre (vállalkozásra) szóló formával váltsuk fel. Nem titkolt célunk az sem, hogy a más társaságoknál személytelenül, névtelenül, határozatlan időre osztogatott törzsutas-kártyák helyett nevesíthető, visszaellenőrizhető, menet közben is kontrollálható Chip-kártyákat bocsássunk ki. Vállalati kártyáink egyik része készpénzes, másik csoportja hitelezett fizetést biztosít. Lehetséges ezek különböző kombinációja is. Partnereinkkel történő egyeztetés után minden Est.Taxi kártya tartalmazhat személyes beállításokat. Ilyenek lehetnek a felhasználási idő behatárolása, az utazási összeg korlátozása, illetve a kedvezmény mértéke, akár minden kártyára külön-külön. Megold-

ható lesz ezek után a vállalati érdekből munkaidőben történő utazás és a magáncélú felhasználás elkülönítése. Például az előbbi a szerződésben rögzített hitelezett fuvar, míg az utóbbi készpénzes, esetleg kedvezménytel egészítve.

– Hogyan lehet kiszűrni, hogy X vagy Y saját, vagy vállalati célból utazik?

– Ezt nem mi döntjük el. A szerződés megkötésekor rögzítjük a feltételeket, így ha a vevő kívánja, a munkaidőt is. Ez akár személyenként is változhat. Az utazásról mi elszámolásokat, ki-mutatásokat küldünk a vállalati kártyák tulajdonosának, amiből kiderül minden fontos adat. Körülbelül úgy, mint a telefonszámla esetén a hívásrészletezőről. Mikor, mennyiért utaztak, készpénzes vagy hitelezett volt a fuvar. A megrendelő pedig az információkat tetszése szerint akár kontrollként is használhatja. A visszaéléseket a rendszer jellege kizárja. Egyébként az is lehetséges, hogy az utas munkaidőben saját célra használja a kártyát. Ez esetben „csak” a kártyához rendelt kedvezményt biztosítjuk megrendelőnk részére, ő pedig nem hitelezett fuvarként veszi igénybe

szolgáltatásunkat, hanem készpénzzel fizet. A chipre tehát bármilyen adat fölvihető, természetesen a megrendelő cég akarata, igénye szerint.

– Ennek a rendszernek a működtetése nem drágább a régi csekkes feldolgozásnál?

– Nem. Olcsóbb és jóval kisebb adminisztrációval jár. A POS-terminál adatait naponta leolvassuk és közvetlenül a központi számítógépre tesszük. Innen csak a havi elszámolásokat kérjük le, amit üzletfeleinknek továbbítunk.

– A partnerek örülnek az új lehetőségeknek?

– Úgy hiszem, igen, bár a rendszer még nagyon új. Mindenesetre már most jelentkeztek az előnyök ott, ahol eddig a nagyobb cégek nem tudták taxiköltségeiket kordában tartani. Most lehetséges egy egy kártyát akár heti, vagy havi limittel ellátni. Például heti 5000 Ft., vagy havi 10000 Ft.. Így a vállalat eldöntheti, hogy az adott kártyával havonta mennyit lehet utazni cégköltségként. Amikor ez az összeg elfogy, attól az időponttól csak készpénzzel lehet utazni, de azért a kártyához kapcsolható utazási kedvezmény még mindig jól jöhet... Segíti a vállalatokat, hogy kérésre kihelye-

zünk ún. „terminál-karbantartó” egységeket, amelyek segítségével munkatársaiknak saját maguk állíthatják be a limithatárokat, illetve szükség esetén azt megemelhetik. Ebbe nem is kell minket bevonni.

– Honnan tudjátok, hogy van megfelelő fedezet a fuvarozásra?

– A keretszerződés megkötésekor megállapítjuk a limitmaximumot. Ezt az üzleti partnereink munkatársai tetszőleges nagyságban bontják le. Ha probléma adódna, úgy az összes kártyát az on-line összeköttetésen keresztül azonnal letilthatjuk. Ez után pedig csak a készpénzes fuvar marad a megrendelő számára. Ezért is jobb a kártyarendszer a régi csekkes forgalmazásnál, ahol mindig csak az összesítéskor (vagyis utólag) derült ki, hogy mennyi volt a tényleges felhasználás.

– Sokan kérdezik, hogy a borraalót a taxis hogyan veheti ki a rendszerből?

– Ez nagyon egyszerű. Nálunk az elszámolás a taxióra adatai alapján történik. Tehát a POS-terminálba beütemített, borraalóval növelt összegből csak a taxiórán lévő bevétel illet minket. A többi a taxisé. Miután a terminál nincs összekötve a taxaméterrel és a számlát a kártya megvásárlásakor, illetve a hitelezett fuvarok elszámoláskor állítjuk ki, a dolog igen egyszerű. Természetesen a taxióra nyugtát ad és kérésre a gépkocsivezető számlát is kiállít.

– Mi történik, ha elromlik a „leolvasó”?

– Azonnal beszerelünk egy másikat. Minden autókban lennie kell POS-terminálnak.

– A taxisok tudják használni?

– Igen. Minden gépkocsivezetőt kioktatunk a kezelésére, sőt vizsgáznuk is kell a gyakorlati részből.

– Az Est.Taxihoz jelentkezők számára milyen képzést biztosítotok?

– Vizsga illetve tanfolyamrendszerünk többszintű. Az alap helyzet, hogy teljesen mindegy milyen a gépkocsivezető „előélete”. Gyakorlott taxinak és kezdő vezetőnek is egyaránt el kell végeznie egy nullás szintű tanfolyamot, ahol a speciális elvárásainkat megtanítjuk.



A jellegzetes taxiból egyre több fut a fővárosban

Ilyen a POS-terminál, a GPS-modul és a taxióra kezelése, valamint a vezetési ismeret. A felvétellehez ez alapkövetelmény. Ezen kívül helyismeret, URH-kezelés, etika, cég-, illetve cégcsoport-ismertetést tartunk.

– Ezek szerint vannak további számozott szintek az oktatásban?

– Igen. Ezek már továbbképzések. Az 1-es azoknak szól, akik valamilyen hibát követtek el. A 2-es a jól dolgozó kollégák továbbképzése, a 3-as a nyelvtudással együttes képzést jelenti.

– A 2-es szint valamilyen periódushoz is köthető?

– Általában févente tartjuk, összekötve munkavédelmi és egyéb oktatással. Egyébként a 2-es szintet kell azoknak is elvégezni, akik a rendszeren belül egyre terjedő gázüzemű autóval dolgoznak. Természetesen minden szinthez vizsga is tartozik. Tehát nem lehet az oktatáson szunyókálni, bár az ismétlés lehetősége adott. Kivételesen a gyakorlati vezetés. Aki ott megbukik, azt nem valószínű, hogy ismét vizsgára engedjük, bár volt olyan is, aki felajánlotta, hogy különórát vesz és visszajön...

– Tapasztalataid szerint melyek a nehezebb tantárgyak?

– A KRESZ és a helyismeret. Az előbbinél a rutinból vezetők „véreznek el” leginkább.

– Meglepetést keltett, hogy a

taxicégek között Magyarországon először az Est.Taxi szerezte meg az ISO 9001-es minősítést.

– Büszkék is vagyunk rá. Rengeteg munkát fektettünk abba, hogy az előírt követelményeknek megfeleljünk. Az ISO minőségbiztosítási rendszerben, az auditált cég vállalja, hogy az adott szolgáltatási színvonalat folyamatosan fenntartja, annak minőségét megőrzi. Lehetőség van a továbbfejlesztésre és a követelményszint növelésére is. Az ISO-minősítést nem csak megszerezni nehéz, de a negyedéves belső auditok és az éves külső átvizsgálások biztosítják a folyamatos minőségi megfelelést. A felülvizsgálatok eredményeképpen időről időre megerősítésre kerül a minősítés, de lehetőség van a visszavonására is.

– Gondolod, hogy ez fuvarszám-növekedést is eredményez majd?

– Természetesen, mivel megkapjuk a jogot az ISO-minősítési jelvény használatára, amit megjelentetünk a logóinkban is. Arra, hogy ez konkrétan milyen eredményt hoz, nem tudok válaszolni, mert mint mondtad, mi vagyunk az elsők. Egyébként a minősítés feljogosít arra is, hogy beszállítóink felé éljünk az igénnyel, hogy nekik is legyen ISO-minősítésük. Úgy gondolom, hogy lesz majd olyan pályázat is, ahol a beadott anyagban azt is fel kell majd tüntetni, hogy van ISO-minősítés a taxicégnek, vagy nincs.

– Autóitokba már tavaly elkezdtek beépíteni a GPS-modult. Miért?

– 2002. őszén kezdődött a tesztelés

és a beszerelés, ami november végén, december elején felgyorsult. Ezt az év végi csúcsban szüneteltettük, de januárban már minden autónkban megtalálható volt a berendezés.

Diszpécserközpontunk felkészült a használatára, a szoftvert folyamatosan fejlesztjük. A tesztüzem elején elemeztük tapasztalatainkat és a beérkezett észrevételeket, melyeket fejlesztőmérnökeink figyelembe vettek és vesznek a továbbiakban is. A teljes üzem várhatóan 1 hónapon belül elindul, ami azért lényeges, mert a jobb szervezettséggel az autók ügyesebb mozgatásával könnyebben kiszolgálhatjuk az utazóközönség érdekeit. Ráadásul pontosabb képet kapunk autóink pillanatnyi helyzetéről. A jobb kiállási időt biztosítja az is, hogy az épülő taxiállomásokból egyre többet építünk be címkiadó rendszerünkbe. Ez az ún. „drosztelő” rendszer, amivel a lehetőségekhez képest egyre nagyobb számban élünk.

– Végül egy kedves meglepetéssel szolgáltok utasaitoknak. Olvashatnak útközben.

– Így van. Jelenleg 7 újsággal szerződünk. Napi, heti és havilapokkal. Tehát a Népszabadsággal, a Nemzeti Sporttal, a Vasárnapi Újsággal, a Kiskegyeddel, a Figyelővel, a Budapest Business Journalal (BBJ), a Napi Világgazdasággal és az

ELLE Magazinnal. E lapokat frissen megkapjuk és még aznap elhelyezzük autóinkban egy külön erre a célra készült plexi tárolóban. A gépkocsive-



Az újságtartó a két első ülés között található

zetőket a garázmesterek látják el a megfelelő kiadványokkal. A használt újságokat az erre a célra kijelölt konténerekben helyezük el. Miután az autónak naponta meg kell jelenniük elszámolni, így nem okoz külön terhelést az olvasnivaló cseréje.

– Amennyiben a kedves utas magával viszi az újságot, úgy a taxis fizet?

– Nem, ez esetben pótoljuk a hiányzó lapot és megköszönjük a megrendelőnek, hogy velünk utazott...

– Köszönöm a felvilágosítást.

–kó–

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

**Voláncom Kft. Bp. X., Bebek u. 1. sz. alatti szervizében
URH-készülékek értékesítése**

(új és használt) BRG, Maxcon, Yaesu, Icom stb.

URH-készülékek áthangolása, javítása.

Térerőmérők, kódkiírók PRINTAX taxiórák beszerelése,
teljes körű javítása és hitelesítése. DIGITAXI órák hitelesítése.
Munkafelvétel: 8-15-ig. Előzetes időpont-egyeztetés: 433-3325

Továbbra sem lesz kifelé egyirányú a repülőtéri gyorsforgalmi út

Vannak lerágott csontok. Vannak olyan témák, amelyek már úgy-mond unalmasak.

De vannak témakörök, amikkel újra és újra foglalkozni kell mindaddig, amíg nem lesz változás! A repülőtéri út jelenlegi helyzete tarthatatlan, ezt minden taxis és minden autós tudja. Rettegve várjuk a csapadékos időjárást, mert akkor hetente történnek frontális ütközések.

Nincs menekülés. Folyamatosan kérjük az életveszélyes korlátok elbontását - mindeddig sikertelenül. Itt is az anyagi gondok az elsőlegeselek.

Taxis kollégák javaslata, hogy legyen kifelé egyirányú a repülőtéri gyorsforgalmi út. Vagy legalább az örületes előzgetést tiltsák meg! Az útszakasz hossza 8,2 kilométer. Ha valaki normál, lendületes tempóban, hetvennel halad, akkor körülbelül 6 perc alatt szabad végig rajta. Nyolcvanas, kilencvenes tempóval 5 perc ez az idő. Nyerhetünk egy percet! És mennyit veszthetünk?

A kérésünket továbbítottam az illetékeseknek, megérkezett a válasz: „A gyorsforgalmi út a főváros közúthálózatában jelentős szereppel bír, közvetlen kapcsolatot biztosít a Belváros (Üllői út) és a repülőtér között. E 2x1 sávós zártpályás út egyirányúsítása valamely irányban a Belváros és a reptér közti közvetlen gyors kapcsolatot szüntetné meg az ellenkező irány számára, amely véleményünk szerint megengedhető.

