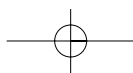


**XIII. évf. 11. sz.**

**2003.**

**November**



## TARTALOM

Új taggal bővült a taxis szakmai kollégium vezetősége	10.
4MATIC állandó összerékhajtás	11.
Újabb atrocitások érték a magyar taxisokat a határon	12.
Kötelező biztosítás 2004	12.
A BKIK levelezéséből	15.
Jahreswagen	16.
A FODESZ levelezéséből	17.
Bécsről Budapest	18.
10 éve történt	21.
Automobil 2003	22.
Újra a jogvédelemről	23.
Két test, két lélek	24.
A vámunió nem adónió	25.
Apró ötletek	26.
Tudod-e vagy tippelsz?	27.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	28.
Weltautó	29.
Új gépjármű-vizsgabázis Pomázon	31.
Hat év után szabadult	32.
Trécs	32.
Taxizni drága autóval?	33.
Taxisvilág utasszemmel	37.
Zorán CD és DVD	38.
A balesetveszélyes kiegészítő zöld jelzőlámpákról	38.
Isten hozott benneteket!	39.
APEH-tájékoztató	42.
Jogszabályfigyelő	43.
Órautak	45.

## TAXI ÉS A TÖMEGKÖZLEKEDÉS

- FÓRUMOT RENDEZETT A BKIK -

Sokan nem értik, hogy a címben feltett kérdés miért fontos. Nos, elég csak a közelmúlt nagy vihart kiváltó eseményére, a taxik buszsávokból való kitiltásának szándékára gondolni. Amennyiben belátják a jogszabályalkotók, hogy a taxi valamilyen formában szervesen kapcsolódik a tömegközlekedéshez (azt kiegészíti, segíti stb.), akkor a vonatkozó jogszabályokkal segíté-



**Metál Zoltán az ügyintézés egyszerűsítését, és a soron kívüliség megszüntetését javasolta**

niük kell a személyszállítási forma minél hatékonyabb működését. (Például a gyorsabb haladás érdekében a buszsávok használatát továbbra is engedélyezni kell.) Amennyiben úgy gondolják, hogy a taxi, hasonlóan a többi személygépkocsihoz csak növeli a dugókat és kizárólag luxusigényeket elégít ki, akkor nem születnek majd számunkra kedvező döntések. A hatóságok meggyőzéséhez komoly érvekre van szükség. Ebben próbált meg a Budapesti Kereskedelmi Iparkamara (BKIK) VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya és a Taxis Szakmai Kollégium segíteni egy taxis fórum összehívásával. Sajnos a meghívás későn vagy egyáltalán nem jutott el a taxiskozhoz. Volt olyan társaság,



**Dr. Nagy László többek között az okmányokról és okmányirodákrol beszélt**



**Héray László, a Taxiállomás Kht. ügyvezető igazgatója válaszolt a feltett kérdésekre**

ahol csak a fórum napjának reggelén mondták be URH-n, hogy 10 órakor lesz egy rendezvény a kamarában. Ezért aztán igen kevés kolléga kérdezhetett az előadóktól. Lapunk megpróbál segíteni azzal, hogy Kéthelyi Józsefnek, a Budapesti Közlekedési Szövetség igazgatójának és Rusznák Imrének, a Fővárosi Közgyűlés

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben  
és a BTK-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

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

## Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.

Futómű- és fékjavítás.

Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

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

(Eke u. sarok)

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

Telefon: 291-8714



### Antal Attila, a BKIK Közlekedés, Szállítás, Szállítmá-nyozás Osztályának elnöke nyitotta meg a fórumot

Kereskedelmi, Turisztikai Bizottsága elnökének előadását közöljük. Nagy László, a B/M helyettes főosztályvezetője beszámolójában olyan kérdéseket érintett, melyekről e lap hasábjain már írtunk.

(Lásd Taxisok Világa októberi szám: 22. és 24. oldal) Ismételten kiemeljük, hogy új autó vásárlása esetén, illetve külföldről behozott autókknál nem szükséges először fehér rendszámmal ellátni a taxinak szánt



### A taxis szakmai fórumon sajnos nem telt meg a terem

járművet. Minden további nélkül fel lehet sárga rendszámmal is szerelni. *(Ezt a GKM főosztályvezető-helyettese Szegeden cáfolta. A szerk.)* Most pedig következzenek a taxis fórum előadásai.

## Európai uniós tapasztalatok

Településeméletből sokan ismerjük az ún. nőtt városok fogalmát. A mi régi európai városaink ilyenek. Ez azt jelenti, hogy többnyire nem „zöldmezős beruházásként” épültek, hanem évszázadok során, mindig az aktuális kor igényei szerint alakult a szerkezetük. Ezért belvárosaik utcái szűkek, míg a külső városrészek széles utakkal épültek. Ugyanakkor a közlekedési áramlatok jól modellezhetők a felszíni folyók viselkedése alapján. Ahogyan az érből a patak, abból a folyó, majd a folyam lesz, úgy a forgalmi áramlatok is a periférák kis forgalmú elemeiből adódnak össze, és mire a városok központjába érnek, hatalmas járműfolyamokká duzzadnak. A közlekedési hálózat azonban (mint a folyómedrek) éppen fordított méretű keresztmetszetekkel próbálja levezetni ezt a megduzzadt folyamot.

Ezt az ellentmondást kell a mai közlekedésszervezőnek valamilyen módon feloldani. A világ egyes országai erre különböző válaszokat adnak. Vannak ilyen megoldások is:



De a mi évszázados hagyományokat őrző városaink nem viselnek el az ilyen átalakítást. Európa nagyvárosai tehát más megoldáshoz folyamodtak: a védett belső városrészekben csillapítják a forgalmat, azaz különböző eszközökkel kiszorítják onnan a nem kívánt autóforgalmat.

Ugyanakkor a gazdasági fejlődés nem nélkülözheti a mobilitást. Már a rómaiak is úgy vélték, hogy „navigare necesse est”, szabad fordításban: „közlekedni mindenképpen szükséges”. Alternatívát kell kínálni az autóhasználattal szemben. Szerencsére rendelkezünk olyan eszközökkel, amelyek hely- és környezetkímélő módon tudják ezt biztosítani. Ez pedig a közforgalmú közösségi közlekedés (hagyományos kifejezéssel: tömegközlekedés).

Itt most álljunk meg egy pillanatra, és idézzük fel, hogy az Alkotmánybíróság 782/B/1998. AB határozatának indoklásában hogyan határozta meg a taxisolgáltatás szerepét a személyközlekedési rendszeren belül: **„A személytaxi szolgáltatás rendeltetése a közforgalmú tömegközlekedés kiegészítése azáltal, hogy a tömegközlekedési eszközök**

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe [taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)

**igénybevétele helyett vagy amellet, a menetrendtől eltérő útvonalakon vagy időpontokban is biztosítsa a felmerülő közlekedési szükségletek teljesítését.”**

Ha tehát a taxiszolgáltatásnak valamilyen (és ezek szerint nem is elhanyagolható) kapcsolata van a tömegközlekedéssel, érdemes megvizsgálni, hogy hol a helye a taxinak a személyszállítás rendszerében, és azt is, hogy a mai hazai jogi szabályozásunk mennyire felel meg ennek a szerepkörnek.

A személyszállítás különböző módjait az alábbi módon lehet rendszerében bemutatni.

A használók száma szerint	Az igénybevétel lehetősége szerint	
	egyéni	közforgalmú
saját használatú	saját személygépkocsi	TAXI
közösségi használatú	pl. szerződéses busz	BKV, MÁV, Volán, iránytaxi

Itt most meg kell határoznunk néhány fogalmat. Közforgalmú közlekedésnek nevezzük azt a közlekedési módot, amelyet bárki igénybe vehet, ha megfelel a meghirdetett utazási feltételeknek (megfizeti a megszabott viteldíjat, nem szenved fertőző betegségben, ruházata tiszta, csomagjában nem szállít veszélyes anyagot stb.). Ezzel szemben az egyéni közlekedési mód nem áll rendelkezésre bárkinek, csak azoknak, akiket a jármű tulajdonosa erre feljogosít (ennek nincsenek meghirdetett utazási vagy fizetési feltételei). A használók száma szerinti felosztás egyértelműen a közlekedési eszköz befogadóképességére és/vagy a meghirdetett menetrend szerinti közlekedésre utaló szempont.

Az ábra alapján jól látható, hogy melyek azok a közlekedési módok, amelyek környezeti, útfelület-kihasználási, rendelkezésre állási szempontból, tehát a társadalom egészének érdekét tekintve

előnyösebbek. A közforgalmú közlekedésnek az a legfontosabb előnye az egyéni közlekedéssel szemben, hogy az itt használt eszközök elvileg azonnal újra rendelkezésre állnak, ha egy fuvarfeladatot végrehajtottak, tehát nem foglalnak helyet arra az időre, amíg a használójuk az utazás befejezése után az utazási célnál tartózkodik. (Ellentétben a saját gépkocsival, amely az amúgy is szűkös parkolóhelyen várja a használóját.) Ez az oka annak, hogy szerte a világban a taxit hasonló kedvezmények illetik, mint a menetrendszerű tömegközlekedés eszközeit (buszsáv használata, kiemelt behajtási lehetőségek stb.).

Most, hogy már látjuk a tömegközlekedés és a taxi hasonló szerepét a személyszállításban, érdemes áttekinteni, majd összehasonlítani a két szolgáltatási ág szabályozásának jellemzőit. Mindenekelőtt egy olyan fogalommal kell megismerkednünk, amely alapvető fontosságú a későbbiek megértéséhez: ez pedig az ellátási felelősség kérdése. Ebben nagy a zűrzavar a közgondolkodásban, sokszor még felelős döntéshozó politikusok is hibásan hivatkoznak erre a nyilatkozataikban. Az ellátási felelősséggel rendelkező döntéshozók határozzák meg a nyújtott közforgalmú szolgáltatások főbb jellemzőit, és a kétszintű közigazgatásunknak megfelelően

- a helyi tömegközlekedési szolgáltatásért a települési önkormányzat (Budapesten a Fővárosi Önkormányzat és nem a kerületek),
- a helyközi és távolsági tömegközlekedésért a közlekedési ügyekért felelős miniszter

rendelkezik ellátási felelősséggel. Ők hozzák meg az ún. sarkalatos döntéseket, amelyekkel alapvetően meghatározzák a szolgáltató társaságok működésének kereteit. Az alábbi táblázatban összehasonlítjuk a helyi tömegközlekedésben és a helyi taxiközlekedésben előforduló sarkalatos döntéseket és azt, hogy ezekkel kapcsolatban kik a döntéshozók.

