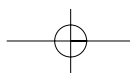


XIII. évf. 7. sz.

2003.

Július



TARTALOM

| | |
|------------------------------------|-----|
| A taxizás ára | 4. |
| Renault Megane II. 1.5 dci | 6. |
| Taxisnap, 2003 | 9. |
| Demonstráció Bukarestben | 11. |
| A színlelt szerződésekről | 12. |
| Az újtól sohasem szabad félni | 13. |
| Mentők, rendőrök, tűzoltók | |
| kontra taxisok? | 15. |
| Fuvar közben... | 16. |
| Száguldó koporsók Moszkva útján | 18. |
| Honda Accord 2.0 | 21. |
| 10 éve történt | 21. |
| Vigyázz, ha jön a vonat! | 22. |
| A taxiállomás a taxi | |
| üzem módban lévő taxiké! | 22. |
| Tudod vagy tippelsz? | 23. |
| Tisztelet Szerkesztőség! | 24. |
| Büntetési tételek Európában | 26. |
| Hozunk létre taxiellenőri | |
| „csapatot”! | 26. |
| Kis Taxis, a Nagy Professzor | |
| és az Amnézia! | 27. |
| City Taxi 20 éves jubileumi bálja | 31. |
| Parts Center Budapest: A Porsche | |
| Hungaria logisztikai központja | |
| Budaörsön | 34. |
| DaimlerChrysler – A design varázsa | 37. |
| APEH-közlemények | 39. |
| Az illetékes válaszol | 42. |
| A budapesti magántaxisok | |
| története 60. rész | 43. |

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-mail:

taxisokvilaga@elender.hu

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

Kellékek, műsor, majd katarzis

Majomparádé Tatabányán

Tragikomédia három felvonásban Tatabányán. Változó helyszínek, különböző jelmezek, súlyos bűncselekmények, amelyek egyetlen alkotóelemre állandó, a főszereplő. Rövid idejű előadása igen sok statiszta bevonását igényelte. A költségeket pedig a bíróság számítja ki a büntető és polgári peres eljárás során.

Az ember életében többször kerül olyan kilátástalan helyzetbe, hogy nem tudja mitévő legyen. Ilyenkor a különféle jó tanácsoknak se szeri, se száma, azt azonban a legritkább esetben szokták megoldásként javasolni, hogy valaki rabolja ki a város egyik pénzintézetét. A 21 esztendő S. Gábor mégis ezt találta a legcélravezetőbbnek. A különböző krimi-, video- és akciófilmekben edződött ifjú meg is álmodhatta a tökéletes bűncselekményt, amelyről talán csak ő nem tudta, hogy ilyen nem létezik.

Június 26-án délelőtt gondolt egy merészet, majd felöltözött egyszer, majd mintha mi sem történt volna, mégegyszer. Magához vette majomálarcat és hatástalanított pisztolyát, s kiült Tatabánya egyik parkjába. Ebéd helyett is töprengett, míg nem a megvilágosodásnak köszönhetően kitűnő ötlet lett rajta úrrá. Dupla szerkójában egyéb kellékeivel elindult célját megvalósítani, csak hogy igen hamar rájött, gyalogosan ez a felvonás túlságosan egyszerű lenne. Taxiba szállt, majd az első telefonfülkénél megállásra szólította fel a sofórt. A mit sem sejtő taxis megállt és megvárta utasát, aki izgalomtól mentesen lépett a fülkébe. Tárcsázta a 105-ös számot. Amikor a tűzoltóság diszpécserre vette hívását, kiegyensúlyozott hangnemben közölte vele: – *Bomba van a TESCO-ban!* Majd letette a kagylót, s visszabattyogott a taxihoz és folytatta útját.

A hírről értesülő emberek mind izgatottá váltak s azonnal riasztották a készenléti egységeken kívül a rendőröket és az áruház biztonsági szolgálatát. A bevásárlóközpontt bezárták s megkezdték a kiürítést, nehogy a pokolgép véletlen áldozatokat is követeljen. A színházi forgatókönyvet ugyanis csak S. Gábor ismerte. A bejelentés 13 óra 50 perces bejegyzéssel került az ügyeleti naplóba, majd aki csak élt és mobilizálható volt, tartott a veszélyeztetett épülethez.

Főszereplőnk ekkor már a Kertváros felé vitette magát, aztán a Hadsereg útjánál ismét szólt a sofőrnek, hogy egy kis dolga akad, de várja meg, s utána már a célállomás következik. A taxis nyugodt volt, s már meg sem lepte kuncsaftja fura utazási stílusa.

S. Gábor kiszállt az autóból, majd ahogy távolodott, úgy készült a „nagy dobásra”. Fejére húzta a *Majmok bolygója* című film főszereplőjére emlékeztető álarcat, elővette pisztolyát, belépett a Környe és Vidéke Takarékszövetkezetbe. A filmekből jól ismert határozottsággal felszólított mindenkit a mozdulatlanúságra, majd a pénztárostól magához vette a kasszában lapuló 1,2 millió forintot, s ahogy felbukkant, ugyanolyan gyorsan megpróbált ellilanni, ám az egyik ügyfél, nyilván nem érezve át a helyzet komolyságát és drámaiságát, bizony nem nyugodott bele, hogy a szeme láttára rabolták ki kedvenc takarékját, s a fiú nyomába eredt, aki ekkor már igencsak sietősre vette.

Eközben a RIMI vagyonvédelmi rendszerén 14.10-kor néma riasztás érkezett a központba, s mikor kiderült, hogy nem vakriasztás történt, az egységek azonnal útba indultak. A rendőrök nagy része ugyan a TESCO-nál tüsténkedett az áruház kiürítésében a város másik részében, de a járőrök egy részét rögvést átírányították a bankrabláshoz.

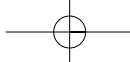
S. Gábor üldözöttként ugrott a taxiba. Álarcatól már megszabadult, de a pisztolya még kezében maradt, amit azon nyomban a sofőr fejéhez nyomott, és követelte az azonnali indulást. A taxisnak nem volt ideje, sem lehetősége arra, hogy a kialakult helyzetet értékelje, a pisztolyból éppen elegyet látott, közelebbi kapcsolatra pedig nem is vágyott. Az autó elindult, a rabló pedig vetkőzni kezdett. Felsőruházatától megszabadult, amikor a kereszteződésbe érve, egy kerékpáros bukkant elő a semmiből. A vészfékezés ellenére a bringás eldőlt. A bal esetet látva S. Gábor kiugrott a kocsiból és futásnak eredt zsákmányával együtt. A közeli bokros részen eldobta ruháit, fegyvert s a bozotosban próbált egérutat nyerni az időközben nyomába eredő rendőröknek, de itt a nyílt színi előadás véget ért.

A fiatalember, a pénz, a maszk és a fegyver is előkerült, bár az ifjú állította: neki semmi köze az egészhez. A kihallgatásakor

AUTÓSZÖNYEG

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

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



végre elismerte a rablást – nem volt nagy ügy, hiszen több szemtanú is felismerte és azonosította, a taxisoőrörről nem is szólva –, ám azt tagadta, hogy előre kitervelte volna tettét. A fegyver, az álarc, a két öltözet ruha nem éppen erre utalt, de hát a védekezés joga mindenkit megillet. Azt a szituációt azért érdemes elképzelni, amikor a vizsgáló rákérdezett a gyanúsítottra, hogy miért vett föl két váltás ruhát, a válasz csak annyi volt: – *Azért, mert szeretek rétegesen öltözködni.* Ezt fokozni már csak nehezen lehetne, itt mégis ekkor következett be a katarzis. A vizsgáló hallva a választ, megdöbbenve ennyit fűzött hozzá: – *Ember, 30 fok melegben kétrét ruha? A frappáns válasz*

ezúttal sem maradt el: – *Igen, de estére eső várható.*

S. Gábor lebukását a véletlennek „köszönhettem”. Ha nincs a takarékból egy ügyfél, aki megzavarja őt, s a kialakult helyzet nem szűr szemet az utcán az egyik autóban ülő hölgynek, s ő nem írja föl a taxi rendszámát, színét, típusát, akkor a videofelvételek ellenére igen nehéz lett volna a támadót azonosítani. Így viszont a bűncselekményt követő 14. percben a rabló kezén kattant a bilincs.

A nyomozás végül kiderítette, hogy a TESCO-bombariadó is S. Gábor műve volt, ám a biztonság kedvéért az egész áruházat robbanószer-kereső kutyával ellenőrizték, s amikor meggyőződtek arról, hogy mindez

csak vakláрма volt, 16.30-kor végül megnyitották az üzleteket a vásárlók előtt. Hogy mindez mibe fog kerülni a gyanúsítottnak, azt majd a bíróság dönti el. Egyrészt föl fogják számolni a rendőrök szakmunkáját, a kiürítés költségeit, valamint a bezárásból adódó forgalomkiesést is.

A rablás alapesetben is súlyos, kettőtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel sújtható, s az ehhez halmazatban kapcsolható bombariadó csak nyomatékossíthatja a bírói ítéletet, bár a majomálarcba bújó ifjúnak szerencséje a szerencsétlenségben, hogy a takarékból rabolt pénz hiánytalanul megtérült, s ez enyhítheti a büntetését.

k. z. t.

A TAXIZÁS ÁRA

A nyári lanyhább üzletmenet lehetőséget ad arra, hogy elgondolkozzunk: megéri egyáltalán ezt a tevékenységet végezni? (Persze, hogy meg, ha nincs jobb ötletünk...) Napról napra nehezebben élünk. Egyre emelkedik a befizetendő számlák összege, a bevételünk meg jó esetben stagnál, de inkább csökken. Tudat alatt érezzük, hogy nem jó irányba haladunk anyagilag, de ez a hétköznapiakban nem mindig vehető észre. A taxis szakma sajátosságai közé tartozik, hogy minden nap termel némi pénzt. Munka végeztével megtérünk otthonunkba, és mivel volt bevételünk, úgy érezzük, hogy pénzt kerestünk. De biztos, hogy ezek az aránylag biztos napi bevételek nem homályosítják el azt a tényt, hogy hosszú távon veszteségesek vagyunk? Biztos, hogy egzakt módon tudjuk követni bevételeink és költségeink alakulását? A hitelből vásárolt és aztán a törlesztés ellehetetlenülése miatt visszaadott, visszavett gépkocsik tömege azt bizonyítja, hogy nem. Lehet, hogy ma azt hisszük, tele a brifkó, kerestünk egy csomó pénzt. Holnap aztán egy váratlan fordulattal ezt az összeget, meg még az elmúlt hetek bevételét is ráköltjük, mondjuk egy váltójavításra.

Nagyon kevés olyan vállalkozó van, főleg az egyéni vállalkozók és ezen belül a taxisok körében, aki vegytisztán el tudná különíteni a vállalkozás pénzét a saját, családi költségvetéstől. Borítékolni merem, hogy a taxisok 99 százaléka nem ezt teszi. Nem különítjük el sem bevételeinket, sem költségeinket a családi kasszától. Így aztán nincs is pontos képünk arról, mibe kerül nekünk az, hogy taxizunk.

Évekkel ezelőtt a Taxisok Világa nemzetközi sztenderdek alapján készült átfogó gazdasági elemzést jelentetett meg, több részletben. Ez az elemzés az IRU (International Road Transport Union – Közúti Szállítók Nemzetközi Szövetsége) több országra kiterjedő, széleskörű és részletes felmérése alapján készült. E felmérés elemeinek összetétele, a kérdőív logikája időtállóra sikerült: még ma is ennek alapján készítik a taxivállalkozók üzleti tervüket Európaszerte.

Tanulhatunk mi ebből valamit? Természetesen! Megdöbbenve fogjuk tapasztalni, mi mindent kell figyelembe vennünk akkor, amikor azt igyekszünk kideríteni, mennyire jövedelmező a vállalkozásunk. Előrebocsátom, hogy a következőkben példaként felhözött számítások elképzelt vállalkozás bevételeiről és költségeiről szólnak, és feltételezik a közterhek maradéktalan befizetésének tényét.

Ahhoz, hogy bevételeket és költségeket számítsunk először is néhány állandó tényező tisztázására van szükség. Milyen típusú és évjáratú autót kívánjuk vállalkozásunkat üzemeltetni, hány napot dolgozunk egy évben, egy hónapban, egy héten, a munkanapjaink alatt hány órát vagyunk az utcán. Tisztázni kell, hogy milyen kilhasználtság várható, vagyis milyen lesz az összes és hasznos kilo-

méterek aránya. Ahhoz, hogy számításunk korrekt legyen, meg kell előre határoznunk, hogy hány évig fogjuk használni taxizásra az adott gépkocsit, kalkulálnunk kell az évente megteendő kilométerek számát. Ezt legalább nagyságrendileg tudnunk kell ahhoz, hogy a további számításokat elvégezhessük, mint például üzemanyagköltség, gumiköpenyek futásteljesítménye, javítási és karbantartási költségek.

Aztán meg kell határoznunk munkabérünket. Komoly vállalkozó (és mi az vagyunk, ugye?) nem úgy gondolkodik, hogy a bevételekből tankolás után megmaradó összeg mind az övé. A munkabért is számításba kell venni a költségek között, természetesen az adókkal, járulékokkal együtt. Ha pedig az év végi elszámolásnál még van maradék, azt nyereségnek nevezzük. De ne szaladjunk ennyire előre...

Anyagi helyzet és döntés függvénye, hogy új, vagy használt autót veszünk, készpénzért, vagy hitelre. Sok embert nyomaszt a hitelre történő vásárlásnál az a tény, hogy havi több tízezres kötelezettséget vesz a nyakába, három, négy, öt éven keresztül. Ők inkább engednek vágyaikból, és egy olcsóbb autót vesznek, de azt készpénzért. Mások úgy vélekednek: keresse meg az autót a saját árát, tehát ők hitelre vásárolnak. Mindkét lehetőségnek vannak pozitív és negatív oldalai egyaránt.

A gazdasági terv konkrét elkészítéséhez a következő felosztást célszerű csinálni:

- Kiindulási adatok
- Egyszeri költségek
- Állandó költségek
- Változó költségek

Kiindulási adatok

Munkanapok száma évente

Napi üzemórák

Gépkocsi használatának teljes időtartama

Egyszeri költségek

Jármű beszerzési ára, ill. hitel esetén a befizetett előleg

Taxinak való felszerelés és üzembeállítás

Betétkamat-beszámítás

Állandó költségek

Gépkocsi értékcsökkenésének állandó része

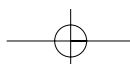
Gépkocsivezető munkabére (ez lehet maga a vállalkozó is!)

Munkabérek közterhei

Gépkocsi adója és biztosítása

Hitel törlesztés, kamatok

Adminisztrációs díjak



Változó költségek

Üzemanyag
Gumikopás
Karbantartás, olajcsere
Gépkocsi értékcsökkenésének változó része

Persze ez így csak játék a szavakkal, semmi újdonság nincs benne. de ha igyekszünk számokkal megtölteni ezt a felsorolást, már érdekes eredményekre számíthatunk.

Számítsuk ki legelőször is az éves munkanapok lehetséges számát. (Itt, és a továbbiakban is egyéni vállalkozó taxisról beszélünk, egy gépkocsija van ami saját tulajdonú, alkalmazottat nem foglalkoztat, főállású taxis.) Tehát: egy évben van 52 hét. Ebből éves szabadságra nyugodtan számíthatunk négy hetet, az mindössze húsz munkanap, ami nem nevezhető átlagon felüli szabadságnak, maradt negyvennyolc hét. A gépkocsi karbantartása, vizsgáztatása hétköznapiakon történik, tehát ezekre a tevékenységekre is számítsunk mondjuk éves szinten 5 napot. (ennél valószínűleg több lesz). Marad 47 hét. Előre nem látható eseményekre (betegség, gyerek betegsége, gépkocsi törése, külföldi rokon érkezése, meg még mittudomén...) nyugodtan számíthatunk éves szinten két hetet. Maradt tehát 45 hét. A taxis vállalkozó munkája, tevékenysége veszélyes és megerőltető üzem. Nyilván neki is jár a heti pihenő- és szabadnap, hasonlóan a többi dolgozóhoz. Talán az lehet az eltérés, hogy a pihenőnapok nem mindig hétvégére esnek, de így sem szabad több nappal számolni, mint heti öt munkanap. A heti öt munkanap szorozva a 45 héttel, az összesen 225 nap. Ez persze nagyon kevésnek tűnik, de közelebb áll (vagy kellene állnia) a valósághoz, mint a „365 napból 350-et dolgozom” féle vélemény. Az európai átlag egyébként 250 nap, tehát számoljunk ennyivel. A napi munkaidő ugyan nem lehetne nyolc óránál több, de miután a taxis ideje egy részét fuvarra való várakozással, tehát „pihenéssel” tölti, megengedhető napi 10 órával számolni.

Egy taxinak beüzemelt gépkocsit, a hitelek futamidejét is figyelembe véve, öt évig használunk. Az európai átlag is ez.

Az egyszeri költségek tekintetében vegyünk egy átlagos, új autót, melynek vételára 3 millió forint. Ennek húsz százalékát fizetjük be, ez hatszázezer. A taxinak való felszerelés és a vizsgáztatás belekerül további 200-250 ezerbe. Nem hiszed? Még keveset is mondtam! Taxióra 80-250 ezer, URH 120-180 ezer, beszerelési és adminisztrációs költségek 50-100 ezer...

Számítsuk tehát ezt az összeget inkább egymillió forintnak. Aztán számítsuk ki ennek az egymillió forintnak a hosszú lejáratú betét kamatos kamatát öt évre, és ezt is szerepeltessük a vállalkozás ráfordításai között, ha már gazdasági elemzést készítünk. Hogy miért? Azért, mert ha nem fordítottuk volna vállalkozásunk céljára ezt a meglévő egymillió forintunkat, akkor kamatozhatott volna a bankban. Ettől a kamattól bizony így elesünk, tehát teljesen indokolt a vállalkozás nyeresége szempontjából figyelembe venni. (Egymillió forint öt éves kamatos kamata 10% kamatláb mellett 610.000Ft!)

A gépkocsi értékcsökkenését két tényezőre osztjuk. Egyrészt minden évben veszít értékéből, akkor is, ha nem mozdulunk vele, másrészt az értékcsökkenés függ a megtett kilométerek számától. A két tényező megoszlása átlagos használat esetén a tapasztalatok szerint 50-50 százalék. Persze nem a teljes vételárát kell amortizálni, hanem a vételár és az ún. maradványérték közötti különbséget. Feltételezhetjük, hogy hárommillió autónkat öt év taxis használat után el tudjuk „sütni” egymillióért? Sok tényezőtől függ (milyen márka, hány kilométert ment, volt-e „puffos”, felújítottuk-e a motort stb), de az egyszerűség kedvéért vegyük ezt az összeget. Öt év alatt tehát kétféle forintot kell amortizálnunk. Fele állandó, fele kilométerre vetődik.

Most jönnek a kényes kérdések: mennyi legyen a munkabérem? Nyilván a minimálbér – vágják rá azonnal sokan –, hiszen a járulékok százaléka nagyon magas, és a minimálbér utáni járulékokat úgyis ki kell fizetni. Sajnos ez nem jó okoskodás. Ezt a variációt csak az válassza, aki – ha szét tudja választani vállalkozása és saját pénzét, mint ahogy a fentiekben már volt erről szó – ténylegesen

ki tud jönni a havi minimálbérből (ami vállalkozó esetén a nettó negyvenezer forintot sem éri el). Vagyis senki. Persze tudom, a kényszer nagy úr, az adók és járulékok magasak, a bevétel kevés, mindenki igyekszik minimalizálni a befizetendő közterheket. Ami nagyon helyes tevékenység, ha szabályosan végezzük, de nem megoldás. Főleg nem megoldás a nyugdíj előtt álló (akár 5-10 évvel előtte álló) vállalkozónak. Ma, ha valaki az utolsó aktív éveiben minimálbér után fizette a nyugdíjjárulékot, szolgálati időtől függően 23-31 ezer forint nyugdíjat kap. Ebből még a rezsit sem tudja kifizetni, tehát dolgozik tovább. No de elég a panaszkodásból, hiszen jelen elemzés tárgya nem a pillanatnyi helyzet, hanem egy *elképzelt* átlagos taxis vállalkozás költségeinek kiszámítása. Egy taxivezetőt pedig bizony meg kell fizetni. Akkor is, ha mi vagyunk a tulajdonos és az alkalmazott egy személyben. Ahhoz, hogy a megélhetéshez szükséges nettó jövedelmet megtermelje, egy kétgyermekes családban, ahol a feleség is átlagos fizetést visz haza, 100-150 ezer forint körül kell keresni. Tisztán. Ennek a bruttója meghaladja a 200 ezer forintot. Ha kiszámítjuk az erre eső járulékokat, akkor rémülten tapasztaljuk, hogy az bizony nyolcvanezer forint. Vagy egy kicsit több. Mármint havonta...

Ehhez a kiemelkedőnek igazán nem mondható havi tiszta jövedelemnek a megkereséséhez tehát éves szinten 3.400.000 Ft-ot kell megtermelni. A taxisok nagy részének az éves összes bevétele sem éri el ezt a számot...

És még csak most kezdődnek a gépkocsi fenntartási költségei. A biztosítás (casco és kötelező, utas- és tartozék biztosítás), valamint a súlyadó összege szinte biztosan meg fogja haladni az évi 200.000 forintot. A hiteltörlesztés és a kamatok szintén jelentős tételt tesznek ki vállalkozásunk tervezése során. A fent említett hárommillió autóra felvett hitel 2.400.000 Ft. Ezt öt év alatt kell törleszteni, kamatokkal, kezelési költséggel, miegymással együtt. Nem hiszem, hogy összege kevesebb lehet havi ötvenezerrel...

Most következnek az „apróságok”, vagyis azok a tételek, amit a taxis vállalkozása jobb üzemeltetése érdekében fizet ki. Itt van mindjárt a „csapat” tagsági díj, melynek összege ma már meghaladja a havi negyvenezer forintot. Egy jól felkészült taxis ezen kívül autópálya-matricával is rendelkezik, kocsija védelmére garázst bérel, vagy őrzött parkolót fizet, és valamely érdekképviselet, kamara vagy szövetség tagja. Ezeket a tételeket sem igen ússza meg évi 200.000 alatt. A taxis taxizson, a könyvelő könyveljen. Könyvelési díj évente hatvanezer forint. Adminisztratív költségeken a különböző illetékek, eljárási díjak összegét kell érteni. Ide tartoznak a nyomtatványköltségek, a vizsgadíjak, ügyvédi és közjegyzői díjak, esetleges tanfolyamok, szakkönyvek, szakajtó költségei. Számoljunk erre az öt év alatt ötvenezer forintot. Ezzel állandó költségeinknek a végére is értünk. Habár a gazdasági tanácsadó könyvek azt mondják, hogy a vállalkozás pénzügyi tervezése során, ha már minden elképzelhető és elképzelhetetlen költségelemet sorra vetél, iktass be egy „egyéb váratlan kiadások” nevű rovatot. Írd bele ebbe azt a legnagyobb számot, ami szerinted már biztosan lehetetlen. Aztán szorozd meg kettővel...