A gyorsforgalmi útra a „Tehergépkocsival behajtani tilos” és a „Magasságkorlátozás 3,2 m” jelzőtáblákkal szabályozott tilalom van érvényben. E szabályozás szerint tehergépkocsival - kivéve a legfeljebb 2500 kg megengedett legnagyobb össztömegű, zárt kocsiszekre-

nyű tehergépkocsit -, valamint vontatóval, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel ill. 3,2 m-nél - rakományával együtt - magasabb járművel a gyorsforgalmi úton tilos közlekedni. Így a szabályozást betartva egy viszonylag homogénebb forgalom - személygépjármű, autóbusz - haladhat csak az útszakaszon. Így véleményünk szerint szükségtelen a „Legkisebb megengedett sebesség” szabályozás alkalmazása a gyorsforgalmi úton. A járművek közötti relatív sebességkülönbség lényegesen alacsonyabb, ezzel minimalizálva a gyorsforgalmi úton az előzések számát. Természetesen előzési igény a gyorsforgalmi úton e „szűrt” forgalom esetén is fennáll, de lényegesen kevesebb, mint e szabályozás nélkül. Záróvonal helyett terelővonal kizárólag azokon a szakaszokon létesült, amelyeken teljesül a legnagyobb megengedett sebességhez (90 km/h) tartozó előzési látótávolság, így azon szakaszokon az előzés kellő körültekintéssel biztonságosan végrehajtható.

A fentiek alapján bár fejlesztési elképzeléseit köszönettel vettük, sem az egyirányúsítást, sem az előzés megtiltását a gyorsforgalmi úton forgalomtechnikai kezelőként nem támogatjuk.

Megjegyezzük, hogy Ügyosztályunk évek óta tervezi a gyorsforgalmi út és a Gyömrői út összenyitását, és egy 2x3 sávós útpálya kialakítását. A beruházás megvalósulásáig szíves türelmét kérjük.

Tisztelettel:

Pásti Imre alosztályvezető
Budapest Főváros Önkormányzata
Főpolgármesteri Hivatal
Közlekedési ügyosztály
Forgalomtechnikai alosztály

* TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE *

W 126 Mercedes, 6 hengeres, 300-as dízelmotorral, 1989-es évjáratú, klímával, ABS-szel eladó.

Irányár: 1.800.000 Ft.

Érdeklődni: 06-30-974-6111



2 db. 3,60-as 3 lb bojlizó bot 15.000 Ft/db. áron eladó.

Tel.: 06-30-974-6111



Mercedes 300 turbódízel, full extrás, 1991-es, bornit-metál színű + 2 garnitúra könnyűfém felni gumikkal eladó.

Irányár: 2,3 Mft.

Érdeklődni: 06-20-922-7532



Mercedes 124 300D 1992-es évjárat, klímás, fekete eladó.

Telefon: 06-20-934-2939



Mercedes 210-es, 290 turbodiesel, 1996. júniusi. sötétzöld eladó. (Delhusa John autója volt.) Magyarországon vezetett szervizkönyvvel, mindössze 177 ezer kilométerrel.

Telefon: 06-20-342-8617



Opel Astra F Family 2000. novemberi, fehér színű, első tulajdonostól eladó. 114 ezer kilométert futott. Extrák: légzsák, szervó, ködlámpa.

Telefon : 06-70-515-0016



Blaupunkt kazettás autórádió-magnó eladó. Kódkártyás, CD-tár vezérlős, 17 színárnyalatú világítás, stb. Opel Astra Classic-ba a gyári magnó helyére mindenféle átkötés nélkül berakható.

Telefon: 06-30-990-2267 este.



Opel Kadett 1.2-es benzines, 1981-es évjáratú, májusig vizsgáztatva, nagyon jó műszaki állapotban, megkímélten eladó.

Irányár: 150.000 Ft.

Érdeklődni: 06-20-511-2972



Eladó Kenwood TK-760, 120 csatornás URH-rádió, 8 állású ledes térerőmórral.

Ára: 105.000 Ft.

Tel.: 06-70-518-0018



Eladó 1983-as Passat Combi taxi, benzines, felújított motorral és kasznival.

Érdeklődni: 06-30-964-2951



1985-ös fehér 250 D 124-es klímás Mercedes, ABS-szel eladó.

Érdeklődni: 06-30-287-8358



Mercedes 190 D 1990-es évjárat, 2.5 turbó, extrák: klíma, automata váltó, alufelni, riasztó, indításgátló, közp.zár, elektromos ablak, tükör és rádió-magnó, sötétkék színű, 6 éve egy tulajdonosnál van, eladó.

Irányár: 1.390.000 Ft.

Érdeklődni: 06-30-241-1609

Nincs pénzed saját autót venni?
Gépkocsik tartós bérlete
és lizingje taxisoknak
 További információért hívj minket:
 06-20 954-9599
 06-20 992-0001
Régi „kockásoknak” egyedi ajánlatok!

AUTÓHITEL!

SAJÁT-AUTÓ-FEDEZETRE is,
TAXISOKNAK 40%-TÓL,
JÖVEDELEMIGAZOLÁS NÉLKÜL.

Telefon: 06-30-2515-935

06-30-4820-084

ALKATRÉSZEK SZINTE MINDEN GÉPKOCSIHOZ

- Bemutatjuk a METEOR Hungária Kft.-t -

Januárban az egyik fővárosi taxicégnél jártam, ahol kezembe akadt a METEOR Hungária Kft. cégismertetője. Időm engedte, így beleolvastam, és elhatároztam, hogy tartalmát kivonatossan megismertetem az olvasókkal is. Ime:

A METEOR Hungária Kft. több mint tíz éve, 1992-ben alakult, és hazánkön kívül jelen van Csehországban, Szlovákiában, Romániában és Ukrajnában is. A cég által forgalmazott alkatrészek csaknem kizárólag ún. „első beszállítói” termékek, melyeket európai, japán és bizonyos esetekben még amerikai autókba is beépítenek. A központi raktárból 65 termékcsoportot forgalmaznak. A kínálatban fékrendszerek, futómű- és motoralkatrészek, szűrők, kipufogók, karosszériaelemek, olajadalekok, valamint kenőanyagok találhatóak. A lehetséges felhasználási terület igen széles: az

Alfa-Romeótól a Zastaváig terjed. Egy ilyen cégnél már természetes, hogy a világszínvonalú termékek – az országos hálozatnak köszönhetően – legkésőbb 24 órán belül eljutnak a megrendelőhöz. A minőségi kiszolgálást a METEOR Hungária Kft. által kifejlesztett szoftver segíti, ami magába foglalja a katalógusrendszert, az árlistát és a telefonos modemkapcsolatot. A fővárosban még ennél is gyorsabban szolgálják ki a megrendelőket: naponta 6 alkalommal, 1,5 óránként indul szállító jármű a bázisról.

Nos, röviden körülbelül ez szerepelt az ismertetőben. Érdekelt, hogy miért helyezték el a taxiközpontokban a prospektust, miben különbözik ez az ajánlat a többi, hasonló profilú cég kínálatától? Kérdéseimet Simon Lászlóhoz, a METEOR Hungária Kft. munkatársához intéztem:

- Miért keresték meg a taxiközpontokat ajánlatukkal?

- A taxisok számunkra jelentős célcsoportot jelentenek. Magam is taxiztam, így tudom, hogy ezek az autók igen sokat futnak. Tulajdonosaik pedig szeretnék gazdaságo-

ajánlatlall lepi meg többek között taxis vásárlóit is. A kedvezmény mértékéről akár személyesen, akár telefonon örömmel adunk felvilágosítást.

- Milyen alkatrészeket érdemes e cégnél keresni?

- Elsősorban az ún. „kopó” alkatrészeket: fékbetéteket, tárcsákat, kipufogókat, karosszéria- és hűtőelemeket.

- A prospektuson az Alfa-Romeótól a Zastaváig terjed a kínálati skála. Tartható ez a valóságban is?

- Igen. Elméletileg minden Magyarországon futó autóhoz tartunk alkatrészeket. Azonban a legújabb típusok esetén a gyártók részéről létezik olyan megkötés, ami szerint az első két-két és fél évben csak a márkaszervizeken keresztül lehet ezekhez a termékekhez hozzájutni. A gyár, illetve az importőr így próbálja magához láncolni a vásárlót. A típus megjelenését követő 2-3 évtől ez a megkötés megszűnik, és itt kerülünk mi a folyamatba.

- Ma már igen sok cég foglalkozik alkatrész-értékesítéssel. A taxisoknak is kialakultak vásárlói szokásaik. Változhat ez egy jó ajánlat esetén?

- Meggyőződésem, hogy igen. Ismernük a piacot és az elérhető kedvezményeket. Ezért merem bátran mondani, hogy a taxisoknak érdemes először bennünket megke-

reszni a problémákkal, alkatrészigényekkel. Ajánlatunk bizonyára meggyőzi őket, hogy legközelebb is érdemes lesz nálunk kezdeni a vásárlást.

- Sok esetben az olcsó alkatrész a drágább. Például egy rossz minőségű csapágy – amit beépítenek a motorba, vagy a sebességváltóba – később megbosszulhatja magát, mert ez esetben a javítási díjat újra ki kell fizetni, ráadásul ez idő alatt a taxi sem üzemel.

- Tisztában vagyunk vele. A METEOR Hungária Kft. által importált alkatrészek 98%-a azokból a gyárakból kerül ki, ahol az ún. „első beépítésű” termékeket is gyártják. Itt hosszú lista következhetne a konkrét cégekről, azonban ettől megkímélem az olvasókat. A lényeg az, hogy ugyanarról a gépsorról vásárolunk mint az autógyártók, csak az alkatrészekben, illetve a csomagoláson nem a konkrét autómárka, hanem a terméket gyártó neve szerepel. Minden gyár, amellyel szerződésben állunk, ISO-minősítéssel rendelkezik. Röviden tehát: a lehető legjobb minőséget a legelfogadhatóbb áron kínáljuk vásárlóinknak.

- Amennyiben ilyen jó a minőség, akkor ahhoz garancia is jár, mint a szervizekben.

- Természetesen. Majdnem minden termékre van garancia. Ennek időtartama az alkatrész típusától függ. A kopó elemekre nyilván más, mint egy akkumulátorra. Például fékbetétekre, féktárcsákra nincs, de ha beszerelés után probléma adódik vele, akkor azt kicseréljük.

- Nagyon sok probléma adódhat a típusokkal is. Előfordul, hogy két azonos típusú autó esetén sem stimmelnek az alkatrészek. Van megfelelő adatbázisuk?

- Általában a vásárláshoz kell az alváz- és motorszám, esetleg a gyártási év. Korábban problémák adódtak a becsempészett au-



A Meteor Kft. központi bázisa Budapesten a XIII. kerület, Visegrádi u. 114. sz. alatt

san üzemeltetni járműveiket. Ez az a pont, ahol mi segíteni tudunk speciális, taxisoknak szóló ajánlatunkkal. Ugyanis a javítási számla általában az alkatrész(ek) árából és a munkadíjból áll össze. Amennyiben az alkatrészt sikerül kedvező áron beszerezni, a végszámla is alacsonyabb lesz. Márpedig a METEOR Hungária Kft. a minőség és az ár területén mindenképpen versenyképes

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.



Az óriási raktárhelyiség egy része a gyors kiszolgálást biztosító csapattal

tóknál, illetve ott, ahol az évjáratot meghamisították. Ez azonban ma már nem tapasztalható. Amennyiben mégis probléma lenne, a nem megfelelő alkatrészt 3 napon belül kicseréljük.

– Végül nézzük, hogy a XIII. kerület, Visegrádi utca 114. szám alatti központi bázison kívül hol található METEOR kereskedés?

– Jellegzetes emb-

lémákkal találkozhatnak vásárlóink Budapesten kívül Békéscsabán, Cegléden, Egerben, Érden, Gödöllőn, Gyenesdiáson, Győrben, Györszentivánon, Halászteleken, Hatvanban, Kaposváron, Kecskeméten, Kiskőröson, Nagykanizsán, Nyíregyházán, Orosházán, Pécsen, Salgótarjánban, Szántódpusztán, Szegeden, Szekszárdon, Szekesfehérváron, Szolnokon, Szombathelyen, Szigetszentmiklóson, Tatán, Tatabánya-Vértesszőlősen, Üllőn, Vácon, Veszprémben, Zircen, Debrecenben, Miskolcon és Gyöngyösön.

**A budapesti központunk telefonszáma: 36-1-412-4141
vevőszolgálat: Hrubí Péter
ügyfélszolgálati munkatárs,
telefonszáma: 36-1-412-4192**

– Köszönöm a felvilágosítást!

Elért eredmények, kitűzött célok

Újabb sikeres év a Renault mögött

A Renault 2002-ben is megőrizte vezető helyét mind Nyugat-Európa személy- és kishaszongépjármű-piacán, mind pedig Közép-Európa kishaszongépjármű piacán.

Sikerekkel büszkélkedhet Magyarországon elért eredményei alapján is, hiszen a személygépjárművek piacán 2001-ben megszerzett 3. helyet 2002-ben is megtartotta, a kishaszongépjárművek területén pedig már az 1. helyet tudhatja magáénak.

Elmondható tehát, hogy a Renault Hungária kiváló ered-

ménnyel zárta az elmúlt évet – s nem csak a gépjármű-értékesítés területén.