Látható, hogy ha az Alkotmánybíróság döntését alapulvételnek tekintjük, akkor a jelenlegi jogi szabályozás a taxiszolgáltatás kapcsán több helyen is ellentmondásos:

- a tevékenység engedélyezése terén,

### SARKALATOS DÖNTÉSEK

a helyi tömegközlekedésben		a helyi taxiközlekedésben	
döntés	döntéshozó	döntés	döntéshozó
viteldíjak	települési önkormányzat képviselő-testülete	viteldíjak	települési önkormányzat képviselő-testülete
utazási kedvezmények	állam	hatóságilag előírt utazási kedvezmény nincs, csak a szolgáltató által nyújtott üzletpolitikai kedvezmények	-----
menetrend	települési önkormányzat jegyzője	menetrend értelemszerűen nincs	-----
tevékenységi engedély (koncesszió)	települési önkormányzat képviselő-testülete, a tevékenység a menetrenden keresztül limitálható	tevékenységi engedély	állami hatóság (közlekedési felügyelet), a tevékenység nem limitálható

### NEM SARKALATOS DÖNTÉSEK ÉS INTÉZKEDÉSEK

közterületi létesítmények (megállóhelyek)	útkezelői hatáskörben dönt a települési önkormányzat	közterületi létesítmények (taxiállomások)	tulajdonosi jogkörben döntenek a közterületek tulajdonosai (Budapesten 24 önkormányzat és az egyéb tulajdonosok)
a tevékenység ellenőrzése	a települési önkormányzat ellenőrzi a szolgáltatás minőségét, és szükség esetén szankcionál	a tevékenység ellenőrzése	közel tucatnyi szervezet ellenőrzi (köztük a települési önkormányzat, amelynek igen korlátozott a szankcionálási lehetősége)



### **Kéthelyi József, a Budapesti Közlekedési Szövetség igazgatója a taxi és a tömegközlekedés kapcsolatát elemezte**

- a közterületi létesítmények kijelölésének jogi megalapozása tekintetében és

- az ellenőrzési tevékenység széttagoltsága miatt.

Mik azok az égető feladatok, amelyek a fentiek és a tapasztalatok alapján gyors intézkedést igényelnek?

- Meg kell teremteni az előírt hatósági ár (népszerűbb nevén a fix ár) lehetőségét – miért lehet fix a taxi ára az európai nagyvárosokban, pl. a német és osztrák városokban?

- Jogot kell adni az önkormányzatoknak, hogy meghatározhassák a területükön működő taxigépkocsik darabszámát – és ezzel

együtt jelenleg a társaságok által önként vállalt rendelkezésre állás feltételeit általánosan szabályozni kell. (Az Alkotmánybíróság ismert korábbi határozata nem a limitálást, hanem annak az akkor bevezetett jogi formáját tartotta alkotmányértőnek.) Miért lehet szigorú limitálás a demokráciában példaként emlegetett London, vagy New York utcáin?

- A taxiállomások kijelölését közútkelzői feladattá kell minősíteni, mint a buszmegállók kijelölésének eljárását.

- Meg kell erősíteni az önkormányzati ellenőrzés rendszerét, és biztosítani kell a kellő szigor lehetőségét a szankcionálás terén.

- Meg kell oldani, hogy a repülőtéri taxiállomás mindenki számára elérhető legyen, és meg kell szüntetni az ott kialakult, évtizedes jogsértő helyzetet.

Ennek a sokszereplős felelősi körnek a következményeit a taxis szakma minden szereplője jól érzékeli: nincs igazán gazdája a taxizásnak. A megoldásért nem kell semmi újat kitalálni! Csak meg kell nézni az EU nagyvárosaiban jól működő rendszereket és úgy kell alakítani a hazai szabályozást, hogy itt is hasonló gazdaszeret kaphassanak a települési önkormányzatok. És ehhez még csak utazni sem kell, csak élni az internet adta hallatlan információs háttérrel. Ez persze nem kötelező feladatként jelenne meg az önkormányzatoknál, csak úgy, mint a menetrend szerinti tömegközlekedés: lehetőségként. Az EU-ban sincs egységes szabályozás a taxizásra, hiszen ez az ott szokásos szubszidiaritás elve alapján a települések feladata. De a nemzeti alkotmányaik olyanok, amelyek nem gátolják ebben az önkormányzatokat.

*Kéthelyi József*

## **Rusznák Imre előadása**

Kedves kollégák! Bár én nem vezetek taxit, nem is fogok – erre több alkalommal esküt tettem – mégis azért merem ezt a kifejezést használni, mert már olyan régóta foglalkozom a taxisolgáltatás ügyeivel.

Annyit előljáróban hadd mondjak el, hárman beszélgettünk, Antal Attila, Sipeki József és én, hogy kellene egy nagy fórumot tartanunk, ahol a kollégákkal ismételtelen áttekinthetnénk az egész taxisolgáltatást. A beszélgetés során abban maradtunk, hogy a kamara ezt felvállalja. Nagyon kevesen vagyunk itt, ezért azt gondolom, hogy valami más fórumot kellene találni, mert eljött az az idő, amikor egy kissé megfellebbeztünk a közös ügyeink. Én, aki mindig optimista voltam, most egy kicsit másképpen látom a dolgainkat. Nem szeretnék ma előadást tartani arról, hogy az elmúlt 7-8 évben a fővárosban milyen eredményeket értünk el, mert az itt ülők legalább fele tölem ezt már nagyon sokszor hallotta. Amit Kéthelyi József is elmondott: a kormányrendelet-módosítás

megjelenése után a fővárosi rendeletet megalkottuk. Amióta ez megtörtént, azóta nem tudtunk előre lépni. Inkább arról szeretnék beszélni, hogy mi az, amit esetleg tenni lehetne azokban a kérdésekben, amelyek számunkra a legégetőbbek. Azon is el kellene gondolkodni a jelenlévőknek, hogy bár 400 meghívót küldtek ki a mai fórumra, miért ülünk mégis ilyen kevesen ebben a teremben? Lehet, hogy nem a szervezéssel van a baj, hanem mással, lehet, hogy a taxisok úgy gondolják, teljesen mindegy, eljönnek-e, most már úgysem változik semmi. Lehet, hogy közömbösek, passzívak. Lehet, hogy voltak szervezési bajok, de én azt is érzem, hogy van egy kis apátia a taxistársadalomban, hogy úgysem lesz változás. Legfontosabb alapkérdés: a taxisolgáltatás rendezésének lehetőségét kapják meg a települési önkormányzatok, az összes jogkörrel együtt. Ezen



### **Rusznák Imre továbbra is megoldást keres a taxisok problémáinak rendezésére**

kívül pedig a három legfontosabb probléma: a létszám, az ár, és a droszt kérdése. Kínomban már ilyen „jópofi” megjegyzéseket szoktam tenni, hogy biztos Angliában rossz az alkotmány, mert az megengedi, hogy ott korlátozzák a létszámot. Amikor a Taxisok Világában olvastam a miniszter úr nyilatkozatát és az ezzel kapcsolatos állásfoglalását akkor egyrészt megnyugodtam – hiszen mindenki tudja, pártpolitikus is vagyok – hogy tök mindegy, éppen melyik kormány van, mert mindegyik elutasított, az előző és a mostani is egyelőre. Nemrég dr. Tóth József országgyűlési képviselő kérdést tett fel Csillag István

gazdasági és közlekedési miniszternek ezekben az ügyekben. Tehát a létszám- ár- és drosztügyben, és sajnos nagyon semleges választ kapott. Azonban ő nem fogja abbahagyni a küzdelmet, hiszen mi dolgozunk neki, és biztos megértette ezt a problémát. Most ott tartunk, hogy annyit megígért a miniszter úr, hogy bár ő nem ért vele egyet, konzultálni kész. Erről azt mondtam a Klub Rádióknak: teljesen mindegy, hogy hány taxis van most Budapesten, 6, vagy 7 ezer. Ha én holnap kapok egy telefont és bejelentik, hogy 10 ezer taxisengedélyt kiadott a Budapesti Közlekedési Felügyelet, és mondjuk felhív Antal Attila, Sipeki Jóska, vagy bármelyikőtök azzal, hogy Rusznák úr, ez a 300 droszt, ami van, komolytalan! Mi egy fillér drosztdíjat nem fizetünk holnaptól, mert 16 ezer taxisnak ez kevés. Igazuk lenne. Ezért azt szeretném megkérdezni, hogy ez alkotmányos? Ez normális dolog egy országban, lehet állandóan egy alkotmánybírósi döntés mögé bújni? Teljesen mindegy,