Változó költségeknek azt nevezzük, ami a megtett kilométerek számától függően változik. Ahhoz, hogy egyáltalán el tudjunk indulni a számolással, meg kell becsülnünk, hogy hány összes kilométert fogunk megtenni egy évben. Segítségnkre lehet ismét az európai statisztika, ahol 30 ezer és 100 ezer között szóródik a megtett kilométerek száma évente. Közelítsük az alsó határt, vegyünk mondjuk negyvenezer kilométert. Ez havonta alig több, mint 3.600 kilométer (ne feledjük: 11 hónappal számolunk), a munkanapokat figyelembe véve napi 165. Ez nem nevezhető túlzottnak, sőt. Évi negyvenezer kilométer egy átlagos, nyolc-kilenc literes benzines autó fogyasztását figyelembe véve, és a benzint 240 forinttal számítva 800.000 Ft, ami havonta (11 hónappal) 72.000.- Ft-ot tesz ki. De menjünk tovább: Gumibroncsok. Egy téli és egy nyári garnitúrát mindenképpen használ a gondos taxis. Egy átlagos, 15 collos gumiköpeny ára 15.000 Ft. Ebből kell négy nyári és négy téli, az annyi mint: 120.000 Ft Legalább az egyik garnitúra – jellemzően a nyári – biztosan elkopik egy-két év alatt, és a téli sem

biztos hogy kibírja autónk öt éves használatát. Számoljunk tehát az öt év alatt 4 garnitúrát, 480.000 forintos árban. Természetesen javítani, karbantartani is kell az autót, ennek éves összege nagy szórádást mutat a különböző márkák között, de azt hiszem, 80-100 ezer forint költség figyelembevételével igazán nem lövünk túl a célon. Az amortizációs költség erre a tételre eső része pedig kilométerenként öt forint.

Ezzel be is fejeztük a költségek elemzését, de az áttekinthetőség kedvéért talán érdemes az egészet táblázatba foglalni. Az amortizációs költség és a hiteltörlesztés összegei közül csak az egyiket vet-

tük számításba (hiszen egyébként kétszer „írnánk le” az autót), ezért itt a maradványértékkel csökkentett amortizációt vettük figyelembe. Ismételen felhívom azonban a figyelmet arra, hogy ez egy mesebeli vállalkozás elképzelt költségeinek a légbőlkapott elemzése. Csak az a szomorú benne, hogy nagyságrendileg igaz... **(Lásd a mellékelt táblázatot!)**

Micsoda? Meg van örülve ez a pasas, vagy mi? „Ennyi pénz, csak a számtanpéldában van!” (Rejtő). Pedig, ha áttanulmányozod a számokat, akkor bizony rájössz, hogy nem túl sok tételbe lehet belekötni. Talán a munkabérbe? Ha azt minimálbérnek vesszük,

mindjárt két és fél millióval csökken az éves összeg. De még az is sok! Spóroljunk a gumin, a javításon, vagy egyszerűen ne fizessünk járulékot? Adót? Hiteltörlesztést? Melyik ujjamat harapjam, ha mindegyik fáj? És egyáltalán, milyen tarifával lehetne ezt a bevételt teljesíteni. Hiszen itt már az ÁFA is belép! Ezt a kérdést majd egy későbbi értekezés tárgyává tesszük. A elemzéshez azért még annyi megjegyzés mindenképpen hozzátartozik, hogy ha valaki ideális körülmények között sok-sok állandó fuvarral, remek kihasználtsággal megtermeli ezt a több mint hatmillió éves összeget, és kiveszi jól megérdemelt, de egyáltalán nem túlzott fizetését, akkor büszkén állapíthatja meg, hogy egy nulla nyereségű vállalkozás boldog tulajdonosa. E számítás ugyanis vállalkozói nyereséget egyáltalán nem tartalmaz...

Nagy Zoltán

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

RENAULT MEGANE II. 1.5 dCi

Az „új” Megane szinte minden díjat begyűjtött, amit lehetett. 2002-ben 22 európai ország 58 autós újságírója az „Év Autója 2003” díjat ítélte oda a Megane II-nek. Majd az Euro-NCAP teszten 5 csillagos minősítést kapott, ami kimagasló biztonságot jelent az utasok számára. Tekintettel arra, hogy a Megane II. korszerű 1.5 literes dCi motorral is kapható, nézzük most az erre vonatkozó adatokat:

A második generációs közös nyomócsövű befecskendező rendszer csak a ténylegesen szükséges gázolajmennyiséget helyezi nyomás alá. Ez a hatásfokjavítás mellett üzemanyag-megtakarítást is eredményez. A rendszer az egyes porlasztókat külön kalibrálja, így az előbefecskendezés és a dózis hengerenként pontosan szabályozható. A dízelekre jellemző hangot csökkenti a flexibilis lendkerék.

Az 1.5 dCi-motor 60 kW-os (80 LE), maximális 185 Nm-es nyomatékát 2000-es fordulatonál nyújtja, de ennek 90%-a már az alapjáratnál is rendelkezésre áll.

A fogyasztás az európai vegyes ciklus szerint 4.6 liter/100 km. Városban is igen ta-

karékosan lehet vele autózni, (kb. 6 liter/100 km). Lényeges, hogy az emissziós besorolás Euro 3-as.

Az autó alapfelszereltsége:

3 db állítható magasságú hátsó fejtámla, ISOFIX gyermekülés rögzítési lehetőség, vezető- és utasoldali légszák, oldallégszákok elől, függönylégszákok, ABS + vészfékbré- gítő, SRP biztonsági rendszer, indításgátló,

menet közben záródó központi zár, Renault-kártya távirányítóval, elektromos sebességfüggő szervokormány, kétféle állítású kormányoszlop, elektromos ablakemelők elől, rakodófiókok az első ülések alatt, állítható magasságú vezetőülés, 1/3-2/3 arányban dönthető hátsó ülések. Végül: az 1.5 dCi változat ára alapfelszereltséggel: 3.670.000 Ft.



TAXISNAP, 2003

Minden eddiginél nagyszabásúbb volt a 2003-as taxisnap, talán nem véletlenül, hiszen most volt 90 éves a FŐTAXI, és ezt meg kellett ünnepelni.

Egy időben 5-6 helyszínen folytak a programok. Nagyon röviden, felsorolásszerűen, a eseményekről.

GYERMEKPROGRAMOK

Külön céget kértek fel, hogy összeállítsa és folyamatosan felügyelje a gyermekprogramokat. Volt arcképfestés, társasjátékok, gyermek-szépségverseny.

SZÍNPADI PROGRAMOK

A szervezők nem feledkeztek el a középkorúakról sem! A színpadon folyamatosan zajlottak a zenei és a táncprogra-

mok. Eljött az IRISH DANCE AKADEMIE együttese is. A zenét a Juventus Rádió szolgáltatta.

TENISZ

Első ízben teniszversenyt is rendeztek FŐTAXI és nem FŐTAXI dolgozóknak. A játékosok körmérkőzésekkel küzdöttek az első helyért, így 6 (!) órát teniszeztek a kánikulában.

Helyezések:

1. Auchmann Miklós



Gyermek-szépségverseny

2. Antal Zsolt
3. Szalay István

KISPÁLYÁS FOCITORNA

Rekordnevezés, rekordlétszám a focitornán is. Négy pályán,

profi játévezetők dirigálása mellett zajlottak az események.

Sorrend:
R.L.B. (Richy László és barátai)

Tisztelt Hölgyeim és Uraim, kedves Taxis vendégek!

Nagy megtiszteltetésnek vettem, hogy a magyar autótaxis megindulásának 90. évfordulójára rendezett - Jubileumi Taxis Napra - én is meghívtátok. 50 Évvel ezelőtt még álmodban sem gondoltam volna, hogy ezt a napot egyszer még megélhetem!

Csak kevesen tudják a jelenlévők közül, hogy nagyapám, Haltenberger Samu volt.

Ő Kassán született 1875-ben. A Műszaki Egyetem elvégzése után a Postához került. Itt 12 évet töltött el, és beindította a Posta motorizációját.

1913. június elsején indította el az első magyar autótaxikat Budapest utcáin, a MARTA gyártmányú taxikkal. (Magyar Autómobil Rt. Arad rövidítése.) Ennek a vállalatnak először igazgatója, majd vezérigazgatója lett. Később közismert nevén a Szürketaxi Vállalat vezérigazgatója, az 1947. évi államosításig.

Nem is olyan nagyon régen, csupán 60 évvel ezelőtt 1943. június elsején a Szürketaxi Vállalat Kerepesi úti zsúfolásig megtelt nagy garázsban tartották meg a Vállalat megalakulásának 30. évfordulóját. Mint 15 éves gyerek, én is jelen voltam az eseményen. Az ünnepi beszédet nagyapám, Haltenberger Samu mondta, megköszönve mindenki segítségét, akik az elért eredményekhez hozzásegítették az elmúlt évtizedek alatt. Ekkor a vállalatnak 988 taxija, 92 autóbúsa és 2760 dolgozója volt.

Talán itt, ezen az 1943. június elsején ünnepségen szívtam magamba a taxi iránt érzett vonzódásomat, mely egész életemben eddig elkísért. Azután hosszú, kényeszerű szünet következett a közismert okok miatt... 1973-ban a Főtaxi megalakulásának 60. évfordulóját ünnepelték. Erről sajnos nem tudtam. Nem volt még kapcsolat a ma már jó ismerőseimnek tekinthető urakkal.



Kirschner Béla (balról) és Végh Tibor, a Főtaxi vezérigazgatója (jobbról)

Az, hogy az 1973. évi 60 éves Főtaxi Jubileumi évkönyvéhez mégis hozzájutottam, az egy érdekes történet. Volt gimnáziumi osztálytársam, Nedeczky Pista barátom, 22 évet dolgozott a Főtaxinál mint gépkocsivezető. Amikor az évkönyv megjelent, a lakásom postaládájába tette. Azonnal tudtam, hogy csak ő tehetett ezt. Azóta sem felejtettem el kedvességét, figyelmességét. Barátom most is itt van közöttünk.

1980-as években Bálint Sándor úrral, a Közlekedési Múzeum főmunkatársával kerültem először ismeretségbe. Most pedig az utolsó évtizedben ismertem meg azokat az urakat, akik nagyon sokat tettek azért, hogy a múlt jelentős képviselőinek emléke a mai fiatalok és az utókor számára megmaradjanak.

Kívánom tiszta szívből a Főtaxinak és az összes többi taxivállalatnak, hogy azokat a jó tulajdonságokat, amelyek az autótaxiszt jellemezték az elmúlt 90 év alatt, vegyék át a mostani taxis vállalatok fiataljai is az utazóközönség igényének teljes mértékű kielégítése érdekében.

És most álljunk meg egy percre és gondoljunk az autótaxiszt megalapító Haltenberger Samura és összes munkatársaira, valamint az azt követő évtizedek összes többi vezetőire és kollégáikra, akik nagyon sokat tettek a magyar taxizásért, de most már sajnos nem lehetnek közöttünk.

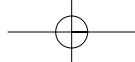
2002. június 12-én adták át először a Haltenberger Samu díjat és a hozzá tartozó oklevelet. Ezt a díjat minden évben 3-4 taxigépkocsivezető, ill. egy taxivállalat kapja meg.

Tisztelt Hölgyeim és Uraim! Most nemsokára elkezdődik a 90. Jubileumi Taxis Nap ünnepi műsora. Ehhez jó szórakozást kívánok mindannyiuknak, jó erőt és egészséget, boldog családi életet.

Budapest, 2003. június 14.

Kirschner Béla

Elhangzott 2003. június 14-én a Főtaxi által szervezett 90. Jubileumi Taxis Napon.



CITY NIGHT
MEGLEPETÉS (Eger)
A 3. helyért: MEGLEPETÉS -
ÚTFÚRÓK 1 : 0
Döntő: R.L.B. - CITYNIGHT 3 : 2.
A tornagyőztes csapat tagjai:
RICHY LÁSZLÓ, SCHUCK
ZSOLT, SCHUCK DEZSŐ, SZLÁ-

VIK JÓZSEF, PFEFFER PÉTER,
SZALAI ISTVÁN, FEKETE FE-
RENC, KOBOLÁK FERENC,
MÓR PÉTER, GÁL ISTVÁN.
Legjobb kapus SZABÓ VIK-
TOR (MEGLEPETÉS).
Legsportszerűbb csapat:
HÍRKER

Legjobb mezőnyjátékos:
NAGY BALÁZS (CITY)

Gólkirály: FEKETE FERENC
(R.L.B.)

Itt kell megemlíteni, hogy el-
ső ízben országos torna lett a
taxisnap, hiszen több városból
érkeztek csapatok.

SZAKÁCSMŰVÉSZET

Sikeres volt minden évben a
LUKÁCS PISTI-féle marhapör-
költ, vagy SZÉKELY FERI-féle
gulyásleves. Most mégis - a
megemelkedett létszám miatt
- lépni kellett a szervezőknek.
Ökörsütés volt, de mellette



Antal Zsolt, a teniszverseny II. helyezette



A győztes csapat



A játékvezetők is kaptak díjakat



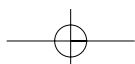
II. helyezett: City Night



Így örül a győztes



Megkoronázzák a gólkirályt





Taxisnap: Trenka István is elhozta a lovait

bográcsban főtt a pörkölt és nagy tálcában sülték a különféle húsok.

MOTOROS RENDŐRÖK

Ismét nagy siker volt a gyermekek között a közlekedési rendőr motorosok bemutatkozása.

LOVASBEMUTATÓ

Trenka István barátunk elhozta lovait, így aki akart lovagolhatt, vagy közelről szemlélhet-

te meg a nagyvárosokból teljesen eltűnt háziállatunkat.

Természetesen oldalakon keresztül lehetne és kellene írni a nap eseményeiről, de erre helyhiány miatt nincs lehetőség. Most inkább nézzük a felejthetetlen nap képeit.

*Juhász Péter
A fényképeket készítette:
Boldvai Bea
Juhász Szabolcs
Mészáros Gábor*



Ökørsütés a nap fénypontja



Finom pörkölt is készül, bográcsban

Minden taxit sárgára kell festeni

Demonstráció Bukarestben

Több száz taxis vett részt Bukarestben azon a felvonuláson, ahol a személyfuvarozók a városháza által hozott egységesítésre törekvő szabályok ellen tiltakoztak. Az újonnan alkotott rendelet jelentős többletkiadásokat követel a vállalkozóktól.

A bukaresti városatyák megelégtettek a személyfuvarozás területén kialakult átláthatatlan helyzetet, ezért szigorú rendeletet alkottak, amellyel sikerült a fuvarozók ellenszenvét kiváltani. A szabályok ugyan csak 2004. január elsején lépnek életbe, de máris nagy a zúgolódás a taxisok között. Legfontosabb kritérium az egységes külcsein és az ellenőrizhetőség. Jövőre csak olyan gépjárművel lehet részt venni a személyszállításban, amely sárga színű és jól látható rajta a taxi felirat, jelzés.

Ugyancsak generális szabály a taxióra léte és a meghatározott tarifa alkalmazása, amelyet egységesítettek a hatóságok. Amintalan a legérzékenyebben érintette a fuvarozókat, az éppen a létszámuk maximálása volt. Bukarestben január elsejétől 8000 állandó és 2000 ideiglenes vagy idejnyjellegű

engedélyt adnak ki az erre hivatott szervek. Azon gépjárművek, amelyek nem felelnek az előírásoknak, nem kapnak működési engedélyt. Akit rajtakapnak, hogy taxióra nélkül dolgozik, azt 65 ezer forintnak megfelelő lej bírsággal sújtják.

A tarifa ennek ellenére elég toleráns. A legegyszerűbb felszereltségű, műszaki állapotú gépkocsik – átszámítva – 30 Ft/km-es tarifával dolgozhatnak, míg a légkondicionálóval ellátott, hifi hangzűrűségeket biztosító új, nagy teljesítményű luxusautók akár az 130 Ft/km-es díjszabást is alkalmazhatják.

A fuvarozók június végén azért szerveztek legális demonstrációt, mert szerintük a Bukaresti Főpolgármesteri Hivatal szabályozása túl sok plusz kiadást ró az üzemeltetőkre. A gépjárművek egységes átfestése a legtöbb taxis jövedelmét meghaladó beruházás, amely ráadásul csak hosszú távon megtérülő befektetés. Ekkora tartalékokkal a legtöbb fuvarozó nem rendelkezik, s az e területen dolgozók jelentős része, akárcsak hazánkban, kényszerből, egyéb munka híján ül a volán mögé. Sokan vannak, akik egy autót hajtanak 24

órán keresztül, s az sem a tulajdonuk, ők csak vezetik.

A taxióra beszerzése és üzemeltetése ugyancsak többletkiadás, s mivel egyelőre a 30–130 forintos kilométerenkénti tarifa alkalmazása sem egyértelmű, így nem érvényesül a jogalkotó azon szándéka, miszerint a kuncsaftnak a szolgáltató megválasztása előtt tisztában kell lennie a felmerülő költségekkel. Tudnia kell, hogy milyen kiadásra számíthat, ha egy középkategóriás alacsonyabb komfortú autóra ül, s mibe kerül, ha egy luxus limuzinba.

A demonstrálók felvonulásuktól azt remélik, hogy képviselőikkel leülnek tárgyalni a rendelet alkotói, és jelentős kedvezményeket tudnak kiharcolni, vagy legalább a szabályok hatályba lépésének időpontját sikerül egy-két évvel elhalasztani. Így utóbbi kérésük elfogadása esetén lenne idejük a fokozatos felkészülésre. A városháza jogalkotói egyelőre nem jeleztek tárgyalási szándékukat, ami további és egyre erősödő taxis demonstrációkat von maga után Bukarest útjain – állítják az érdeküket érvényesíteni kívánó taxisok.

Cash

A színlelt szerződésekről

Az utóbbi hetekben élénk vitát váltott ki a Munka Törvénykönyv tervezett módosítása (azóta életbe lépett), amelynek eredményeképpen többek között az ún. színlelt szerződések megszűnését vagy drasztikus csökkenését várja a rendezetalkotó. Munkaadói és munkavállalói oldalról is erős kritikával illették a tervezetet, de a kormány hajthatatlannak látszik ebben az ügyben.

Jó, jó, de miért érint ez minket – kérdezheted. A kérdés jogos, a taxis, mint egyéni vállalkozó nem nagyon esik e törvény hatálya alá, bár van néhány kivétel. Abban az esetben például, ha a személyszállító egy cégnél állandó fuvarozást végez, netán némi anyagbeszerzést, ügyintézkést is rá bíznak, szinte vállalati sofőrként funkcionál. Súlyosbítja ezt az állapotot, ha havi átalánydíjért dolgozik, tehát évente tizenkét egyforma összegű számlát nyújt be a céghez. Ekkor már szinte biztosan bújtatott alkalmazottnak fogják tekinteni. Nem is beszélve arról a szintén létező helyzetről, amikor kiderül, hogy taxisunk egyébként ennél a cégnél dolgozott évekig mint alkalmazott, majd egyszer csak felmondtak neki, de már másnap, egyéni vállalkozó taxiként ugyanúgy megjelent a munkahelyén.

Sok cég játssza el ezt a játékot, természetesen nem csak gépkocsivezető-taxis viszonylatban, hanem szinte bármilyen

területen. De vajon mi lehet ennek az oka? Egészen röviden összefoglalva: természetesen a pénz. X cégnek mondjuk egy gépkocsivezető alkalmazására van havi 100.000 forintja, mindent beleszámítva. Ha vállalkozási szerződéssel taxist foglalkoztat, minden hónapban a számla ellenében kifizeti ezt a százezer forintot, leírja költségként, aztán mossa kezeit, hiszen az égvilágon semmi más teendője nincs. Egy vállalkozóval való szerződés bármikor megszüntethető, nem kell a szabadság idejére helyettesről gondoskodni, végkielégítést kifizetni, jutalmakat, prémiumot adni, egyéb jóléti juttatásokkal törődni. Ha ugyanez az ember alkalmazásban állna nála, akkor a százezer forintból kifizeti a nyugdíjjárulékot, nyugdíjbiztosítási járulékot, egészségügyi járulékot, egészségügyi hozzájárulást, munkaadói és munkavállalói járulékot, szakképzési és rehabilitációs hozzájárulást...biztos van még valami, amit kifelejtettem. Szóval ezeket mind kifizeti, és a maradékot odaadja a dolgozónak munkabérléteként. Garantálom, hogy ez a maradék az ötvenezer forintot sem fogja elérni. Azért meg nem kap túl jó munkaeót. Ja, és még több millióért kell vásárolnia egy autót is, amin majd ez a gépkocsivezető dolgozik...

Úgy tűnik tehát, hogy a cég is jól jár, és a vállalkozó is megtalálja a számítását, hiszen az alkalmazotti, mondjuk ötvenezer

forint fizetés helyett százezeret kap a kezébe. Igaz, hogy ebből ki kell fizetnie az adót, az egészségügyi és nyugdíjjárulékot, a könyvelőt, a helyi adókat, de akkor, abban a pillanatban, amikor a pénzt megkapja, mégiscsak gazdagnak érzi magát...

Ha viszont mindenki jól jár, akkor mi lehet a gond? Nyilván az állam az, ahol kevesebb bevétel fog jelentkezni adók és járulékok formájában. Habár ha azt vesszük alapul, hogy a vállalkozó maximálisan tisztességes (Igen! Vegyük ezt alapul. Ne csak itt...), akkor az állami bevételek ugyanúgy biztosítottak lesznek. Az eltérés minimális.

A törvény módosítása tehát megint csak abból az okból született – ahogy ezt már sok más jogszabály esetén tapasztaltuk –, hogy az állampolgárt alaphelyzetben adócsalónak vélik. Ha normális gazdasági környezetben néhány ilyen „elvetemült csaló” nem áttolja eltitkolni jövedelmét, azt tessék megfogni, és jól megbüntetni. De ha ezt a vállalkozók többsége teszi, akkor nem lehet, hogy inkább az elvonások mértékével van a baj? Ekkora elvonásnál már bizony nagy a kísértés, hogy az egyébként is megélhetési gondokkal küszködő kisvállalkozó eltitkolja bevételét, jövedelmét, adóját. Vagy nem titkolja el, csak nem fizeti be. És nem azért, mert újabb мүдelfint akar venni az úszómédecéjébe, hanem az éhenhalás elkerülése végett...

Visszatérve szűkebb szakmánkhöz: mi lehet a megoldás, hogy elkerüljük a színlelt szerződés gyanúját? Túl sok teendők nincsen. Hiszen mi nem a cég eszközeivel végezzük a szolgáltatást (ami az ilyen szerződések egyik fontos ismérve), hanem saját gépkocsinkat használjuk erre a célra. Bármennyire is jól fizet az adott cég, néha biztosan elviszünk egyéb utasokat is. Vállalkozásunkat nem a cég megbízásából alapítottuk, hanem már sok év kispárosi múlt volt mögöttünk, amikor a szerződést kötöttük. A szerződés esetleges felbontásával nem szűnik meg automatikusan a vállalkozásunk, hanem egyszerűen beállunk egy drosztra, vagy belépünk egy társasághoz, és tovább szállítjuk az utasokat. Összefoglalva tehát: a taxist, néhány igazán kirívó esettől eltekintve nem fenyegeti az a veszély, hogy céges szerződését színlelt szerződésnek minősítse a munkaügyi hatóság. A fejleményekre és a tapasztalatokra összel visszatérünk.

-oli-

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



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

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

**20%
KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

**10%
KEDVEZMÉNY!**

AZ ÚJTÓL SOHASEM SZABAD FÉLNI

- Beszélgetés Kocsán Jánossal -

Kocsán János 1970. április 14-én kezdett taxizni a Fótaxinál. 33 év eltelte után, jelenleg mezítlábasként, Csepelen a Szent Imre téri taxiállomáson dolgozik minden nap. Piros Ladáját jól ismerik a kerületiek, ám nagyobb, szebb autóra így sem futja. Hiába kapta meg a budapesti rendőrfőkapitánytól, dr. Kökényesi Antaltól a Keleti pályaudvar Kerepesi úti oldalánál, a „2000. év taxisa” kitüntetést, amelyet a kollégák nevében megköszönt, Kocsán Jánost arról faggattuk, milyen lehetőségei vannak ma a csapathoz nem kötődő taxisoknak.

- Hol kezdte taxizni?