2001-2002. évben mintegy 4,5 milliárd forintot fordított kereskedői hálózatának fejlesztésére. A közelmúltban új kereskedés építése kezdődött el a XVII. kerületben.

A Renault Crédit 2002. májusi indulása óta már 1600 gépjármű finanszírozásában nyújtott segítséget.

A www.renault.hu látogatottsága tovább nőtt, így 2002-ben már havonta 45 ezer – 40%-kal több mint az előző

évben – látogatót könyvelhetett el.

A Mégane II – amelyet a hazai vásárlók is szívesen fogadtak – elnyerte az Év Autója 2003. díjat, és a magyarországi Év Internetes Autója versenyben is az 1. helyen végzett. Nem meglepő tehát az sem, hogy az Euro NCAP törésteszten az egyetlen 5 csillagos autó maradt kategóriájában belül.

A 2003. év sem telik majd el újdonságok nélkül. A Mégane-család az ősz folyamán kiegészül, s ezzel a szegmens legszélesebb járműcsalád-kínálatával

lesz jelen a piacon. A teljes választék 2004. év elejétől lesz elérhető, mikor megérkezik a Coupé-Cabriolet és a Mégane sportváltozata is.

A kishaszongépjárművek piacán a Traffic által megkezdett megújulási folyamat folytatódik, s hamarosan a Kangoo és a Master is igazodik a Traffic által elért színvonalhoz.

A Renault 2003-ban is folytatni kívánja fejlődését a személygépjárművek terén, és vezető pozíciójának megerősítését a kishaszongépjárművek piacán.

2003 májusától indul útjára a Zengő Motorsporttal közösen szervezett Clio Kupa, amely főleg az autósport szerelmeseinek jelent majd nagy örömet.

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Kedves taxi-gépkocsivezető társaim! Tisztelt Kollégáim!

A *Taxisok világa* c. folyóirat múlt havi számában megjelent cikkek közül felkeltette érdeklődésemet egy riport jeles taxitársaságunk marketingvezetőjével, valamint két társaságvezetőnk írása, amelyek egyazon jelenségről, de merőben különböző stílusban íródtak. A téma mind a három „műben” közös, napjaink taxisolgáltatását meghatározó terület, nevezetesen a szerződéskötések. Szerződéskötések a „menedzser szemével”, a „vezetőink szemével”, csak éppen rólunk, taxisorokról nem esik benne szó, legfeljebb érintőlegesen, mint pl.- „ki fizeti ezt meg? /Naná, hogy a taxis/”. Milyen megható együttérzés, könnyek gyűlnek a szemembe! A keserűségtől, kedves Lajos hogy, tudva tudván, „milyen neveltséges és komolytalan volt az egész”, Ti azért jól szórakoztatok a mi bőrünk-re! Nem csak rólad van szó, igazságtalanság lenne részemről téged kikiáltani egvedüli felelősnek, mindannyian kezét foghatnak ve-

led, akik ezeken a tendereken ilyen körülmények között részt vesznek! Te tudod a legjobban, ez már jóval régebben kezdődött, és az a szomorú, hogy még nem is látjuk az „alagút” végét. Ki tudja, hol tartunk majd, ha újra a fényre érünk. Mivel e lap hasábjain számtalanszor volt alkalom olvasni társaságvezetőikkel, érdeklődéssel vezetőikkel, marketingvezetőikkel készült riportok tucatjait, de szinte soha sem volt rá példa, hogy az „egyszerű taxis” véleményére is kíváncsiak lettek volna az „interjúkészítők”, úgy gondolom itt az ideje szakítani e „nemes hagyománnyal”. Nem arról van szó, hogy ne jelentek volna meg a taxisok véleményét tükröző írások, voltak hál’ Istennek szép számmal, akik megírták gondolataikat, csak éppen őket senki sem kérdezte. Félek, még egyszer ennyi év is eltelhetne anélkül, hogy bárkinek eszébe jutna riportot csinálni a TAXISSAL, ezért engedelmekkel megteszem helyettük. Előrebocsátom nincs szándékomban bármelyik Vezetőt megbántani, nagyon jól tudom, szinte kivétel nélkül taxisként / is / megállták a helyüket. Régebben, vagy a közelmúltban szakmánk jeles képviselői voltak, de azt sem szabad elfelejtenünk, már nem azok! Arra kérem őket, mielőtt alábbi soraimat elolvasnák, üljenek be a „bal elsőre”, hunyják be a szemüket, és próbáljanak visszaemlékezni azokra a „boldog évekre”, amikor még ők is az utcán keresték a kenyereket.

Folytatás a 31. oldalon

Folytatás a 29. oldalról

Képzelt riport, avagy

Szerződéskötések a taxi-gk. vezetőik szemével

A taxitársaságok megalakulásának 15-20., a magántaxizás kezdetének huszonvalahányadik évfordulóján Jóska Pistával, valamint Pista Jóskaival beszélgettünk. Jóska Pista ataxi kft. alkalmazottja, Pista Jóska a többségi tulajdonban lévőtaxi szövetkezet tulajdonostársa. / ja, hogy ebből csak egy van? - nos, hát ez elég szomorú! / Kezdetnek két alapvető kérdés:

- Mit kaptok a napjainkban nem csekély tagdíjakért cserébe? Milyen kötelezettségeket vállaltok, és mik a jogaitok?

J. P.: - Sajnos a tagdíj valóban nagyon magas, és ezért mindössze a lehetőségét kapjuk meg a címfelvételek, a fuvarhoz jutást senki nem garantálja. A második kérdésre fordítva válaszolnék, kezdeném az egyszerűbbel, jogaink ugyanis nagyjából kimerülnek a nyomkodásban, bár ez sem olyan könnyű, mint gondolnád. Jogom van nyomni a címre, ha a „feldobott” időn belül odaérek, ha megfelelek a kategóriának, ha tiszta az autóm, ha frissen vagyok borotválva, ha fel vagyok tisztességesen öltözve, ja, és ha nem vagyok éppen letiltva. A kötelezettségekről regényt lehetne írni, pontosabban ezt már meg is tették, minden társaságnál kötelező olvasmányként tartják számon, a címe: R.E.B. Szabályzat, ez tartalmazza azokat az irányelveket, amelyeket munkánk során kötelességünk betartani.

P. J.: - Azt gondolhatnád, a mi helyzetünk, tulajdonosi minőségünknel fogva, merőben más, de sajnos ez csak részben igaz. Valójában az évenként minimum egyszer összehívott közgyűlésen gyakorolhatjuk tulajdonosi jogkörünket, beleszólásunk van ügyeink intézésébe, azonban a négy évre megválasztott Vezetőségünk két taggyűlés között majdnem ugyanolyan jogkörökkel irányítja szövetkezetünket, mint más társaságok tulajdonosai. Igaz ugyan, hogy az általunk megszabott irányelvek alapján, esetenként közgyűlési határozatok betartásával kellene tevékenykedniük, azonban ez nem mindig sikerül. Az elkövetett hibákat, rossz döntéseket a soron következő, vagy különösen súlyos esetben, rendkívüli közgyűlésen lehet számon kérni. Előfordulhat azonban, hogy az addig okozott kár már nem jövathető! Összefoglalva: a gyakorlatban csekély különbség mutatkozik a cégek között a taxisok helyzetét illetően, a mi jogaink is inkább csak elméletben érvényesülnek. Egy alapvető különbséget azért megemlítenék: addig, amíg a többi társaságnál könnyedén eltávolíthatóak az elégedetlenkedő, „problémás” taxisok, nálunk ez sokkal nehezebb, de nem lehetetlen.

- A magánmegrendelői réteg mára igencsak elvékonyodott, szinte minden társaság címállománya a céges megrendelőkre épül. Menedzsereitek milyen módszerekkel igyekeznek megőrizni a régi megrendelőket, és miképpen tehetnek szert újakra? Mi az elvárás veletek szemben, hogyan tudtok ti taxisok segítséget nyújtani ehhez a feladathoz?

J. P.: - Nálunk a menedzsert a cég vezetője alkalmazza, módszereit vele egyeztetni, munkájáról csak neki tartozik beszámolóval, nekünk nincs beleszólásunk. Egyre komolyabbak az elvárások mind az emberi, mind a technikai / autó / vonatkozásban, nem igazán beszélhetünk segítségnyújtásról, mivel nincs is szükség a segítségünkre, elegendő, ha végrehajtjuk a ránk rótt feladatokat.

P. J.: - A menedzser megbízása a mi esetünkben is a Vezetőség kompetenciája, igaz nekünk is lehetne beleszólásunk, amennyiben meghatározni azokat az alapelveket, amelyekre hagyatkoznunk kellene vezetőinknek. A marketingmunka sikerének mércéje a címállomány növekedése, illetve a megkötött reklámszerződések anyagi vonzata. A módszerekről már a múlt havi számban is olvashattunk, sajnos ma a társaságok között egyértelmű áverseny zajlik, a cégek pedig könyörtelenül kihasználják az ebben rejlő lehetőségeket. Egyre magasabb szintű szolgáltatást kínálunk, egyre alacsonyabb áron, melynek hosszú távon csak mi taxisok lehetünk a vesztesei. Számos, a személyszállításon túlmutató egyéb szolgáltatást nyújtunk alapon, vagy neveltségesen alacsony felárral. Természetesen alapvető elvárás velünk szemben, hogy a megkötött szerződéseket maradéktalanul teljesítsük, akkor is, ha azok ránk

nézve kedvezőtlen feltételekkel kötöttek. Szívesen segítenénk olyan ötletekkel, amelyek számunkra teremthetnének kedvezőbb feltételeket, de a már fent említett okok miatt jelenleg erre nincs igény.

Sajnos Jóska Pista jelezte, hogy a továbbiakban nem kíván részt venni a beszélgetésben, mivel úgy gondolja, társaságának tulajdonosa nem venné jó néven „szereplését”. A kérdéseket ezentúl Pista Jóska-hoz intézem, aki vállalta az interjú folytatását, bár megjegyezte, valószínűleg ő sem lesz túl népszerű, legalábbis a menedzser szemében.

- Társaságotoknál, igaz, nem példa nélküli módon, taxisból lett marketingvezető tevékenykedik. Mennyiben járul ez hozzá azokhoz a sikerekhez, amelyeket az utóbbi időkben elkönnyelhetettek a fuvarszerzés területén?

- Valóban, nem az egyetlen olyan társaság a miénk, ahol taxis tölti be a menedzseri munkakört, sőt két olyan cég is van a konkurenseink között, amelyek marketingterületét / is / volt taxisaink irányítják! Társaságunkat tulajdonképpen marketingmenedzser és ügyvezetőképző „iskolának” is tekinthetjük, igaz jelenleg mi is a Fótaxinak tartozunk köszönettel, a mi menedzserünk ugyanis ott „nevelkedett”. Mielőtt a sikerek titkára áttérnénk, tisztázzunk valamit. A taxizás egy szakma, a marketing pedig, egy másik szakma. A legkiválóbb taxis is lehet csapnivaló menedzser, mint ahogy a csúcs-menedzser is éhen halhat az utcán!

Sikereink záloga mi magunk vagyunk. Amíg hajlandóak vagyunk /viszonylagosan/ egyre alacsonyabb áron fuvarozni, a „reklámosoknak” aránylag könnyű dolga van.

- Jó, hogy említetted a reklámot, a taxi-gépkocsi komoly reklámhordozó felülettel bír, ezek értékesítése is a menedzser feladata. Mennyiben érvényesül e terület költségkímélő hatása, pl. a tagdíj vonatkozásában?

- Valóban példátlan lehetőségeket rejt magában a gépkocsi, mint reklámhordozó felület. Ennek kihasználásában azonban véleményem szerint „gyermekcipőben” járunk. A reklám nagyon költséges, jelentős mértékben / milliók nagyságrendben csak a legnagyobb multinacionális cégek engedhetik meg maguknak, akik a legkiválóbb topmenedzsereket alkalmazzák. Csekély a valószínűsége, hogy bármelyikük is a pénztártól került volna a marketing csúcsára! Gondolj bele a mi taxis-menedzsereink tárgyalnak e cégek csúcsmenedzsereivel, annyi az esélyük, mint falónak az eposoni derbyn! Arra még soha nem volt példa, hogy a tagdíj csökkent volna, a működőképesség fenntartásához is állandó emelés szükséges.

- Te tulajdonképpen a „legvidámabb barakkban” dolgozol, mégis elégedetlennek tűnsz. Mi ennek az oka?

- Azért azt ne felejtse el, hogy ebben a „vidám barakkban” sem nyolcórás a munkaidő. Manapság szinte mindannyian 12-14 órát töltünk az utcán, de ebből csak néhány órát dolgozunk. Leginkább az keserít el, hiába teszünk meg mi taxisok minden tőlünk elvárható, biztató jeleken kívül semmi „kézzelfogható” eredményt nem értünk el az utóbbi években.

- Befejezésül egy utolsó kérdés: Mi az a terület amely javíthatna a taxisok jelenlegi sorsán, és vajon milyen módon?