Folytatás a 9. oldalon

*Folytatás a 6. oldalról*

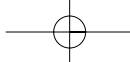
hogya ki az igazságügy-miniszter, a közlekedésügyi miniszter. Lehet állandóan erre hivatkozni, hogy ne lehessen ezt a problémát megoldani? Nem értem. Ebből is látható, hogy tényleg nincs gazdája ennek a szolgáltatásnak. Nem akarom állandóan felfelé nyomni a labdát, mert a taxis szakma sem tudott magából megfelelő erőt kisugározni. Itt pozitív erőről beszélnek, mert én akármelyik politikustársammal beszélnek bármilyen szinten, mindig azt kérdezik: és lesz taxisbloká? Tessék tudomásul venni, hogy a taxisok megítélése nagyon rossz. És ameddig ez nem fog változni, addig a parlamentben ennek megvan a pontos leképződése. Tudom, hogy ezt nehéz bizonyítani, és tudom, hogy ezek nagyon kemény szavak, de ez az igazság. Ez a mai fórum is bizonyít valamit, azt, hogy nem tudta a taxistársadalom magából kiszorítani azt az elfogadottságot, amire szükség lenne. Az okok 60-70 %-át biztos én is tudom. Ez egy nagyon fontos dolog, nem lehet állandóan felfelé mutogatni, állandóan a parlamentre, a minisztériumokra, a fővárosra, miközben állandóan tépelődöm magam is amiatt, hogy megtettem-e mindent, hogy ilyen a helyzet. Tehát a létszámkérdés ma egész egyszerűen meggyilkolja az egész szabályozási rendszert. Én a létszámkérdést tartom a legsúlyosabb problémának. Először az önkormányzati törvényt kellene módosítani, ami kétharmados törvény. Márpedig annak, hogy a két nagy párt megegyezzen egy kétharmados törvényben, nem nagy esélye van. De várjuk a csodát, mert lehet, hogy valamiféle konszenzust sikerül elérni. Ám ha a létszámkérdésben nem lesz belátható időn belül változás, akkor az hová vezet? Valószínűleg továbbra is a dzsungeltörvények fognak uralkodni e fronton. És az még hagyján, ha a taxisok úgy gondolták, az a helyes, hogy úgy viselkednek, ahogy, de lassan ezt már elfogadja a BRFK, a Közterület-felügyelet és mindenki más. A taxisok úgy gondolkodnak: felállok a járdára, zebrára, buszmegállóba, a tilosba. Én azt szeretem legjobban amikor a megállni tilos táblánál áll a taxis és ott beszél-

get a rendőrökkel. Ez a kedvenc szituációm. Itt nem a taxisokat akarom hibáztatni, hiszen ők annyit tesznek meg, amennyit megengednek nekik. Amikor ennyi taxi dolgozik Budapesten, mindenki meg akar élni. Aki meg akar élni, attól pedig nem lehet elvenni azt a jogot, hogy ki akarja használni a lehetőségeket. A taxis soha nem tartozott a „hülyegyerekek” közé, ezért nyilván ahogy tud, úgy él meg. Így világos, hogy ha ez a létszám nem változik, akkor tényleg a dzsungel törvényei fognak érvényesülni. Tudjuk, hogy a platzfelosztás él, működik, virágzik. Ami az árkérdést illeti, nos ebben volt igazán konfliktusom a kamarával, illetve nem is annyira a kamarával, hanem a taxiszolgáltatókkal. Nincs ez ügyben megállapodás. Mikor másodszor a főváros – a taxis szakma követelésére – a maximált árat fel emelte, rá két hétre az összes fuvarszervező cég levitte az árat. Akkor nagyon korrekt volt a kamara, ill. a taxiskollégium. Összehívtak egy megbeszélést, amelyre meghívtak. Ez nagyon tisztességes volt, úgy gondoltam. Akkor tartottam ott egy beszédet, elmondtam, hogy amíg én vagyok az illetékes és a fuvarszervező irodák mindegyike nem éri el azt a maximált árat, amelyet a főváros meghatározott, hozzám nem kellene jönni, hogy a maximált árat újra emeljük meg. Becsületükre legyen mondva, nem is jöttek. Ez egy elég nagy „égés” volt a főváros számára. Pedig szinte világcsúcsot döntöttünk, a fővárosi közgyűlés két hónap alatt megszavazta a maximált ár emelését. Soha többet ilyet nem lehet csinálni! Ma pedig olyan helyzet alakult ki, hogy a fuvarszervező iroda vezetője meg van elégedve azzal az árral, amit ő meghatározott, meg a saját jövedelmével, miközben a taxigépkocsi-vezető ezzel az árral nem tud megélni. Ez nem a főváros ügye, ez látszólag egy taxis ügy. Ezért én azt vallom, hogy függetlenül attól, kinek milyen az árpolitikája, el kellene érni, hogy az ártörvényt módosítsuk. A módosítás nem egyszerű dolog, de ebben egy kicsit optimistább vagyok. Folyamatosan fogunk küzdeni, jogilag és politikailag megengedett módszerekkel. Igyekszünk

meggyőzni a Pénzügyminisztériumot, hogy ezt terjessze elő. A politikai államtitkár úrtól kaptam ígéretet erre a PM-ben. Azt hiszem a fix árral a fuvarszervezők, vezetők és a taxisok 70-80%-a egyetért. Van, aki nem ért vele egyet – ezzel tisztában vagyok – de úgy gondolom, a hatósági ár kérdésében nagy vita nincs. Abban sem, hogy ezt az önkormányzat szabályozza. Tehát nyugodtan fel lehet vállalni. Ebben a főváros következetesen fog dolgozni, lehet, hogy kell élnünk a felterjesztési jogunkkal a fővárosi közgyűlésben (bár abból még soha sem lett törvény). E jog szerint a tervezetet a közgyűlés benyújtja a parlament felé, amire válaszolnak. Erről azt szoktam mondani az államtitkár úrnak: lehet, hogy a részemre küldött válaszeveleket 8 éve ugyanaz az ember írja, aki ugyanúgy mondja, hogy nem, nem, nem, a piac szabályozza ezt a kérdést. Mi pedig tudjuk, hogy a piac nem szabályozta.

A harmadik kérdés a drosztügy, amiben látszólag a legtöbbet értünk el. Megalkottuk a törvényt, a törvény megadta a lehetőséget az önkormányzatoknak és a fővárosi önkormányzat él is ezzel a lehetőséggel. Létrehoztuk a drosztkezelő szervezetet. Ma már nyugodtan mondhatom – és ez egy nagyon nagy siker – hogy 23 kerület képviselő-testülete meghozta a megfelelő döntést. Az utolsó az V. kerület volt. Erre büszke vagyok! Megértük, hogy amíg a drosztok elkészülnek, addig nem kérünk díjat. A Fővárosi Önkormányzat tartotta elhez magát, és azt gondoltam, hogy ebben az évben befejeztük amit terveztünk. Ami ezen túl épül, az már több mint az eredetileg tervezett 260 droszt. Sajnos közben a kötelező kamarai tagság megszűnt. Ez szerintem nagyon nagy hiba volt. Taxiskérdésben nagyon jó együttműködés alakult ki a kamarával, amikor még megvolt annak hatósági jogköre. Nem véletlenül van a drosztkezelő szervezet ebben a házban, nem véletlenül lett volna itt a közös ügyfélszolgálat. Szerintem nagyon jó rendszert találtunk ki közösen. Ha év végével, novemberben vagy decemberben a fővárosi közgyűlés elfogadja a rendeletet és a

díjak bevezetését, akkor ez bizonyos fajta problémákat vet fel. Amikor a Közlekedési Minisztériumban anno megalkottuk ezt a rendeletet, úgy gondoltuk, hogy aki a drosztdíjat nem fizeti, annak nem lehet működési engedélye. Gondolom, hogy ez a rendelet egyértelmű, ezért a fővárosnak ez a jogköre megvan. Tehát aki drosztdíjat nem fizet, vagy inkább úgy mondanám, hogy nincs drosztengedélye, az a fővárosban nem taxizhat az én felfogásom szerint. Ennek következtében arra kérek mindenkit, hogy amennyiben a Fővárosi Közgyűlés megalkotja azt a szabályt, hogy díjat kell fizetni, támogassák a fővárost. Nehezen értelemzem a minisztérium azon álláspontját, hogy ez nem az ő feladatuk. Nem kapunk teljes létszámot. Adatvédelmi titokra hivatkozva nem adják ki a taxigépkocsivezetők adatait. A Közlekedési Felügyeletnél van, hogy kik kaptak engedélyt. Mi nem kaphatjuk meg, pedig ugyanattól a taxistól iparüzési adót szedünk. Meg kell mondanom, az én nem jogász agyam ezt elég nehezen tudja befogadni. Meggyőződésem, hogy ha nincs droszt, nincs rend, és ha a drosztokkal kapcsolatban nincs ellenőrzés, az komoly gondot jelent majd. A drosztokat pedig nem csak a taxisoktól kell megvédeni, hanem azoktól, akik nem taxiként beállnak a megállóba és emiatt nem tudnak a taxisok oda beállni. Ezért tárgyalások folynak a Fővárosi Közterület-felügyelettel. Ha a közgyűlés ezt elfogadja, akkor módosítani fogjuk a közterület-felügyeleti rendeletet, beleírjuk, hogy feladata lesz a Fővárosi Közterület-felügyeletnek a taxisdrosztok ellenőrzése. Azt gondolom, nem csak azokat a gépkocsikat kell elszállítani, amik tilosban parkolnak, hanem azokat is, amik beállnak egy taxidrosztra. A taxisoknak pedig be kell tartani a Fővárosi Közgyűlés rendeletét, akkor talán egyszer rend lesz. Jelenleg így állunk a drosztkérdésben. Nagyon remélem, hogy ezeket a rendeletmódosításokat a főváros illetékes hivatalaiban lévő kollégákkal még ebben az évben el tudjuk fogadtatni. Nem akarom



most elmondani, hogy hogyan és mikortól, egy kis türelmi időt adni kell. Még egy dologról szeretnék beszélni, Ferihegyről, ez megint az állatorvosi lö esete, ugye ott sincs sok sikerélményünk, nekem sincs, a taxistársadalomnak sem. Azt hiszem, nem tett jót az a megállapodás, ami a taxis fuvarszervező irodák vezetői és Ferihegyi Airport vezetői között született, és amit aláírtak. Azt hiszem, köztudomású, hogy ezt a megállapodást nem irtam alá, nem értettem vele egyet! Hogy ezt a taxis szakma szó nélkül hagyja, elfogadhatatlan. Az Airportnál is pártfüggetlenség van, bárki kerül oda, az mindig azt mondja, hogy „ti a főváros vagytok, nektek ehhez semmi közötök, mi azt csinálunk, amit akarunk”. Most is új vezetés van, felhívtak és „szervusz, Imrém, majd megoldjuk együtt, stb., gyere ki és csináljunk egy helyszíni bejárást.” Mire én mondom: hogy nem szívesen mennék, mert már legalább nyolc vezetőnél jártam, és kezdem unni. „Jó, hát utoljára mégis gyere ki.” Mégis