- Az ún. „Lógarázsban”, vagy ha úgy jobban ismerik, a Fótaxi III-as Üzemegységében. Megkaptam a menetlevelet, majd elmentem a Stróbl Alajos utcába átvenni az autót. Ott a portás a papírokat lebélyegezte, kiadta a kulcsot, megmutatta az autót, egy Warsawa márkájút, plexivel elkerítve, amivel ezek után elindultam a Keleti pályaudvarhoz dolgozni. Még arra is emlékszem, hogy ez péntekre esett. Végighajtottam az első napot, az utasok hosszú sorokban álltak mindenütt, integettek az utcán és szinte minden lehetséges helyen. Bevételem az első nap 1100 Ft volt, melyből 870 Ft volt a „leadó”, a többi meg a jutt. A pénztáros mondta is, hogy ez nagyon jó, sőt hozzátette: „Ha így dolgozik, maga lesz itt az igazgató!” 7 évig taxiztam a Fótaxinál, ahol megbecsültek. Ezt követően átigazoltam a Volánhoz. Itt dicséretet kaptam jó munkámért. 1982-ben, amikor a magántaxi beindult, bejelentettem Csete Lajosnak, hogy bizony „itt hagylak benneteket”. A lehetőség egy vadonatúj 1500-as Lada formájában adott volt.

- 1982-ben még senki nem bízhatott abban, hogy a „maszek világ” hosszú távon megmaradhat. Nem féltél, hogy mindened rámehet a változtatásra?

- Nem. Meggyőződésem most is, hogy az újtól sosem szabad félni. Bele kell fogni, lendülettel, lelkesedéssel, bizalommal. Sikerülni fog másoknak is.

- A KIOSZ-hoz mikor kerültél?

- A „maszek világ” kezdetén a tagság kötelező volt. A XXI. kerületben a személy- és teherfuvarozók elnökevé választottak. Ezt a funkciót egészen a KIOSZ megszűnéséig betöltöttem.

- Melyik maszek társaságnál taxiztál?

- Először csak egy CB-t vettem, amihez kaptam egy CB-TAXI számot. Ezzel dolgoztam. A fuvarokat az „Idomár” biztosította. Majd az Éro (alapítótagként) és a City Taxi következett. Utóbbinál a tagdíj akkor 3.800 Ft volt. Engem a 377-es Ádám vett fel még az Almásy téren. Ellenőr lettem, szívesen dolgoztam a fuvarközvetítő irodában, jól éreztem magam.

- Akkor miért léptél ki?

- Beindult a lengyel és az orosz piac. Ez hozta az utasokat. Nekem akkor egy Volga kombim volt, melyet nagyon szívesen vettek igénybe a piacozók. A Kondorosi útra naponta 4-6 alkalommal mentem ki. Jól ment a bolt. Érdre, vagy a gyáli piacra is rendszeresen jártam.

- Mikor lett vége ennek a mámoros időszaknak?

- Ha jól emlékszem, 90-91. körül zárt be a Kondorosi úti, a gyáli és az érdi piac. Kitiltották az autóbuszokat a Keleti pályaudvartól, tehát megszűntek a finomságok.

- Váltottál?

- Igen. Hosszú ideig kinlódtam még egyedül, de végül a Taxi 2000 következett. Sokakat ismertem még az Éro-ból, és ott az akkor már meglévő piros Ladám is elfogadott autó volt. Amikor szóltak, hogy ki kell cserélnem, eljöttem.

- Miért?

- Egyszerűen nem tudtam jobbat venni. Az anyagi helyzetem ezt még ma sem teszi lehetővé. Két gyermeket nevelek, tanítatok. A fuvarok száma, a bevétel drasztikusan csökkent. Nekem nincs 3-4 millióm egy nyugati autóra.

- Előbb-utóbb ezt nem tudod kikerülni. A Ladád nem bír ki még 15 évet...

- Egy-két évig még kitart. Az EU-s csatlakozás után kénytelen leszek venni egy másik au-

nem szívesen mennék már máshová. Ráadásul bizom benne, hogy ez még lesz egyszer jobb is.

- Miből gondolsz?

- Előbb-utóbb a taxisok beleunnak a jelenlegi helyzetbe, és közösen könnyebb lesz a körülményeken változtatni. Lesznek szószólóink, akik elérik a fix tarifát, amiből meg lehet élni...

- Te most milyen tarifával fuvarozol?



Kocsán János: – Előbb-utóbb a taxisok beleunnak a jelenlegi helyzetbe

tót, és azzal valamelyik társasághoz belepek.

- Ezek szerint az, hogy jelenleg mezítlábas vagy, a kényszerhelyzetből adódik, és nem valamilyen ellenszenv az oka?

- Így van. „A szükség törvényt bont”. Ez nálam is igaz.

- Tudom, hogy itt a csepeli Szent Imre téren sokan ismerik az autódat. Menyi fuvar tudsz csinálni naponta átlagosan?

- Én 10 óra felé kezdek és este 6-ig dolgozom. Átlagosan napi 4-5 fuvarom van, egyenként úgy 5-700 Ft értékben.

- Ez még a benzínre és a javíttatásra sem elég.

- Tudom. Csepel szegény kerület. Erre futja. Szinte minden nap megfordul a fejemben, hogy ezt nem érdemes tovább csinálnom. Ugyanakkor én mindig a magam ura voltam és

- A lehetséges nappali maximum árát alkalmazom, vagyis 300/240/60 a tarifám. Szerintem az éjszakai maximális viteldíjat már nem lehet „eladni”. Az túl magas.

- A fix tarifával ezen még emelnél?

- Nem, azt már nem tudnák az utasok kifizetni. Ugyanakkor a 136 Ft-os nyomott tarifával dolgozó taxisok miatt nem kerülne ki senkit. Ezen kívül ismét kiszámítható lenne a fuvardíj. Mint az régen is volt, amikor az utas tudta, hogy 18 Ft-ot fog fizetni és még maradt 2 Ft. a borralóra is (ennyiért fél dl rumot lehetett venni akkoriban). Ma nem mernek beülni, mert nem tudják megbecsülni a várható végösszeget. Nagyobb lenne a bizalom, ami most szinte hiányzik. Szeretném, ha az üres kiállási díj is megszűnne.

Folytatás a 15. oldalon

Folytatás a 13. oldalról

Neveltséges, hogy ingyen kell a kollégáknak kilométereket gurulni, csak azért, mert ez így alakult ki. Sürgősen változtatni kell ezen a helytelen gyakorlaton.

- Szerinted ezt kifizeti majd a megrendelő?

- Egy olcsó tarifa mellett igen. Ráadásul ez is ösztönözne, hogy gyorsan menjen a taxihoz, mert az óra ketyeg...

- Azt mondtad, hogy 240 Ft/km a viteldíjad. Az árak felfelé mennek. Mennyi lenne az ideális km-díj?

- Most 300 Ft/km a reális összeg. Ezt azonban a létszám korlátozásával kellene összekötni.

- A létszámkorlátozás téged is fenyegethetne, hiszen a Lada már nem a legnépszerűbb taxiautó az utasok szemében...

- Ezt így nem lehet előre megjósolni. Lesz, aki nyugdíjba megy, lesz, aki más okból hagyja majd abba. Türelem kell a kiváráshoz, de 3000 taxi elég a fővárosban. Ezeket nyomon követhetné a műholdas irányítás, és az kapna címet, aki a legközelebb van a megrendelőhöz. Mi taxisok pedig fizetnénk egy 100 Ft körüli összeget címenként. Így a diszpécser is csipkednék magukat. Több cím, több pénz...

- Ha jól értem, egy közös

diszpécser szolgálat látná el a várost címekkel?

- Így van. Műholdas rendszerrel kiegészítve ez a jövő. Ráadásul nem kell minden autóban hallani, hogy a Szabóné hová kért autót, vagy Kovács úr már megint a Szabónénál volt. Csak az látja a megrendelést saját képernyőjén, aki legközelebb van a címhez. A taxisnak diszkréten kell szolgáltatni. A jelenlegi gyakorlat szerint sokszor 5-600 taxiban hallani jól ismert neveket, a pontos címmel együtt, sőt sokszor a taxisok megjegyzéseit is.

- A taxiközpont pedig a címenkénti befizetésekből élne...

- Ezen lehet finomítani. Egy

másik elképzelés szerint a bevétel 2-3%-át adnánk le egy szervezetnek, amely a címeken kívül segítyt és egyéb juttatásokat is adhatna.

- Kie lenne ez az új központ és ki kezelné, vagy használná fel a bevételeket?

- A közösség választottjai képeznék a vezetőséget és legálább félevente elszámolnának a bevételekkel a taxisoknak. Ez működött régebben is. Az viszont fontos, hogy a taxisok választanák ki a képviselőiket, akiken számon is kérnék a megbízásokat, ígéreteket. Bizni kell a jövőben.

- Köszönöm a beszélgetést!

-kó-

MENTŐK, RENDŐRÖK, TÜZOLTÓK KONTRA TAXISOK?

Mindenki ismeri a több mint egy évtizede alkalmazott politikai fogást: ha pénzt kér valamelyik minisztérium, vagy egyéb szervezet, nem azt mondják, hogy erre nincs, hanem megkérdezik hogy honnan vegyék el? A gyerekektől, a kórházaktól, esetleg a nyugdíjasoktól? Természetesen ez demagógia, de igen hatásos.

Nos, valami hasonló zajlik az utóbbi hetekben a buszsávokkal is. Történt ugyanis, hogy az egyik mentős, miután a buszsáv használatáért megbüntették, a sajtóhoz fordult. Úgy nyilatkozott, hogy ő inkább börtönbe megy, de nem fizet azért, mert az embereket menti. Az így gerjesztett ügy tovább gyűrűzött, és kiderült: bizony a rendőrök, akik nyugal munkra vigyáznak, szintén ki vannak zárva buszsáv használatból, csakúgy, mint a tűzoltók. Bezzeg a taxisok, azok ott pöffeszkedhetnek Mercedeseikkel, miközben a szegény mentőst (rendőrt, tűzoltót) megbüntetik. Nem jó ez így, változtatni kell a jogszabályon - sugallja a tévé (rádió, újság). Gondoltam, várok, hogy igen szépszájú érdekvédőink

közül hátha megszólal valamelyik és tiltakozik a nyilvánvaló hangulatkeltés, demagógia ellen, de nem történt semmi. Pedig kár egymás ellen hangolni a taxist, mentőst, rendőrt, tűzoltót. Az utóbbiak járműveit kivétel nélkül felszerelték megkülönböztető jelzésekkel, melyeket indokolt esetben bekapcsolhatnak és ezt követően szinte minden KRESZ-szabályt figyelmen kívül hagyhatnak. Tehát nem helyes az a beállítás, hogy például egy súlyos beteggel (haldoklóval stb.) a mentő nem mehet a buszsávban, mert megbüntetik. (Bezzeg a taxis!) Ez sületlenség. Esethez, eseményhez vonulva is használhatják a szirénát és a kékvillogót. Az állomáshelyre való visszatérésnél vagy „sima” betegszállításnál pedig nincs időkorlát. A járőrfeladatot ellátó rendőrautónak sem kell gyorsan haladni, vagy ha igen, arra ott a megkülönböztető jelzés.

Ugyanakkor a taxi szerves része a nagyvárosi tömegközlekedésnek. Drágábban, de ugyanúgy igénybe vehető, mint a busz, vilamos vagy metró. Ez mindenütt a világon

így van. Még Budapesten is, és akkor is, ha ez sokaknak nem tetszik. A tömegközlekedésre való áttérés előbb-utóbb szükségessé válik, mert a város egyre inkább „bedugul”. Aki pedig nem a saját autójával közlekedik, joggal várja el, hogy gyorsan célhoz érjen. Busszal, taxival egyaránt. Ahol van buszsáv, ott a taxi is gyorsabban haladhat. Például (hogy én is demagóg legyek) a szívbeteget utassal, vagy szülésre váró nővel az orvoshoz. Beteg gyerekekkel a kórházba. Ráadásul az az orvos, akit műtétre, szüléshez rendelték be, nem mehet saját autójával a buszsávban. Pedig az előbbi logikával neki is ott lehetne a helye. Nem beszélve a „nagyon fontos” személyekről, vagy a sötét színű autókról, amelyeket kopasz emberek vezetnek, valamint „a balett-táncosokról és a kőfaragókról”...

El kell tehát döntenie, hogy a taxi része a hazai tömegközlekedésnek (az Alkotmánybíróság e lapban is idézett mondata erre utal), vagy sem. Valamint azt is, hogy érdemes-e külön buszsávot fönntartani, ha abban egyre többen autózhatnak.

RAPAJKA LÁSZLÓ ÉLT 48 ÉVET!

Nem lehet megfogalmazni a mondatokat, mit érez az ember egy újabb értelmetlen - érthetetlen halál után! Amikor nem csak egy kollégát, de egy barátot veszítünk el! Tegnap még jópofiztunk, poénkodtunk a Klauzál téren, a „Bázison”, ma meg már nem vagy sehol!

Szívinfarktus. Életerős, vidám fiatal emberek sorban hagynak itt bennünket. Miért ilyen könyörtelen az élet?



Te mindent megpróbáltál! Mindent vállaltál! Talán többet a kelletnél? Dühöngtél, mérgeledtél, ha nem mentek jól a dolgok! Szeretted volna helytállni a család előtt, a taxisok között! Egyhangúlag választottak az Etikai Bizottságba, mert ott is szeretted volna segíteni a problémákon!

Azon kevés kollégák közé tartoztál, akit mindenki szeretett, akit mindenki tisztelt! Becsülettel, tisztességgel tetted a dolgodat!

Hajtottál, gürítettél, ahogy mi is. Neked most az örök pihenés következik!

Nyugodj békében!

Juhász Péter, FŐTAXI RT.

FUVAR KÖZBEN...

- (Ha egymás gondolataiba látnánk) -

A taxiutazás során általában beszélgetés alakul ki a taxis és az utas között. De az emberek nem csak beszélnek (beszélgetnek), hanem gondolkodnak is. Mármost a többség...

Mi lenne, ha egyszer belelátnánk egymás gondolataiba?

Nézzük csak, mi történik ott! Indul egy taxi csikorgó gumikkal, néhány utcával feljebb meg egy hölgy ácsorog a járda szélén, szatyrokkal a kezében.

- Na végre, hogy megkaptam a fuvar. Igaz, ütöttem is ezret. De mit csináljak? Hegyeztessen ki még jobban a rádiómat? Csiszoljam meg még jobban az antennát? A rádióhoz nem merek nyúlni. Mit csináljak? Mindegy, enyém a fuvar! Horváthné. Ki lehet az? Nem ismerős a neve. Biztos rövid kanyar. Úristen, lehet, hogy egyedül nyomtam? A többiek meg röhögnek rajtam? Most már tuti! Az SZTK-ba megy! Nem lesz hosszabb három saroknál! Minek nyúltam bele?

- Hol az a taxi? Már tíz perce itt állok! Jó, nem tíz perc, hanem nyolc! De öt perc biztos van! Az amerikai filmekben miért cirkálnak a taxik állandóan? Nekem meg telefonálgatnom kell. Taxi meg sehol. Tudom már. Céget váltok! Most már annyi társaság van! Máshol meg talán adnak valami plusz kedvezményt. Habár a cégnél ügyis kifizetik. Csak már lenne itt a taxi.

- Mi van itt? Minden autó erre jön? Nem igaz, itt kell megállni? Nézd már, az út közepén szállnak ki a kocsiból! Nem érek oda három perc alatt! Biztos, hogy elkések! Várhattam volna az ötperces feldobásra! Most már mindegy! Indul már! Dudálok, persze hogy dudálok, mert lassan indul az az ökör! Neked könnyű te gyalog vagy! Nem időre mész!

- Na, még egy percet várok és telefonálok! Mi az, hogy negyedóráig nem küldik az autót? Közben itt szaladgálnak az üres taxik! Direkt a legmesszebb levőt küldik? Csak ez a két cekker ne lenne! Leszakad a karom! Ezért hívtam taxit! De hol az a taxi?

- Végre egyenesben vagyok! Még egy sarok! Lehet, hogy még lent sem lesz az utas! Nekem kell majd várni! De hol várjak? Legfeljebb megyek egy kört. Eddig nem kerestek. Ez jó jel! Az utas nem mondta le a rendelést, időmérők nincsenek itt! Na, látom már! Ő lesz az! Szatyrokkal a kezében, gondolom, rám vár!

- Nem igaz! Itt a taxi! Miért most nyomja a gázt, miért nem eddig?

- Kezét csokolom!

- Köszönem, hallja-e! Ne csak szuszogjon! Szálljak ki a kocsiból, vagy mit tegyek még?

- Milyen néven volt a kocsi?

- Hadd üljek le, jóember! Nem látod, hogy alig bírok beszállni? Legalább az ajtót kinyithattad volna.

- Jó napot kívánok! Horváthné vagyok.

- Személyit is adjak? A tb-kártyám nem kell? Mit faggatozik?

- Merre tetszik menni?

- Fogadjunk, hogy három sarok! Nem, ez csak két sarok! Háziasszony. Lapos sarkú cipő. Olcsó műbőr táska. Igaz, nincs kifestve az arca, ez jó jel. Vajon festett a haja?

- Már megint kérdez! Nem igaz! Állandó utas vagyok, a telefonba is bementem a címet! Vagy nem adják át, amit mondok? És, ha nem tudja az utcát? Ha városnézést csinál velem?

- Budatéténybe, a Bartók Béla útra legyen szíves.

- Ezt már nevezem! A nyolcból a huszonekettőbe! Ez már döfi! Mi is volt ez a cím? Na, ezt megjegyzem! De kár, hogy nem lehet lenyúlni... Hátha még vissza is hozna valaki! Majd egy kicsit megállok a Rózsakertnél.

- Na végre egy tiszta kocsi. Igaz, régifajta, de tiszta. Milyen márka lehet ez, annyiféle van ma már. Jó, hogy nincsenek a műszerfalon olyan kis műtyürkéek. Viszont az ablakok kívülről piszkosak. Lehet, hogy locsoltak? Hiába, férfi ember...

- Kérhetem, hogy egy kicsit húzza fel az ablakot?

- Természetesen!

- Moziba ne vigyelek? Beül, és egyből dirigál! Mint a többi... Még jó, hogy elváltam. Beül a készbe és dirigál! Jenő, menj és csukd be az ablakot! Nekem ne dirigáljanak!

- Jó lesz így, csokolom, vagy még feljebb tekerjem?

- Így is megfulladok ebben a melegben! Fulladj meg te is!

- Végül is rendes, egyből feltekerete az ablakot. Általában olyan kötekedők a taxisok. Ugy látom, ő kivétel. Csak érjek már haza, millió dolgom van! Nem is tudom, hol kezdjem. Miért mondják, hogy a hétvége a pihenésé?

- Meg se szólal! Miért olyan kuka minden utas? Mit kérdezzek tőle, hogy elkezdődjön a beszélgetés? Ugye milyen szép idő van? Egy frászt szép! Dög meleg van! De jó lenne ebből egy kicsi majd karácsonykor.

- Sokat tetszik cipekedni, nagy a család?

– Ehhez meg mi köze? Mit kérdeztet engem? A személyimet ne adjam át? Igaz is, miért ne válaszolnék? Végül is nem titok.

– Egyedül élek. Meghalt a férjem.

– Most boldog vagy? Megtudtad, ami nem rád tartozik!

– A fene vigye el! Ez a pech! Egy magába roskadt özvegyasszony!

– Elnézést kérek, nem akartam megzavarni a emlékeket!

– Mi a francért kérdezősködök még mindig? Nincs nekem elég bajom? A mai „léből” befizetem a kocsírészletet. Jó, mondjuk a maiból meg a holnapiból! Holnapután jön a kötelező biztosítás. Mi van még? Itt a hónap vége! CASCO, könyvelő! Jaj, csak ne legyen gond a kocsiival! És persze itt van a társaság díja. Arra még van egy hetem!

– Még szép, hogy nem akarod megzavarni az emlékeimet. Legalább elnézést kértél, ez is valami.

– Nem történt semmi baj! Ami elmúlt, az elmúlt. Ami szép volt, az szép volt!

– Aranyos volt a férjem: miért hagyott itt ilyen fiatalon? Soha nem volt szívbeteg! Sőt beteg se! És egyszer csak vége! Mindennek vége!

– Miről beszél? Mit mond? Fogalmam sincs, mit mond! Oda se figyeltem. Ja, én kérdeztem! Hol is tartottunk? Volt egy férje, de már nincs! Szép volt, jó volt. Szóval, egyedül él. Úgy, mint én! Neki se lehet valami jó esténként. Te Úr Isten! Meg se kérdeztem, merre menjek! Most már mindegy. Körút, Petőfi híd, Budafoki út. Szólt volna, ha nem jó! Nem egy kötekedő alkat.

– Milyen csendben lett hirtelen. Igaz, a vezetésre koncentrált. Mennyi autót, de azért jól lehet haladni! Azt hiszem, jó utat választott. Kellemes ember.

– Szép, tiszta a kocsija, öröm látni az ilyet.

– Vajon otthon is ilyen rendes? Biztos a felesége is ilyen tiszta asszony.

– Jé, tud beszélgetni? Magától megszólalt! Micsoda változás! Először még morgott a cekkereivel!

– Nem olyan nagy dolog! Csak egy kicsit oda kell figyelni! Nem kell rendet csinálni, csak ha rendetlenség van! Én meg nem csinállok rendetlenséget, otthon se, a taxiban sem! Egyedül élek, nekem kell vigyázni a rendre!

– Elmondom az igazságot. Miért ne mondhattam volna el? Csak egy utas. Beszáll, kiszáll! Isten vele! Ez már a Budafoki út, öt perc, aztán többet nem látom!

– Szóval egyedül él. Vajon miért? Soha nem volt felesége? Vagy meghalt? Mi baja lehetett? Meg merjem kérdezni? Á, nem merem. Vagy elvált? Ez az! Elvált! De vajon miért? Igaz is, mindegy! Ha ő volt a hibás, már megváltozhatott! Nem olyan iszákos fajta. Nézzük a kezeit. Nem sárgák az ujjai a nikotintól! Viszont kicsit érdesnek tűnnek. És napsütötte az alkarja. Mindkettő! Nemcsak az, amelyiket kilógatja az ablakon. Szóval szokott kertben, telken dolgozni. rendes embernek tűnik. Nem iszik, nem dohányzik, tiszta, rendezett a kocsija. Nézzük a cipőjét! Mert az a legfontosabb. A cipő mindent elárul! Látni az anyagi helyzetét, a testtartását, a rendszeretét, a belső tulajdonságait! Nekem is egy ilyen rendes ember kellene.

– Ritka tulajdonság egy férfiembernél, biztos a felesége szokatta rá!

– Na most kibújik a szög a zsákból! Mondd el szépen az igazságot!

– Persze, majd beszámolok róla. Hogy többet törődött a barátnővel, mint velem. Hogy más volt esküvő előtt és más volt esküvő után! Mondhatnék rá egy jelzöt, de inkább nem teszem! Mondjuk röviden, egy tisztességtelen nő volt!

– Rendes volt a feleségem! De én a rendszeretét még otthonról hoztam! Jól megvoltam a feleségemmel, de aztán szétváltak az útjaink.

– Persze, majd megmondom, hogy volt, amikor reggel jött haza! Azt mondta, a barátnővel volt. Igaz lehetett, mert nem éreztem rajta férfiember illatát! De akkor is! En voltam a férje! Miért nem velem töltötte az éjszakákat?

– Milyen szépen beszél a feleségéről! Aztán lehet, hogy egy rossz asszony volt! De szép, hogy utólag már nem dobálja rá a sarat! Most már kimondottan szimpatikus! Lehet, hogy máskor név szerint kérem a taxi diszpécserektől! Bár nem tudom, hogy lehet-e? Vagy elkérem a telefonszámát, aztán felhívom.

– Lehetne egy kérésem? Segítené felvinni a csomagomat?

– Úr Isten, mit mondtam? Három éve nem volt idegen férfi a lakásomban! De hát valahogy éreztetnem kell vele a helyzetet. És ha nem veszi a lapot? Pedig szimpatikus!

– Persze, hogy segíték! Naná! Percenként negyven forintért majd lépcsőzők neked! Vagy ha meghívsz egy kávéra! Nem is lenne rossz! Vele elkávézgatnék.

– Természetesen, csokolom. Még plusz szolgáltatást is vállalok!