- Micsoda kérdés?! Egész idő alatt arról beszélünk, természetesen a marketing! Szeretném megjegyezni, a megoldás csak esetleges, de nem garantált, ám mindenképpen kipróbálásra érdemes! Először is válasszuk külön a szakmákat és vizsgáljuk meg tapasztalatainkat. A fuvarszervezéshez számos terület kapcsolódik, nézzük meg, kik töltik be ezeket a munkaköröket. A teljesség igénye nélkül felsorolnék néhányat, valamint jelezném taxis, avagy szakember tölti-e be. Személyszállító – taxis /aki ebben az esetben természetesen a szakember is egy személyben! /, diszpécser – taxis / többnyire /, telefonos – is-is, Vezetőség – taxis, titkárnő – szakember, könyvelő – szakember, pénztáros – szakember, jogász – szakember stb. Láthatjuk, elég vegyes a kép, feltételezhető, ahol szakemberekkel töltötték be a posztot, valószínűleg nem találtak hozzáértő taxist. Volt már ugyan nekünk taxis jogászkod is, csakhogy abban az esetben a jogász taxizott, nem pedig a taxis jogászkodott! A legfontosabb terület azonban kimaradt a felsorolásból. Az, amely létünk alapja, amelynek kudarcai azonnali veszteségként, si-

kerei azonnali nyereségként jelentkeznek. Minden taxitársaság legnagyobb tőkéje a címállománya, ennek őrzését, esetleges szaporítását nem szabad, mi több felelőtlenség hozzá nem értő kezekre bízni. Minden taxisaiért felelőséggel gondolkozó Vezetőségnek a marketing területét szakemberre kellene bízni! Amennyiben ezt elmulasztja, csak reménykedhet benne, hogy nem okoz jövétehetlen károkat. Persze lehet szerencséje is, csak sajnos nagyon kicsi az esélye! Még egy aprócska megjegyzés, minden az elmúlt évek során a taxisoknak okozott kárt, soha nem az elkövetők térítették meg. A kárelhárítás feladata mindig ránk maradt, és mi minden alkalommal voltunk olyan marhák, hogy ennek maradéktalanul eleget tettünk.

- Óhatatlanul felmerül bennem még egy kérdés. Ezek szerint minden bajnak okozói a taxisokból „kikupált” menedzserek?

- Ezt azért nem állítanám! Sőt! Valójában számos előnyünk is származhatna belőle, hogy a marketing területén „volt” taxisok tevékenykednek, amennyiben figyelembe vennék a mi érdekeinket is. Jelenleg azonban nem ez történik, szinte kizárólagosan a megrendelői igényekhez igazodik a marketingmunka, hivatkozván a „piaci helyzetre”, csak azt felejtik el a „piaci helyzet” kialakulása jelentős mértékben a menedzserek tevékenységének köszönhető!

Természetesen ez hosszú folyamat eredménye, amelynek kezdete a jótékony feledés homályába vész. A jelenlegi menedzsmentnek nem is az „bűne”, hogy létrehozta, sokkal inkább az, hogy folytatja, meg sem próbál más úton járni. Ahogy Polinger Sanyi fogalmazott: „A jutalék, vagy „visszapörgetés” a mai világ velejárója. Lehet róla véleményed! Nekem nincs! Ez van.” Nos tényleg ez van! Megjegyzem, nekem, és minden biztonnal sok száz TAXIS kollégának van róla véleménye, de ezt most hadd ne fejtsem ki. Két okból. Egyrészt 17 év taxizás után nincs nagy kedvem új foglalkozás után nézni, másrészt az „illetékesek” ezt a véleményt nagyon jól ismerik, annál az egyszerű oknál fogva, mivel nem oly rég, amikor még ők is a taxisok „keserű kenyérért” ették, pontosan ugyanúgy gondolkodtak mint mi!

- Köszönöm a beszélgetést!

- Én is, a lehetőséget, hogy elmondhattam a véleményemet.

A fenti beszélgetés a valóságban soha nem hangzott el. Mindaz, ami ismerős a mindennapi munkátok során, bizonyára a véletlen műve. Jóska Pista kitalált személy, remélem, egyetlen budapesti társaságnál sem dolgozik ilyen nevű kolléga! Az egyetlen valóságos szereplő Pista Jóska, alias City 161.

Köszönöm, hogy elolvastátok: City 161

Mikor élnénk jól?

Érdekes kis írás jelent meg a Taxisok Világában néhány évvel ezelőtt „Drága-e a taxi?” címmel. Összehasonlító grafikont láthattunk például, hogy hányszorosa drágult a taxisozolgáltatás az elmúlt évtizedekben, és hányszoros volt az áremelkedés az élet más területén.

De egy dologra nem tért ki akkor az írás, arra, hogy igazából mikor is élnénk most jól?

Az 70-es években még 3 forint volt a benzín, most 240 körül van, 80(!)-szoros az ár-emelkedés! A kilométerdíj 4 forint volt, most 200 körül van (50-szeres emelkedés), 1 forintot „ketyegővel” számolhattunk, most 50 forinttal (itt is 50-szeres az emelkedés).

De tovább is nézhetünk: A sör korsója 3 fo-

rint volt, most 180 forint (60-szoros emelkedés). A tej szintén 3 forint, most 150, itt is 50-szeres az emelkedés. Az akkori „átlagbér” 1500 forint körül lehetett, most 60.000 forint (40-szeresre emelkedett). A tömegközlekedésnél 120(!)-szoros emelkedést láthatunk.

Tehát mikor élnénk most jól? Ha a havi, a heti, a napi bevételünk is ennek arányában növekedne! Több mint két évtizeddel ezelőtt kezdtem a pályát, akkor 800 forint volt a napi, és 21.000 forint a havi terv.

Ezt szorozzuk fel 56-60-70-szeres emelkedéssel, ez lenne a korrekt számítás! Vagyis most naponta legalább 40.000 forint bevételt kellene csinálni, havonta pedig legalább

1 millió, de inkább 1 millió 200 ezer forintot!

Ha ez meg lenne, nem fájna a fejünk! Futná a becsületes adózásra, a tisztességes életvitelre, félrevehetnénk új autóra. Nem kellene „gyorsító”, megszűnhetne a „törlő”. Jól járna mindenki! Állambácsi is megkapná a jussát, nekünk is maradna!

De hát ez még messze van! Egyelőre marad az álmodozás a hatvanas, hetvenes és nyolcvanas évekről! Amikor még az utasok álltak sorban a droszton, mi válogathattunk, „összeülthettünk”, „ráülthettünk”.

A fiatalok valószínűleg nem is értik ezeket a fogalmakat, nem tudják, miről fecsegnek az „öregek”. Mi már csak ilyenek vagyunk. Álmodozunk arról, hogy milyen volt taxizni régebben.

Meg arról, hogy mikor élnénk jól most.

Tóth Tibor

A taxi belülről...

Az én várom, az én házam. Ez nyilvánvaló. Mindenki úgy rendezi be otthonát, ahogy szeretné. Ez igaz az autóra is. Még inkább a taxira. A taxisofőr több időt tölt a taxiban, mint otthon! Nem beszélve, ha ez utóbbiból levonjuk az alvásidőt.

Tehát érthető, ha a taxis úgy rendezi be a taxiját, ahogy azt elképzelem. De van egy határ. Ezt a határt pedig senki sem lépheti át. A taxi - tetszik, nem tetszik - bérautó. Ahogy az eredeti francia szóbeli eredet, taxaméterrel felszerelt bérautó. És amikor az utas beül, vagy megrendeli a taxit, akkor azt bérbe veszi!

Természetesen nem tehet meg mindent. Például nem hamuzhat a szőnyegre. Már, ha egyáltalában engedélyezzük a dohányzást... Aztán nem teheti fel a lá-

bát a műszerfalra, de például kérheti a taxistól, hogy halkítsa le a rádiót. Vagy vegye lejjebb a fűtést, ha túlságosan melegen öltözött fel az utas, illetve telefonálhasson menet közben, ha úgy tartja kedve.

Van, amit megtehet, van, amit nem. De alaphelyzet, hogy a taxi bérautó. Nem helyes tehát, hogy egyre több taxiban jól látható helyen kiteszik az ilyen-olyan bordélyház, masszázsszalón reklámanyagát. Persze oly módon, hogy minél jobban érvényesüljenek a meztelen lányok fotói. Nem vagyok benne biztos, hogy a 60-70 éves nénikék, bácsikák

kíváncsiak erre... Aztán sokan elefelejtkeznek arról, hogy „havonta egyszer” illik kirázni a szőnyeget. Nem naponta, ezt meg sem merem említeni. Pedig ideális lenne... Ez vonatkozik a hamutartóra is. Legalább akkor ürítsük ki, ha már csordultig tele van...

Van olyan sofőr, aki törődik a szélvédők tisztaságával, van aki nem. Elég, ha csak előre lát. A taxiban más a helyzet! Ott mindig legyenek tiszták az ablakok! Elvégre szolgáltatunk!

Sokan szeretnek olvasni. A taxisoknak erre különösen sok idejük van. Veszik az újságot és olvassák. Aztán megint veszik,

majd megint veszik. A kiolvasottakat meg begyűrik vagy az ülések alá, vagy az ülések közé. Ez sem esztétikus látvány! Támasszunk magasabb igényeket magunkkal és a taxikkal szemben!

Úgyis annyi szabadidőnk van. Meddig tart naponta egyszer letörölni a műszerfalat, ablakmosóval befújni a szélvédőt kívül-belül?

Valamikor örült az utas, ha taxit kapott. Ma már mi örülünk annak, ha utast kapunk... Hát becsüljük meg őket! Legyen a célunk, hogy másnap is beszálljanak a taxinkba és jó érzéssel búcsúzzanak! Mindössze apró figyelmességekről van szó!

Gondolkozzunk az utas fejével!

Tasnádi Áron

HELYREIGAZÍTÁS

Taxisok Világa 2003. januári -Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol - rovat első kérdésére nem egyértelmű és félreérthető a válasz. Nem mindegyik régi taxióra adómemóriáját tilos 2003. január 1-től cserélni! Mint ahogy a mellékelt APEH-lével is bizonyítja, az EÖRDÖGH TRADE KFT. által 1993 óta gyártott és forgalmazott DIGITAXI-PRINT APEH engedély szám: AP507 taxióránk adómemória cseréjét 2003. december 31-ig engedélyezték. Természetesen aki az új típusú DIGITAXI-2001 APEH engedély szám: AP512 taxiórát kívánja megvásárolni, vagy lecserélni a régit, az megteheti, de nem kötelező.

Az új DIGITAXI-2001 taxióra gyártási és forgalmazási engedélyt 2002. február 5-én kaptuk meg.

Kérem a fenti helyreigazítást a következő Taxisok Világában közzétenni szíveskedjenek.

Köszönettel:

Eördögh Balázs ügyvezető igazgató
EÖRDÖGH TRADE KFT.

Tisztelt Eördögh Balázs Úr!

Kérelmüket az Országos Pénztárgép és Taxaméter Technikai Bizottság megtárgyalta és megállapította, hogy az AP 507 engedélyszámú taxaméter megfelel az Adó és Ellenőrzési Értesítő XII. évfolyam 11-12. számában megjelent, a visszavont forgalmazási engedélyű pénztárgépek adómemória cseréjének feltételeit előíró APEH közlemény előírásainak. Javaslatukra a taxaméter adómemóriájának cseréjét 2003. december 31-ig engedélyezem.

A beépítendő új adómemória teljesítményének, típusának, műszaki paramétereinek meg kell egyeznie az eredeti adómemória valamennyi jellemzőjével.

Budapest, 2002. október 11.

Üdvözlettel:

dr. Király László György

ÚJ ÉV, ÚJ REMÉNYEK

- Ennél mélyebbre már nem süllyedhetünk? -

Egy évzárás mindig a számvetéssel végződik. Végignézzük az egész évben elvégzett munkát. Erkölcsi, etikai és persze pénzügyi egyenleget készítünk. Ha minden rendben, jószívvél nézhetünk a tükörbe, ha nem, úgy kénytelenek vagyunk – ha képletesen is, de – sötét napszemüveget hordani e művelet közben, hogy minél kevesebbet lássunk önmagunkból.

Míg az ország apraja-nagyja csörtet az EU felé, addig szakmánk, egyes vezetői miatt, a pokol tornáczára került. Már csak egy vékony csík választ el bennünket a pusztító tüztől. Mint cégvezető szégyenkezve gondolok vissza az év utolsó 3 hónapjára, mert ami akkor és azóta történt, történik, azzal nem csak egyet-érteni nem tudok, de mélységesen el is keserít. Azon is csodálkozom, hogy az ilyen vezetőknél még van tábora olyanokból, akik felülnek a nagy statisztikai puffogatásoknak, miközben bekötött szemmel nem veszik észre mi történik pénzükkkel a fejük felett.