kimentem, és ünnepélyesen megesküszöm most, hogy ha még új vezetők lesznek is, én már tuti nem megyek ki többet, most ugyanott tartunk. Ez ázsiai, vagy nem is tudom milyen szemlélet, ami ott van! Arról már meg tudtam őket győzni, hogy az a százmillió kis projekt amiben csinálnak egy puffer parkolót, egy nagy blöff. Nem hiszem, hogy a taxisok azt kérik, hogy az Airport százmillióért ilyet csináljon. Azt mindig elmondom: ha Párizsban járok mindig megnézem, hogy rendesen, szépen elfér 500 autó, hasonlóan Berlinhez. Abban egyetértettem a mindenkori vezetőkkel, hogy kifejezetten disznó módon építették meg Ferihegyet, a taxira nem gondoltak. Ez kétségtelen tény. Ilyen körülmények között nehéz a megoldás, főleg, ha nincs is rá szándék. Itt most mindenfélét kitalálnak, de a lényeg továbbra is az, hogy ők azt önállóan oldják meg. Ez számomra elfogadhatatlan, Legutóbb jöttem haza Párizsból, hívtam egy taxit és megkérdeztem: miért nem áll a je-

lölt helyre. Azt mondta a taxis: képzelje el, Rusznák úr, mert felismert, most már azt csinálja a Tourist taxis csapat, hogy amikor a rendelt taxihoz odamegy az utas, akkor odamegy hozzá a Tourist taxis és azt mondja: „ne tessék várni, mert ezek félóra múlva jönnek, tessék átjönni hozzánk”. Nem értettem, meg voltam döbbenve. Mindig azt hittem, hogy dörzsölt pali vagyok, de lám, mindig tanulok valami újat. Tényleg azt látom azóta is, hogy nem áll oda senki. Én azt gondolnám, hogy azoknak, akik a Taxis Kollégiumban ülnek és a cégek vezetői, talán el kellene állni ettől az aláírt szerződéstől. Ez nem a főváros ügye, de az a taxis ügye, hogy ebbe az állapotba belenyugszik, vagy nem. Tényleg szégyen, akármikor látom, hogy ott a mezőn próbálnak valami kulturáltabb feltételeket biztosítani, ez akkor sem egy normális állapot. Tehát ezt csak azért mondom, mert mindegyikünknek megvan a sora ebben a taxis problémacsoportban amiről beszélünk, és én nem is terveztem

azt, hogy optimista előadást tartok itt, mert ma egy kicsit rosszabbnak látom a helyzetet, mint másfél vagy két évvel ezelőtt. Én a magam részéről nem fogom feladni.

Végezetül azt szeretném mondani, hogy a fővárosban a kormányzó koalíció nagy többsége engem támogat törekvéseimben. Ezzel egyetért az SZDSZ-frakció és az MSZP-frakció is és az ellenzék is. Ez nem pártpolitikai kérdés. Nincs ellentét ebben az ügyben, és ha megkapnánk ezeket a nagy felelősségeket a parlamenttől, úgy gondolom, a főváros tudna élni ezekkel.

A kamara is egyetért abban, hogy amit ma egy ilyen szűk körben elkezdünk, folytassuk. Én kész vagyok arra, hogy próbálkozzunk, fussunk neki és egy nagyobb körben próbáljunk egy konferenciát erről szervezni. Nem szabad csöndben maradni, mert – véleményem szerint – ha csöndben maradunk, nem lesz eredmény.

Köszönöm a türelmet, és ha van kérdés, szívesen válaszolok.

## ÚJ TAGGAL BŐVÜLT A TAXIS SZAKMAI KOLLÉGIUM VEZETŐSÉGE

**Polinger Sándort ez év szeptemberében egyhangú szavazással választották a Taxis Szakmai Kollégium elnökségébe. Az új funkcióról és a közeljövőben megoldandó feladatokról kérdeztük a City Taxi elnökét.**

**• Támogatottságod jelzi, személyedet erre a pozícióra még a konkurencia is elfogadja. Ezek szerint képes vagy felülemelkedni a szűken vett csapatérdekeken?**

• Merem remélni, hogy így van. Ezúton is nagyon köszönöm a támogatásukat. Az a véleményem, hogy a taxis szakmán belül lévő, még megoldatlan problémák összefogás nélkül nem rendezhetőek, így a jövőben is szükség lesz az együttműködésükre. Az, hogy ennyire egységesen ítélték meg személyemet, nagyon jóleső érzés számomra.

**• Hosszú ideje az egyik legharcosabb képviselője vagy a fixtarifának. A legutóbbi taxis szakmai fórumon meglehetősen markáns véleményt mondtál el. Mi az, amit szeretnél, ha elérne a politika vagy a szakmai felügyeletünk?**

• Körülbelül 2000-re nyúlik vissza az

együttműködésünk a Fővárosi Önkormányzattal, személyesen Rusznák Imrével, akit elhivatottságáért rendkívül tisztelek. Mondhatom azt, hogy 90%-ban szakmai egyetértés van közöttünk. Van azonban a megoldást kereső úton olyan apró nézetkülönbség, aminek a hangsúlyozását én korábban is felvállaltam. Nevezetesen az árkérdés, létszámkérdés és drosztkérdés egyöntetű kezelése, a szigorú szakmai ellenőrzés bevezetésével együtt. Ez egyszerűen hangzik, de csak szigorúan, ill. szakszerűen megalkottott, és közakaraton alapuló szabályozás bevezetésén keresztül lehetséges. Ezt hangsúlyoztam ezen a fórumon, ahol elmondtam azt is, hogy a politika kezdetben támogatta kezdeményezésünket. Ezért most azt várom a tisztelt politikusoktól, hogy ezt a választásokat követően is tegyék meg! Nem véletlenül jött el a kamarai rendezvényre a Fővárosi Önkormányzat részéről a polgármesterjelölt asszony, akinek a szimpatikus hozzáállására még a mai napig is emlékszem. Tehát azt várom, hogy a legfelsőbb irányítás, a kormány, túl tud majd lépni azokon a nehézségeken, amelyek idáig megakadályozták, hogy igazi gazdája legyen a szakmának. Mi elfogadjuk a Fővárosi Önkormányzat ilyen szerepét, de

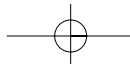
az általunk elengedhetetlennek tartott sarkpontok egyidejű bevezetéséhez úgy gondolom joggal ragaszkodunk.

**• Az önkormányzatokat szabályzó törvény megváltoztatásához „kétharmados” többségre lenne szükség. A jelenlegi politikai viszonyok között erre kevés az esély. Mi az ami „megfoghatóbb” terved a közeljövőben?**

• Nagyon hamar szeretnénk lépni a gépkocsi üzembhelyezése adminisztrációs útjának leegyszerűsítésében. Itt azonnali intézkedésre van szükség, nincs pardon. Az a nemkívánatos jelenség, ami az okmányirodáknál tapasztalható, egyszerűen elfogadhatatlan. Úgy gondolom, hogy a fuvarozás megér egy külön szabályozást, külön üzemi módot, amivel a várakozási idő és ezen keresztül a veszteségünk csökkenni fog.

**• Ez annyit jelent, hogy az összes taxiszással összefüggő ügyintézés ismét a kamara vállalná át?**

• Igen. Talán a legésszerűbb az lenne, hogy ha a kamarában ismét volna olyan iroda, amely korábban már működött. Az egyablakos rendszernek is voltak hibái, de működése fényévekre volt a mai rendszertől, amely pénzben, időben, bosszúságban és a





**Polinger Sándor, a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának elnökségi tagja elfogadhatatlannak tartja a ügyintézés jelenlegi gyakorlatát**

kimondhatom: megalázásban „felülmúlhatatlan”. Elmegy az ember a központi okmányirodába és sorban állva, egy vonal mögött gyakorlatilag órákat tölt el, miközben különféle ügyintézők mellette „index nélkül” vonulnak el, húznak el paksaméta

letek kidolgozásánál is megmarad. Azt nem várom el, hogy vita nélküli legyen ez a helyzet. Meggyőződéssel vallom azt, hogy a szakmának óriási segítsége lesz, ha az utca forgalma felerősödik. Ez csak egy fix tarifán

csomagokkal a hónap alatt. Ez egyszerűen elképesztő. Én nem tudom, hogy ez így törvényes vagy nem, de mindenestre ezúton is figyelmebe ajánlom az esetlegesen ezen a területen dolgozó felelős személyeknek.

• **Úgy érzed, hogy ebben a tervben is segítenek majd a konkurens társaságok vezetői, taxisai?**

• Meggyőződésem szerint igen. Személyes beszélgetéseink, szakmai konzultációink alkalmával döntő részben egyetértünk a minket érintő kérdésekkel kapcsolatosan. Így bízom benne, hogy a választáskori támogatás a rész-

keresztül, megnövekedő bizalmon át juthat el hozzánk bevételként. Ami egyben azt is jelenti majd, hogy konszolidálódik a helyzet a piacon, kevésbé lesz durva, nem lesz éles versenyhelyzet, nem leszünk kiszolgáltatva ilyen mértékben a piaci hatásoknak. Meggyőződésem – több taxivezető kollégám érveivel szemben – az, hogy ez nem veszélyezteti a taxitársaságokat. Akik taxitársaságoknál érzik jól magukat, azok ezután is ott lesznek. Lehet, hogy jobban kell kiszolgálni a kollégáinkat, de ez sem baj. Hogy ha a minőségi céljaink – amit én úgy gondolom, általánosan is meg lehet fogalmazni, nem csak csapatonként – a fogyasztás érdekében nagyjából azonosak lesznek, akkor nem lesz terhes egy kicsit többet adni annak a kollégának, aki egy társaságnál éli életét. Itt nem elsősorban pénzről beszélek, annyiba kerül az élet, amennyibe, hanem arról van szó, hogy érje meg más szolgáltatásnál is beletartozni egy társaságba. Ekkor szerintem elsimulnak azok a hullámok, amelyek jellemzik ma az üzleti életet.