– Jaj, ez kicsit erős volt! Nem akartam erőszakoskodni! De hát ha tényleg megínnék vele egy kávé! Vagy mást... Holnap is nap lesz! Most kicsit lazítok, holnap belehúzok! A munka az nem kacska, hogy elszaladjon!

– Már ne értsen félre! Természetesen segíték felvinni a csomagokat.

– Dehogy értelek félre! Szépen felviszed a csomagokat és jössz utánam! Odabent meg beszélgetünk egy kicsit! Istenem, három éve nem beszélgettem férfiemberrel a lakásomban.

– Nem értek félre semmit! Segít felvinni a csomagokat. Jutalmul meghívom egy kávéra!

– Aztán majd beszélgetünk.

– Lassan megérkezünk. Abban a zöldkapus házban lakom.

– Jaj, mennyi borralalót adjak? Végül is számlát kérek, nem érdekes, majd egy kicsit többet íratok.

– Hoppá! Szép kis ház! Kicsi, de takaros! Nem fényűző, de szépen rendben tartott. Ezt már szeretem.

– Itt akkor jó lesz, ugye? Máris segíték vinni a cekkert!

– Aztán másban is segíték, ha kell!

A távoli szemlélő már csak azt láthatta, hogy becsukódik a kertkapu. Elösl egy szimpatikus, középkorú hölgy, mögötte meg a koránál kicsit többnek látszó úriember. Kezében két nagy szatyor, ajkán egy sejtelmes, régen látott mosoly. A sze-

mében meg a csillogás, a remény csillogása. Az örök reményé, hogy egyszer minden jóra fordul!

Jó lenne három év múlva is erre járni, belesni a függönyön. Egyedül ül-e egy hölgy az éjjeli lámpa előtt, kötöget közben.

vagy a konyhában keveri a rántást a leves alá, miközben a férfi bent ül a szobában, kezében újsággal.

Jó lenne tudni a jövőt, de a jövőt senki sem tudhatja. Talán így van ez jól.

José

Agresszív sofőrök, lerobbant iránytaxik

Száguldó koporsók Moszkva útjain

Moszkvában sem tökéletes a tömegközlekedés, s ezt a hiányosságot ismerte fel néhány vállalkozói kör, akik a trolis és busz útvonalán, azonos viteldíjért fuvarozzák a halált megvető bátorságú utasokat, műszakilag igen csak kifogásolható Gazel márkájú járgányaikkal.

Gyors, olcsó és viszonylag kényelmes közlekedést biztosít a marsrutka, vagyis az orosz iránytaxi. E szolgáltatás sokak számára jóval csábítóbb, mint a tömegközlekedés és nem is kerül többre. A vállalkozást üzemeltetők gyakorlatilag fél euróért felveszik az útszélén inetegető utasokat, s ott teszik ki őket, ahol azok kéri. Természetesen a meghatározott útvonalon.

Az utazóközönség sokkal kel-

lemesebb, mint a tömegközlekedésben, hiszen ezeknél nincsenek összetört, tönkretett ülések, hogy a részeg munkások molesztálásáról, padlón felejtett hányás nyomaikról már ne is beszéljünk. Az is igaz, hogy a Gazel típusú, a 60-as években készült taxi-mikrobuszok a piacgazdaság kialakulásakor gurultak a divatba, a túlterhelt tömegközlekedés alternatívájaként. Ezen járművek megoldották a főváros külső kerületben lakóinak közlekedési problémáit, bár abban mindenki egyetért, hogy a sofőrök úgy hajtanak, mint az örültek. Moszkvában amúgy is az agresszív vezetés a megszokott és divatos, a város óriási és túlterhelt, a KRESZ-t pedig nem szokás betartani, s a jogosítványokat gyakran az autóval együtt árulják. A mikrobuszok sofőrei 50-100 dollárnak meg-

felelő alpbért kapnak és a megtett úttól függően naponta akár 25 dollárnyi prémiumot.

Megfigyelhető, hogy a marsrutkák a rendőrök különös engedékenységét élvezik. Egy sofőr nem titkolta, hogy dugóban a záróvonalat gyakran figyelmen kívül hagyva közlekedik, ráadásul rendszeresen szállít álló utasokat is, amely szigorúan tilos. A tulajdonosok viszont profitérdekelték, így biztatják sofőreiket a mind több fuvarra, s ennek érdekében az sem zavarja őket, ha alkalmazottaik hajlamosak a sebességtúllépésre és a rendőrlámpa piros jelzéseit sem veszik vérezen komolyan.

Ma már a vezetők nagy része külföldi – moldovai, ukrán, kaukázusi –, aki mindenre kész, hogy egy rubellel többet keresen. Pihenni sem szoktak. Vanak közöttük olyanok, akik reg-

gel hattól éjjelig ülnek a volánnál, s jobb esetben csak akkor pihennek, ha tankolniuk kell, vagy valamilyen véletlen folytán dugóba szorultak, ahonnan nem tudnak kitörni.

A gépjárművek műszaki állapota senkit nem érdekel: a gumik állapota kritikán aluli, a karosszériáról és egyéb biztonsági eszközökről nem is szólván. Csak egy fontos: a kúrt harsánnyan szóljon.

Tavaly több mint 33 ezren vesztették életüket az orosz utakon, s a statisztika szerint minden hatodik balesetben Gazel, vagyis az orosz iránytaxi szerepelt. Június elején egyetlen hét alatt 20 ember halt meg iránytaxiban, ennek ismeretében talán nem véletlen az sem, hogy száguldó koporsónak tartják az iránytaxikat, amelyeket ennek ellenére igen kedvelnek.

Cash

IV. országos taxis kispályás futballkupa (BÁTESZ-KUPA) 2003. szeptember 6–7. Kecskemét

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

Érkezés: 9.00-ig

Kezdés: 10.00

Döntők: szept. 7-én 9.00 óra

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

Kispályás szabályok szerint 5+1 fő

Sorsolás a helyszínen: csoportmérkőzések (minimum 3 mérkőzés)

Díjak 1-2-3 kupa, oklevél

Legjobb kapus, gólkirály, fair play

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

Jelentkezés, információ: Lossó Géza szervező

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

* * * * *

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

Helyszín: Kecskemét

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

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

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



„Van, akinek a pap, van, akinek a papné...” – tartja a mondás. Az új autók többnyire szépek, jók és nagyon kevés olyan van köztük, amelyet már a kezdetekben elutasít a közvélemény. Ezért, ha azt olvasom valahol, hogy milyen szép (jó, sportos, elegáns stb.) egy új típus, az nem lep meg. Ráadásul ami az én szívemet megdobogtatja, az sok esetben másnak nem is tetszik. Az új Honda Accord azonban ebben is különbözik a megszokottól. Aki látja, szinte kivétel nélkül megcsodálja, ha elsuhan mellette, utána néz. Az autó összességében nagyon elegáns, de mégis erőt, dinamizmust sugall. Az egységes felületekből szinte kiemelkednek a krómozott szegélyekkel ellátott oldalablakok és a nagyon jól sikerült, szintén krómozott kilincsek. Tovább emel az autó megjelenésén, hogy az oldalsó tükrökben is elhelyezték az irányjelzőt.

A csúcstechnikát, mely az autót működteti, a Forma-1-ben fejlesztették ki. Az új elektronikus gázpedál (ETCS) nekem kisebb ne-



hézséget okozott az első órákban, de miután megszoktam, már „simán” is képes voltam elindulni az Accorddal. (Esetleg addigra kifogyott a kockásbenzin.)

A 2 literes DOHC iVTEC, 114 kW-os (155 LE) motor 190 Nm-es nyomatékot biztosít 4500-as fordulaton. A 2 literes változat végsebessége 217 km/h, de 180 körül „kényelmesen” lehet vele autózni. A vegyes fogyasztás gyári értéken 7.7 liter/100 km, azonban még a folyamatos légkondicionáló-használat mellett és a sebességhatárok „kissé tágabb értelmezésével” sem sikerült a 10 litert elérnem. A vezetési élményt fokozza az Accord kettős keresztlengőkaros futóműve, melyet a Forma 1-es versenyautók mintájára terveztek. A jármű légellenállási tényezője mindössze 0.26! A rendkívül merev karosszériát egyébként hangelnyelő anyagokkal bélelték, a vibrációk és zavaró hangok, zajok mértékét a minimumra csökkentették, mindezzel hozzájárulva a csendes, külsőzajmentes belső térhez. Így „magasabb” sebességtartományban is lehet halkán beszélgetni.

Természetesen minden kérékhez féktárcsát szereltek, szériafelszerelés az ABS, az elektronikus fékerelosztó, a vészfékasszisztens, a szervokormány, amit 4 irányban lehet állítani. A vezetőülés magassága állítható. A 4 hangszóróval szerelt audio-rendszer a kormányról vezérelhető. Az elektromos ablakemelők, az elektromosan állítható és fűthető külső tükrök, az indításgátló, a könnyöktámaszok elől-hátul (beépített pohártartókkal) az alapszerelés részét képezik.

Ráadásul mindezt a megszokott (és elvárt) Honda-minőségben kapja a vásárló. Ez utóbbi nagyon lényeges szempont autóvásárláskor. Ugyanis miután kifizettük a vételárat (első részletet) következnek az üzemeltetéssel járó szerviz- és „egyéb” költségek. (Zörög itt, zajos ott, valami nem stimmel stb.) Ebben a problémakörben a Honda-szervizek anyagilag rosszul járnak. Ugyanis az autó nagyon megbízható, jó alkatrészekből precízen szerelik össze. Ez pedig lecsökkenti az üzemeltetéssel járó költségeket. A 2.0 literes Accord Comfort változat alapára: 6.199.000 Ft, amit igen jónak tartanak még azok is, akik eddig más márkákra figyeltek. Nem véletlen, hogy a konkurenciának fejfájást okoz az új Accord.



Erről írt a Taxisok Világa 1993 júliusában

10 éve történt

Bemutakozott a Pulsar taxióra

Igazi különlegesség volt a taxis piacon az amerikai gyártmányú Pulsar taxióra bemutatása. Az adattárolós, nyugta adására is alkalmas készüléket akkor már világszerte nagy megelégedéssel használták a taxisok, többek között olyan meghatározó társaságok is, mint a New Yorki Yellow Cab. Hogy végül is a mintadarab bemutatása után miért nem terjesztették Magyarországon, az a mai napig rejtély...

Megjelent a vizsgaszabályzat

A taxis tanfolyamok vizsgáinak lebonyolítási módját a Közlekedési Főfelügyelet igen nagy részletességgel szabályozta. Szóbeli, írásbeli és gyakorlati feladatokat kellett teljesíteni a taxis vizsgá-

zónak. Az alapvizsga mellett – amit mindenkinek le kellett tenni – létezett úgynevezett kiterjesztő vizsga is. Ennek meghatározása a következő: „Kiterjesztő vizsgát kell tenni helyismereti jártasság és idegenforgalmi ismeretekből annak a taxigépkocsivezetőnek, aki e szabályzat alapján tett alapvizsgát és tevékenységét más megye (település) területére is ki akarja terjeszteni.” Teesék mondani: figyelembe vette valaha is valaki ezt a szabályt? Még ma is érvényben van...

Életbe lépett a nyugtaadási kötelezettség

Még jóval a nyugtaadós taxióra megjelenése előtt életbe lépett a taxisoknál is a nyugtaadási kötelezettség. Emlékszik még valaki, mennyit szenvedtünk a tömbökkel?

A drosztok helyzete

Már 1993-ban felmerült egy taxiállomást kezelő szervezet létrehozásának ötlete Budapesten. Igaz, hogy ezt a felvetést az akkori Taxis Kamara szorgalmazta, és tervezett célja köszönő viszonyban sincs a ma megvalósult rendszerrel.

VIGYÁZZ, HA JÖN A VONAT!

A fényképen látható esemény Cegléden a Törtel felé vezető úton történt egy pénteki napon. Jól látható, hogy a félsorompó álló helyzetben van, a vonat meg éppen keresztezi az országutat. Kétségtelen, hogy a félsorompó nem működött, azonban gondolja végig mindenki, hogy ő ehhez a vasúti kereszteződéshez érkezik messziről, ott nem állnak az autók és még nem látszik a vonat



Ne bízz a vasútban

sem. Mit tesz? Rádásul a nap pont úgy sütött a félsorompóra, hogy annak jelzése így is nehezen lett volna érzékelhető. Egy ilyen szituációban az álló félsorompó azt is üzenheti a kissé figyelmetlenebb autósoknak, hogy mehet. Pedig az Intercity vonatok pont erre járnak, úgy 100 km/h sebességgel. Én két tanulságot vonok le a megtörtént eseményből:



Nem mindig jó, ha félsorompó is „segíti” a közlekedést

A TAXIÁLLOMÁS A TAXI ÜZEMMÓDBAN LÉVŐ TAXIKÉ!

Egyre kevesebb a parkolóhely a fővárosban. Újabb és újabb sétálóutcákat nyitnak meg, járdákat láttnak el korlátokkal. Rádásul a maradék parkolóhelyekért is fizetni kell. Gyakorlatilag a Nagykörúton belül már sehol sem lehet ingyen várakozni.

Éppen ezért jó a taxiállomásrendszer újbóli kialakítása, így legalább a taxisok tudnak fuvarra várakozni. Sajnos jelentkezett egy gond az elmúlt időszakban. Mind több taxi parkol a taxiállomásokon szabadidőben, szemmel láthatóan munkaidőn kívül! Van, aki egész éjszakára (egész nappalra) ott hagyja a taxit a droszton, van, aki „csak” ebédelni, vásárolni ugrik el 5-10 (15-20) percre.

Ne feledkezzünk el az alaphelyzettről! A taxiállomás a taxi üzemmódban lévő taxiké! Azok

ké, akik dolgoznak! Akik pihennek, azok oldják meg a parkolást másképp!

Tiltakozunk az ellen, hogy idegen, civil autók állnak nagyon sok taxiállomáson, így a taxik nem tudnak beállni a drosztra. De van, amikor a kollegáktól nem lehet beállni oda!

Legyünk figyelmesek! Próbáljunk a másik fejével gondolkodni! Hagyjuk dolgozni azt, aki akar!

Tücsköt-bogarat kiabálunk a kamarákra, az önkormányzatokra, a minisztériumokra, közben elfelejtünk körülnézni saját házunk táján! Magunkkal szemben is fel kell állítanunk egy követelményt: figyelni a többiekre! Jó lenne, ha a taxiállomásokat nem tekintenénk ingyen parkolóhelynek.



A helyszín a Krisztina krt. 99. Itt a háttal látható tábla öt taxi beállítását biztosítaná



Mint látható, a taxiállomáson rendszeresen idegen autók állnak, pedig a „Taxiállomás Kht.” irodája ebben az épületben található

Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe megváltozott.

Üzeneteket, leveleket ezentúl a

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu címre várunk.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Lakott területen legfeljebb mekkora sebességgel közelítheti meg taxijával a jelzótáblától kezdődően a vasúti átjárót?

- a) 50 km/h.
- b) 40 km/h.
- c) 30 km/h.



2. A jelzótáblát követő útkereszteződésben – egyéb más jelzés hiányában – köteles-e elsőbbséget adni a keresztező úton haladó járműveknek?

a) Igen, a jobb és bal kéz felől érkezőknek egyaránt továbbhaladási joguk van.

- b) Egyenrangú utak kereszteződésében a jobbkéz-szabály szerint a jobbról érkezőket illetve a balról jövő villamost illeti meg az elsőbbség.
- c) Nem, az övezetet elhagyót illeti meg az elsőbbség.



3. A járművek a tábla jelzésének megfelelően várakoznak. Megállhat-e mellettük az úttest szélén utasának ki- vagy beszállása idejére?

- a) Igen.
- b) Nem.



4. A menetrend szerint közlekedő autóbusz a táblával megjelölt forgalmi sávban közlekedik. Mely esetben hajthat rá a másik forgalmi sávra?

- a) Csak előzés végett.
- b) Csak kikerülés végett.
- c) Előzés vagy kikerülés esetén egyaránt.



5. A táblával jelzett helyhez érkeznek. Függetlenül a taxira ható centrifugális erő a járműve sebességétől?

a) Igen, a sebesség növekedésével négyzetes arányban nő.

- b) Igen, a sebesség növekedésével egyenes arányban nő.
- c) Igen, a sebesség növekedésével kismértékben nő.



6. Meddig tart a jelzótábla hatálya?

- a) A következő útkereszteződés kezdetéig.
- b) A következő útkereszteződés végéig.
- c) Mindig a „Várakozóhely” vagy a „Várakozási övezet” tábláig.



7. Az alábbiak közül mely tehergépkocsival szabad figyelmen kívül hagyni a tábla tilalmát?

a) Valamennyi olyan tehergépkocsival, melynek a megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3500 kg-t.

- b) A legfeljebb 2500 kg megengedett legnagyobb össztömege zárt kocsiszekrényű tehergépkocsival.

c) Valamennyi olyan tehergépkocsival, melynek a megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg az 1500 kg-t.

8. Főútvonalon egy nagyváros centrumában utasa késkéve adta jelölte meg a megállás helyét, és ezért 20-30 méterrel túlhaladt az úti célon. Hátramentben visszatérhet-e a kért címre?

- a) Igen, ha a manőverével a járműveket nem veszélyezteti, legfeljebb kismértékben akadályozza.
- b) Csak a jármű és gyalogosforgalom akadályozása nélkül.
- c) Nem.

9. Gazdaságosabb a taxi üzeme, ha az adott útszakaszt...

- a) az elérhető legnagyobb sebességgel teszi meg, mert így le rövidül a haladási idő;
- b) a forgalmi viszonyokhoz igazodó, lehetőleg egyenletes sebességgel teszi meg.

10. Miként változik az éjszakai látótávolság, ha vizes az úttest?

- a) A belátható útszakasz hosszabb, mint száraz úton.
- b) A belátható útszakasz rövidebb, mint száraz úton.

11. Milyen hosszú tárgyat szabad a személytaxi tetőcsomagtartóján szállítani?

- a) Legfeljebb olyan hosszúságú, mint a tetőcsomagtartó.
- b) Legfeljebb olyan hosszúságú, mint a taxi, ne nyúljon túl rajta se előre, se hátra.
- c) A taxin előre és hátra 40-40 cm-re nyúlhat túl.

12. Miért veszélyes, ha a taxi kerekei fékezéskor gördülés helyett csúsznak?

- a) Mert az oldalerők hatására megfarolhat.
- b) Mert a gumibroncs defektet kaphat.
- c) Mert a csúszó kerekeken a fékhatás megszűnik.

13. Szilárd burkolatú úton halad. Mikor válik az úttest legveszélyesebben csúszóssá?

- a) Az esőzés kezdetén.
- b) Az esőzés végén.
- c) Amikor a víz már jól lemosa az út porát.



14. Mi lehet az oka, ha a gumibroncs futófelülete ilyen módon kopott?

- a) Az előírtnál nagyobb légnomással közlekedik.
- b) A gumibroncsokat túl gyakran cserélte fel egymással.
- c) Az előírtnál kisebb lenyomással közlekedik.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 38. oldalon találhatóak.

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Tisztelt Kollégák!

Ebben a szakmai lapban már nagyon sokan kifejtették véleményüket arról, mi is lenne jó nekünk. A kollégák többnyire a fix tarifával kezdtek és a létszámkorlátozással folytatták a sürgős intézkedésre váró feladatok felsorolását. Amennyiben felületesek vagyunk, úgy rábólinthatunk: jó, oldjuk meg így gondjainkat. Ha viszont kicsit mélyebbre ásunk, már árnyaltabb képet kapunk.

Tekintettel arra, hogy én már évek óta a magam útját járom, hogy ha úgy jobban tetszik, azt írom, mezítlábas vagyok. (Bár máig nem tudom, ez pontosan mit jelent. Hogy jön „össze” a zokni- vagy/és cipőnélküliség a társasághoz nem tartozással. Talán e lapban valaki egyszer ezt is megírja.) Tehát van időm beszélgetni kollégáimmal. Jelentős részük a fix tarifától azt várja, hogy bevételei növekedjenek. Másképpen fogalmazva: a jelenlegi fuvarszámból több maradjon a brifkóban. Csakhogy ez azoknál a taxisoknál, akik ma valamelyik társaságtól kapják a fuvarokat, jelentős áremelkedést jelentene. Ha nem, akkor nincs is értelme a változtatásnak. Így viszont szinte biztosan megjósolható, hogy azok az utasok, akik 150 Ft/km körüli összegért utaznak jelenleg, nem veszik majd olyan sűrűn igénybe a taxit, mint

az áremelés előtt. Azokról a megrendelőkről, melyek a társaságoknál jelenleg a fuvarok jelentős részét biztosítják, nem is érdemes beszélni. Ők ugyanis többnyire most is olcsóbban utaznak, mint azt a legalacsonyabb tarifával megtehetnék. Ezt lehet tagadni, vagy úgy csinálni mintha nem lenne. Visszapörgetéssel, vasok akatáskákkal megszerzett fuvarok ezek, és természetesen végső soron a taxisok befizetéseiből (tagdíj, „egyéb” befizetések) pótlódik a különbség! Abban valószínűleg egyetértünk, hogy ha fix lesz a tarifa, úgy ezek a különböző ügyeskedések nem szűnnek majd meg. Vagyis például a 240 Ft-os fix kilométerdíj egyik társaságot sem akadályozza meg majd abban, hogy bevételeiből szintén csak például, 70-80 Ft-ot ne juttasson vissza valamilyen formában a megrendelőket „hozó” cégekhez. Persze a taxisoktól beszédett pénzből. Sőt, azt is megkockáztatom, hogy saját taxisaik érdekében, a megfelelő címmennyiség megszerzéséért történik mindez. Ez esetben mi változna? A transzfer árakról ma is mindenki tudja, hogy nem érdemes átszámolni „rendes” tarifára, mert az embert megüti a guta. Vajon van valaki, aki komolyan elhiszi, hogy itt sem lesz majd visszaélés fix tarifa esetén? Tényleg úgy születnek majd a transzferekre vonatkozó szerződések, hogy a tényleges fix tarifával számolják ki ezeket?

Ennyire naiv senki sem lehet. A magántaxizás az elmúlt több mint 20 évben szépen lassan elérte, hogy ma már kiállási díj sincs, hogy bár van minden csapatnak saját tarifája, de azt többnyire nem tartják be. Abból még különböző engedményeket adnak, és ennek következtében a tényleges fuvardíj akár le is feleződhet. Komolyan hiheti-e bárki, hogy az a taxis, aki különböző „saját” fuvarokat bonyolít (mint én), tartja magát majd a mások által diktált emelt árakhoz? Miért tenné? Csak saját példámat említem, az általam évek óta vezetett feljegyzések szerint átlagosan 60%-os kihasználtság felett teljesítek (szerencsém van az állandóimmal). Sok kollégám még az 50%-ot sem éri el. A fix tarifát milyen teljesítményre számítják majd ki? Nagyon nem mindegy! Érdemes magunkban számolgatni: mi történne, ha lenne visszafelé is utasom, ha hosszasan ketyegnék stb. Rövid úton bizonyítható, hogy 150-160 Ft-os kilométerdíjjal és 70% fölötti teljesítménnyel számolva, több marad a zsebben, mint 240 Ft-tal és 50% alatti kihasználtsággal. Talán az előbbi (kissé hosszú) okfejtésből kiderül: nem biztos, hogy okos dolog a fix tarifát kérni az illetékesektől.

Ennél véleményem szerint sokkal lényegesebb kérdés, hányan szolgáltatnak ezen a piacon és azt milyen hatékonysággal teszik. Ki ne álmódzott volna arról, hogy Békásmegyerről, vagy Csillaghegyről visszafelé is lesz utasa? Reális ma erről álmódzni? Szerintem nem, pedig a „kályhataxizás” rengeteg pénzt vesz ki mindannyiunk zsebéből (hatékonyság, vagy teljesítmény). Mi lehetne a megoldás? Véleményem szerint az önkormányzat a fővárosban nem létesít annyi taxiállomást, amennyire szükség lenne. Állítólag nincs elég szabad terület a taxisoknak is megfelelő helyeken. Tehát kimondhatnánk, hogy csak ennyi meg ennyi taxiállomás-használati engedélyt ad ki. (Nincs több helye erre a célra.) Így csökkenhetne a létszám, és ebből adódóan növekedne a hasznos kilométerek száma. A jobb kihasználtság több bevételt eredményezne. Végső soron ezzel az utasok is jól járnának, mert nem kellene megfizetniük a gazdaságtalan működésből adódó magasabb (fix) tarifát.