Most pedig következzon néhány történet az elmúlt időszakból, melyek vérlázítóak, megalázóak és érthetetlenek is:

Tavaly Etikai Bizottságunk kirúgott egy taxist, aki bizonyíthatóan lenyúlt egy szállodai fuvart. A kollégának ezek után nem nevezhető személy a történeteket követően megfenyegített, ha jóváhagyom a döntést, elviszi a szállodát is a Rádió Taxitól. Én, mint az itteni Való Világ vezetője, 3 percet adtam arra, hogy a szobámat elhagyja. Egy hétre rá a szálloda felmondta a velünk kötött szerződést és „átment” egy piacvezető taxicéghez, nevezzük őket „A”-nak. Természetesen a kirúgott taxist is felvették soraikba, sőt dicsekedtek is borzasztó jó marketingjükkkel.

Ugyanezen cég vezetőjétől karácsony előtt

egy hosszú telefonbeszélgetés alkalmával megkérdeztem, hogy a nálam 6,5 milliós tartozást felhalmozó multicéggel, amikor az régebben velük fuvaroztatott, mi volt a baj? Esetleg nem fizettek ott sem? Ezt követően e prominens vezető a multicégnél minket rossz kocsiállással és udvariatlan taxisokkal rendelkező, nagyfajú cégnek festett le, azt állítva, hogy a megrendelőnkönkről én rossz híreket terjeszték. Majd 30%-ot ígérve 90 napos átutalási határidővel elvitte a multit. Igaz, mi „csak” 10%-ot, 2 VIP-kártyát és 8 banki napos átutalást vállaltunk.

Ugyanezen cég vezetője előbb saját lapjukban, majd a mi újságunkban is harsányan, dicshimnuszokat zengve bejelentette, hogy ismét velük utazik ez a nagy cég, amely egyébként még mindig 2,7 millióval tartozik nekünk. Kértem „A” cég vezetőjét, hogy legalább mi fogjunk össze a multival szemben, melynek havi bevétele több, mint a II társaság összkeresete egy év alatt. Ő azonban azt mondta, nem alacsonyodik le az én szintemre, hogy erre válaszoljon. Pedig nem is nekem kellene magyarázkodnia, hanem előbb-utóbb a taxisoknak, hogy ha ennyi tartalék van a büdzsében, akkor helyes-e ebből a multiknak hitellezni kamatmentesen. Miért nem hoznak létre inkább egy alapot a hosszú ideig beteg taxisok támogatására, vagy esetleg finanszírozzák ebből a túlhajszolt taxisok temetését. Miért kellett egy másik céggel közel 8 (!) hónapos átutalási határidőre kötni szerződést olyan tarifára, mely nincs is az órában? (Lásd Orbán Lajos írását a januári lapban!)

Már régen javasoltam, hogy inkább össze kellene fogni az ilyen szerződések ellen, de úgy látszik ez süket fülekre talál. Emellett szépen sutyiban osztódnak szét bizonyos pályázatok,

eltűnnek felkérések (lásd a tavalyi Orvos Kongresszust!), vagy más furcsaságok történnek. Ilyen például most egy közlekedési vállalat folyamatban lévő pályázatát, melyben „A” taxi managere felhívja a „leggazdagabb taxi” vezetőjének figyelmét arra, hogy itt a meglévő létszámkorlátok miatt nem pályázhatnak. Ám „gazdagéknál” nincs lehetetlen, és láss csodát, a módosított új kiírásban már pont 150 autó is elég. Így megy ez nálunk! A legszebb, legokosabb összefog a leggazdagabbal.

Én még emlékszem azokra a régi, szép időkre, amikor az egyik cég taxisa a másik cég taxisának köszönt, sőt barátja volt. Nem elensége, legfeljebb konkurensa. Ez így volt helyes. Ezt a fuvarpiaci tortát azért a taxisok rakták össze. Ebből tehát nem illik kiemelni szeleteket és az új magyar módi szerint csak saját célra felhasználni a „szerzeményt”. Mindenki szeretné, ha a taxisbrifkó nem csak szégyent hozna használójára. Kollégáink joggal igénylik, hogy családjukat és vállalkozásukat is fönntarthatassák.

Ezt a tortát és annak szeleteit 14-16 óras munkával 20 év alatt hordtuk össze, bevétele minket illetett. Ha különböző viharok árán is, ha tikkasztóan izzasztó és gatyarohasztó módon is, de az elkövetkezendő 20 évre is szeretnénk magunknak ebben az országban tartani. Nem adjuk oda az EU nagy császárainak, zavart és vegyes világunk jelenlegi vámszedőinek, akiknek úri hobortja csak a profittermelésre helyeződik ki, nem pedig a családjaink megélhetésének biztosítására. Márpedig ha későn vesszük le a napszemüveget lehet, hogy elhordják szemünk elől a tortát! Erre azért vigyáznunk kellene!

Horváth Pál

FODESZ és Rádió Taxi elnöke

Fizetendő minimális járulékok 2003. I. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat 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
Költségmentés elszámolható	Járulékalap 11%-a 16.500.-	Járulékalap 18%-a 27.000.-	Teljes befizetett összeg 10.350.-

BTI-hírek

Március hónap folyamán, az „Utazás 2003” kiállítás megnyitásával egyidejűleg jelennek meg az új kiadású **Budapest** és **Magyarország atlaszok**. Az ígéretek szerint a már megszokott formátumok frissítésén felül néhány igazi újdonság is várható. Érdeklődj március elején-közepén a BTI-ben.

* * *

Az adóbevallás kényszerű köteletségének teljesítése után lassan **közeleg a NYENYI lapok időszaka**. Ezt a Nyugdíjbiztosítási Egyéni Nyilvántartó Lapot ma már minden egyéni vállalkozónak ki kell töltenie minden évben, és benyújtani az illetékes hatóságokhoz. Bonyolítja a helyzetet, hogy ez nem egy egyszerű, nyomtatványboltban beszerezhető papír, hanem névre szólóan, személyesen adják ki az illetékes TB-igazgatóságok, és kitöltés után ugyanott, szintén személyesen kell leadni.

Ettől az évtől kezdve – a Fiumei úti TB-székház felújítása miatt – a fővárosi kollégáknak új helyszínekkel kell megismerkedniük. A NYENYI lapok igénylése a következő kihelyezett irodákban lehetséges:

III. ker. Laktanya u. 4.

V. ker. Hercegprímás u. 5.

XI. ker. Etele út 57.

XIX ker. Üllői út 200.

A NYENYI lapok beszerzésében és leadásában ugyan nem, de **kitöltésében készséggel segítünk** tagjainknak és tagsággal nem rendelkező kollégáknak egyaránt, akár papír alapú, akár floppylemezes csomagról van szó. A kitöltéshez feltétlenül szükséges adatok az adóbevallásban szerepelnek, így annak saját példányára szükség lesz. A betegállomány tekintetében szükséges lehet a TB által küldött elszámolás is. Irodánk ebben az időszakban hosszabított nyitva tartással üzemel, tagjainknak a szolgáltatás díjmentes.

A NYENYI lapok **benyújtási határideje április 30.** (Ha valakinek alkalmazottja is van, ott korábbi a határidő!)

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulék alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségmentés elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Átalányadósoknál 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
Költségmentés elszámolható	Teljes befizetett összeg

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e.
Az első negyedévre tehát 2003. április 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: hétfőtől csütörtökig 10-16 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	250.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	3.500.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	2.500.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	550.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta)	800.-
Festékszalg RASE, PRINTAX, HALE típusú taxiórákba	662.-
Papírszalg RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalg ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalg RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalg ECOMETER, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalg PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.671.-
Magyarország atlasz	1.820.-
Budapest (házszám) és környéke (28 település) atlasz	1.820.-
Budapest (házszám) és környéke (88 település) atlasz	2.639.-
Budapest (házszám) és környéke (92 település) + Magyarország atlasz	2.912.-
Budapest (házszám), + Magyarország és 210 település részletes atlasza	5.330.-
Netta® csomagtartó védőszőnyeg	440.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.670.-től
Tarifatáblázat készítése/db	420.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	420.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	620.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-

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.-

www.apeh.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-től	6,50%

SKODA

OCTAVIA ÉS FABIA

Bontott és új karosszériaelemek,
valamint alkatrészek
nagy választékban kaphatók!

Tel.: 06-70-502-5006

Könyvelés adótanácsadás

Egyéni vállalkozók – taxisok
részére adótanácsadás, könyvelés,
adó- és tb-bevallások készítése,
ügyintézés.

Novotax Kft.

1097 Bp., Vágóhid u. 48.
Érdeklődni: Nádor Lajos.
§ Tel.: 215-1483 §

A rendszám nélküli autókat feljelentik

Minden lebukás, külön bírság

Elfogyott a türelem. Az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztálya elrendelte azon gépjárművek fokozott ellenőrzését, amelyeken nincs első forgalmi rendszám, illetve üzemeltetőik különféle meg nem engedett fény kibocsátására alkalmas eszközökkel szerelték fel. A szabálysértőket minden esetben feljelentik és a bírságokat, külön-külön róják ki.

Úgy tűnik, a rendőrség megelégedte az első forgalmi rendszám nélküli gépjárművek gyarapodásával. Az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztálya a napokban nyílt hadüzenetet intézett a szabálysértő tulajdonosok és üzemeltetőik felé. Ennek lényege: a jövőben fokozott közúti ellenőrzésekkor külön figyelemre számíthatnak azon közlekedők, akiknek a járművéről hiányzik az első forgalmi rendszám, illetve azok, akik különféle, a műszaki vizsgáztatáskor fel nem szerelt fény, és világító eszközökkel díszítik gépjárműveiket, melyek hatásukat kifejtik ki.

Mint azt Óberling József rendőr alezre-

destől megtudtuk: a rendszám nélkül közlekedőket a rendőrök kötelesek feljelenteni, vagyis 10 ezer forintos helyszíni bírsággal nem rendezhető az ügy, és a szabálysértési eljárás végeztével 30 ezer forintig terjedő bírsággal sújtható a vétkes. Amennyiben a tulajdonost vagy az üzemeltetőt többször is ellenőrzik és a korábbi szabálysértés továbbra is fennáll, úgy a 30 ezres bírságot egymástól függetlenül, akár többször is kiróhatják a felelőtlen sofőrre.

Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály helyettes vezetője magazinunknak elmondta: – Az ORFK és a Közlekedési Főfelügyelet között létezik egy megállapodás, miszerint a rendőrnek a helyszínen meg kell szüntetnie minden olyan világító vagy fényforrást, amely az adott gépjármű rendeltetésszerű működéséhez nem tartozik, illetve a forgalomba helyezésénél, műszaki vizsgáztatásánál erre külön engedélyt nem kapott. Nem engedélyezett semmilyen futófény, semmilyen alváz, vagy egyéb kék és hasonló izzók, fényhidak alkalmazása, ha ez kifelé fejt ki hatását. Hogy érthetőbb legyen: azt semmi nem tiltja, ha valaki a csomagtartó megvilágítását egy hangulatlámpával oldja meg. Ezt ugyanis az esetek

többségében csak ő látja, amikor felnyitja a csomagtartót, és a forgalomban ezt nem érzékeli senki.

Akit különleges fényei miatt szűrnék ki a forgalomból a rendőrök, az ugyancsak feljelentésre és 30 ezer forintig terjedő bírságra számíthat. Amennyiben a műszaki vizsgára érkezik így egy gépjármű, úgy azt nem vizsgáztatják addig le, amíg az „eredeti” állapotot vissza nem állítják. A sikertelen vizsgák pedig újabb és újabb ezreket jelenthetnek – tudtuk meg az alezredestől.

Az elmúlt hetekben már nemcsak „civil” autókat lehetett első forgalmi rendszám nélkül látni az utakon, hanem egyre több taxit is. Itt és most szeretnénk felhívni minden személyfuvarozó figyelmét arra, hogy a jelenleg alkalmazott traffipaxok valamennyi típusa mindkét irányban elhaladó gépjármű képét és sebességét képes rögzíteni. Ennek megfelelően a rendszám „elhagyása” nem jelent kibúvást az eljárás alól, s aki hivatásszerűen vezet, annak talán nem kéne kockáztatni a működési engedélyt azzal, hogy így furikázik az utakon. Azt ugyanis senki ne gondolja, hogy a sorozatos szabályszegéseket megúszhatja.

k. z. t.

AZ APEH IS INTÉZKEDIK....

Körülbelül 500 taxis felesleges a szakmában... Az öszlészám 10%-a. Azokról van szó, akik az etikára, az erkölcsre fittyet hányanak. Tudjuk, kikről van szó. A pályaudvari hiénákról, a belvárosi rablókról. Mi „kollégák” (igazából ők nekünk nem kollégáink!) sokat nem tehetünk. Mindössze felhívjuk az illetékesek figyelmét a jelenlétre. Most az APEH is jelentkezett, ők is körülnéznek...

Tisztelt uram!

Értesítem, hogy 2002. szeptember 3-án kelt bejelentése alapján a szükséges intézkedést megtettem.

Az adótitoktartásra vonatkozó hatályos rendelkezés, az adózás rendjéről szóló többször módosított –

1990. évi XCI. törvény 46. § (1) bekezdése értelmében az ügyel kapcsolatban egyéb tény nem áll módomban közölni Önnek.

Segítőkész együttműködését ezúton is köszönöm.