– kó –

## 4MATIC állandó összkerekhajtás



- A MERCEDES-BENZ E-OSZTÁLY ÚJDONSÁGA -

Az idén ősszel bemutatkozó hat új 4MATIC-modellváltozatnak köszönhetően még sokszínűbb és még vonzóbb lesz a Mercedes-Benz E-osztály kínálata. A stuttgarter autógyár a nagy teljesítményű hat- és nyolchengeres benzinmotorokkal hajtott limuzinokat és kombikat (T-Modell) szereli fel állandó összkerekhajtással. A 4MATIC az alapfelszereltség részét képező elektronikus stabilitásfelügyeleti rendszerrel (ESP®) és a 4ETS kipörgésgátlóval intelligens módon együttműködve nyújt segítséget a vezetőnek a kritikus közlekedési helyzetek biztonságos megoldásában. A grazi Magna Steyrnél fognak készülni az E-osztály új 4MATIC-modellváltozatai.

Az ESP® és a 4ETS összekapcsolásán kívül egyéb műszaki különlegességgel is szolgálnak az E-osztály új összkerekhajtású változatai: a Sensotronic Brake Control (SBC™) fékrendszerrel van szó, amelyet elsőként a Mercedes-Benz vezetett be sorozatgyártású modelljein. A váltózó fékerőelosztást biztosító SBC™ stabilabbá teszi a gépkocsit kanyarban történő fékezéskor, továbbá gyors és pontos működése révén fokozza a fékasszisztens, az ESP® és a 4MATIC teljesítményét. Hatására még finomabbá és még gyorsabbá válnak a fékimpulzusok.

A 4MATIC rendszerrel felszerelt E-osztályos kombiknál alapfelszerelés a légrukókra épülő terheléskiegyenlítő hátsó futómű, amely súlyterheléstől függetlenül mindig állandó rugóútat és vele együtt maximális menetkényelmet szavatol.

A Mercedes mérnökei a 4MATIC és a követési távolságot szabályzó DISTRONIC-tempomat (opcionális felszerelés) közötti kapcsolat tökéletesítésével olyan kényelmes sebességszabályzó rendszert alakítottak ki, amely már 7 km/h-tól működésbe lép. Ennek köszönhetően például kedvezőtlen útviszonyok közepette is biztonságosan haladhat a vezető gépkocsijával lejtőn.

A hathengeres 4MATIC modellekhez külön rendelhető, az E 500-nál pedig az alapfelszereltség részét képezi a lengéscsillapítást és a rugózást a mindenkor közlekedési helyzet függvényében szabályozó, teljes teherviselő rendszerként működő AIR-MATIC DC légrugózás. Segítségével akár 35 milliméterrel megnövelheti a vezető a gépkocsi szabad

magasságát. Az E-osztály 4MATIC-modellváltozatai ötfokozatú automata váltóval és sebességfüggő szervokormányval készülnek.

Főleg kedvezőtlen útviszonyok közepette, vizes, jéges vagy havas útfelületen érvényesülnek a 4MATIC előnyei. Kiváló tapadással ruházza fel az autót, és segíti a vezetőt elinduláskor, gyorsításkor, gyors kanyarvétel közben vagy terepen. Az állandó összkerekhajtás tovább javítja az E-osztály egyébként is példás menettulajdonságait, és rendhagyó menetdinamikai igénybevétel esetén is garantálja a Mercedes-modellekre jellemző biztonságosságot és stabilitást.

Ugyancsak a márka autóitól megszokott menetkényelmet szolgálja az új első futómű, valamint a rugók és lengéscsillapítók gondos beállítása. A 4MATIC további előnye, hogy mellőzi a hagyományos differenciálzárat, amelyek más összkerekhajtású személygépkocsiknál járulékos szervizigényű, komfortcsökkentő tényezőként érvényesülnek. Helyettük a 4ETS elektronikus kipörgésgátló segítségére támaszkodik a rendszer. A 4ETS akkor lép működésbe, ha egy vagy több kerék kipörög, és amellet, hogy külön-külön lefékezi őket, nagyobb hajtónyomatókat juttat a jól tapadó kerekek-



re. A fékjelek gyors továbbításának köszönhetően három differenciálzárával ér fel a hatása.

A 4MATIC lelke egy a tengelyek közötti fordulatszám-kiegyenlítést végző, nyitott központi differenciálművel ellátott egyfokozatú elosztómű. Közvetlen kapcsolatban áll az automata váltó-

val, és komplett hajtóegységet alkot a motorral, a nyomatékvtóval, valamint az elsőtengely-hajtóművel. Az elsőtengely-hajtómű a motor új olajteknőjén található. Az elosztómű és az elsőtengely-hajtómű között kardáncsuklós tengely biztosítja az erőátvitelt.

## Újabb atrocitások érték a magyar taxisokat a határokon

**Gazdasági és Közlekedési  
Minisztérium  
1880 Budapest  
Honvéd u. 13-15.  
Főosztályvezető  
Székely András**

### Tisztelt Főosztályvezető Úr!

Az utóbbi napokban több taxis kereste meg szerkesztőségünket azzal a kérdéssel, hogy milyen jogszabály változott meg az utasok külföldre szállításával kapcsolatban. A panaszosok mindegyike az osztrák–magyar határon szeretett volna utasával átjutni, ez azonban az ő esetükben nehézségekbe ütközött. Volt, akit visszafordítottak, volt, akit csak hosszas „győzködés” után engedtek Ausztria területére lépni. A legutóbbi, hozzánk eljutott panasz szerint szombaton /2003. október 18-án/, a Hotel Aquincumból egy francia útlevéllal rendelkező hölgy szeretett volna Bécsbe jutni magyar taxival. Hegyeshalom osztrák oldalán 14.30 és

15.00 óra közötti időben egy osztrák tisztviselő hölgy /kb. 30 év körüli/ a magyar taxistól a belépést valamiféle kamarai igazolás hiányában megtagadta.

Körülbelül 20 perces „győzködés” után, melyben aktívan részt vett a magyar határőr is, a tisztviselő megkérdezte a taxist, hogy mennyi időt szándékozik Ausztria területén tölteni.

A válasz (kb. négy órát) után nagy kegyesen beengedte a kollégát azzal, hogy ellenőrizni fogja a megadott időt visszafelé.

Tisztelt Főosztályvezető Úr! Kérem, tájékoztassa olvasóinkat arról, hogy milyen feltételekkel lehet jelenleg külföldre utasokat szállítani. Amennyiben ez országonként változó feltételekhez kötött, kérem, hogy erről is adjon felvilágosítást. Nem ismert az sem, hogy milyen jogorvoslati lehetőségei vannak azoknak, akiktől valós, vagy mondva csinált okokra hivatkozva megtagadják a belépést.

Tekintettel arra, hogy a nyár folyamán

több taxisnak kellemetlenségei voltak Ausztria határain kívül a horvát határon is az „eltüntethetetlen” sárga rendszám miatt, kérem, hogy olvasóinkat arról is tájékoztassa miként lehet hátrányos megkülönböztetés nélkül a határt átlépni nem taxi üzemben használt személygépkocsival.

Amennyiben a magyar hatóságoknak nincs módja a napi gyakorlat megváltoztatására, akkor az a kérdés, hogy a kölcsönösség elve érvényesül-e? Különös tekintettel a Nyugat-Magyarországon és Budapesten szép számmal látható osztrák „TX” rendszámú taxikra?

Budapest, 2003. október 20.

Válaszát várva, tisztelettel:

**Berkó Károly  
Taxisok Világa  
főszerkesztő**

\*\*\*

**Amennyiben választ kapunk kérdéseinkre, úgy azt természetesen közöljük. A szerk.**

# KÖTELEZŐ BIZTOSÍTÁS

- MEGJELENT A 2004-ES DÍSZABÁS -

Az elmúlt hónapokban többször is írtunk arról, hogy a biztosítási díjak teljes liberalizációja nyomán versenyhelyzet alakult ki a kötelező biztosítások terén is. Ma már 12 biztosítótársaság verseng az autósok kegyeiért, és az idej, esetenként több ezer forintos eltérések az egyes ajánlatok között csak tovább növekedtek. Az átlagos díjnövekedés egyébként 8%. Ma már nem ritka egy-egy bizonyos kategória esetén az évi ötvenezer (!) forintos, vagy még nagyobb eltérés két társaság ajánlata között. A teljes táblázatot, annak terjedelme miatt, nem áll módunkban közölni, de hozzáférhető a gazdasági sajtóban és a biztosítók honlapján. Érdemes lehet azonban konkrétan is megvizsgálni a számokat, legalább egy példa erejéig. Választottunk egy átlagos taxit, 1600 és 2000 köbcenti közötti, Opel márkájú. Vezetője budapesti, XI. kerületi lakos, 35 évesnél idősebb. Bonus fokozatát A0-nak, vagyis alapidíjnak vettük, ugyanis a bonus fokozatok által nyújtott kedvezmény, illetve a malus által meghatározott büntetés százalékértéke minden biztosítótársaságnál kötelezően egyforma értékű. Konkrétan tehát bonus fokozatonként 5% kedvezmény, érvényesül, így a bonus 10-nél már csak az eredeti díj 50%-át kell fizetni. Malus esetén a 4-es fokozat már 100% pótdíjjal jár, tehát az alapidíj duplája fizetendő.

Állandónak vettük még a negyedévenként való csekkes fizetést, és azt, hogy a biztosítónak új ügyfele vagyunk. Valamint természetesen azt is, hogy taxiról van szó. Ebben az esetben a jelzett gépkocsi biztosítási díja a következőképpen alakul:

Biztosítótársaság	Éves díj	Negyedéves díj*
1	254.640.-	63.660.-
2	115.440.-	28.860.-
3	106.008.-	26.502.-
4	77.364.-	19.341.-
5	62.300.-	15.575.-
6	77.772.-	19.443.-
7	94.062.-	23.387.-
8	77.900.-	19.475.-
9	223.610.-	55.903.-
10	108.000.-	27.000.-
11	71.800.-	17.591.-
12	82.604.-	20.651.-

\*A negyedéves díj nem minden esetben egyezik meg az éves díj 25%-ával, mert egyes biztosítók külön, tételesen megadják az összeget.

Látható tehát, hogy elképesztő különbségek adódnak. Ha még a bonus-malus besorolást is figyelembe vesszük, akkor megállapítható, hogy a besorolástól és a biztosítótársaságtól függően a fent megnevezett gépkocsira évente 31.150 és 509.280 Ft közötti összeget fizethetünk. Harmincezer, vagy félmillió! Nem mindegy!