Azon is érdemes elgondolkozni, hogy egy ilyen jellegű korlátozás esetén kinek kellene más foglalkozás után nézni. Azoknak akiknek nem elég szép (új, nagy stb.) az autója, vagy akik túl öregek (fiatalok), esetleg nem eléggé képzettek (helyismeret, KRESZ), talán tartozásuk van (kinek nincs?). Valószínűleg e kérdésen is lehetne veszekedni. Nekem az a véleményem, hogy az utasnak a pénzéért joga van kényelmes, korszerű, jól felszerelt autóban utazni. Ehhez képest még Daewoo Matizt is látok szabadjelzővel. Ráadásul ugyanolyan áron szolgáltat a kolléga, mint a szállodás Mercisek. Némelyik taxit csak a festék tartja össze, mégis levizsgáztatják... Van olyan kolléga, akit néhány lépésnél jobban nem szabad megközelíteni, mert szaga van (bűdös). Ráadásul egy részük strandpapucsban, rövid gatyában, trikóban próbálja elnyerni az utasok bizalmát. El lehet azon is gondolkodni, hogy van olyan sárga rendszám, szabadjelzős autó is, melynek sofőre összekeveri az Operát és a Vígyszínházat.

A felsorolt példák természetesen nem jellemzők a szakmára, ám mégis a mi „hírnevünket” viszik szét a világban. Csak azt szerettem volna érzékeltetni, hogy a létszám taxiállomásokhoz való igazításával is lehetne sokféle szempont szerint válogatni. Ráadásul a negatív példákban szereplők autói szinte kivétel nélkül ott a „fix” matrica. Nekik tényleg ugyanazt a díjat kellene fizetni az utasoknak, mint az inget, nyakkendőt viselő, nyelvet beszélő, elegáns autóval dolgozó taxisoknak? Csak azért hogy esélyegyenlőség legyen? Csak azért, mert a többség nem dobálja automata táskába a pénzt, vagy munkaidő végén nem issza el bevétele jelentős részét, hanem félretesz, beruház?

Az írásomat vitaindítónak számom, nem emlétek egyetlen céget vagy tulajdonost sem, mert senkinek sem kötelező társasághoz tartozni. Kérem, hogy ha lehet, jelenjen meg még akkor is, ha nem értetek egyet vele.

Köszönettel:

Ács Róbert (Ácsi)

UTASTÉR-VÉDELEM, 2003



Az alábbi kép régóta terjed a „hálón”. Aki nem ismeri, annak a nagy melegben is üdítő perceket szerez a „népi megoldás” az utastérvédelemre

Ki taxizhat Budapesten?

Szinte nap mint nap hallom, sokan vagyunk, kevés a fuvar. Aki ezt vitatja, nem ért a szakmához. De azon is el kellene gondolkozni az illetékeseknek, hogy akik nem váltanak ki sárga rendszámot, szinte semmit nem kockáztatnak. Nem ellenőrzi őket senki, csak a rendőr „normál” közúti ellenőrzéskor. Ez esetben sem nézik, hogy az

autóban ülők milyen minőségben utaznak. Ismerősök vagy sziveségből viszi őket a vezető? (Nem taxisként!) Miközben a sárga rendszámmal ellátott autókat lépten-nyomon cseszegetik a különböző hatóságok, addig ezek a fekete fuvarozók igen jól élnek, adót, tb-t stb. nem fizetnek. Érdeemes kimenő a kínai piacok környékére, a pályaudvarokra. De a taxis lapban is olvastam a Szigony utcai taxiállomás mellől fuvarvállalókról. Ezzel miért nem foglalkoznak az okosok? Hogyan lehet, hogy a MÁV kisbuszok háztól házig szállíthatnak? Ők is a mi fuvarjainkból élnek. Külföldi, többnyire román rendszámú kisbuszok a Stadion mellől viszik „haza” a jelentkezőket. Mi lenne, ha én valamelyik bécsi pályaudvar mellé kiállnék, és a „hazafelé” induló magyarokat próbálnám rávenni arra, hogy velem utazzanak? Lehet, hogy a taxisok agyonütnének, de ha nem, az biztos, hogy néhány percen belül ott lennének az illetékesek. Az is biztos, hogy hiába hi-



Egy MÁV Rail Bus a sok közül, fehér rendszámmal, utasokkal

vatkoznék bármire, kifizettetnék a legsúlyosabb büntetést velem. Mert ott védik a „sajátjukat” és nem rúgnak rajta. Nálunk milyen hátsó szándékok teszik lehetővé, hogy románok, szerbek, ukránok békében csapolhassák a magyarok bevételeit?

Az is furcsa, hogy egyébként más városban lakó taxisok a fővárosba járnak dolgozni. Mit szólnának hozzá, ha engem látnának meg Érden vagy Székesfehérváron, hogy utasért megyek? Június közepén egy matricás szolnoki taxis kellelte magát a Haller-Mester sarkon.

Ma már a pizza-futár is „szabadjelzővel” mászkál, ráadásul este le is intik. Amikor egy ilyen eset után szóltam a fiúnak, még neki állt feljebb, és azt mondta, jelentsem fel. Minek, kinél és mit érnek vele? Én nem vagyok hatóság, nem ez a dolgom. Akkor viszont ki oldja meg, hogy az amúgy is kevés fuvar azoknak jusson, akik taxis-ként dolgoznak sárga rendszámmal, szabadjelzővel.

Ezúton kérem tehát az illetékeseket, hogy ne minket piszkáljanak, hanem azokat akiket régebben csak kontárokra hívtunk, akik semmilyen kötelezettséget nem vállalnak, de a mi kenyérünket eszik.

Schmidt Antal, URH 766

A „Keressük a legnépszerűbb taxist” játék győztese



„Roska Tibornak hívnak, a FÖTAXI-nál dolgozom, korábban a TAXI 2000-nél voltam. Persze csináltam sok mászt is, például vendéglátóztam. A bátyám is itt dolgozik, jól érzem magam a kockásoknál.

Van egy baráti társaságom, nagy a család, és persze sok utasom is volt az elmúlt hetekben, így jött össze a siker. Olyan 50-60 ember szavazata

tára számíthattam, folyamatosan. Jól kalkuláltunk, mert az utolsó 2-3 napban „húztak bele” a voksolóm, így sikerült az élre törnöm!

Ezzel együtt szerencsém is volt, hiszen már az indulás sem volt szokványos. A jelentkezési papírárt, a matricáért be kellett menni a céghez, de nem volt rá időm. A játék szervezői felkeresték a taxisokat a taxiállomásokon, így kaptam én is lehetőséget az indulásra.

Most egy új CITROËN XSARA autóval taxizom, ezzel is folytatom, a nyereményautót pedig áruolom.”



Június közepén mutatták be az egyik legnépszerűbb Fiat típus megújult változatát a hazai közönségnek. Az új Punto továbbra is 3, illetve 5 ajtós változatban kapható. A 3 ajtós Punto hossza 3,84 m, az 5 ajtósé 3,86 m. Szélességük egyaránt 1,66 m, magasságuk 1,48 méter. Megújult többek között a Punto első része, sőt különbség van aszerint is, hogy az eleganciára, vagy a sportosságra helyezte a gyártó a hangsúlyt.

Változott a hűtőrács, a lökhárító, a ködlámpa elhelyezése, de nem maradt a Punto hátulja sem a régi. Az itt elhelyezett lámpák átnyúlnak a csomagterfedélre, jellegzetessé téve az új típust. Az utastér megőrzi a korábbi Punto kényelmét, viszont a műszerfalon összevontak mindent, ami javítja a vezetési komfortot. A kormánykeréken hat gomb szolgál a rádió (audio-rendszer) kezelésére. Az esőérzékelő, a fedélzeti számítógép, a kétzónás klíma pedig eddig ebben a kategóriában nem volt megszokott a kínálati listán.

A motor-, kivitel-, és felszereltségkínálat pedig igen komoly fejlődést okoz majd a leendő vásárlóknak.

BÜNTETÉSI TÉTELEK EURÓPÁBAN

Mint minden évben, most tegyünk egy körsétát Európában, az ADAC MOTORWELT (a német Autóklub lapja) segítségével, melyik országban milyen büntetésekre számíthatunk közlekedési szabálysértés elkövetése esetén.

Néhány rövid megjegyzés azoknak, akik esetleg nem olvasták még előző tájékoztató-sainkat. Európa több országában nem konkrét pénzüsszeget jelölnek meg büntetés gyanánt, hanem napokban állapítják meg a büntetési tételt! Ez természetesen arányos a fizetéssel, így sokkal igazságosabb a rendszer. Mindenki annyi büntetést fizet, mint amennyit az adott nap alatt keres. Ha 10 nap a büntetés, akkor annyi a büntetés, amennyi pénzt 10 nap alatt keres!

Az ittas vezetést mindenhol nagyon szigorúan büntetik! Több országban 300.000 (!) forint a büntetés alsó határa, de a felső tétel a csillagos ég! Akár milliós büntetésre is számíthatunk! Igaz, ott az ittas vezetés is tényleges ittas vezetés. Ha valaki megiszik 1-2 üveg sört, az még nem az, de ha részegen ül a volán mögé, azt nagyon komolyan szankcionálják.

Magyarországon kívül még három országban teljes az alkoholtilalom Európában: Csehországban, Romániában, Szlovákiában. Amennyiben belépünk az Unióba, minden bizonnyal nálunk is eltörlik a teljes alkoholtilalmat.

A büntetési tételeket átszámítottam, 250 forinttal számolva az eurót. Most lássuk a táblázatot.

| Ország | Ittas vezetés | Alkohol határ-érték | Gyorshajtás (20 km/óra) | Piros lámpán áthajtás | Megállási tilalom figyelmen kívül hagyása | Parkolási tilalom |
|----------------|---------------|---------------------|-------------------------|-----------------------|---|-------------------|
| Ausztria | 55000-tól | 0,5 | 7500-11250 | 17500-36250 | 17500-36250 | 250-17500 |
| Belgium | 31250-tól | 0,5 | 35000-tól | 50000-tól | 50000-tól | 6250-12500 |
| Bulgária | 50000-tól | 0,5 | 5000 | 7500 | 10000 | 10000-tól |
| Csehország | 16250-117500 | 0,0 | 3750-16250 | 16250 | 3750-tól | 3750-tól |
| Dánia | 135000! | 0,5 | 17500-tól | 35000-52500 | 35000 | 17500 |
| Finnország | 15-120 nap | 0,5 | 25000-tól | 8-22 nap | 5-15 nap | 2500-10000 |
| Franciaország | 187500-tól | 0,5 | 22500-tól | 22500-tól | 22500-tól | 2500-37500 |
| Görögország | 38700-tól | 0,5 | 8750 | 38750-tól | 38750-tól | 10000-17500 |
| Hollandia | 57500-tól | 0,5 | 15000-tól | 21250 | 21250 | 10000-tól |
| Horvátország | 17500-tól | 0,5 | 3750-17500 | 17500 | 7500-17500 | 3750-tól |
| Írország | 317500-tól(!) | 0,8 | 20000-tól | 20000-tól | 20000-tól | 20000-tól |
| Lengyelország | 37500-tól | 0,2 | 6250-11250 | 28750-ig | 28750-ig | 11250-ig |
| Luxemburg | 312500-ig(!) | 0,8 | 12500-ig | 37500-ig | 18750-ig | 6250-12500 |
| Nagy-Britannia | 90000-tól | 0,8 | 22500-tól | 22500-tól | 22500-tól | 12500-tól |
| Németország | 62500-tól | 0,5 | 8750-ig | 12500-50000 | 7500-31250 | 1250-8750 |
| Norvégia | 97500-tól | 0,2 | 75000 | 112500 | 112500 | 16250 |
| Olaszország | 86250-ig | 0,5 | 35000-tól | 17500-tól | 17500-tól | 8750-tól |
| Portugália | 60000-tól | 0,5 | 15000-tól | 30000-tól | 30000-tól | 3000-tól |
| Románia | 12500-tól | 0,0 | 3750 | 5000-7500 | 15000-tól | 7500-tól |
| Spanyolország | 75000-tól | 0,5 | 22500-75000 | 22500-75000 | 22500-75000 | 22500-ig |
| Svájc | 182000-tól | 0,8 | 31250-tól | 42500 | 35000-tól | 7500-20000 |
| Svédország | 30 naptól | 0,2 | 90 naptól | 32500 | 28750 | 1750-23750 |
| Szlovákia | 90000-ig | 0,0 | 5000 | 5000-tól | 5000-tól | 2500-tól |
| Szlovénia | 22500-tól | 0,5 | 17500 | 45000 | 17500-tól | 6250-tól |

HOZZUNK LÉTRE TAXI ELLENŐRI „CSAPATOT”!

Úgy néz ki, nekünk kell kézbe venni néha a dolgokat! Tucatnyi szerv, intézmény ellenőrzi a taxikat, de igazából senkihez sem tartozunk.

Minden hivatal, minden közeg csinál egy ellenőrzési tervet, amit ha elvégeznek, megírják róla a beszámolót. Majd elfelejtik az egészet... Ez így nem több, mint látszatintézkedés.

A nagy baj, hogy mindenki csak a saját területével törődik, egy átfogó ellenőrzéshez 6-8 személy kell (kellene). Vámos, pénzügyőr, adóügyi, mérési hivatal, rendőr, önkormányzati személy, URH-szakember, közlekedéssel foglalkozó, és így tovább, és így tovább.

Jó lenne egy amerikai típusú taxirendőrség, de ez csak egy álom. Marad a taxi ellenőri szolgálat. Egy olyan csapatot, amely járja a várost és ellenőrzi a taxikat, taxisokat.

A taxik esetében nézné a sérülésmentességét, az utastér tisztaságát, a csomagtartó állapotát, az esztétikai megjelenést. A taxinál nézné az öltözködést, az ápoltságot, az általános kinézetet.

Mellette természetesen ellenőrzi az okmányokat, a papírokat.

Így az igazolólapot, a fényképes igazolást, a taxiórapi papírt, az URH-engedélyt, a taxivizsga papírját, a vállalkozói engedélyt, az esetleges alkalmazotti papírt, a személyi és jogosítvány érvényességét.

Mindezt természetesen nem hatóságként, hanem „kollegiális” alapon.

Most is vannak etikások, akik ellenőrzik ezeket az okmányokat. Sőt! A legtöbb társaságnál vannak évenkénti szemlék, kocs ellenőrzések.

Jó lenne, ha ezek folyamatosan, állandóan tevékenykednének! De a társaságoknak nincs lehetőségük az állandó ellenőrzésre!

Létre kéne hozni egy ellenőri csapatot erre a célra! Nyilvánvalóan legalább két ember és egy ellenőri csapathoz váltás kell (egy éjszaka, egy nap-paló és egy pihenő páros).

Ha a 10-12 fővárosi taxitársaság összefogna, akkor fel lehetne állítani egy 6-8 fős ellenőri csapatot. Egyedül, egyetlen taxitársaság sem tudná ezt fenntartani, de 10-12 társaság igen!

Már csak a közmegegyezés kell! Minden társaság fogadja el a taxi ellenőri csoport ténykedését, segítsék munkájukat!

Az ellenőrök nem tilthatnának le kollégákat, nem vonhatnának ki senkit a forgalomból, „mindössze” jelzéssel élhetnének a taxitársaság felé! Ezt és ezt tapasztalták, ez és ez a javaslatuk. Például az egyik autó nagyon koszos belülről, a másik taxis papucsban dolgozik. Az adott taxitársaság vagy elfogadja a javaslatot, vagy nem, vagy intézkedik, vagy nem.

A lényeg az állandó és folyamatos ellenőrzés lenne!

Toth Tibor

Kis Taxis, a Nagy Professor és az Amnézia!

Egy olyan történetet mesélek el, amely azt látszik igazolni, miszerint a nagy elmék a számkra valaha is fontos emberek, kizárólag a taxiban és csak is a taxiban találkozhatnak, talán csak sok-sok év után. Feltéve, hogy a taxis nem szenved krónikus feledékenységben és rendelkezik azon képességekkel, amely alkalmassá teszi őt arra, hogy az utasában felismerje gyermekkori pajtását, volt osztályfőnökét, netalántán szerelmét, akivel vagy akikkel együtt terveztek (szervezték, élvezték) mindazt, amit soha, de soha nem valósítottak meg. Tegyük a szívünkre a kezünket, hányszor néztünk bárgyún valakire (én például rendszeresen így nézek), hányszor fürkésztek a visszapillantóban azt, ha valaki furcsán nézett ránk, esetleg tétován ugyan, de elment mellettünk, mint aki maga sem biztos a dolgában, de végül mégis csak ránk köszönt. Mennyi kabarétréfának volt témája ez a bizonytalanság. A valóságról nem is beszélve. Egy apró adalék, mondhatni egy előtörténet arról, hogy miként hiúsult meg (dólt romokba) az, amit az ember tervez és az ostoba emlékezetkiesése bevégez.

Történt pedig, hogy mint belvárosi aranyifjú, a futballisták nagy-nagy szabadságát élvezve hétfőn a (megszokott firdőnapon) laza időtöltésként ott ültem törzshelyemen az Anna Presszóban a masszázs okozta el-lazulás után, néhány hozzám hasonló p... bubussal és vadul dobáltam az akkor divatos wur-litzerbe az egyforintosokat, hogy kedvenc számommal, a Stardust Melodyval, ki tudja aznap hányadszor, örületbe kergetsem a zenéileg jó ízlésű vendégeket. Közben azt konstataáltam, hogy a diszkrét félhomályban egy igen-igen csinos lány fixíroz az egyik távoli asztal mellől. Nem feltűnően, de mégis kacéran, apró kis mosoly kíséretében. Egy kicsit megdobbant a szívem, orrcimpám megremegett, mint a jó vadászbérek, mert mit tagadjam: edzés előtt, majd edzés után (néha még edzés helyett is) a lányokkal való ismerkedés beletartozott a napi fő programjaim közé. Ezek az ismerkedések

nem ritkán, de viszont elég sürűn szüleim Tolbuchin körüti kis lakásán teljesedtek be. Húszéves voltam! Félreértés ne essék, semmi, de semmi erkölcs-telen nem volt ezekben a légyot-tokban, hiszen nem csaltam, nem rövidítettem meg senkit (amúgy is elég rövid), mivel néhány éve elváltam, és eszem ágában sem volt újból meg-nősülni. Azt a hibát ugyan elkövettem, hogy ez ügyben nem egyeztettem a következő feleségeim-mel! Merthogy még néhányszor meggyűrűztek, mint egy fáról leesett szerencsétlen kan verebet.

Mire a zenegép egy rafinált csavarfordulattal elkezdte játszani a Sétáló csizmákat, egy kedves kacsinással, amely akár Jumurdzsáknak, a felszemű töröknek is becsületére vált volna, jeleztem a kislánynak, hogy kint találkozunk az előtérben, és ezzel kíséaltam. Mire a kislemez visszapördült a helyére, mi a bombázóval már régen a Régiposta utca sarkánál sétáltunk, beszélgettünk erről meg arról. Bár kissé ismerősnek tűnt, mintha már láttam volna valahol, de ez a csekélység nem tántoríthatott el merész terveim-től és fondorlatosan terelgettem a tizenötös busz irányába, amely a Tolbuchinra vitt volna bennünket, mert hogy az akkor még kétirányú Váci utcában erre is volt lehetőség.

Az addig ledöntött néhány vodka, a félhomály és az izgalom, hogy egy ilyen pompás szerzeményem van, úgy látszik, kissé tömpította az agyműködésem és elhomályosította a látásom, hallásom, mert teljesen mellbe vágott a lány csak úgy foghegyről nekem szegezett kérdése: „Mondd kérlek, te tényleg teljesen hülye vagy, vagy csak valóban nem ismersz fel engem?” Akkor még nem voltam süket, azt hittem, rosszul hallok. Kicsit ledöbentett a szelle-mi állapotom romlásának ilyen drasztikus kinyilvánítása. Ez ráadásul különösen ostobán hangzik egy még be nem teljesült pásztoróra előtt és főleg egy ilyen szuper bombázótól. Gyorsan kezdtem kutatni az emlékeimben, mégiscsak blamázs, ha már „megvolt, ugye”, mert ha

már kiolvastam, csak nem la-pozom át újra meg újra, arra nekem nincs időm. Végül is azért ő sem egy „Elfújta a szél”. Lám-lám kezdett savanyú lenni a szőlő! De sajnos nem jutott eszembe semmi. Csak álltam, mint Bálám szamara. Majd miután látta lányos zavarom, hogy tényleg nem tudom hová tenni, a képembe vágta a teljes és meztelen igazságot. „Én a te volt feleséged vagyok”, és a nyomaték kedvéért még hozzá is tette: „te barom!”. (Talán ezért a szokimondásáért vettem el.) Majd pördült egyet, kis minijében, csizmácskájában, mint Nancy Sinatra és lemeze a wur-litzeren, és ezzel se szó, se beszéd faképnél hagyott! A tizenötös busz pontosan érkezett, amely-lyel ő gúnyos mosollyal, de eltávo-zott, én pedig szörnyen szégyellve magam, eloldalogtam a Kígyó utca felé, mint Ádám apánk tette azt a Paradicsomból kiűzve hajdanán. Ő is jobban járt volna, ha éppen nem az al-mába, hanem a kígyó, vagy a saját farkába harapott volna...

Ezek a fenti sorok, még bevezetőnek is elég durvák, de ment-ségemre legyen mondva, garan-táltan igaz történet volt!

De most nézzük meg, hogy hogyan is zajlanak le bizonyos találkozások a taxi belsejében véletlenszerűen, mondjuk, volt iskolatársak között! Szokásos délutáni körömet futottam a belváros forgatagában. Ki tudja milyen kategóriás Warsawa taximmal, amikor az akkoriban még igen gyakori módon, leintéssel adta tudtomra egy igen kedves utcai járókelő, hogy velem kíván utazni. Valószínű a hetedik érkeke megsúgta neki, hogy nagy élményben lesz része.

Utasomat azonnal felismer-tem! Hiszen nem csak egy igen közismert híres-neves profesz-szor, de számtalan címe, funkció-ja, tevékenysége és kitiüntetése mellett, ami ebben a történetben a legfontosabb, hogy az én gimnáziumi osztálytársam, sporttársam és tanácsadóm, kvázi mondhatom, hogy fő súgóm volt latinból, meg minden-ből, amiből bukásra álltam!