Pócsiné Egri Szilvia
osztályvezető
ADÓ- ÉS PÉNZÜGYI
ELLENŐRZÉSI HIVATAL
Dél-budapesti Igazgatósága Operatív
Ellenőrzési Főosztály
2. Operatív Ellenőrzési
Osztály

Persze legjobb egy „központi” szerv lenne, egyetlen olyan intézmény (testület, szervezet?), amely mindenféle jogkörrel és lehetőséggel rendelkezik. Olyan taxirendőrség-féle,

amely Amerikában már régóta működik. Ha taxielőőrök járnak a fővárost és az országot, az lenne az igazi...

Néznék az esztétikát, a kocsik külső-belső tisztaságát. Ellenőriznék a taxisok öltözetét. Mérhetnék a rádiók teljesítményét, vizsgálhatnák a taxiorát. Figyelmeztethetnék a taxist, ha nem a taxiban ülve várná az utast, hanem a pályaudvarokon egerészne a vágányok között. És persze néznék az okmányokat, engedélyeket, papírokat.

Mindez egyelőre álom marad. Amit most tehetünk, az az apró lépések politikája. Minden apró intézkedést meg kell köszönni.

Név és cím
a szerkesztőségben

Forgalmirendváltozások

XVII. Akadémia telep

30-as övezetté válik a régi Akadémia telep több utcája, erre jelzőtáblák és fekvőrendőrök figyelmeztetik majd az autósokat. A telepen a földutak nagy részét leaszfaltozták, így lehetővé vált a nagyobb sebességű közlekedés. Ezt akarják megelőzni a közlekedésszervezők, ezért a lakosság kérésére lakópihenő övezetté alakítják a környéket.

XVII. Flamingó utca

Ugyancsak XVII. kerületi hír, hogy nagyarányú út-járdaközműépítést és területrendezést végeznek a Flamingó utca – Újlak utca – Tánacsics utca körzetében. Ezzel egy időben jelzőlámpákat telepítenek a Bakan-csos utca – Újlak utca – Tánacsics utca csomópontnál.

Erről írt a Taxisok Világa 1993 februárjában

10 éve történt

Bemutakozott a Taxomat taxióra

Az izraeli gyártású Taxomat taxiórát a cég ügyvezetője mutatta be Magyarországon. Információja szerint ezt a típust használják az Egyesült Államok sok városában, valamint részben Németországban, Belgiumban, Hollandiában. A bemutatott mintadarab még hitelkártyát is tudott kezelni. Mindez 1993-ban!

Amerikai útinapló III. rész

Ezúttal a főváros, Washington közlekedése került górcső alá. A taxik száma ebben a városban limitálva volt, az út idején 7000 db-ban. A létszámkorlátozás indoka a következőképpen hangzott: „...ha túl sok taxi van, az azt jelenti, hogy senki sem tud keresni, és ez óhatatlanul magával hozza az autópark előregedését, a minőségi színvonal romlását.” Ez az idézet ma is, nálunk is érvényes igazságokat fogalmaz meg! További érdekesség az USA fővárosának taxiközlekedésében, hogy a kocsikban nincs taxióra! (1993-ban. Lehet, hogy ma már van.) A fuvardíjat egy minden kocsiban megtalálható zónatérkép szerint számítják ki. Zónahatáron belül a viteldíj 2,60 \$.

A taxiengedélyek egymás közti adás-vétele nem lehetséges, a medál kiadásában az önkormányzat és a mellette működő taxibizottság játszik vezető szerepet. Az új taxisofőr-jelölteknek egy rövid tanfolyam után tesztet kell kitölteniük: 70% helyes válasz a minimális követelmény. A taxiszolgáltatást irányító és felügyelő taxibizottság elnökét a polgármester nevezi ki, a tagok közül 8 fő közalkalmazott, 4 pedig taxis vállalkozó, többnyire nyugdíjas. Ők döntenek minden olyan taxis ügyben, amelyet nem szabályoz törvényi előírás. Nem nyolc különböző szervezet ellenőrzi és regulálja a taxisokat, mint nálunk, hanem csak egy. És csodák csodájára a rendszer ennek ellenére – vagy talán éppen ezért – működik...

Létszámkorlátozás

Ez volt az a boldog időszak, amikor nálunk is törvény szabályozta a létszámkorlátozás lehetőségét. Nézzük csak a szöveget: „**A személygépkocsival végzett közforgalmú személyszállítás (a továbbiakban: személytaxi-szolgáltatás) céljára használt járművek számát a települési, Budapest tekintetében a fővárosi önkormányzat képviselő-testülete – a szakmai érdekképviseletek véleményének kikérését követően – rendelettel korlátozhatja.**” Tökéletes! Ma is minden változtatás nélkül megállná a helyét! Sajnos, már nem hatályos, „köszönhetően” egy „érdekvédőnek”. De erről majd később...

-oli

MERCEDES-BENZ S-OSZTÁLY PULLMANN

– Fényűző reprezentációs limuzin páratlan menetkényelemmel és csúcstechnikával –

A leginnovatívabb autótechnika, páratlan menetkényelem és kivételes luxus – az S-osztályos Mercedes Pullman modellváltozata minden kétséget kizáróan a szuperlatívuszok autója.

A sikeres S-osztályból kifejlesztett csúcsmodellrel méltóképpen folytatja több, mint 70 éves luxusautó-gyártó hagyományát a stuttgarti márka. A Mercedes-Benz S-osztály Pullman nyolc és tizenkét hengeres motorral készült, és tengelytávja egy méterrel hosszabb, mint az S-osztályé. A megnövekedett helykínálatnak mindenképp a hátsó utasok látják hasznát – a lehető legkényelmesebb körülmények között utazhatnak az egymással szembe fordított üléseken.

A két hátsó ülés 70 centiméterre van egymástól – ez 20 centiméterrel több, mint a korábbi S-osztályra (W 140) épülő Pullman-limuzin esetében. A leghátsó ülés vagy egybefüggő ülés elektromosan állítható szélső ülőhelyekkel, vagy két külön-külön mozgatható fotel, így a mindenkor elrendezéstől függően hat vagy hét személy szállítására alkalmas a limuzin.

A Pullman utónév már önmagában is az új reprezentációs limuzin nemes egyéniségére utal: a chicagói (Illinois állam, USA) származású George Mortimer Pullman a 19. század közepén vált híressé különösen fényűző kialakítású utazókocsijairól. Neve azóta a haladás legkényelmesebb módjával jelent egyet. Az alapműnek számító „Gépkocsivezető és gépkocsi” című könyv már 1928-ban olyan „nagy méretű, kényelmes utazó- és reprezentációs járműként” jellemezte a Pullman-limuzinokat, amelyekben „üveg választja el egymástól a

vezetőülést az utastér többi részétől”.

A Mercedes-Benz S-osztály Pullmanra a legapróbb részletekig ráillik ez a leírás. Újszerű műszaki megoldásainak köszönhetően egyúttal mércét állít az utazókényelem és a menetbiztonság terén. Minderről nem csak a hátsó traktus számára kifejlesztett többzónás klímaberendezés és a korszerű audiorendszer gondoskodik, hanem a hátsó utasok védelmét ellátó oldallégszakok, fejleghétszakok, elektromosan állítható fejtámlák és hárompontos automata biztonsági övek is.

Az utastér első és hátsó részét elválasztó üvegfal éppúgy elektromosan mozgatható, mint a napfénytől és a kíváncsi tekintetektől védő ablakfüggönyök. Míg a Pullman sofőrje a COMAND rendszert, a műholdas navigálóberendezést, a sokfunkciós kormánykereket, az elektromosan állítható, derék-támasszal ellátott vezetőülést, a parametrikus kormányművet vagy xenonfényoszórókat (S 600) tartalmazó gyári felszereltség előnyeit élvezzi, a tulajdonos a kívánságának megfelelően berendezett utastérben élvezheti az utazás perceit. Nem



csak az anyagok és a színek kiválasztásában érvényesítheti elképzeléseit, hanem azon műszaki berendezésekben is, amelyek még kényelmesebbé és élvezetesebbé teszik számára a reprezentációs limuzin fedeltén való tartózkodást. Többek között az alábbi extrafelszerelésekkel tehető egyedivé az utastér:

- mikrofonos kihangosító a sofőrrel folytatott kommunikációhoz
- bárszekrény hűtött rekeszel az italok és a poharak számára
- munkaasztalok,
- csúcsminőségű hifi-rendszer,
- kiegészítő világítás,
- médiakonzol beépített monitorokkal, DVD-lejátszóval és TV-egységgel.

Fentiekén kívül kommunikációs és szórakoztatóelektronikai eszközök valóságos tárháza rendelhető a Pullman-limuzinhoz. A Mercedes-AMG korszerű irodai és multimédia-csomagot fejlesztett ki hozzá. Az AMG Advanced Mobile Media System olyan nagy teljesítményű, komplett rendszer, amely guruló irodát varázsol az autóból. Számítógépes programok, internet, e-mail, TV vagy DVD

rangolhatnak a világhálón, ill. küldhetnek vagy fogadhatnak e-maileket. A 43.000 kbit/s adatátviteli sebesség a Word Wide Web gyors elérését garantálja. Legyen szó akár tőzsdei árfolyamok lekéréséről vagy nagyobb adatmennyiség letöltéséről, e kompakt számítógépnek köszönhetően gyakorlatilag semmilyen különbség nem érzékelhető az irodai internet-hozzáféréshez képest.

Ugyancsak az internet-használatot könnyítik meg a nagyméretű, 10,4 colos sík képcsöví monitorok, amelyek gombnyomásra emelkednek ki a médiakonzolból. Mindegyikhez külön billentyűzet tartozik: ezek elegáns módon az ülések előtti Pompadour-zsebben bújnak meg menet közben, ha pedig szükség van rájuk, fel lehet tenni őket a munkaasztalokra. A képernyőkön TV-programok vagy DVD-ről lejátszott mozifilmek megtekintésére nyílik mód. A lapos monitorok legkorszerűbb, nagy felbontású ábrázolásmódjának köszönhetően még kedvezőtlen fényviszonyok esetén is éles, élvezetes kép szórakoztatja az utasokat.

Rengeteg hasznos funkciója ellenére igen egyszerűen kezelhető a multimédia-rendszer. Az utasok távirányítással vagy közvetlenül a képernyőn megjelenő gombok segítségével működtethetik a számítógépet, a TV-t vagy a DVD-lejátszót. A sokféle képpen állítható mo-

toros hátsó ülések közé épített multimédia-konzolon külön gomb szolgál az autón belüli számítógép be- és kikapcsolására, két karral szabályozható a hangerő és vannak rajta fülhallgató-bemenetek is.

A konzol nem csak a képernyőket, a laptopokat és a munkaasztalokat, hanem a külön áramforrásról működő AMG Car-PC-t is magában foglalja. Akár 30 percen keresztül működhet a teljes multimédia-rendszer a nagy teljesítményű

akkumulátorról anélkül, hogy járna a motor. Minél kevesebb berendezés működik egyszerre, annál hosszabb ez az időtartam. A Sony-laptopok, a monitorok, a különböző végkészülé-

A Mercedes-Benz S-osztály Pullman mindkét modellváltozata AIRMATIC légrugózással, elektronikus stabilitásfelügyelő rendszerrel (ESP), ötfokozatú automata váltóval és 8 J x 18



kek és a számítógép közötti adatkommunikációt különösen gyors, új fejlesztésű vezérlőberendezés biztosítja. A multimédia-rendszer valamennyi részegysége megfelel a Mercedes-Benz szigorú biztonsági előírásainak. Az Affalterbachban működő Mercedes-AMG GmbH által kifejlesztett reprezentációs limuzin funkcionalitása, ergonómiaja és megmunkálási minősége ugyancsak teljesíti a legmagasabb szintű elvárásokat.

Igénytől függően az S 500 225 kW/306 LE teljesítményű V8-as motorja vagy az S 600 csúcsmodern, 270 kW/367 LE-s hajtóműve került a Pullman-limuzin motorházteteje alá. A gyár S 500 Pullmanhoz a V12-es változatban alapáron kínálta az automatikus hengerkikapcsolás-funkciót.

méretű tetszetős könnyűfém felníl készült.

A Mercedes-Benz a Mercedes-AMG GmbH-val közösen fejlesztette ki az S 500 Pullmant és az S 600 Pullmant. Olyan integrált gyártási eljárást alkalmaztak, amely már az összeszerelés kezdetén, előre figyelembe vesz minden fontos kívánalmat. Ennek köszönhetően maradéktalanul kiaknázhatók az utólagos átalakítással szemben élvezett előnyök (korrozívóvédelem, karosszéria-merevség, gyártási minőség). Mivel a reprezentációs limuzinok csaknem manufaktúrális keretek között, kis darabszámban készülnek a Mercedes-Benz sindelfingeni gyárában, esetükben is garantált a márka autóra jellemző kimagasló minőség.