A biztosítótársaságok nevét készakarva nem közöltük. A fenti díjak alapján kialakult kép ugyanis nem tekinthető valamiféle sorrendiségnek a különböző társaságok között! A díjkalkulációnál annyiféle egymástól eltérő szempontot vesznek figyelembe, hogy egy bizonyos autóra vonatkozó díj számításából nem lehet az adott biztosító olcsó, vagy drága áaira következtetni. Elképzelhető, hogy egy kisebb hengerűrtartalmú gépkocsi kötelezője egy másik biztosítónál olcsóbb. Lehet (és van is) eltérés a területi besorolás és a gépkocsivezető életkora alapján. Van, ahol a jogosítvány megszerzésének dátuma számít, és van, ahol a sportos tulajdonságú autót is megkülönböztetik az átlagostól. Akad olyan társa-

ság, több is, amely pótdíjjal sújtja a taxit, sőt olyan is van, amely egyéni taxis ügyfelekkel nem is köt biztosítást (éppen az egyik legolcsóbb az).

Összefoglalva: a fenti táblázat csak azt hivatott bemutatni, hogy a biztosítók árajánlatai között minden eddigit meghaladó mértékű különbségek vannak, így egy megfontolt döntéssel tízezreket lehet megtakarítani. A jelenlegi biztosítás felmondására csak november 30-ig van mód, az új biztosítás már decemberben is megköthető.

A biztosítási díjak kiszámításában, a legkedvezőbb lehetőség felkutatásában és a biztosítás megkötésében is készséggel segítünk a BTI-ben.

## A BKIK LEVELEZÉSÉBŐL

**A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztályán belül működő Taxis Szakmai Kollégium joggal nehezményezte, hogy olyan kérdés véleményezéséből, mely a taxisok érdekeit komolyan sérti, egyszerűen kihagyták.**

**A kamarai véleményt most közöljük (lásd I. sz. levél). Az már több mint érdekes, hogy az e témában október 29-re összehívott egyeztetésre szintén nem hívták meg a BKIK képviselőjét. Ezért született a 2. számú levél, aminek hatására az utolsó pillanatban mégis lehetőséget adtak a fővárosi taxisok kamarai képviselőjének arra, hogy véleményét élőszóban is kifejtthesse.**

**Lapzártakor úgy látszik, érdemes volt tiltakozni, a taxik (talán) maradhatnak a buszsávban. Meglátjuk.**

**A szerk.**

1. számú levél:

**Szilágyi Miklós főosztályvezető-helyettes úr részére**

**Gazdasági és Közlekedési Minisztérium**

**Közúti Közlekedési Főosztály  
Budapest**

**Tárgy: A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet módosítása**

**Tisztelt Főosztályvezető-helyettes Úr!**

Sajnálatosnak tartjuk, hogy a tárgyi rendeletmódosítás véleményezési köréből a gazdasági kamarák teljes mértékben kimaradtak. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara (BKIK) Taxis Szakmai Kollégiumának Budapest legjelentősebb taxis vállalkozásai szinte teljes körűen tagjai. Ezek a vállalkozások mintegy 4700 taxi-gépkocsivezetőt képviselnek. A gazdasági kamarák kihagyásával ez a kör nem tudott érdemben a változtatásról véleményt mondani.

Az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet jelenleg tervezett módosításával, különösen annak 36.§ és 40.§-nak taxisokra vonatkozó rendelkezéseinek módosításával a BKIK Közlekedési Osztálya nem ért egyet.

Indoklás: a nagyvárosi közlekedés vonatkozásában a taxi közlekedés napi gyakorlata szerint és az ezt felismerő és megerősítő 782/B/1998. AB határozat indoklása, valamint a Fővárosi Közgyűlés 31/1998. (VII. 16.) és a 40/2000. (VII. 21.) számú önkormányzati rendeletei alapján a taxi közlekedés a tömegközlekedés elválaszthatatlan része. A rendelet módosításának elfogadása ellentétes a Fővárosi Közgyűlés által elfoga-

dott „Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési tervével”, melyben fontos szerepet játszanak a P+R rendszerek, illetve az onnan alternatív továbbutazási lehetőséget biztosító taxik részvétele a főváros közlekedésében.

Környezetvédelmi szempontból is aggodalmasnak tartjuk a rendelet módosítását, mivel a főváros túlterhelt közúthálózatának átbocsátó képességét a taxi gépkocsik buszsávokból való kitiltása tovább rontaná. Megnövekszik a lassúbb haladás következtében az adott területen egységnyi idő alatt kibocsátott káros anyag mennyisége is.

A tárgyi rendelet módosításai a tömegközlekedést károsan befolyásoló intézkedések, melynek hatására a nagyvárosokban, de különös tekintettel a Budapesten élők életminősége romlik, a zsúfoltság fokozódik, hiszen a napi ügyintézés, a munkába járás, kórházba, rendelőintézetbe való eljutás elengedhetetlen eszköze ma már a taxi.

Álláspontunk szerint szakmai érvek nem támasztják alá azt a véleményt, mely szerint az autóbusz-forgalmi sávban haladó taxik menetidő-növekedést okoznának az autóbuszoknak. A taxi gépkocsik az autóbusszókban haladva az autóbuszok közlekedési ritmusát rugalmasan követik, figyelembe véve a megállóhelyekre való ki- és beállást, valamint a jelzőlámpák által adott utasításokat is.

Az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendeletet módosító 148/1992. (XI.12.) Kormányrendelet 1993. március 1-jei hatályba lépése óta a szakmai szervezetekhez, kamarákhoz, érdekképviseltekhez nem érkezett érdemi kifogás a személytaxik autóbusz-forgalmi sávban való közlekedésével szemben. Ellenkezőleg: az utazóközönség és a

tömegközlekedés további szereplői részéről számtalan visszaigazolás érkezett a rendszer gördülékeny, problémamentes működésével kapcsolatban.

Tisztelt Főosztályvezető-helyettes Úr!

Elfogadjuk és támogatjuk a közlekedés szabályainak napi igényekhez illeszkedő folyamatos fejlesztésére, javítására való törekvéseket, így pl: a betegszállító járművek és az egyéb, különleges feladatot ellátó járművek haladását elősegítő intézkedések beépítését a KRESZ-be. Ugyanakkor kifejezetten károsnak ítéljük meg egy jól működő, bevált rendelkezés és gyakorlat fentiek szerint is indokolatlan megváltoztatását.

A fővárosi taxis vállalkozói nevében, a tömegközlekedést igénybe vevő állampolgárok érdekében kérjük fentiek alapján a rendelet módosítását felülvizsgálni szíveskedjenek. Javasoljuk a rendelet taxisokra vonatkozó rendelkezéseit a továbbiakban is változatlan formában szerepeltetni.

Budapest, 2003. október 8.

Üdvözlettel:

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

\* \* \*

A levél hatására:

2. számú levél:

**Székely András főosztályvez. úr részére  
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium  
Közúti Közlekedési Főosztály  
Budapest**

**Tárgy: A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet módosítása**

### Tisztelt Főosztályvezető Úr!

A tárgyi témában levelet írtunk október 8-án Szilágyi Miklós főosztályvezető-helyettes úrnak címezve. Sajnálatosnak tarjuk ugyanis, hogy a gazdasági kamarákat, így a BKIK-t is kihagyták a rendelet tervezett módosításának véleményezési köréből. Annak ellenére történt mindez, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium és személyesen Ön is jó kapcsolatokat ápol a kamarával. A taxisokat érintő ügyekre vonatkozóan az is alátámasztja illetékességünket, hogy közvetlenül, ill. köz-

vetetten, a fuvarszervező irodákon keresztül, 4700 budapesti taxissal állunk kapcsolatban. A ma Budapesten működő meghatározó taxis vállalkozások egy kivételével mind a BKIK tagjai. A hivatkozott levelünkben részletesen indokoltuk miért nem támogatjuk a tervezett KRESZ-módosítás taxisokra vonatkozó részét.

Tisztelt Főosztályvezető Úr!

Az október 8-án írott levelünkre mai napig választ nem kaptunk. Ugyanakkor olyan információ birtokába jutottunk, hogy Önök e hónap 29-re egyeztetést hívtak össze a tárgyban.

Számunkra ez az ügyintézési mód érthetetlen és elfogadhatatlan. Kérjük Főosztályvezető urat, hogy vizsgálja felül és módosítsa az egyeztetés eddig alkalmazott gyakorlatát, oly módon, hogy a taxi közlekedést érintő kérdések esetén vonja be közvetlenül az egyeztetés folyamatába a BKIK-t is.

Budapest, 2003. október 27.  
Üdvözlettel:

**Antal Attila**  
elnök  
BKIK Közlekedési Osztály

## JAHRESWAGEN

- HASZNÁLTAUTÓ, MÁSKÉPP -

A magyar használtautó-piac erőteljesen változik. Egyrészt szinte úton-útfélen különféle autók (roncs) telepeket lehet látni. Ezek a helyeken nem túl bizalomgerjesztő módon sok esetben a sárban, tócsában állnak a külföldről behozott, vagy a hazai használok által leadott autók. Másrészt kezd kialakulni vezérlésviseletekre, illetve a márkakereskedőkre épülő piac, ahol már a garancia, a minőség játszik döntő szerepet. Aki itt vásárol, joggal tart igényt a kinézett autók „előéletének” pontos dokumentálására, a (hazai!) szervizkönyv meglétére, a gyári technológias javításra és a nem látható hibákból eredő kockázatok minimalizálására.

Az autók eredetének pontos és megbízható „lekövetésének” fontosságáról a taxisokat nem kell meggyőzni. Az ilyen igények hallatán néhány éve még az autópiacon kihordott jármű mellett álló, szotyolázó, zizegő dzsogingos, arannyal gazdagon díszített „vállalkozó” hangosan felrohogott. Ma pedig a korábbi „üzletekben” jártas réteg egyre nehezebben ad túl összeügyeskedett „zsákbamacskáján”.