Sűrű szereplője volt a médi-áknak, világot rengető találko-

zók. Első pillanatokban azért ő is kissé tanácstalan volt velem kapcsolatban, látszott rajta a bizonytalanság, hiszen sok-sok év telt el azóta, hogy együtt ütögettük a stuk labdát. Tartott ez addig, míg csak fel nem soroltam neki az iskolai labdaverő csapat összeállítását, a tartalékokkal együtt. Újját a mellembe bökte, ott elidőzött kissé, gondolataiba elmerülve, majd nyomtatékosan csak annyit mondott, amiből rögtön kitént szellemi nagysága, ragyogó emlékezőtehetsége. Dinyó! Bele a pofámba! Csak ennyit: Dinyó! Gúnyosan mosolyogtam, ha párbaj, hát legyen! Na nem, ez nem talált, profesz-szor úr! Ugyanis Dinyó az nem én voltam! Dinyó egy világhírű hegedűművész fiaeskája volt, és amellet nagyon jól focizott. Én is jól fociztam, de az én apu-kám, bár több hangszeren ját-szott, de soha nem a Zeneakadé-mián tette azt, inkább füstös kocsmákban a kártyaasztal mellett. – Várj, várj! – mondta, elgondolkodott és még határo-zottabban, de újból mellbe bö-kött, – Genyó! – Ez igen! Ez már sokkal jobban hangzott, de el kellett szomorítanom tudós professzoromat, mert Genyó sem én voltam! Mivel szegény Genyó fiúnak 1945-ben a kezé-ben felrobbant egy vécei grá-nát. Piszkálta a szerencsétlen (az orra helyett), amit egyik szemé és az ujjai bántak. Szegényt mindig az ellenfél csapa-tába akkreditáltak, mondanom sem kell, hogy emiatt örök vesztes volt, ugyanis ehhez a játékhoz, bármilyen hihetetlen, de elengedhetetlenül szükséges volt a kéz... legalább egy! Csapat-társai is hasonló hiányosságokkal küzdöttek. Az ilyen szemét diszk-riminációk miatt, és mert ezek a fiúk hasonzorúrek, mondhat-ni szintén kishibásak voltak, így ők is mindig vesztesek lettek! És sajnos nem csak a játékb-an! Az életben is! De ne felejt-sétek, háború után voltunk! Megszoktuk, természetesnek ta-láltuk a ma már borzalmasnak, morbidnak tűnő sorsokat, sors-csapásokat. Mi gyerekek meg sokkal könnyebben léptük át ezeket a dolgokat, már akinek

volt lába. De nekem, hála Istennek, ezek az alkatrészeim megvannak. A vak is láthatja. Ezt azonban ő a mindentlátó, a tudós ember, nem vette észre, vagy azt hitte, hogy oly rég volt, hogy Genyónak talán kinőtt a keze! Miért? A tudomány mai állása mellett minden lehetséges! De éreztem, hogy szar helyzetben van és mert nem vagyok hálátlan, hiszen miatta nem buktam meg latinból, éppen ezért megkönyörültem rajta és megmondtam neki a frankót! Öszszecsapta a kezét (megtehetette, neki ugyanis mind megvolt) és látszott rajta, hogy őszintén elszégyellte magát, bár némi bizonytalanságot azért még mindig felfedezni véltem az arcán. Miután jól kitarágyaltuk az eltelt évek velünk történetjeit, elbúcsúztunk egymástól és megígértük, hogy ezentúl, ha nem is sűrűn, de keressük egymást. (A taxióra persze nyelökebe ment.) Kiszállt, és évekig nem találkoztunk. Ha lehet, még nagyobb és még elismertebb ember lett. Mit ad Isten, egy barátom, ki nek fia fejébe vette, hogy diplomás ember lesz, de valahogy a felvételik nem igazán sikerültek neki, és ezért vagy másért, de az én segítségemet kérték, mivel abban az időben a szocialista (lista, lusta) kapcsolatok igen-csak jól működtek, én meg olyan jó hülye vagyok, hogy rögtön nekiugrom a szinte lehetetlen dolognak is. Előzetes telefon, és kifényezve, kipucolva magunkat elmentünk a prof. szentélyébe az ilyen-olyan egyetemre. A taxiszámla itt is nyelökebe ment! Meg voltam illetődve a hely szellemétől, de rohadtul büszke voltam magamra, hogy ekkora ember a barátom. Előszoba, titkárság, feketekávé, kenyér, bőrfotelok, anyám tyúkjá, minden ami kell ahhoz, hogy a földi halandó elbátortalanodjon. Bátortalanul, de belépünk! (Mint az ötvenes évek

párttitkára az MDF-be.) Barátom ott ült a szoba túlsó végében (jó messze, hadd gyalogoljunk) egy óriási íróasztal mögött, lassan és hatásvadászóan felállt, elibénk sietett és szia Dinyóval köszöntött! Látszott, hogy készült belőlem! Már megint kezd! Majd miután rájött, hogy mellényült, bocs, mondta lakonikusan és azonnal Genyóra javította ki magát! Miután ezeken a formaságokon átléptünk, kezét nyújtott a barátom fiának és azt mondta neki, hogy mennyire hasonlítasz az apádra, hiszen tiszta kis genyó vagy. Gondolatai a messze múltba repültek és maga elé képzelte engem, ilyen érettségiző korban. Majd rántott egyet a vállán, mint aki nem tudja kezelni a dolgot. Nem érti az egészet és láttam rajta, hogy nem tudott felfedezni egyetlen rokon vonást sem rajtunk. Rájöttem, sőt biztos voltam benne, hogy ez soha nem mászik ki a hülyeségeiből! Ezért úgy döntöttem, hogy ráhagyok mindent, hadd sodorjon az ár bennünket! Persze azért azt el kell mondanom, hogy a barátom fia közel két méter magas volt és tejszöke, én meg mondjuk barnás, de leginkább kopasz, ő hegyes hosszú orrú, én meg rövid krumpli, méghozzá a Güll babából, tehát a génjeink valahogy nem találkoztak, amiből az következik, hogy a prof. teljesen hülye. Előálltam a farbával. Nem kell mindjárt diploma a gyerekeknek, eljön majd annak is az ideje, szerénykedtem és kérttem magam egy kicsit. Azért tanuljon az a gyerek valamit, rendelkeztem atyailag, ha már azt hiszi, hogy „enyém” ez a kis genyó, hadd élvezzem atyai nagyságom. Megjegyzem, mindig is szerettem volna egy fiúgyermeket, az se baj, ha három lába van, csak egyes legyen a személyijében. Persze a tudós nem állt kötélnek! Nem intézte

el az egyetemi felvételit, bár engem majdnem díszdoktorrá avatott, mert, hogy szájról senki nem olvassa a sűgást úgy mint én, de azért ez ügyben is tett egy nagyszerű javaslatot, miszerint felveszi kis genyót maga mellé laboránsnak (emigránsnak vagy toleránsnak, a fene tudja már, miket mondott), és ha szorgalmas lesz, megígérte, hogy egy év múlva nyitva áll előtte az út az Egyedem Begyedemre. Így is történt. Nem csűröm-csavarom. Kis genyó végül is orvos lett. Egyszer hálából meg akart operálni, de nem hagytam magam. Ugyanis semmi bajom nem volt! Szerinte ez nem elég ok arra, hogy megtagadjam, sőt egyenesen gátoljam az orvostudomány fejlődését. Meg amúgy is, rajtam ne gyakoroljon! A kis genyó! Még meg sem száradt a tinta a diplomáján, de már felboncolt volna! Majd megbánod, ha megöregszel – mondta, ekkor voltam hatvanöt. Majd szedheted a Viagrárt. A kis hülye, látszik, hogy nem az én fiam. Nem tudja, hogy én esténként lankasztót szedek! Amit egy húszéves csaj adagol be nekem! Arról nem is beszélve, hogy operáció közben még bennem felejtett volna egy szekerét, ollót, baltát, valami csecse-becsét, ha ő is olyan hülye, mint a professzora meg a szüilőapja. Azóta sem ő, sem az igazi apja nem köszön. A prof. meg azóta sem fizette ki a taxiszámlát. Ilyen rohadt korrupciós és smuciánerok ezek a feje-

sek! Végső tanulságként mi következik ebből? Nem azért, de tényleg rájöttem, hogy ők a Genyók! Hát így találkozszál a régi barátokkal, akik még a taxiszámlát sem fizetik ki.

Befejezésül még az előző történethez tartozik, egy kis csavar a wurlitzer kapcsán, mondhatni egy kis lemezcsavar. A napokban néztem a televízióban a Kosuth-díj átadásának alkalmából a barátommal készült riportfilmet. Igen színesen, érdekesen elmesélte az egész életét. Visszament egészen gyermekkoráig. Ekkor tudtam meg, hogy őt is anya szülte. Ez annyira megható, hogy könnybe lábadt a szemem, majd ezek után mégis ledöbbsentett a közlése, elmondása szerint gimnáziumi tanulmányait egy vidéki városkában végezte el, eleitől végig! Édes Istenem! Hát akkor most ki a hülye?

Ugyanis én meg Budapesten a fásori evangélikusba jártam! Felvetődik a kérdés, méghozzá jogosan, akkor ki volt a Stuk labdacapat kapitánya, ki volt a Dinyó és legfőképpen ki volt a Genyó? Kivel jártam én iskolába, ha egyáltalán jártam? Ami még ennél is lényegesebb, ki tartozik nekem a fuvardíjjal? A legfontosabb pedig az, hogy ki fogja kifizetni? És egyáltalán ki vagyok én? Nem hagyjak benneteket kételyek között, tudjátok meg az igazat:

**Demeter Mihály
a Haltenberger Samu Díj
(a magyar taxisvilág első
Oscar-díja) kitüntetését**

BTI hírek

Augusztus 15. és 25. között irodánk nem üzemel. A mindössze négy munkanapot érintő zárva tartás alatt mindennemű szolgáltatás szünetel, azonban a Taxisok Világa augusztusi száma időben el fog jutni tagjainkhoz. Akinek éves műszaki vizsgája, és ezzel együtt utasbiztosítási évfordulója ezekre

a napokra esik, biztosítását célszerű időben megújítania. A hosszabbítás dátuma a régi biztosítás lejártához igazodik, tehát nem rövidül meg a futamidő. Erről egyébként minden érintettnek időben értesítést küldünk. Postai úton történő lebonyolítás esetén legalább tíz nap, de inkább két hét az az idő, amivel előbb el kell kezdeni az ügyintézését.

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



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

City Taxi 20 éves jubileumi bálja

A bálnak „stilszerűen” a Professzorok házának étterme adott otthont. A forró hangulatú, hajnalig tartó mulatságon több mint kétszázan vettek részt. Az alapító tagoknak a City vezetői arany gravírozott medállal és emléklappal ked-

veskedtek, az értékes tombolaajándékokról támogató partner cégeink gondoskodtak. Köszönet nekik! Jó volt együtt szórakozni a barátokkal, kollégákkal és a családdal. Sokan már várják a folytatást... Rajtunk nem múlik!

Metál Zoltán



Az idén a Best Of-díjat a City Taxi és a 6X6 Taxi megosztva kapta. A képen a menedzserek egymásnak gratulálnak



Fizetendő minimális járulékok 2003. III. 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 |
| Költségként elszámolható | Járulékalap 11%-a 16.500.- | Járulékalap 18%-a 27.000.- | Teljes befizetett összeg 10.350.- |

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

TAXIS KÓTYA-VETYE

Fehér, jó esztétikai állapotban lévő, 1993-as Opel Omega 2,0i eladó. Benzin + gázüzem, klíma, elektromos ablakemelő, automata váltó, ABS, taxióra/Rase, taxinak vizsgáztatva. Irányár: 900.000,- Ft.

Érdeklődni: 06-70/383-8974



Zamárdiban szobák kiadók egész nyáron, utószezonban is. Baráti ár, családias légkör.

Érdeklődni: 06-30/313-8310

**(Tóth Józsefné), vagy esti órákban:
06-84/349-329**



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

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



Skoda Superb 1 éves királykék-metál, full extrás, taxinak felszerelve, friss műszaki vizsgával reális áron eladó. Hitel megoldható!

Érdeklődni: 06-70/389-5165

Igényesen kialakított, könnyen szét- és összeszerelhető 18 nm-es fémvázás garázs eladó. Megtekinthető összeállított állapotban előzetes egyeztetés után. Ára: 180 000 forint.

Tel.: 06-30/931-0517

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 |
| Költségként elszámolható | Teljes befizetett összeg | Járulékalap 18%-a |

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

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

A BTI kínálata

BTI Taxi Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, fax: 280-1864, SMS: 30/989-4279, E-mail: bti@axelero.hu
 Ügyfélszolgálat: hétfőtől csütörtökig 10-16 óráig.

| Megnevezés | eladási ár |
|--|------------|
| Taxisok Világa Magazin* | 250.- |
| Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes* | 4.000.- |
| Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós* | 3.000.- |
| Iparüzési adó bevallás kitöltése* | 2.000.- |
| Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése* | 2.000.- |
| Költségszámítás (alkalmanként)* | 600.- |
| 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 | 1.912.- |
| Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz | 1.912.- |
| Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz | 2.912.- |
| Pest megye településeinek atlasza (28 város, 157 község) | 4.368.- |
| Budapest (házsámos), + Magyarország és 210 település részletes atlasza | 5.330.- |
| Netta® csomagtartó védőszőnyeg | 490.- |
| Taxis brifkók, pénztárcák | 1.670.-től |
| Tarifatáblázat készítése/db | 450.- |
| Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós | 450.- |
| Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses | 650.- |
| Védőfólia szabadjelző, antenna alá | 150.- |
| Mágnesfóliázás cm ² -ként | 1.20 |

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

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

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

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

Könyvelés adótanácsadás

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

Novofax Kft.

1097 Bp., Vágóhid u. 48.
 Érdeklődni: Nádor Lajos.

§ Tel.: 215-1483 §

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete
 és lízingje taxisoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi „kockásoknak” egyedi ajánlatok!

PARTS CENTER BUDAPEST: A PORSCHE HUNGARIA LOGISZTIKAI KÖZPONTJA BUDAÖRSÖN



A hét márkát képviselő Porsche Hungaria megalakulása óta nagy hangsúlyt fektet az eladott gépkocsik mögött álló szolgáltatások fejlesztésére. Így már 1991-ben elindult a ma már 180 tagú márkakereskedői hálózat fejlesztése, 1993 novemberében alakult meg a Porsche Leasing, 1994 februárjában a Porsche Bank, 1994 decemberében pedig az Eurent Autókölszönző.

A szolgáltatások egyik kiemelt területe mindig az alkatrész- és tartozékellátás volt, hiszen ez teremti meg a stabil szerviz szolgáltatások hátterét. Ennek első központja a Hős utcai alkatrészközpont lett 1993-ban, ahonnan a Porsche Hungaria márkakereskedési számára értékesítettek és szállítottak 24-48 órán belül gyári alkatrészeket és tartozékokat. Az alkatrészek és tartozékok iránti kereslet növekedése egyenes arányú volt a hálózat növekedésé-

vel, melyben természetesen megnövekedtek a kiszolgálás színvonalával szembeni igények.

Ezért született döntés egy merőben új, a XXI. század kihívásainak is megfelelő logisztikai központ megvalósításáról, mellyel megalapozható a hálózat és a szolgáltatások jövőbeni növekedése. Fontos volt tehát az, hogy a PCB nem egyszerűen egy új helyen létesült alkatrészközpont legyen, hanem feleljen meg a legmodernebb logisztikai elvárásoknak is. Így kiemelkedő jelentősége van az autópálya melletti elhelyezkedésnek és az önálló vasúti iparvágánynak is.

A PCB székhelyéül szolgáló telket 2001 februárjában vásárolta meg a Porsche Hungaria, a tervezés és kivitelezés koordinálását a cég szakrészlege, a Porsche Ingatlankezelő végezte. Az új logisztikai központ építése 2002 májusában kezdődött, a műszaki átadásra 2002. december 15-én került sor. A rekordidő alatt megvalósított, mintegy 4 milliárd forintos összeruházással elkészült budaörsi Parts Center Budapest 2003. április 1-jén kezdte meg működését.

Az új beruházás révén az előző központ 3.400 négyzetméteres raktárterülete helyett 10.500 négyzetméter áll rendelkezésre, a raktá-

zási térfogat a belmagasság növekedése következtében pedig ötszörösére nőtt. A raktár külön iparvágánnyal és vasúti átrakóval, kamionterminálokkal, illetve cross-docking lehetőséggel is rendelkezik. A budaörsi telephelyen kiépített anyagmozgatási és tárolási technika ma a világon legmodernebbek között nyilvántartott technológiákra épül.

A logisztikai központ új informatikai alapjai, mint pl. a rádiófrekvenciás hálózaton alapuló magas színvonalú vonalkód-technika lehetővé teszik a gyors, precíz ügyvitelt, a kiszolgálási fok növelését. A logisztikai tevékenység optimalizálását biztosítja az egyes folyamatok (áruátvétel, raktározás, csomagolás, kiszállítás) fizikai elkülönítése, mellyel csökken a felesleges árumozgatás. A PCB vidékre naponta egyszer, Budapestre kétszer szállítja ki az alkatrészeket és tartozékokat



A százezredik 406 Coupé

A 406 Coupé, amelyet bevezetéskor, 1997 tavaszán az autótörténet egyik legszebb alkotásaként fogadott a szakma és a közönség, nemrégiben ünnepelte a százezredik példány születését.

A 406 sorozat kupé változatával a Peugeot a márka egyik legendás karosszériatípusához tért vissza, hiszen a kupé mindig kiemelt szerepet játszott a Peugeot történetében. A «nagy visszatérés» biztos sikere érdekében a Coupé megtervezéséhez a Peugeot ezúttal is Pininfarinát, a márkával ötven éve együttműködő neves olasz formatervezőt kérte fel. Köztudott, hogy az elmúlt évtizedek kiemelkedő szépségű autói

közül jó néhányának a formaterve az ő névéhez fűződik.

A 406 Coupé azonnal meghódította a kifinomult eleganciáért és a technika legújabb vívmányaiért rajongó autósokat.

Nem kellett sokat várni, hogy a 406 Coupé már kezdetben is magas szintű műszaki tartalma tovább gazdagodjon. A kínálatban megjelent a részecskeszűrős HDi dízelmotor, amely hamar népszerű lett a vásárlók körében: ma a vevők több mint 60 százaléka ezt a típust választja.

A multiplex rendszer bevezetése új kényelmi és biztonsági funkciók kialakítását tette lehetővé.

A nemrégiben végrehajtott enyhe stílusfrissítés még dinamikusabbá tette a Coupé megjelenését. A stílusjegyek finomításával szembetűnőbb lett az azonosulás a márka legújabb modelljeivel, ugyanakkor a változás nem érintette a Coupé eredeti, letisztult formatervét.

Az elmúlt években egyre élesebbé vált piaci verseny ellenére a 406 Coupé mit sem veszített népszerűségéből. Ez annak köszönhető, hogy mindig képes volt tovább növelni vonzerejét és alkalmazkodni a megváltozott versenykörnyezethez.

A százezredik Coupé tökéletesen példázta ezt a népszerűségi statisztikát. A részecskeszűrővel felszerelt, Récife-kék, bőr Pack változat a német piacra készült.

REOR
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden székcsőre és műanyagcsőre.
 Kerékpáralkatrészek, szűrőszálak, cső-
 nakcsatlók, szovetband- és sléctartók,
 slécek, tartók, csatlók árusítása és felszerelése.
 Használt csomagartát beszámítunk!
 Bp. XIV. Ker., Jerney u. 5.
 Tel.: 221-2146, 06-30-942-9509

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

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

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

REAL MEN'S ÖLTÖNYHÁZ
 Öltönyök, zakók, nadrágok, tegek,
 nyakkendők. Minden öltönyhöz ajándék
 bővellet a csuklónál
 Öltönyök már 34.990,- Ft-tól
Nyitva: H-P 10-18
Sz: 9-13 óráig
 Budapest XII. Alkotás u. 9.
 Tel.: 355-3657

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

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

HARKA
AUDI, VW, OPEL
 Autóalkatrészek
 Kís- és nagykereskedés
 Harka Kft.
 1103 Budapest, Sárkány Miklós u. 30
 Tel./Fax: 263-0804, 260-9666
 9024 Győr, Lohal u. 23
 Tel./Fax: 06-96322-574
 Taxis igazolvány felmutatásának
 10% kedvezmény!

AUTO SPARE PARTS
AUDI, VW, OPEL
 Autóalkatrészek
 Kís- és nagykereskedés
 1114 Budapest II., Rákóczi F. út 142-144.
 Taxis igazolvány felmutatásának
 10% kedvezményt adunk!
Korzó Üzletház
 Tel.: (36) 1-278-0837
 Tel./Fax: (36) 1-278-0839
 e-mail: aspb21@matavnet.hu

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

KOBRA Bt.
 CB-ORH javítás, beépítés,
 Látás- és az autószerelés, riasztók
 szakszolgálati tanfolyamok
 Cím: Bp. X., Bihari út 12/a
Tel.: 263-0915, 06-30-9345-283
 Ny: H-P: 8-17, Sz: 9-13 óráig.

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

**Ez az Ön
 hirdetési
 helye**

**Üdülés Hévízen 7 vagy 14 napos
 turnusokban**

Elhelyezés: 1 és 2 ágyas
 összkomfortos (pótágyazható)
 szobákban. Többgyermekes
 családok esetén családi szobában.



| | | |
|------------------|------------|---------------|
| 1 ágyas szoba | reggelivel | 5.400 Ft/nap |
| 2 ágyas szoba | reggelivel | 9.700 Ft/nap |
| 3 ágyas apartman | reggelivel | 13.000 Ft/nap |

Kedvezmények gyermekek számára:
 0-3 éves korig díjmentes
 3-14 éves korig 50%

Ébéd: 1008 Ft Vacsora: 784 Ft
 Az ezen felüli étkezés külön térítési díj ellenében igénybe-
 vehető.



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

Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.
 A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
 A fenti árak az ÁFA-t és az idegenforgalmi adót tartalmazzák.

Jelentkezni lehet: Vésztás Segélyező Egyesület
 1078 Budapest, István u. 8.
 Telefon/fax: 342-5157 vagy

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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

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

Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - köpötlés - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

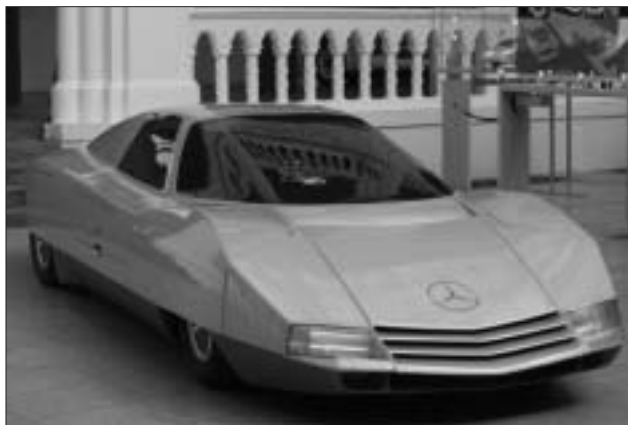
1211 Bp., Kossuth Lajos u. 68.
 Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
 ☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

DaimlerChrysler – A design varázsa

– Kiállítás a budapesti Iparművészeti Múzeumban 2003. július 3. –augusztus 10. –

Egy nem mindennapi kiállításra invitálják a design és autók iránt érdeklődőket ezen a nyáron. A Budapesti Iparművészeti Múzeumban 2003. július 3. és augusztus 10. között megrendezendő kiállítás bepillantást enged a Mercedes-Benz tervezési folyamatok és termékek történelmi fejlődésébe. Ezt olyan – Magyarországon eddig még nem látott – modellek is szemléltetik, mint pl. a C111 és az F400 tanulmányautók, valamint magyarországi premierjének örvendő „szériaautó”, a Maybach tanulmányautó modelleje. A tervezési sarokpontoknak számító egyéb szériaautók mellett egy tucatsnyi smart is megtekinthető, valamint a kiállítás ideje alatt elő-



adásokat is tartanak szerdánként 15.00 órákor az Iparművészeti Egyetem, a Közlekedési Múzeum, az MB-Auto Magyarország és a Bang & Olufsen cég közreműködésével a témában.

A kiállítás alatt tartott előadások:

2003.07.03. 10.00 óra

Előadás címe: *Barényi Béla munkássága*

Előadást tartja: *Harry Niemann*

2003.07.08. 15.00 óra

Előadás címe: *A közlekedés története I.*

rész

Előadást tartja: *Hídvégi János, Közlekedési Múzeum*

2003.07.16. 15.00 óra

Előadás címe: -

Előadást tartja: *Lengyel István, Iparművészeti Egyetem*

2003.07.23. 15.00 óra

Előadás címe: -

Előadást tartja: *Exner László, MB-Auto Magyarország Kft.*

2003.07.30. 15.00 óra

Előadás címe: -

Előadást tartja: *Haracsi Gábor, Bang & Olufsen*

2003.08.06. 15.00 óra

Előadás címe: *A közlekedés története II. rész*

Előadást tartja: *Hídvégi János, Közlekedési Múzeum*

A DaimlerChrysler konszern mindig is aktívan részt vett a fiatal formatervező tehetségek támogatásában. A Magyar Iparművészeti Egyetem formatervezői tanszékének „Moduláris haszonjármű, üzemenyagcellás technológiával a városban belüli forgalomra” c. kiállítása is a konszern felhívására készült pályázatokból kerül megrendezésre. A nagy érdeklődés adta az ötletet, hogy ez a szakmai kiállítás kibővüljön a párhuzamosan bemutatásra kerülő DaimlerChrysler – A design varázsa c. kiállítással.