- a reprezentációs limuzinba épített multimédia-rendszer az egyes elemek eddig ismeretlen mértékű kombinálhatóságát biztosítja. Lelke az ún. AMG In-Car PC, azaz az autóba telepített számítógép, amely kimonodottan gépkocsiban való felhasználásra készült. HSCSD - (High Speed Circuit Switched Data) vagy GPRS - (General Packet Radio Service) modemje révén rendkívül gyors internet-hozzáférést tesz lehetővé, így az utasok menet közben ba-

A legfontosabb motor- és teljesítményadatok:

	S 500 Pullmann	S 60 Pullmann
Hengerek száma, elrendezése	8/V	12/V
Hengerenkénti szelepszám	3	3
Hengerűrtartalom	4.966 cm ³	5.768 cm ³
Teljesítmény	225 kW/306 LE	270 kW/367 LE
Max. forgatónyomaték	460 Nm/2.700-4.250 ford./perc	530 Nm/4.250 ford./perc

Tavaly több új gépjárművet adtak el, mint 2001-ben

– A legnépszerűbbek az olcsóbb típusok –

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete elkészítette a 2002-es évben eladott új gépjárművekre vonatkozó táblázatot. Ebből mi csak a személygépkocsi és terepjáró kategóriát emeltük ki. Az adatokból kiderül, hogy a Suzuki helye a piacon megingathatatlan, mint ahogy az OPEL második helyét sem veszélyeztetni hosszú évek óta a konkurencia. A harmadik hely is stabilizálódott: itt tavaly és idén is a Renault található. A negyedik hely a Volkswagené, majd ismét egy francia, a Peugeot következik az ötödiken. A Skoda a hatodik helyen végzett, és bizony az előbbre lépőknek sűrűn kell majd a márkára nézni, ha egy év múlva is maguk mögött szeretnék látni a népszerű cseh márkát. Végezetül érdemes megjegyezni, hogy a nagy darabszámban értékesített márkák esetében az eredményt elsősorban az alacsony áron elérhető típusok „hozták”, bár ez semmit nem von le a helyezések értékéből.

Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete Személygépkocsi és terepjáró

Márka	2001	Piaci részesedés %-ban	2002	Piaci részesedés %-ban	Előző évhez képest
ALFA ROMEO	987	0,7	669	0,4	67,8
AUDI	1250	0,8	1075	0,6	86,0
BMW	605	0,4	751	0,4	124,1
CHRYSLER	152	0,1	108	0,1	71,1
CITROËN	6566	4,4	8474	4,9	129,1
DAEWOO	5732	3,9	7700	4,5	134,3
FIAT	7392	5,0	7543	4,4	102,0
FORD	6112	4,1	7707	4,5	126,1
HONDA	1457	1,0	1746	1,0	119,8
HYUNDAI	556	0,4	994	0,6	178,8

Márka	2001	Piaci részesedés %-ban	2002	Piaci részesedés %-ban	Előző évhez képest
JAGUAR	84	0,1	106	0,1	126,2
KIA	267	0,2	305	0,2	114,2
LADA	571	0,4	323	0,2	56,6
LANCIA	96	0,1	54	0,0	56,3
LAND-ROVER	226	0,2	194	0,1	85,8
LEXUS	-	-	46	0,0	-
MAZDA	665	0,4	1259	0,7	189,3
MERCEDES	746	0,5	906	0,5	121,4
MINI	30	0,0	101	0,1	336,7
MITSUBISHI	605	0,4	1135	0,7	187,6
NISSAN	2317	1,6	3125	1,8	134,9
OPEL	22627	15,3	23260	13,5	102,8
PEUGEOT	10235	6,9	12131	7,0	118,5
PORSCHE	15	0,0	19	0,0	126,7
PROTON	52	0,0	0	0,0	0,0
RENAULT	16059	10,8	16998	9,9	105,8
ROVER	302	0,2	245	0,1	81,1
SAAB	301	0,2	295	0,2	98,0
SEAT	4686	3,2	5800	3,4	123,8
SKODA	8195	5,5	11439	6,6	139,6
SMART	-	-	102	0,1	-
SUBARU	50	0,0	45	0,0	90,0
SUZUKI	28916	19,5	35951	20,9	124,3
TATA	-	-	33	0,0	-
TOYOTA	6093	4,1	7472	4,3	122,6
VOLKSWAGEN	13211	8,9	13005	7,5	98,4
VOLVO	1135	0,8	1222	0,7	107,7
ÖSSZESEN:	148293	100,0	172338	100,0	116,2

Összhangban az autózás és a környezet

ELLYPSE koncepcióautó: „egy buboréknyi derűlátás az autók világában“

A Renault legfiatalabb koncepcióautója az Ellypse, mely 3,90 m hosszú. A fényszóró-optikák formája, valamint a márka új vizuális identitása szerint kialakított hűtőrács jovialis külsőt kölcsönöznek az autónak. Egyszerű, és mindenfajta agresszivitást nélkülöző vonalvezetése, burokszerű szélvédője és a hátsó ablak ívelt formái teszik vonzóvá. Az átlátszó tető teljes hosszán elhelyezett napelemek nagymértékben hozzájárulnak az utastér megfelelő klímájához. Az Ellypse különlegesen finom árnyalatú, természetes színei tökéletes összhangban vannak a formákkal: kékes mandulaszín orr- és hátsórész, Ultra Light Blue az ajtókon.

Míg az autó bal oldalán az ajtók a hagyományos módon nyílnak, addig a jobb oldalon eredeti újítás mutatkozik be: a B-oszlop hiányának ellenére két irányban nyíló hátsó ajtó hagyományos lengőajtóként nyílik, hogy megkönnyítse a beszállást a hátsó helyekre. Amennyiben az első ajtó is nyitva áll, az utastér teljesen megnyílik és az autó hívogatóan kitarulkozik.

Az Ellypse innovatív, 16 szelepes, 1200 cm³-es turbódízel motorja 100 LE-t (72 kW) és 200 Nm-es nyomatékot fejt ki. A fejlett Common Rail (közös nyomócsöves) befecskendezés (a jelenleg ál-

talános 4-5-tel szemben) 10 lyukú piezoelektromos befecskendezőket használ, így a befecskendezés nyomása nagyságrendileg eléri a 2000 bart.



A levegőminőség megőrzése érdekében a depollációs rendszer teljes és szokatlan: a négyutas katalizátor egyidejűleg biztosítja a szén-monoxid (CO), a nitrogén-monoxid (Nox), az el nem égett szénhidrogének (HC) és a részecskék feldolgozását. A vezetőnek fejlett technológiás OBD fedélzeti diagnosztikai rendszer is a rendelkezésére áll, mely nem csak figyelmezteti őt, ha a környezetszennyezési értékek romlanak, hanem folyamatosan elemzi is a kibocsátott folyadékok és gázok fizikai és vegyi összetételét, és szükség esetén karbantartási üzenetet küld.

A termikus turbódízel motort 12 kW-os generátor-indítómotor segíti. A villamos berendezések működésének mintájára különböző funkciókkal látták el: generátorként villamosságot állít elő többek között a fékezési energia felhasználásával; a termikus motor indítómotorjaként szolgál; kiegészítő villanymotorként is működik, mely növeli a termikus motor teljesítményét, sőt, rövidebb távon képes akár maga is meghajtani az autót. Az erőátvitel robotizált sebességváltón keresztül valósul meg, mely a vezetési stílustól függően optimalizálja a gépjármű fogyasztását.

A fejlett technológiájú hajtómű az autó kis tömegével (980 kg) párosítva igen magas szintű teljesítményt és igen alacsony, kilométerenként mindössze 85 g CO₂ kibocsátást - vagyis kb. 3,2 l/100 km - tesz lehetővé.

Az Ellypse különleges elektromos felépítést állít a környezetvédelem szolgálatába. A fedélzeti elektromos hálózat részére 42 V (és nem az általános 14 V) feszültséget előállító generátor-indítómotor egyfelől összességében nagyobb elektromos teljesítményt tesz lehetővé, másfelől pedig növeli azon berendezések számát, melyek elektromos árammal működtethetők. Ily módon az elektromos klímaberendezés is hozzájárul az autó optimális energiafelhasználásához.



Mivel a hidraulikakör teljesítménye elmarad az elektromos rendszerétől, a mechanikai folyadékok pedig jelenleg a gépkocsi üzemeltetésének ideje alatt (olajcserék, szivárgás stb.) és életciklusának végén (megsemmisítés) valódi veszélyt jelentenek a környezetre: az Ellypse a problémát úgy oldja meg, hogy behatol a „by wire” (vezetékes) érába: a hidraulikus munkahengereket elektromos vezérlők helyettesítik a fékeknél, a kormányműben, illetve a robotizált váltóműben. A hűtőfolyadék és kenőanyagok nem mérgezőek és biológiai úton bomlanak le. Életciklusuk végén eltávolításukat speciális ürítőpontok segítik.

Stratégiai partnerség a Europcarral – feljebb váltott a EUrent

Magyarország első számú autókölcsönzője 2003. január 1-jétől még magasabb sebességre kapcsol. Ettől fogva ugyanis Európa második legnagyobb autókölcsönzőjével, a Europcarral biztosítja a színvonalas szolgáltatás minden feltételét Magyarországon. A



franchise szerződés megkötésével a magyarországi 31 irodából 9 Europcar képviseléként, az országos hálózat 22 további tagja pedig EUrent képviseléként működik. Ugyanakkor a EUrent és a National közötti szerződéses kapcsolat 2002. december 31-ével megszűnt.

A hazánkban 30 százalékos piaci részesedéssel piacvezető EUrent eredményesen zárta a 2002-es üzleti évet, és bizakodik a Europcarral való szövetség eredménynövelő hatását illetően is. Előnyös adottság, hogy az

új licenctulajdonos cég 100%-ban a Volkswagen AG tulajdonában van, míg a EUrent magyarországi képviselete a Porsche Hungaria érdekeltsége.

Haraszi Géza ügyvezető igazgató tervei szerint a több mint 700 darabos flottával rendelkező, hazánkban piacvezető EUrent a 2003-as üzleti évben megötszörözi nemzetközi ügyfelei forgalmát Magyarországon, és a változás révén a szolgáltatásokat is jobban lehet az üzleti ügyfelek irányába pozícionálni.

Megerősített értékesítési csapattal és az új piaci kihívásokhoz alkalmazkodó koncepcióval ellensúlyozzák az árcsökkenést a használtautó-piacon, a forint erősödését, illetve a turizmus visszaesése miatt megcsappant keresletet. A speciális értékesítési koncepciók egyik példája a „Sleep & Drive” szolgáltatás, amely a Hotel Intercontinental Budapestben megszálló, és a szolgáltatást igénybe vevő vendégek számára egy klímaberendezéssel felszerelt Volkswagen Golfot biztosít.

A váltás révén nagyobb hangsúly van a piackutatáson és a megváltozott viszonyokhoz való alkalmazkodás idejének rövidítésén is. 2003 májusától olyan informatikai háttér áll üzembe, amely egyszerűsíti az ügymenetet és elérhetővé teszi az online rendszerben a Europcar teljes adatbázisát és mintegy 70.000

üzleti partnerének adatait. A hazai képviselet a Europcar franchise tulajdonostól 90 olyan kulcsfontosságú ügyfél elérhetőségét kapta meg, akikkel világszerte együttműködik és kiemelt célcsoport a EUrent számára is.

A Europcar emellett szorosabb együttműködésre törekszik az üzleti utaztatásra szakosodott irodákkal. Számítanak az úgynevezett „Frequent Flyer” (gyakori légiutas) Program sikerére is, amely 14 légitársasággal való együttműködés révén valósul meg. A nemzetközi tapasztalatok szerint ez az együttműködés átlagosan 40 százalékkal növeli azon ügyfelek számát, akik a Europcarnál veszik ezt a szolgáltatást igénybe. A harmadik kapcsolati pillért a szállodaláncokkal (például az Accorral) való kooperáció jelenti.



A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 55. RÉSZ

Közyűlési előkészűletek

A háború idején, amikor a hatóság felűvizsgálta a taxiengedélyeket és a zsidók, valamint a „balosok” okiratait visszavonta, a taxisok zűgolódtak. Zűgolódtak, mert ismert kollégáikat tették lehetetlenné, és olyan elemeket állítottak helyűkre, akiknek semmilyen szakmai gyakorlatuk sem volt, nem ismerték a taxizás írott és íratlan szabályait, azokat a viselkedési formákat,

de a „zsákmányt”, a keményvalutát, a töraranyat stb. maradéktalanul megtartották maguknak. Abban az időben jutott engedélyhez özv. Somogyi Béláné is, az 1930-as évek elején meggyilkolt kommunista újságíró felesége.

A magántaxisok között elharapódzó fegyelmezetlenség a hatóságot is irritálta. 1945 őszén az újjászervezett Fűvárosi Tanács Közlekedési Bizottságában napirendre tűzték a taxikérdést. A bizottság tagjai – egyes visszaemlékezések szerint – csak hűmmögtek, az eseteket érdemben nem vizsgálták, úgy tartották, hogy mindaz, amit látnak, az átmeneti időszak velejárója. A beérkezett írásos panaszokat nem valószínűsíthették, mert pontatlanok, olvashatatlanok voltak és hiányzott róluk az aláírás. A bizottság jobb híján az Ipartársulathoz továbbította a leveleket, s kérte Kolbay Sándor elnököt a taxisfegyelem megerősítésére.