A Mercedes-Benz hazai képviselete eddig is komoly hangsúlyt fektetett arra, hogy a tőle használt autót vásárlókat a lehető legkorrektebb információkkal lássa el, minimálisra csökkentve így a csalódás lehetőségét. Most pedig egy olyan, hazánkban még új fogalommal ismerteti meg a márka szerelmeseit, mint a Jahreswagen. A részletekről Heinczinger Jánost, az MB-Autó Magyarország Kft. használt személygépkocsi értékesítési vezetőjét kérdeztük.

#### • Mit jelent a Jahreswagen magyarul?

Ez egy olyan fogalom, melyet a magyar Mercedes vásárlók jelentős része már ismer. Ezért nem is próbáltuk lefordítani. Inkább mellé tettük az új, „használtautó, másképp!” szlogent. Jahreswagennek Németországban azokat az autókat nevezik, melyeket a Mercedes gyár dolgozói használat után 1 éves korban leadnak és ezt követően a vásárlóknak értékesítenek. Magyarországon ezután az MB-Autó Magyarország Kft. bemutató, szolgálati és ún. mobilitás autói kerülnek be a Jahreswagen körbe. Az autók 90%-át, hasonlóan a német gyakorlathoz, egyéves kor előtt értékesítjük majd. Az ebbe a körbe került autók általában 10-15 ezer kilométert tettek (tesznek) meg. A Jahreswagen keretei között értékesített autókra az újakkal megegyező, kétéves, kilométer-megkötés nélkü-

li garanciát adunk. Amennyiben a jármű a korábbi időszakban elromlott vagy sérült, úgy azt garántálan gyári technológiával, gyári alkatrészekkel szerelték, javították. Így tulajdonképpen szinte új állapotban kerülnek értékesítésre.

#### • Mennyivel olcsóbban lehet az ilyen Mercedesekhez hozzájutni?

Ezeknek az autóknak a felszereltsége az alapfelszereltségnél jóval magasabb, így természetesen a kiinduló ár sem az alapár. Ugyanakkor százalékosan kifejezve mintegy 15-25%-os kedvezménnyel lehet megvásárolni a járműveket. Tehát nyugodt szívvel kijelenthetem, hogy az árkedvezmény jelentős. Például a Budapesti Autószalonon kiállított C 320 4Matic Mercedes típus listaáron 17,5 millió forintba került volna újonnan. Ezt az autót a Jahreswagen keretei között, két év garanciával, abszolút

megbízható eredettel, kifogástalan műszaki állapotban 15 ezer kilométeres futásteljesítménnyel 11,5 millió forintért adtuk el. A kedvezmény tehát közel 35% volt!

#### • A szervizkönyvből kiderülnek az egy év alatt „összeszedett” javítások, sérülések?

A szervizkönyv tartalmazza a kötelező javításokat, olajcseréket stb. Az egyéb javításokat számlamásolatokkal hozzuk ügyfeleink tudtára. Ezeket a dokumentumokat az autó átadásakor adjuk oda vevőinknek.

#### • Tekintettel arra, hogy olvasóinkat a kissé „öregebb” típusok is érdeklik, nézzük, mi várható az ilyen kategóriákban a Mercedes háza táján?

A Jahreswagenről tudni kell még, hogy ebbe a körbe nem „csak” a C.E osztályos autók kerülnek be, hanem például az A

osztályos Mercedesek is. Ennek megfelelően a kínálati paletta nagyon széles. Ami az „egyéb” ajánlatainkat illeti, tapasztaljuk nap mint nap, hogy a taxisok között egyre népszerűbb a XI. kerületi Hunyadi János úton található használtautó-telephelyünk. Bár kétségtelen, hogy a szürkeimportban behozott autók áraival jelenleg még nem tudunk versenyezni. Hiába a hazai szerviz-

könyv, a megbízható eredet és műszaki állapot, sok esetben – egyébként érthetően – az ár a leglényegesebb szempont. Ugyanakkor e téren az uniós csatlakozás komoly változásokat hoz majd. Jövő évtől megszűnik a fogyasztási adó, és az ún. regisztrációs díj lép a helyébe. Ez viszont az autó tényleges értékén alapul majd. Vagyis ettől az időponttól kezdve nem folytatható to-

vább az a gyakorlat, ami szerint a vevő a külföldi autóvásárláskor nem a valós vásárlási értékről kér számlát. A jövő évtől így a használt autók eladási árában bizonyos változások várhatók. A piac ártrendeződése pedig realisabb vételi, illetve eladási árakat eredményez majd a vásárlók számára.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

– kó –

## A FODESZ LEVELEZÉSÉBŐL

Előző, októberi számunkban közöltük a FODESZ elnökének levelét, melyben a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium illetékes főosztályának vezetőjétől néhány szakmai problémára kért választ, ami igen rövid idő alatt megérkezett. Ezt olvasóink most megismerhetik. Szerkesztőségünk felhívja a kollégák figyelmét arra, hogy a főosztályvezető nem zárkózik el a változtatások elől, „mindössze” előzetes szakmai egyeztetést javasol, valamint (teljes joggal) a tárgyalások megkezdését egységes érdekképviseleti előterjesztéshez köti. Aki ismeri a szakma jelenlegi helyzetét, az tudja, hogy a jelenleg működő (?) érdekképviseletek finoman szólva nem rendelkeznek tömeges tagsággal. (Vannak akik úgy vélik, hogy egy focimeccshez szükséges taxist sem tudnának kiállítani.) Ugyanakkor ennek ellenére előszeretettel hivatkoznak a „taxis szakmára”. Ezen a gyakorlaton pedig sürgősen változtatni kellene, mert előbb-utóbb kifejezetten taxisok ellen meghozott döntésekkel találkozhatunk majd a napi jogalkotási folyamatban. (Pl. a taxik kiüzetésének szándéka a buszsávokból...)

**Horváth Pál elnök úr**  
**FODESZ**  
**Budapest**

**Tisztelt Elnök Úr!**

A taxis társadalmat érintő további kérdéseket tartalmazó levelét köszönettel megkaptuk. Az abban foglaltakat áttanulmányoztuk és szakmai álláspontunkat az alábbiakban közöljük:

Előjáróban meg kell ismételniünk a korábbi levelére adott válaszukban leírtakat: az Ön által felvetett módosítások csak abban az esetben eredményezhetnek tényleges változást jelentő jogszabály-módosítást, ha az érintettek között erre vonatkozóan konszenzus alakul ki. Ebből következik, hogy első lépcsőben nem látjuk kikerülhetőnek a belső egyeztetés lefolytatását és a kialakított közös álláspontot tartalmazó javaslatnak a jogalkotó – jelen esetben tárcánk – részére történő megküldését. Ennek kézhezvétele után végezhető el a további szakmai munka ebben a tárgykörben.

Azzal a felvetésükkel, hogy sokan azok kö-

zül, akik elveszítik munkahelyüket, a taxis pályán próbálnak megélnihez jutni és ezzel is nehezítik a szakmabeliek helyzetét, érdemben foglalkozni nem tudunk. Mindenkinek jogában áll abban a szakmában keresni megélhetését, amelyben véleménye szerint azt meg fogja találni, majd a kialakult piaci viszonyok eldöntik, hogy a választás helyes volt-e.

Nem zárkózik el – természetesen a fent említett közös álláspont megléte esetén – a taxis vállalkozók által az engedély kiadásához teljesítendő követelményrendszer olyan irányú módosítása elől, amely magasabb képzettségi követelmények előírására irányulna.

A nem megfelelően működő érdekképviseleti szervezetekkel kapcsolatosan megállapítható, hogy ezen csak az érintett szervezethez tartozó vállalkozók tudnak változtatni, erre tárcánknak ráhatása nincs.

A konkrét felvetésekre:  
ad 1.

Ilyen tartalmú jogszabály-módosításra van lehetőség, de mint jeleztük, a követelményrendszer újbóli kialakításához, annak tartalmának megállapításához szükséges minden érdekelt egyetértése.

ad 2.

Mint ahogyan ezt már a 2003. augusztus 26-án kelt levelünkben is kifejtettük, a taxizáshoz használt járművek műszaki előírásaira vonatkozó szabályok nem vezethetnek diszkriminatív megkülönböztetésre az egyes taxis vállalkozók között.

ad 3.

A hatályos jogszabályoknak megfelelő módon folyó eljárások megállítása nincs lehetőség.

ad 4.

A közlekedési hatóság és más hatóságok által végzett ellenőrzések egyik célja éppen az, hogy azokat a taxis vállalkozókat, akik az előírások figyelmen kívül hagyásával végzik tevékenységüket, kiszűrjék és szükség esetén szankciók alkalmazásával szorítsák rá a szolgáltatás jogszabályoknak megfelelő módon történő végzésére. Ebből következik tehát, hogy nyilvánvaló annak az akaratnak a megléte, amely a nem szabályszerűen működő vállalkozásokkal szembeni fellépést célozza.

Ebben a tárgykörben azonban utalni szük-

séges a korábbi leveleinkben már kifejtettek. Nyilvánvaló ugyanis, hogy egyedül a hatósági ellenőrzésekkel nem lehet a kívánt célt elérni, ehhez feltétlenül szükség van a tisztességesen, az előírások betartásával működő többi vállalkozás segítő közreműködésére, amely azt eredményezheti, hogy a taxis társadalom nem tűri meg az ilyen renitens vállalkozásokat.

A taxisok jó hírét veszélyeztető vállalkozások kiszűréséhez tehát az önvizsgálat, a taxis szervezetek belső segítsége is elengedhetetlen. Szükséges megemlíteni, hogy a taxis érdekvédelmi szervezetek egyike sem élt azon joggal, amelyet a 89/1988. (XII.20.) MT rendelet 5/A. § (13) bekezdésének b) pontja biztosít részükre a taxis engedélyek visszavonásának kezdeményezésére vonatkozóan, a visszatartásnak ez a rendkívül hatékony eszköze tehát kihasználatlanul maradt.

A fentiek alapján javasoljuk a követelményrendszerben végrehajtott tervezett változtatásokra vonatkozó egyeztetett javaslatok elkészítését és főosztályunk részére történő megküldését a további szakmai elemzések elvégzése céljából.

Ugyanakkor szükségesnek tartjuk a hivatkozott jogszabályhely által biztosított lehetőség kihasználásának megfontolását is a szakmában működő érdekképviseleti szervezetek részéről.