A design kiállítás meglepetése az ezzel egy időben megnyíló kamarakiállítás, amely a Magyarországon méltánytalanul nem túl ismert Barényi Béla munkásságát mutatja be. A passzív biztonság szülőatyja neve mellé mintegy 2500 találmányt jegyeztek be, amelyekkel azonban 30-40 évvel megelőzte korát. Legjelentősebb

találmányai a Mercedes-Benz Kutató-Fejlesztő Központban töltött ideje alatt születtek. 1994-ben több kitüntetés után felvételt nyert az Autóipar Halhatatlanjainak Csarnokába (Automotive Hall of Fame, Detroit), amely eddig sem magyar, sem olasz, de még francia mérnököknek sem sikerült. Munkássága kitörölhetetlen nyomot hagyott a technika történetében, és ezek alapján

honosodhatott meg a biztonságközpontú gondolkodás az autótervezésben és gyártásban. A Barényi Béla munkásságát bemutató könyv szerzője, Harry Niemann 2003. július 3-án, délelőtt 10.00 órákor tartott előadást.



MEGNYÍLT!

**JÁRMŰALKATRÉSZEK
BÁRDI - AUTO KÉPVISELET**
Személy- és haszonjármű
alkatrészek forgalmazása

1173 Bp., Cinkotai út 2. üzletsor

Tel: 06-20/937-5093 Fax: 259-1179

Nyitva: H-P: 8-17, Szo: 8-13 óráig

Taxisoknak árkedvezmény!

TAXIZNI SZERETNE?

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

Órabérlés megoldható!

Korrekst ügyintézés, kedvező árak,
rengeteg lehetőség!

RENTAXI Kft.

06-20/9453-443



**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

KÖZÖS RENAULT-NISSAN ALKATRÉSZRAKTÁR NYÍLIK KÖZÉP-EURÓPÁBAN 2004. VÉGÉN

A Renault regionális alkatrészraktárát létesít a Renault és a Nissan közép-európai tevékenységének ellátására 2004. végétől. A projekt válasz a szövetség térségbeli tevékenységének bővülésére, hiszen a régió autópiaza dinamikusan fejlődik. A két autógyártó eladásai 5,6 %-kal, illetve 16 %-kal nőttek 2003 januárja és májusa között.

Az új raktár a felhasznált alapterület, valamint a kialakított informatikai és logisztikai eszközök optimalizálásának köszönhetően nagyobb számú alkatrész kezelését

teszi majd lehetővé. A beruházás szervesen illeszkedik az Európai Unió tíz új, kelet- és közép-európai állammal történő bővítési folyamatába.

A raktárnak Győr ad otthont, kb. 100 km-re Bécstől és 60 km-re Pozsonytól. Központi fekvésének köszönhetően a két gyártó optimális alkatrészellátásban részesítheti az adott országokat. A raktár így alkatrészeket szállít majd a Renault számára Ausztriába, Magyarországra, a Cseh Köztársaságba és Szlovákiába, a Nissannak pedig Ausztriába, Magyarországra, Szlovákiá-

ba és Szlovéniába. A raktár a Dacia-alkatrészek elosztóközpontjaként is szolgál majd a Cseh Köztársaság, Magyarország és Szlovákia felé.

A regionális raktár megnyitásának következtében bezárnak a Renault és a Nissan ausztriai raktárai, melyek jelenlegi formájukban nem képesek kielégíteni a megnövekedett igényeket.

Európai lehetőségeinek kihasználása érdekében a Renault-Nissan szövetség korábban az egyesült királyságbeli Lutter Worthben létesített közös raktárt 2001-ben.

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A taxi sebességét vezetője köteles a vasúti átjáró előtt elhelyezett veszélyt jelző táblánál, lakott területen legfeljebb 30 km/h-ra csökkenteni, és a vasúti átjáróig ezzel a mérsékelt sebességgel haladni.

2. Helyes a „B” válasz. A lakó-pihenő övezet ki- vagy bejáratában- egyéb jelzés hiányában – ugyanolyan elsőbbségi szabályok érvényesek, mint bárhol mástutt.

3. Helyes az „A” válasz. Csak a várakozás tilos az úttesten ott, ahol a járdán járművek a közúti jelzéseknek megfelelően tartózkodhatnak.

4. Helyes a „B” válasz. Ahol autóbusz-forgalmi sáv van, a menetrend szerint közlekedő autóbusz – a kikerülés esetét kivéve – csak ebben a sávban haladhat.

5. Helyes az „A” válasz. A kanyarodó taxira ható centrifugális erő a sebesség növekedésével négyzetes arányban nő.

6. Helyes a „B” válasz. A tábla hatálya – egyéb jelzés hiányában az oszlopánál

kezdődik és a következő útkeresztezéddéig tart.

7. Helyes a „B” válasz. A behajtási tilalom alól kivétel a legfeljebb 2500 kg megengedett össztömegű zárt kocsiszekrényű tehergépkocsi.

8. Helyes a „B” válasz. A hátrament feltétele az, hogy a manőverrel nem szabad akadályozni mások közlekedését.

9. Helyes a „B” válasz. Legkedvezőbb az egyenletes tempó, mert így elkerülhető a szükségtelen gyorsításokból és a légellenállásból adódó jelentős üzemanyag-fogyasztás.

10. Helyes a „B” válasz. A víztócsák miatt az útfelületről egyenetlenül és esetlegesen verődik vissza a fény. A túl erős kontrasztok káprázó hatása az elvakításhoz hasonlóan rontja a látótávolságot.

11. Helyes a „C” válasz. Személygépkocsik tetőcsomagtartóján rakomány abban az esetben is szállítható, ha a ra-

komány előre és hátra legfeljebb 40-40 cm-re túlnyúlik.

12. Helyes az „A” válasz. Ha a taxi kerekei fékezéskor megcsúsznak, a gépkocsi stabilitását biztosító oldalvezető – erő megszűnik, és a jármű haladási iránya a legkisebb oldalirányú erő hatására megváltozik.

13. Helyes az „A” válasz. Az úttest az esőzés kezdetén válik legveszélyesebben csúszóssá, amikor a víz az úton levő porral és egyéb szennyeződésekkel csúszós, nyálkás réteget alkot.

14. Helyes a „C” válasz. A kis légnymás következtében a futófelület két szélén, körben nagyobb mértékű lesz a kopás.

Autószerelő-műhely
 Motorfelújítás, beállítás, javítás.
 Futómű- és fékjavítás.
 Egyéb javítások, gépkocsitárolás.
 Cim: Bpest XVIII. (Pestimre), Nagykörösi út 34/a.
 (Eke u. sarok)
 Nyitva: 8-17 óráig (igény szerint tovább is!)
 Telefon: 291-8714

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

APEH-közlemények

A Pénzügyminisztérium és az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal közös tájékoztatója a személyi jövedelemadóról szóló törvény 36/A. § (3) bekezdése alapján a számítógép, számítástechnikai eszköz megszerzése esetén igénybe vehető adókedvezmény alkalmazásához

Az adókedvezmény személyi hatálya

A pedagógus, az oktató, a hallgató, a felnőttképzésben részt vevő magánszemély, valamint az a magánszemély, akinek gyermeke nappali rendszerű iskolai oktatásban vagy a felsőoktatásról szóló törvényben felsorolt felsőoktatási intézményben hitelesített iskolai rendszerű első alapképzésben vesz részt, élhet azzal a lehetőséggel, hogy az összevont adóalapjának adóját csökkentse, az adóévben általa megszerzett (vásárolt, bérelt, lízingelt) számítógépre, számítástechnikai eszközre fordított összeggel, legfeljebb évi 60 000 forinttal.

Az adókedvezmény tartalma

Az összevont adóalap adóját csökkenthetik az előzőekben felsorolt magánszemélyek az általuk az adóévben számítógép, számítástechnikai eszköz megszerzésére (vásárlására, bérletére, lízingelésére) fordított összeggel (legfeljebb 60 000 forinttal), ha a megszerzés a Foglalkoztatáspolitikai és Munkügyi Minisztérium, az Informatikai és Hírközlési Minisztérium vagy az Oktatási Minisztérium által kiírt pályázat keretében történik. A pályázat kiírása és elbírálása megtörtént, amelynek keretében a forgalmazóknak kellett a feltételeknek megfelelniük, tehát nem a magánszemélyeknek kellett pályáznium.

A pályázat nyerteséről és egyéb hasznos információkról az educatio társadalmi szolgáltató közhasznú társaság a 318-1318-as telefonszámon hétfőtől péntekig, reggel 8 órától este 8 óráig áll az érdeklődők rendelkezésére.

A www.sulinetexpressz.hu honlapon részletes cím- és terméklistát találhatnak a szerzési helyekről és a termékekről.

Az adókedvezménnyel kapcsolatosan a magánszemélyt érintő tudnivalók

A kedvezmény szempontjából a személyi hatály alá tartozó magánszemélyek, miután tájékoztak, **mely forgalmazótól és milyen eszközöket** lehet vásárolni, azok beszerzésekor választhatnak az összegű vagy részletre történő vásárlás, a bérlet, valamint a lízingelés között. A kedvezmény érvényesítése szempontjából nincs jelentősége annak, hogy lízingelés vagy részletre történő vásárlás esetén a magánszemély az eszköz felett mikor szerez tulajdonjogot. A **részletre történő vásárlás, lízingelés** esetében csak akkor van lehetőség az adókedvezmény érvényesítésére, ha a részletek kifizetéséről, a részletfizetés teljesítését hi-

telt érdemlően igazoló számviteli bizonylatot állít ki a forgalmazó (a lízingbe adó) a magánszemély részére.

A számítástechnikai eszköz vagy gép megszerzésénél adójogi szempontból nem kifogásolt, ha a magánszemély **nem kizárólag saját forrás**, hanem hitelintézeti kölcsön felhasználásával valósítja meg a vásárlást. Ekkor a vásárlás során kiállított számlában szereplő összeg jogosítja a magánszemélyt az adókedvezmény érvényesítésére, ha az egyéb feltételek fennállnak. A hitelintézettől felvett kölcsön törlesztése alapján már, az adókedvezmény igénybevételeire nincs lehetőség. **Abban az esetben, ha a vásárlás, részletre vásárlás, bérlet, lízingelés esetén, olyan időszakban történik a kifizetés, részletfizetés, amikor a törvény által meghatározott feltétel (személyi hatály) nem áll fenn, akkor a kifizetés után adókedvezmény nem vehető igénybe.** Ezt a körülményt a forgalmazó nem vizsgál(hat)ja. **A magánszemély a kedvezményt saját döntése alapján veheti igénybe.** Az állami adóhatóság ellenőrzés során állapítja meg a kedvezmény jogszerűségét, így, ha a magánszemély a kifizetés időpontjában nem tartozott a törvény által meghatározott körbe, viselnie kell a jogtalanul igénybe vett kedvezmény jogkövetkezményeit. **A magánszemély az arra jogosult forgalmazóval közli, hogy az eszközt a pályázatba bevont eszközként kívánja megszerezni, és a számla kiállítójának rendelkezésére bocsátja az adóazonosító jelét.** Ha nem közli a forgalmazóval (a számla kiállítójával) az adóazonosító jelét, úgy a számlán nem tüntethető fel, hogy a megszerzésre a pályázat keretében került sor. A pályázat keretében történő vásárlás tényét a forgalmazó azonban a későbbiekben külön igazoláson is feltüntetheti, feltéve, hogy a magánszemély az adóazonosító jelét közli a forgalmazóval. Ez esetben a két bizonylat (a számla és a külön igazolás) együttes megléte a feltétele a kedvezmény érvényesítésének.

A magánszemélynek az adókedvezmény igazolására vagy az ügylet során kiállított, az adóazonosító jelet és a pályázat keretében történő szerzés tényét tartalmazó számla, vagy a külön igazolás és a vásárláskor kapott számla együtt szolgál. Részletre történő vásárlás, lízingelés esetében a részletfizetés teljesítését hitelt érdemlően igazoló számviteli bizonylat is szükséges a kedvezmény igazolásához.

Az adókedvezményre jogosító számla kiállításának tartalmi kellei

A számítógép, számítástechnikai eszköz forgalmazója, abban az esetben, ha a magánszemély közli vele, hogy a vásárlása után adókedvezményt kíván érvényesíteni, és az eszköz beletartozik a pályázat szerinti értékesítési körébe, a számlán – annak kötelező tartalmi elemein túl – köteles feltüntetni, hogy a vásárlásra **PÁLYÁZAT KERETÉBEN** került sor, ha a magánszemély közli vele az adóazonosító jelét.

Abban az esetben, ha a magánszemély az eszköz vásárlása során, azaz a számla kiállításakor nem közli az adóazonosító jelét a forgalmazóval, lehetőség van arra, hogy legkésőbb az adóévet követő év január 31-éig, a forgalmazó az adóazonosító jel közlése alapján külön bizonylatot állítson ki. A külön bizonylaton fel kell tüntetni, hogy a vásárlás pályázat keretében történt, a szerzést igazoló számla azonosítóit, így a számla számát, keltét, az ügylet értékét, továbbá a magánszemély adóazonosító jelét.

Az igazolás kiállítójának adatszolgáltatási kötelezettsége

Az adózás rendjéről szóló 1990. évi XCI. törvény előírása alapján, az olyan igazolást kiállító kifizetőt, amely igazolás alapján a magánszemély adókedvezményt érvényesíthet, adatszolgáltatási kötelezettség terheli az állami adóhatóság felé, az adóévet követő év január 31-éig. Az adatszolgáltatást a 2003K51-es adatlapon lehet teljesíteni. Az adatszolgáltatás tartalmazza a magánszemély nevét, adóazonosító jelét, a számla értékét is. Az adatszolgáltatás minden esetben az adókedvezményre jogosító „igazolásról” szól, vagyis azt az ügylet során kiállított, az előzőeknek megfelelő számla alapján, vagy a kiegészítő bizonylat kiállítására alapján kell teljesíteni.

www.apeh.hu

* * *

Néhány megjegyzés a fentiekhez: A tájékoztató összevont adóalap adójáról beszél, tehát nyilván ezúttal sem vehetik igénybe a kedvezményt az átalányadósok. Mint ismert, az átalányadó alapja úgynevezett elkülönülten adózó jövedelem, így az esetleges további adóalappal nem kell összevonni, ugyanakkor kedvezmények sem érvényesíthetők rá.

Tételes adózás esetén, egy átlagos főállású taxis, aki háztartásában két iskolás gyermeket nevel, és havi jövedelme nem haladja meg a minimálbért, évente hatszázezer forint jövedelmet vall be. Ennek adója jelenleg

20%, tehát 120.000 Ft. (Ne tévesszen meg az a közismert tény, hogy a minimálbér adómentes – az csak alkalmazottakra vonatkozik.) Százhuszezer forint befizetendő adóból levonható többek között a családi kedvezmény, ennek összege két gyerek esetén havi 8.000, évi 96.000 Ft. Már alig marad fizetendő adó, főleg, ha figyelembe vesszük a nyugdíjjarulék-kedvezményt, életbiztosítás-

ra tekintettel levonható összegeket stb. De tegyük fel, hogy ilyenek nincsenek. Ekkor ebből az új lehetőségéből csak 24.000 Ft adókedvezmény érvényesíthető a maximális 60.000 helyett. A megoldás a családi kedvezmény megosztásának elvi lehetősége. Erre már évek óta módot nyújt a jogszabály, így feltételezve, hogy a feleség is 120.000 Ft adót fizet, a családi kedvezmény megosztásával

(48.000 - 48.000 Ft), elérhető, hogy a számítógépre vonatkozó adókedvezmény teljes egészében mindkét szülő esetében kihasználható legyen.

Persze ez a levonás nem automatikusan jár – igénybeviteléhez a fenti közleményben meghatározott szabályok szerint számítástechnikai eszközöket kell vásárolni. Akár karácsonyi ajándékként...

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

A taxis, ha betegállományban van, köteles leadni a táppénzes papírját? (Úgyis alig fizetnek valamit.)

Az egyéni vállalkozóknak igazolt betegség esetén nem is a táppénz az, ami számít, hanem hogy nem kell fizetniük a betegállomány ideje alatt a járulékokat. Sem az egészségbiztosítási, sem a nyugdíjjarulékot, és az egészségügyi hozzájárulást sem. Az adóbevallásban nyilván ennyivel kevesebb összeget szerepeltetünk a járulékok tekintetében az adott negyedévre, az egészségügyi hozzájárulásnál pedig az adott hónapra. Igen ám, de az adóhivatal, a bevallás feldolgozása során miért „hinné el”, hogy mi betegek voltunk. Illetve még ezt sem tudja, hiszen több olyan élethelyzet is van, amikor nem kell járulékot fizetni (gyes, börtönbüntetés stb.) Ahhoz tehát, hogy a járulékmentes időszakot be tudják azonosítani, elengedhetetlenül szükséges, hogy a táppénzes igazolást leadjuk az illetékes egészségbiztosítási pénztárnál. Akkor is, ha egészen rövid betegállományról, esetleg csak néhány napról van szó. Az adóhivatal és az egészségbiztosítási pénztár belső adathálózata útján így már tudja ellenőrizni, hogy valós összegeket irtunk-e be a bevallásba.

Igaz-e, hogy 2004-től az EU-ba való belépés miatt minden társaság köteles hagyományos rendszerben is dolgozni? (Saját tulajdonú autót és alkalmazottat értek ez alatt.)

Nem szoktunk általában ennyire somnásan fogalmazni, de most tényleg azt kell mondanunk, hogy ez egy marhaság. Az EU-ba való belépéssel egyes vállalkozási formák nem fognak megszűnni, vagy átalakulni. Ott is van rt., kft., bt. és egyéni vállalkozó. Ott is van taxis vállalkozó, aki alkalmazottakat foglalkoztat, és van egyéni vállalkozó, aki csak önmagát foglalkoztatja. Biztos, hogy a kemény piaci verseny és a túlzott létszám át fogja alakítani hazánkban a taxizás struktúráját (ennek jelei már láthatók), de ez nyilvánvalóan nem fog egyik napról a másikra megváltozni, és nincs közvetlen köze európai uniós csatlakozásunkhoz.

Júliustól rendelhető a ŠkodaFabia 1. 4 PD TDI (75 LE)

Júliusban tovább bővül a ŠkodaFabiahoz rendelhető erőforrások köre: a Volkswagen Polóból már ismert 75 lóerős 1.4 PD TDI dízelmotor is választható. Érdemes tehát megismerkedni az aggregát legfontosabb paramétereivel.

Az 1.4 PD TDI motor háromhengeres, öntöttvas blokkos, alumínium hengerfejes, 1422 cm³-es. Kifejlesztésének alapját a konszern 1,9 literes négyhengeres motorja adta, ezért furat-löket mérete is azonos azzal (79,5/95,5). Kipufogógáz-visszavezetéssel és oxidációs katalizátorral teljesíti az Euro-3-as kipufogógáz-előírást. Legnagyobb forgatónyomatéka 195 Nm, ugyanakkor a nyomaték 1200/perc-től 3400/perc-ig 150 Nm felett van. A háromhengeres motoroknál fellépő szabad erőket kiegyenlítő tengely, és a lendítőkerékbe, valamint az ékszíjtárcsába épített ellensúlyok egyenlítik ki.

A hajtórúd dugattyúcsapszeg felőli vége trapéz kialakítású, a csapszeg nagyobb felfekvő felülete érdekében. A vezérműtengely meghajtása fogasszíjas, az 1,9-es TDI-motorhoz hasonlóan. A porlasztószivattyús befecskendezés maximum 2050 bar nyomás előállítására képes, ezzel lényegesen javítva a károsanyag-kibocsátáson és a fogyasztáson, köszönhetően a jó keverékképzésnek.

Ebben a rendszerben minden hengernek saját befecskendezőszivattyúja van, nincsenek hosszú, nagynyomású csövek, így vált elérhetővé ez a nagy nyomás. A motorelektronika az autó CAN-busz hálózatának részeként működik, a többi vezérlőegységgel állandó digitális adatcserével.

3. smart times Event – 2003. augusztus 22–24.

ISMÉT A WÖRTHI TÓNÁL KERÜL SOR AUSZTRIA LEGNAGYOBB SMART- TALÁLKOZÓJÁRA

Az idén harmadik alkalommal rendez meg a smart Austria a smart times Eventet, Ausztria legnagyobb smart-találkozóját, amelyen smart-tulajdonosok és smart-rajongók vesznek részt egy közösen eltöltött hétvége keretében. A rendezők több, mint ezer résztvevőt várnak a Wörthi tó mellé augusztus 22. és 24. között.

Míg 2001-ben több mint 400 fő érkezett az 1. smart times Eventre kb. 250 smart-gépkocsival, 2002-ben csaknem kétszer ennyien, több mint 800-an látogattak el a rendezvényre kb. 650 smart city-coupeával és smart cabrióval. Az idén ismét izgalmas és tartalmas program várja az érdeklődőket.

A smart-hétvége augusztus 22-én pénteken veszi kezdetét egy üdvözlőkóttal. Minden olyan smart-tulajdonos és márkarajongó részt vehet a 2003. évi smart times Eventen, aki smart-gépkocsival érkezik a rendezvényre. A programokra és a jelentkezési feltételekre vonatkozó információk június elejétől lesznek hozzáférhetők a smart Community www.mysmart.at honlapján.

A smarttal kapcsolatban a www.smart-center.hu médiaoldalon olvasható további tájékoztatás.

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 ILLETÉKES VÁLASZOL

- Nem történik semmi ebben a szakmában! - hallani úton-útfélen a panaszkodást. - Magunkra maradtunk a gondjainkkal - mondják mások. - Miért nem oldja már meg valaki a problémáinkat? - kérdezik egyre többen (Tényleg! Vajon kinek lenne „kötelessége” orvosolni a taxisok gondjait...?).

A panaszírádat persze részben jogos. Az utóbbi években valóban nem történt olyan, hogy a taxis szeretett volna valamit, és az hipp-hopp, egy csettintésre rögtön megoldódott. Ilyen történetek egyébként még a népmesékben is ritkán fordulnak elő. Ezzel szemben van viszont sziszifuszi munka, hivatalos levelezés, beadványkészítés, személyes tárgyalások. Ezek eredménye sajnos legtöbbször a kérés vagy javaslat elutasítása, de az semmiképpen nem mondható, hogy nem történik semmi. A Taxisok Világa rendszeresen közli azokat a válaszokat, amelyek hivatalos megkeresésre érkeztek a hatóságoktól (Feltéve persze, ha eljutnak szerkesztőségünkbe). Ezúttal a legutóbbi fél év „terméséből” válogattunk. A témakörök:

Országos jellegű felvetések

- ellenőrzés
- hatósági eljárások
- létszámkorlátozás
- taxis szakmai kamara
- áfa visszaigénylése

Budapesti témák

- taxiállomások
- repülőtér
- buszsáv

Ellenőrzés

....Az egységes közlekedési hatóság az elmúlt évben 4317 személytaxit ellenőrzött, és hiányosságot 141 esetben állapítottak meg a munkatársak, ami az ellenőrzött járművek 3,3%-a... A taxi-közlekedésben előforduló nem kívánt jelenségek visszaszorításának azonban az ellenőrzés csak az egyik lehetséges eszköze. A taxisok jó hírét veszélyeztető vállalkozások kiszűréséhez az önvizsgálat, a taxis szervezetek belső segítségével is elengedhetetlen. Szükséges megemlíteni, hogy a taxisok érdekvédelmi szervezetek egyike

sem élt azon jogával, amelyet a 89/1988. (XII.20) MT rendelet 5/A.§ (13) bekezdésének b) pontja biztosít részükre a taxis engedélyek visszavonásának kezdeményezésére vonatkozóan.