1945 második felében felgyorsult az Autótaxifuvároók Szűvetkezetének újjászervezése. Kolbay, aki egyidejűleg a Szűvetkezet és az Ipartársulat elnöke is volt, nem győzte a munkát, ezért levélben megkereste dr. Kruchina Károlyt, Scheuling Istvánt, Tallóczy Imrét, és Vörös Józsefet a szervezőmunkára. Kruchina nem értette a gesztust, hiszen korábban kitiltották őt a Szűvetkezetből. Felkereste Vöröst, aki már taxizott, s felvilágosítást kért tőle. Vörös sem értette Kolbay elhatározását, javasolta, forduljon közvetlenül az elnökhöz. Vörös és Scheuling 1945. augusztus 15-én kereste fel Kolbayt. Meglepetésűkre mellette űlt Polgár Dezső, aki a taxis igazoló bizottságban a kommunista pártot képviselte. Kolbay kezdte a beszélgetést, ám szinte minden mondatába belevágott Polgár, s végűl átvette a primet. Polgár az első világháború után berautósként működött, de tönkrement, s felvételre jelentkezett a Taxi Rt.-nél. A szokásos két hónapi garázsszolgálat után taxira űlt. Azonban hamarosan politikai tevékeny-

ségbe kezdett, kiselőadásokat tartott kollégáinak és szervezője lett a Taxi Rt.-ben szervezett sztrájkknak. Sissovics József gépészműnök, a részvénýtársaság forgalmi főnöke vizsgálatot indított ellene, s a végén elbocsátotta őt. Polgár a következő évtizedekben, mint szakszervezeti vezető ellenségeinek tartotta a Taxi Rt. vezetőit és alkalmazottait. Amikor a taxis igazoló bizottságba került, a magántaxisokkal is barátságtalannak bizonyult, a szűvetkezetiekkel kifejezetten ellenséges volt. Nem fogadta el Kolbay törekvését, s úgy vélte, hogy Kruchina, Scheuling, Tallóczy és Vörös közreműködése nélkül is újjászervezhetik a szűvetkezetet. Követelte, hogy a levítézett egyéneket távolítsák el a taxisok közül. Tiltakozása ellenére Kolbay felkérte Vöröst, Scheulingot és Tallóczyt a munkában való részvételre, Kruchinával nem merte felvenni a kapcsolatot. A három szakember közreműködésével valóban felgyorsult az Autótaxifuvároók Szűvetkezetének újjászervezése.

A fűvárosban az év közepére rendeződtek a keszekusza állapotok. A gyárakban, űzemekben megindult a termelés, a közlekedés is megelénkűlt, a közigazgatásban, az államigazgatásban szintén eredményes munka folyt. A tömegközlekedést lebonyolító eszközök, mint a villamosok, az autóbuszok, a HÉV-szerelvények teljes kihasználtsággal jártak, főleg a villamosokra hárult hatalmas feladat. A taxik száma elenyészően kevésnek bizonyult, az irántuk



Az autóbusz-közlekedés is a nulláról indult 1945-ben Budapesten

amelyek nélkülözhetetlenek a szakmában. Am 1945-ben, amikor újra megsűrték a taxisokat, megismétlődött a zűgolódás: most a „jobbosokat”, vagy az azoknak vélteket távolították el a „kékek” közül. Akiknek irigyei vagy haragosai voltak, esetleg árnyék vetűlt életűkre, például nyugati hadifogságba jutottak, egzisztenciális bizonytalanságba kerültek. A leigazoltak sem lehettek nyugodtak, mert egy névtelen feljelentésre újraindul az ellenőrző gépezet. A hatóság a bevont engedélyeket kiosztotta a jelentkezők között. Az egykori „kékek” újbáb és újbáb arcokkal találkoztak a forgalomban, illetve az Ipartársulat székházában, olyanokkal, akik a taxizás legelemibb szabályait sem ismerték, etikátlan magatartásukkal kivívták társaik ellenszenvét. A taxizáshoz nem értettek, de hangadásra törekedtek. Az új engedélyesek többsége jogosítvánnyal sem rendelkezett, alkalmazott sofőrökkel járták kocsijukat. Jó űzleti vállalkozásnak tartották a taxizást, merthogy mindenki azt beszélte, hogy a személyfuvároók a legjobban keresők közé tartoznak. Am hamarosan rájöttek tévedésűkre, de arra is, hogy sofőrjeik a saját zsebűkre dolgoznak. Az új engedélyesek nagy hányada szinte ráfizetéssel járatta kocsiját, miközben sofőrjeik valóban megtollasodtak. Ezek a rohamosan érték-telenedő pengőbevételeket adták át gazdáiknak, néha a fűstöltárúból is valamit,



1945 nyarán forgalomba állított budapesti autóbuszok ablakait helyenként deszkával pótolták

megnyilvánuló kereslet minden elképzelést felűlműlt. Emiatt az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt. és a Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulat ideiglenesen megbízott vezetői 1945. szeptember 11-én közös beadvánnyal fordultak Gerő Ernő kereskedelmi és közlekedésűgyi mi-

nyszerhez, s kérték, hogy a taxiközlekedés fellendítésére támogassa a taxik minél nagyobb számban történő forgalomba állítását. A roncs kocsi kijavítására darabonként 150 000 pengőt kértek, mert úgy látták, hogy az összeg fellendítheti a roncs-helyreállítási kedvet. Jágerszky György, a részvénytársaság Üzemi Bizottságának vezetője és Kolbay Sándor együttesen is tárgyaltak Gerővel. A miniszter nem utasította el őket, de emlékeztetett arra, hogy csak ideiglenesen vezetik cégüket, majd amikor már legitim vezetők lesznek, térjenek vissza a kérésre. Felhívta figyelmüket, hogy hamarosan megjelenik a kormányrendelet, amely engedélyezi a szövetkezetek, a részvénytársaságok, az ipartársulatok stb. közgyűléseinek összehívását, így a legitimálásnak nem lesz akadálya.

A kormány a 8780/1945. M.E.sz., szeptember 29-én kelt rendeletében valóban visszavonta a 817/1945 sz. rendeletét és engedélyezte a közgyűlések összehívását. E rendelet megjelenése előtt a Fővárosi Tanács már utasította az Ipartársulatot a közgyűléssel

kapcsolatos munkák elkezdésére, a tagság tájékoztatására, a tisztújításhoz szükséges jegyzékek előkészítésére. A tanácsi felszólítás és a Gerővel folytatott tárgyalás után, Vörös, Scheuling, Tallóczy trió összegyűjtötte a taxisok javaslatait, észrevételeit, összeírták azokat a neveket, akiket a tagság

hármójuk működését, ám a régi taxisok jól ismerték őket, félelem nélküli vázolták gondolataikat, amelyek végeredményben valamennyi taxisnál fellelhető volt. Mindhármán kérték a tagokat, hogy a leendő közgyűlésen vegyenek részt, csekély létszám esetén nem lesznek határozatképesek és a közgyűlést meg kell ismételni. Akkor is jelenjenek meg, ha nem akarnak felszólalni, de fontos mondanivalójuk van, hármuk közül bárki tolmácsolja majd észrevételeiket.

Vörös, Scheuling, Tallóczy hatalmas munkát végzett, és önzetlenül, hiszen díjazásban nem részesültek, sőt bevételük csökkent, mert amíg a társadalmi munkájukat végezték, nem fuvarozhattak. Lelkiismeretes előkészítés után szeptember 24-re összehívták az Autótaxifuvároók Szövetkezetének, november 14-re pedig a Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulatának közgyűlését, amely hivatva volt az új vezetőség megválasztására. Az engedélyesek bizakodva néztek a jövőbe.

Bálint Sándor



A villamosok voltak a leginkább használt tömegközlekedési eszközök az ostrom utáni fővárosban

szívesen látta a vezetőségben. Minthogy mindhármán a szövetkezetnek is tagjai voltak, e munkát a szövetkezet részére is elvégezték. Az újak fenntartással figyelték

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „B” válasz.** Nem kötelező a táblán megjelölt sebességgel haladni, ha ez a sebesség az út-, a forgalmi-, és vagyonszabadságot veszélyeztetné.
- Helyes a „B” válasz.** A taxiállomáson taxijával tilos várakoznia, ha nem személyszállítási megrendelésre vár. A drozton nem hagyhatja gépkocsiját lezárt állapotban őrizetlenül.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Szembejövő forgalom.”
- Helyes a „C” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az útra gépjárművel – kivéve a kétkerekű motorkerékpárt, valamint mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben jobbra bekanyarodni tilos.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az útszűkületben a járműnek elsőbbsége van a szembejövő járművel szemben.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Forgalomirányító fényjelző készülék”.
- Helyes az „A” válasz.** Ha útburkolati jel (terelő- vagy záróvonal) a villamospályára vezet az egyéb járművek forgalmát, akkor a párhuzamos közlekedésre vonatkozó szabályok alkalmazása szempontjából azt figyelembe kell venni.
- Helyes a „B” válasz.** A jármű sebességét hirtelen fékezéssel csökken-

teni csak abban az esetben szabad, ha ezt a személy- vagy vagyonszabadság magóvása szükségessé teszi.

10. Helyes a „C” válasz. Az autóbusz elindulását hirtelen fékezés nélkül történő lassítással, szükség esetén megállással lehetővé kell tenni.

11. Helyes a „B” válasz. A vasúti átjáróban való előzési tilalom nem vonatkozik a kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak gépjárművel történő előzésére.

12. Helyes a „B” válasz. Megkülönböztető fényjelzést használó álló járművet megközelíteni, illetőleg mellette elhaladni csak fokozott óvatossággal szabad.

13. Helyes a „C” válasz. Olyan taxigépkocsit, amelynek üzemifékerendezése romlott el, csak a húzó- és nyomóerők felvételére egyaránt alkalmas – merev vonórúddal szabad vontatni.

14. Helyes a „B” válasz. Nem szabad hamis logikával újraértelmeznie a jobbkezes szabályt és kieroszakolni az elsőbbséget ott, ahol ez a másikat illeti meg.

A lassú jármű vezetője lehet udvarias, és akkor ezt önként jelezni fogja. Azonban azt is megteheti, hogy lassan haladva behajt az útkereszteződésbe, és ha majd az A jelű gépkocsi elhaladt, gyorsítva megy tovább úti célja felé.

Együttműködés az ORFK-OBB és a Michelin Hungária Kft. között

A rendőrség középtávú balesetmegelőzési koncepciójában kiemelt feladatként szerepel a gyalogosok, ezen belül a gyermekek védelmét szolgáló propagandatevékenység kifejtése, KRESZ-ismereteik bővítése.

A fenti célok elérése érdekében a rendőrség balesetmegelőzési szervezete segíti az iskolai közlekedésre nevelést, a tanórán kívül az elméleti ismeretek gyakorlatban történő elsajátítása érdekében életkornak megfelelő versenyeket, vetélkedőket szervez. A gyermekek biztonságának javítására irányul a rendőrségnek az a kezdeményezése, hogy tanévkezdéskor az iskolák környékén rendőri jelenlét biztosításával segíti a tanulók közlekedését.

1998 őszén a Michelin Kft. csatlakozott az OBB átfogó gyermekbiztonsági programjához és közösen pályázatot írtak ki a budapesti általános iskolák részére „Vigyázz, gyerekek” tábla ingyenes biztosítására. Ezeket a figyelemfelkeltő táblákat 1998-ban a KHVM közérdekű tájékoztató táblának nyilvánította. A tábla grafikája – Michelin emberke két gyermeket vezet kézenfogva – és sárgászöld színe nemcsak nappal feltűnő, hanem sötétben is jól látható. A felhívásra számos iskola jelezte, így 1999 folyamán Budapesten 140 tábla került kihelyezésre. A kezdeti sikerek után úgy döntöttek, hogy folytatják az akciót vidéken is. 2000-ben 894 táblát helyeztek ki az ország 17 megyeszékhelyén iskolák és óvodák környékén. 2001. és 2002. évben folytatódott az akció a többi vidéki településen is. Mára már elmondható, hogy közel 3000 tábla került kihelyezésre – önkormányzatok, oktatási intézmények kérelme alapján – iskolák és óvodák közelében.

2002 szeptemberében a két szervezet közös balesetmegelőzési televíziós és óriásplakát kampányt bonyolított le „Becsengettek” címmel. A kampány célja volt a figyelemfelkeltés a tanévkezdéssel megváltozó, iskolák környéki forgalomra. A kampány célcsoportjai a közúti közlekedés személygépkocsival és motorkerékpárral közlekedő résztvevői. A városokban, főútvonalak mentén 150 db óriásplakát került kihelyezésre. A kampány részeként 20 mp-es TV-spot 90 alkalommal került sugárzásra országos televíziókban (RTL Klub, Spektrum, Magyar ATV).

A Michelin Hungária Kft. az OBB-vel kialakult jó kapcsolat eredményeképpen 1999-ben 24 garnitúra téli gumival támogatta a rendőrségi baleset-helyszínelő mikrobuszok üzemeltetését, az idén 65 garnitúrát ajánlott fel – tesztelés céljából – a legújabban kifejlesztett gumiabroncsok közül a baleset-helyszínelő és autópályán szolgálatot teljesítő gépjárművek biztonságos üzemeltetéséhez.