Dr. Kovács Ferenc helyettes államtitkár - Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Megjelent: Taxisok Világa 2003. júniusi szám

Hatósági eljárások

„A hatályos jogszabályok előírják, hogy az egyes közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységek végzéséhez, az engedély kiadásához mely feltételeket kell teljesíteni. Az engedélyek kiadásával kapcsolatos eljárást ez nagyrészt meghatározza. ...Az okmányok kitöltését követően összességében kb. 2-3 órát tölt el az ügyfél a közlekedési felügyeletnél, a teljes ügyintézés befejezéséig. Az kétségtelen, hogy az okmányirodák működése óta az ügyfelek egy adott ügy kapcsán többször kényyszerülnek az okmányiroda, illetve a közlekedési hatóság felkeresésére... A taxizáshoz előírt különleges, sárga színű rendszámot az ügyfél csak az esetben kaphatja meg, amennyiben a jármű törzskönyvének meglétével kapcsolatos adat az okmányiroda számítógépes információ rendszerében megjelenik. Ez különösen új járművek vásárlása esetén hosszabb átfutási időtartamot eredményezhet. ...Annak elkerülhetősége érdekében, hogy az ügyfeleknek egy adott ügy kapcsán több esetben kelljen az okmányirodát és a közlekedési hatóságot felkeresni, felkértem a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatóját intézkedés kezdeményezésére. ...

Dr. Kovács Ferenc helyettes államtitkár - Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Megjelent: Taxisok Világa 2003. júniusi szám

Létszámkorlátozás

....elsősorban jogi - nevezetesen alkotmánybírósi - akadálya van annak, hogy a fővárosban működő - fővárosi és vidéki - taxisok összlétszámát az önkormányzat korlátozza.

... Gondolatait és az ügy iránti elkötelezettségét köszönettel vettük, és sajnáljuk, hogy konkrét javas-

lataival kapcsolatban - melyekkel részben maga a Fővárosi Önkormányzat is egyetért - nem szolgálhatunk kedvezőbb válasszal.

Tóth Attila - Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala - Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztói Érdekvédelmi Igazgatóság vezetője

Megjelent: Taxisok Világa 2003. áprilisi szám

„A személytaxi tevékenységet végző vállalkozások adott településhez kapcsolódó létszámkorlátozásával összefüggő kormányzati intézkedéseket korábban az Alkotmánybíróság jogellenesnek minősítette, így a közúti közlekedésről szóló 1988 évi 1. tv. nem tartalmaz ilyen jellegű előírásokat. A településen működő, személytaxi vállalkozást végző vállalkozások korlátozását jelentő - a koncessziós törvényben előírandó - rendelkezés bevezetésére az előzőek miatt nem látunk lehetőséget.

Török Attila főosztályvezető, Székely András főosztályvezető - Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Megjelent: Taxisok Világa 2003. áprilisi szám

....az Alkotmánybíróság határozatával ellentétes új jogszabály kezdeményezésére, annak benyújtására nem látok kellő alapot és nem is tartom időszerűnek. Ehhez szükséges figyelembe venni azt a tény, hogy a piac szabályozó képessége - fokozatosan ugyan, de - ezen a területen is érvényesül. Budapesten 1992-ben regisztrált taxi-gépkocsik száma mintegy 8200 db volt, ehhez képest 2000. december 31-én 6202 darab, majd 2002. december 31-re ez a szám - korlátozó intézkedés nélkül is - 5532 db-ra csökkent. Kérem válaszem, és az intézkedések szíves elfogadását és ennek közvetítését az Ön által képviselt taxis vállalkozók részére.

Dr. Kovács Ferenc helyettes államtitkár - Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Megjelent: Taxisok Világa 2003. júniusi szám.

Taxis szakmai kamara

....Az Igazságügyi Minisztérium

a hasonló tárgyú megkereséseknél követendő elvnek tartja, hogy egy szakmai kamara létesítése ne eredményezze az érintett szakma egyéb önszerveződésének, érdekképviseleti formáinak háttérbe szorítását.... Levelében a szakmai kamara felállítását főként a szakma hatékonyabb érdekképviselete érdekében szorgalmazzák, különösen a jogszabály-előkészítés területén kívánnának az eddigieknél nagyobb részvételt. Úgy gondolom, ennek jelenleg sincs akadálya. Kérem ezért, hogy tájékoztasson arról, hogy mely jogi területen jelentkeznék a szakma gyakorlásával összefüggő nehézségek, és melyek a javaslatok....

Dr. Gadó Gábor helyettes államtitkár - Igazságügyi Minisztérium

Megjelent: Taxisok Világa 2003. májusi szám

Áfa visszaigénylése

„Az ÁFA-szabályozás egyik alapelve, hogy kizárólag az adóköteles gazdasági tevékenység kapcsán felmerült és áthárított adót lehet levonni. A személygépkocsik és a motorbenzin esetében ugyanakkor nem sikerült olyan megoldást találni, amely kielégítően elkülöníthetővé tenné a gazdálkodási célú és a személyes jellegű felhasználást. Ennek következtében az európai országok többsége nem - vagy csak korlátozottan - engedélyezi a motorbenzin általános forgalmi adójának a levonását.

Az áfa-törvény az előzőek szellemében nem engedi meg a személygépkocsik árában áthárított adó levonását sem. ...A tilalom alól egyetlen kivétel létezik, a kizárólag helyi vagy távolsági személytaxi szolgáltatást végző vállalkozásoké. Az érintett vállalkozások 2002. január 1-től - bevételük függvényében - az egy vagy több személygépkocsi megvásárlásakor rájuk hárított adót levonhatják, tehát a többi vállalkozáshoz képest kedvezményes elbánásban részesülnek.

Török Attila főosztályvezető, Székely András főosztályvezető - Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

Megjelent: Taxisok Világa 2003. áprilisi szám

Taxiállomások

„Eddig 245 megállóhelyet építettünk, és folyamatban van további 61 kialakítása”

„...olyan döntés, ami szerint akár az ősz közepétől, vagy más időponttól fizetni kell majd a taxiállomások használatáért, nem született.”

Héray László ügyvezető igazgató – Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Kht.

A Népliget autóbuszpályaudvar ügyében: „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 ellátó taxik végleges drosztjára elkészültek a tervek. Ezek szerint a taxik kijelölt kocsiallása az illői úton, közvetlenül az állomás bejáratánál, a leszálló kocsiallásokhoz közel kerül kialakításra. A kivitelezés önkormányzati hatáskörbe tartozik, reméljük, hogy hamarosan megvalósul.

Lepp László területi igazgató, Kilián Ferenc területi ig. helyettes - Volánbusz Közlekedési Részvénnytársaság”

Megjelent: Taxisok Világa 2003. februári szám

Repülőtér

„A Ferihegy II. Repülőtér kiszol-

gálását biztosító taxik várakozásával kapcsolatos helyzetről – Miniszterelnök úrhoz – irt beadványában foglaltak megoldási lehetőségeit az érdekeltek bevonásával vizsgáljuk.

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

Budapest, 2002. december 28.

Székely András főosztályvezető – Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, Gépjárműközlekedési Főosztály”

Megjelent: Taxisok Világa 2003. februári szám

Buszsáv

„A személytaxik közlekedését a buszsávban a KRESZ 36§ (8) bekezdés teszi lehetővé az autóbusz- és a trolibuszforgalom zavarása nélkül, ezért a taxisokkal szemben rendőreink csak olyan esetben intézkednek, amikor a tömegközlekedési járművek forgalmának akadályozása egyértelmű. A figyelőkamerák alkalmazásával is kiszűrhető a személytaxik legális közlekedése a buszsávban, mert a felvételek döntő többségében a sárga rend-

szám és a taxi jelzés felismerhető....

Dr. Komáromi Endre r. ezredes, rendőrségi főtanácsos, közbiztonsági igazgató – Budapesti Rendőrfőkapitányság”

Megjelent: Taxisok Világa 2003. áprilisi szám

„A BRFK II. Kerületi Rendőrkapitányság közterületi szolgálatot ellátó állománya, lehetőség szerint a Bp. II. kerület Árpád feje-

delem útján lévő buszsávot ellenőrizni fogja, az esetleges szabálysértések megakadályozása végett, valamint az autóbuszok és a taxi gépkocsi közlekedésének megkönnyítése érdekében.

Tóth István r. alezredes, osztályvezető – Budapesti Rendőrfőkapitányság, II. kerületi Rendőrkapitányság Közrendvédelmi Osztály”

Megjelent: Taxisok Világa 2003 júniusi szám.



Legördült a 12 milliomodik Volkswagen Passat

A Volkswagen emdeni gyárában elkészült a 12 milliomodik Volkswagen Passat. Az olaszországi ügyfélhez kerülő jármű egy VW Passat Variant Highline modellt, 4MOTION összerakék meghajtással és V6 TDI (180 LE) motorral. A Volkswagen Passat modellt 1973-ban kezdték gyártani, jelenleg a család az ötödik generációnál tart. Emdenben, Zwicauban, Sanghajban és a brazil Anchiában összesen több mint 21 ezren dolgoznak azon, hogy a napi 3 ezer darabos termelési kvótát teljesítsék. Tavaly a Volkswagen Passat család mintegy 729 ezer modelljét szállították ki világszerte, ami erősödést jelentett 2001-hez képest. Európában Németország, Olaszország, Franciaország és Nagy-Britannia a legnagyobb felvevő piacok, de igen kelendő a modell az USA-ban és Kínában is. Hazánkban a Volkswagen Passatok népszerűsége megtörhetetlennek tűnik, hiszen az év első 5 hónapjában 707 darab került az utakra, ami a tavalyi év hasonló időszakához képest több mint 20 százalékos erősödést jelent.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 60. RÉSZ

Balosok balosok ellen

Aki 1945 utolsó negyedében azt gondolta, hogy a holnap nyugodtabb lesz a tegnapnál, csalódott. Az 1945. október 10-én lezajlott, vitával teli közgyűlést követő napokban újra összeült a szövetkezet vezetősége és kooptálással kiegészítette vezetői gárdáját. Mint ismeretes, az „idegenek” közül az igazgatóságban került Németh Árpád, az IOKSZ vezérigazgatója, Jászi Ferenc, a Kisiparosok és Kiskereskedők Szabad Szervezetének elnöke, Samák László, a Szakszervezetek Tanácsának kiküldöttje (később a GSZSZ-ben is funkciót töltött be), és kooptálással Polgár Dezső, a Gépjárművezetők Szabad Szervezetének képviselője. A közgyűlésen részt vett tagok nem emlékeztek arra, hogy Polgárt valaki is megemlégtette volna a közgyűlésen, mint a szövetkezet egyik leendő vezetőjét, emiatt felhá-

borodással olvasták a később készült jegyzőkönyvet, amelyben pedig ez szerepelt. Néhányan felkeresték az Ipartársulatban dr. Endrényi Tivadart, aki közreműködött a közgyűlés előkészítésében és munkájában, felvilágosítást kértek a történetekről. Endrényi elmondta, a Szakszervezetek Tanácsának van egy belső körlevele, amely azt ajánlja, hogy ősztől az újonnan összehívott közgyűlések vezetői, különösen ha szövetkezetekről van szó, az újonnan megválasztottak közé sorolják be az adott külső társadalmi szervek, érdekképviseletek kijelöltjeit a demokrácia kiszélesítése céljából. Az ilyen ajánlást pedig el kell fogadni, végre kell hajtani. A füstölgők tehát sehova sem fordulhattak igazuk védelmében, hiszen épp a védelmükre alakult szervezetekkel konfrontálódtak volna. Nem értették a fo-

lyamatot, nem értették a demokrácia kiszélesítésének efféle magyarázatát.

November végén olyan hírek terjedtek el a magántaxisok között, hogy az Autótaxifuvarozók és a Taxiiparosok Szövetkezetét összevonják. A két szövetkezet tagjai külön-külön összeültek a hírek megvitatására, majd képviselőik közösen is megtárgyalták a hallottakat. Vaszary János, az Autótaxifuvarozók Szövetkezte tagságának felkérésére, harmadmagával megkérte Kolbayt, az Ipartársulat elnökét, hogy együttesen menjenek be a minisztériumba és kérjenek tájékoztatást a híreket illetően. Kolbay nem vállalta a feladatot. Vaszaryék hárman felkeresték Feledy Bélát, a minisztérium VI. Fő. műszaki vezetőjét és vázolták tanácstalanságukat. Feledy elmondta, a főhatóság nem foglalkozik a két szövetke-

Autótaxifuvárosok Szövetsége,

mint az Iparosok Országos Központi Szövetsége
tagja.

A L A P S Z A B Á L Y A I

I. Fejezet.

- | | |
|--------------------------------------|--|
| Működés törvényes alapja. | 1.§. A szövetség az 1924.évi XVIII.t.c.alapján átalakult és mint rendes tag belép az Iparosok Országos Központi Szövetsége kötelékébe.-A szövetség működését tehát az 1924.évi XVIII.t.c. és az e törvény által külön nem szabályozott részében az 1875.XXXVII.t.c.-nek a szövetségekre vonatkozó rendelkezései szabályozzák,melynél fogva a szövetséget kifejezetten,mint szakipari szövetséget működik.- |
| Szövetség cége: | 2.§. " Autótaxifuvárosok Szövetsége"mint az Iparosok Országos Központi Szövetsége tagja. |
| Szövetség székhelye, működése. | 3.§. B u d a p e s t. Működésükterjed Magyarország területére és a külföldre is.- |
| Vállalat tárgya. | 4.§. A szövetség célja: tagjai anyagi helyzetét kölcsönösség alapján javítani,vállalkozásukban és üzleti ügyekben segíteni, a tagok részére munkalehetőséget szerezni,termelvényeiknek piacokat felkutatni és megszervezni,az értékesítésnél közreműködni és a tagok termelésének biztosítása végett áru-vagy termelési hitelkérelmeiket kielégítését előmozdítani.- A tagok által a szövetségnek átadott közterületen gépjárművel üzemeltetett bérkocsipar felvételére szolgáló bérkocsik / autótaxik / kezelése,karbantartása,javítása.-Közhasználatu gépjárművállalatok üzletének a szövetség kijelölt alkalmazottja,mint üzletvezető útján,elvégeztetett üzletvezetése.A fuvarozás lebonyolítása közös üzletvezetés mellett a kölcsönösség alapján. E célból garage-ok,javítóműhelyek fenntartása,anyagbeszerzés,géperejű gépkocsivezetők kiképzése, - továbbá géperejű személy és teherkocsi, valamint az ipartörvények és az 1930. évi XVI.t.c. alapján alakítható közhasználatu gépjárművállalatok üzemeltetésére szükségeselt eszközök beszerzése és ezek alapján közhasználatu gépjárművállalatok üzemeltetése.- |
| Vállalat tartama: | 5.§. A szövetség határozatlan időre alakul. |

II. Fejezet.

- | | |
|-------------------------------|---|
| Tagok belépésének feltételei. | 6.§. A szövetség kötelékébe csak olyan teljeskorú bérkocsiparos léphet be,aki vagyona felett szabadon rendelkezik.- A szövetség tagja géperejű bérkocsipar jogosítvánnyal rendelkező jogi személy is lehet. Nyilvánossággyűlésből elkövetett bűntett vagy vétség miatt elítélt egyének a szövetség tagjai nem lehetnek. |
|-------------------------------|---|

P i r o s t a x i s o k s z ö v e t k e z e t e

a l a p s z a b á l y a i .

I. fejezet.

A szövetkezet cége, székhelye, célja, tartama és cégjegyzése.

- 1.§. A szövetkezet cége: Taxiiparosok Szövetkezete.
- 2.§. Székhelye: Budapest.
- 3.§. Működése kiterjed: Magyarországra.
- 4.§. A szövetkezet célja: tagjai anyagi helyzetét kölcsönösség alapján javítani, vállalkozásaikban és üzleti ügyeikben segíteni.
- 5.§. A szövetkezet határozatlan időre alakul.
- 6.§. Az igazgatóság a szövetkezet cégét akként jelzi, hogy az írott, vagy nyomtatott cégszöveg alá az igazgatóság két tagja, vagy az igazgatóság által kirendelt cégjegyző egy igazgatósági taggal és pedig a cégjegyző a nevét perprokura toldattal törvényszékiileg bejegyzett módon írja alá. Nem írásban tett nyilatkozatok érvényességéhez két igazgatósági tag együttes hozzájárulása szükséges.
- 7.§. A szövetkezet hirdményeit mindenkor a Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulat hivatalos szaklapjában kell közzétenni.

II. fejezet.

A tagok jogai és kötelességei.

- 8.§. A szövetkezet tagjai csak a Budapesten pirostaxisok néven ismert teljes körű autótaxi rendszámmal bíró géperejű bérkocsi iparosok lehetnek, akik ipari üzletüket saját nevük alatt folytatják és vagyonuk felett szabadon rendelkeznek.

A szövetkezet tagja jogi személy is lehet.

Nyerességvágyból elkövetett büntött vagy vétség miatt jogerősen elítélt egyének és olyanok, akik uszora ügyleteket folytatnak a szövetkezet tagjai nem lehetnek.

- 9.§. A szövetkezet megalakítása alkalmával a tagok belépése a szövetkezet alapítási tervzetének sajátkezű aláírása által történik.

A szövetkezet megalakulása után a tagok belépése két tanu előtt sajátkezű aláírással, vagy közjeggyel ellátott írásbeli nyilatkozat által történik, melyben a belépni szándékozó egyúttal elismeri, hogy az alapszabályoknak a tagok jogaira és kötelességeire vonatkozó határozatait, s a szövetkezet vagyoni állapotát vele közölték.

A belépés elfogadásáról az illetőt értesíteni kell és nevét azonnal a tagok névjegyzékébe kell bejegyezni. A tagsági törzskönyvben a belépési nyilatkozat is szerepel.

zettel, esetleges összevonásukkal, a hírek nem a főhatóságtól erednek. A Szakszervezetek Tanácsához irányította őket. A magántaxisok oda már nem mentek, hiszen a megadott szervezet egyik tagja, Samák a szövetkezet igazgatóságában működött már. A magántaxisok tehetetlennek érezték magukat, vezetőik szavahihetőségében is megingott a bizalmuk, a későbbiekben valamennyi kijelentésükben, körleveleikben mögöttes értelmet feltételeztek, illetve kerestek. Azt sem értették, hogy a november közepén megtartott igazgatósági ülésen miért Jászi Ferenc és miért nem Kolbay Sándor elnököt, a december végi évbúcsúztatón sem Kolbay köszöntötte a szövetkezet tagságát, hanem Samák és Jászi. De azt sem értették, hogy miért nem értesülhetnek az igazgatósági ülésen elhangzottokról, korábban ugyanis az ülésekről készült jegyzőkönyveket elolvashatták a forgalmi irodában.

December második felében Vaszaryék megszerezték a két szövetkezet alapszabályát, összehasonlították azokat és így próbálták kitalálni, hogy a valóságban lehetséges-e összevonásuk, azonban nem bukkantak a dolgok nyitjára. Ismét felkeresték Endrényit, de ő is csak szétártta karjait. Nyugtalanóságuk nem csillapodott, az sem csillapította, hogy a kibővített igazgatóság valahonnan szerzett téli gyermekruhákat, lábbeliket, kesztyűket stb., és szétosztotta azokat a gyermekes tagok között. Ünneplés hangulatot azonban nem tudtak teremteni. A jól értesültek szerint a dán és a svéd segélyakciók csomagjait továbbították az érdekeltekhez. Vaszaryék a régi vezetőket is megkeresték, Vörös Józsefet, Scheuling Istvánt, Tallóczy Imrét, Szabó Sándort, de egyikük sem tudott semmit, csak azt, hogy

úgy vélték, hogy a két szövetkezet összevonása és a községezés között összefüggés van. Jászi és Samák sem értette pontosan, hogy az alpolgármester miről beszélt, hiába szabadkoztak, a tagság nem hitt a vezetőknél, de nem is fogadta el őket. A rendkívüli közgyűlést nem sikerült összehívni. Vaszary felkereste Jágerszky Györgyöt, az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt. Üzemi Bizottságának elnökét, ám ő sem tudott semmit a községezésről, csak

mellett ismerkedtek egymással, a taxisok beavatták az új kollégát a szakma rejtelmeibe, az együtt eltöltött órák után a drosztokon ismerősként üdvözölték egymást. Most viszont az újak csak jöttek és lettek.

Az Ipartársulat műszaki bizottságának munkája is megnövekedett, mert akadtak, akik Fiat Topolinóval, vagy kabriolett karosszériás kocsival akartak taxizni. Taxiórájuk nem lévén, úgy gondolták, az Ipartár-



1930-ban a 100 pengő nagy pénz volt

azt, ami a rádióban elhangzott. Dr. Halász János ügyvéd, az Autótaxi Rt. jogásza zavarosnak ítélte a kialakult helyzetet. A szakma felbolydult, a balosok és a jobbosok között mérséklődött a feszültség, valamilyen feltették kenyerüket, önállóságukat és a szabadságukat.

A hangulat romlott, amikor kiderült, hogy a hatóság már nem ragaszkodik az engedélyek kiadásakor a vagyoni biztosítékhoz és a szakmai ismeretekhez, a ható-

sulat majd felszerelt kocsijukra hitelesített készüléket és máris kiállhatnak a forgalomba. Amikor kiderült, hogy nem az elképzelésük szerint folynak a dolgok, panasza mentek a Szabad Szervezetekbe, a Szakszervezetek Tanácsába, a Közlekedésügyi Minisztériumba, a rendőrségre. Az utóbbi három helyen közölték velük, hogy a taxizás engedélyhez kötött ipar, gyakorlásának feltételei vannak, az Ipartársulat tehát jogszzerűen jár el, amikor feltételek teljesítéséhez ragaszkodik. A két érdekvédelmi szervezet tanácsolta, lépjenek be az Autótaxifuvároók Szövetkezetébe és ha akarnak, alkalmazott sofőrként dolgozhatnak a szövetkezet kocsiján. E tanács inkorrekt volt. Ugyanis 1939-ben, amikor a szövetkezet megalakult, a tagok valóban átadták engedélyüket és taxiórájukat a szövetkezetnek, a szövetkezet hitelből 234 Wanderer kocsit vásárolt, s az engedélyes, ha akart, dolgozhatott valamelyik új Wandererrel. A járműpark azonban megsemmisült az ostrom alatt. Az a néhány autó, amelyet az elmúlt hónapokban kijavítottak, a régi engedélyekkel fuvarozott, az újaknak várni kellett, amíg a régi kocsikhoz jutottak. A Szervezetek támogatásával a feljelentések tömege zúdult a szövetkezetre és az Ipartársulatra, antidemokratikusnak ítélték magatartásukat. A hatóság hiába állt a megvádoltak oldalára, a támadókat nem tudták jogszabályokkal meggyőzni, egyre elkeseredettebben vagdalkoztak. Sajátos helyzet alakult ki a taxisok között: a korábbi meghurcoltak, akik valamennyien balosok voltak, szembe kerültek az új balosokkal.

Bálint Sándor



1946 márciusának végén egymilliárd pengőért egy doboz gyufát adtak

a hír valóban terjeng a taxisok között. Olaj volt a tüzre, amikor 1946 februárjában Bechtler alpolgármester a rádióban a taxivállalkozások községezéséről beszélt. Az érintettek, vérmérsékletüktől függően megrettentek vagy robbantak. Az Autótaxifuvároók Szövetkezetének tagsága rendkívüli közgyűlést követelt összehívni, mert

ság politikai előélet, magatartás alapján sofőröket is megjutalmaz engedéllyel. Sofőrből lett első új engedélyes Sárosi Árpád volt. Egy-két évtizeddel korábban szokásban volt, hogy az új engedélyes, amikor bemutatkozott az Ipartársulatban, Czagány Mihály gondok, altiszt „súgására” 8-10 iparost meghívott borozgatni. Fehér asztal