Budapest, 2003. október 8.

Üdvözlettel:

**Székely András**  
**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG**  
**GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI**  
**MINISZTERIUM**  
**1055 Budapest, Honvéd u. 13-15.**  
**Közüti Közlekedési Főosztály**



**K-TERMO BT.**  
**AUTÓKLÍMA**

**AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS**  
**VÁLTÓZÁRSZERELÉS**

Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.

☎ 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8–17 óráig

KÖTELEZŐ KAMARAI TAGSÁG, FIX TARIFA, MEGBÍZHATÓ SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONAL

## Bécsről Budapesten

**A Taxi 40100 egyik tulajdonosa és igazgatója, Leopold Müllner, október végén egy hetet töltött Budapesten azzal a céllal, hogy megismerkedjen a fővárosi társaságok vezetőivel, a taxiközpontokkal és azok működésével. Lapunk kihasználva a lehetőséget, rövid beszélgetést kezdeményezett Müllner úrral, aki szívesen állt rendelkezésünkre.**

• **Először nézzük a taxiállomások számát, befogadóképességét.**

• Bécsben jelenleg 3700 taxi fut. Számukra valamivel több mint 200 állomást alakítottak ki. Ezek befogadóképessége az összes taxi darabszámának majdnem fele, vagyis beállóhely kb. 1500 autónak jut. Olyan, ahová csak 3-4 taxi férne be, nincs, a forgalomtól függően van, ahol 20, vagy ennél is

komoly akadály, hogy minden megvásárolandó taxira igazolnia kell előre, hogy azoknak tud-e állandó parkolóhelyet, illetve garázst biztosítani. A szigorú szabályozás, korlátozás oka elsősorban az, hogy nincs elég taxisofőr.

• **Ezek szerint elméletileg bármennyi taxi szaladgálhat Bécsben?**

• Igen, de hiába akar egy vállalkozó még több autót üzemeltetni, ha nincs hozzá tőkéje, nincs parkolóhelye, vagy nem kap sofőrt. Így a megvásárolt autók holt tőke lesz, mert azokat nem tudja üzemeltetni. Természetesen elméletileg, ha valaki 1000 autót akar bejelenteni és bizonyítani tudja, hogy

ezekre vannak sofőrejei, van parkolóhelye és a megfelelő tőke is a rendelkezésére áll, akkor megkapja a szükséges engedélyeket. Azonban ehhez csak annyit, hogy ha nekem ennyi pénzem lenne a bankban, biztosan nem taxivállalkozásba kezdenék.

• **Hogyan lehet taxivezetői, illetve vállalkozói engedélyhez jutni?**

• **A taxisofőrről vonatkozólag a taxisengedélyt a Közlekedési Hivatal, mint bécsi hatóság állítja ki az alábbi feltételekkel:**

– 20. életév betöltése, utolsó 5 évben feddhetetlen élet.

– A feddhetetlenséget (büntetlen előélet, semmilyen súlyos közlekedési szabálysértés, vagy ismétlődő kihágás) a Hivatal automatikusan ellenőrzi.

– Ha a pályázónak nincs bécsi lakóhelye, kell egy bécsi taxivállalkozó igazolása, hogy előreláthatólag foglalkoztatni fogja.

– Osztrák jogosítvány a Gépjármű Törvény 65. §-ának megfelelően. Próbajogosítvány nem lehet.

– Egyéves személygépkocsi-vezetői gyakorlat. Ezt lehet igazolni saját gépkocsival (forgalmival), valamilyen céges igazolással (ahol B kategóriás vezető volt), családtag igazolásával (a gépkocsi a családtagé), más személy is igazolhatja, hogy a kocsijával egy évig vezetett.

– 6 órás elsősegély-tanfolyam elvégzéséről szóló igazolás Ezt a Vöröskereszt és az Arbeiter Samariter-Bund nevű szervezet szervezi, ide lehet jelentkezni.

– Ha ez a 6 órás tanfolyamról szóló igazolás megvan, vizsgára kell jelentkezni, amelyet vizsgabizottság előtt kell letenni. A viz-



**Leopold Müllner a Bécsben használt fuvarkádó rendszert népszerűsítette a fővárosi taxiközpontokban**

ga szóbeli és írásbeli részből áll, témája pedig: helyismeret, üzemszervezési rend, országos üzemszervezési rend, tarifa, rádióhasználat, gépjármű-törvény, KRESZ. Előbb írásbeli, utána szóbeli. Szóbeli csak ha az írásbeli sikeres volt. Az első vizsga 103 euró, ebből 13 euró az okmánykiállításra, vizsgaismétlés 60 euró.

– Ha valamely taxis másik osztrák tartományban már taxisként dolgozott és Bécsbe akar jönni taxinak, akkor kiegészítő vizsgát kell tennie. Ugyancsak írásbeli + szóbeli. Téma: helyismeret, országos üzemszervezési rend. Vizsgadíj 73 euró, ebből 13 euró az okmányra. Először írásbeli, csak utána a szóbeli.

**A vállalkozás engedélyezésének alapfeltétele, hogy a jelöltnek előzőleg legalább 3 évig főállású taxinak kellett már lennie.**

– Bizonyítani kell továbbá, hogy korábban a társadalombiztosítónál korrektül be volt jelentve és a megfelelő összegeket rendszeresen fizette.

– Igazolnia kell a megfelelő pénzügyi hátteret, nem lehet tartozása, megfelelő összegű bankszámlával kell rendelkeznie. Konkrétan autónként 10 ezer eurót kell bemutatnia például takarékkönyvben.

– Ezt követően vizsgát kell tennie a vállalkozásokra vonatkozó adó, és egyéb jogszabályok ismeretéből. Ellenőrizni tudja-e például, hogyan kell kalkulációt, adóbevallást készíteni.

– Számot kell adnia helyismeretből és közlekedési ismeretekből. Ez utóbbi számomra kissé érthetetlen, mert a taxis előélet és a jogosítvány szerintem ehhez elég lenne. Általában egyhetes, 40 órás tanfolyamon vesznek részt a jelöltek, majd a polgármesteri bizottság előtt vizsgáznak.

• **Mi a jellemző, hány autót tart egy vállalkozó általában?**



**Polinger Sándor, Leopold Müllner és Kádár László a City Taxi központjában**

több taxis állhat. Vannak bizonyos zónák, ahol csak nappal van forgalom, például a bíróságok környékén. Ezek a helyeken éjszaka civilek is parkolhatnak a taxiállomásokon, ám reggel 8 órától este 8-ig csak a miénk a megállási lehetőség. Ezeket ún. „időkorlátos” állomásoknak hívjuk.

• **Ezek szerint a létszámot 3700 taxiban szabályozták Bécsben?**

• Nem. Papírforma szerint 7000 autóra van engedély kiadva, de ebből csak 3700 fut ténylegesen, a többire nincs sofőr. Ez úgy néz ki, hogy a vállalkozó egy bizonyos számú taxi üzemeltetésére kap engedélyt amikor a vállalkozását megkezdi. Ő mondja meg, mennyi autót kíván működtetni. Ez azonban függ az illető anyagi hátterétől. Nem mondhatja, hogy bár csak egy autóra van megfelelő fedezete, de például 14-re kér engedélyt. A hivatal ezt követően megvizsgálja a tényleges feltételeket. Akadály lehet, ha az illető nem tudja hitelt érdemlően igazolni a fizetőképességét. A másik

• A legnagyobb bécsi taxivállalkozónak 250 autója, az utána következőnek éppen csak 100, és kb. 1500 olyan vállalkozó van, akinek csak egy autója fut. Ezek a jellemző számok. A többi ezek között van. Csak érdekességképpen mondom, Bécsben a három legnagyobb taxitársaságnak nincs egyetlen saját autója sem. Csak a hozzájuk tartozó tulajdonosoknak. Ennek pedig az az oka, hogy szeretnénk elkerülni azt a látogatást is, hogy esetleg részrehajlók lennénk.

• **Van olyan munkaidő-korlát, melyet a taxisnak be kell tartania?**

• Hivatalosan heti 55 órát dolgozhatnak. Ez 5 napra vonatkozik.

• **Ellenőrzi ezt valaki? Esetleg tachográf működik a taxikban?**

• Nincs tachográf, ez munkaügyi szabályozás, műszakilag nem ellenőrizhető. A munkaidő-beosztásba nem avatkozik bele senki. Ez csak a sofőr és a vállalkozó ügye.

• **Ausztriában a taxitarifa milyen módon szabályozott?**

• A városokban – Graz kivételével – mindenhol fix tarifa van. Grazban is ehhez hasonlóan működnek a vállalkozások, de ott hivatalosan nincs fix tarifa. A városok között (helyközi forgalomban) az ár szabad.

Amennyiben változtatni szeretnénk a tarifán, úgy a kérelmet a Gazdasági Kamara terjeszti elő, ő a kezdeményező. Miután a kamarai tagság kötelező, így a vállalkozó tagok a javaslattevők. Ezt követően egyeztetni kell a Munkáskamarával. Ezt mi Ausztriában szociális partnerségnek nevezzük, amit természetesen betartunk. Legutóbb idén októberben emeltük árainkat. **(Lásd a keretes részt. A szerk.)**

• **Mennyire tekintik Bécsben a taxit tömegközlekedésnek?**

• 100%-ig nem ismerik el annak, de nálunk azokat a jogokat, amelyeket ma Budapesten kérnek a taxik, sokkal könnyebb elérni. Jobban elfogadják a taxik kéréseit, javaslatait. Nekünk nagyon sok külön jogosultságunk van a centrumban, az 1. kerületben. Sok olyan hely van, ahová csak mi mehetünk be. Az első külön sáv használatát 25 éve pont én „verekedtem” ki. Ma már sok helyen, az utasok érdekében, csak mi közlekedhetünk. Szerves részei vagyunk a városok tömegközlekedésének.

• **Milyen főhatósághoz tartozik a taxi?**

• Ausztriában a Közlekedési Minisztériumhoz. Az apróbb kérdésekben a polgármesterek hatáskörébe tartoznak a döntések. Bécsi viszonylatban van a polgármes-

teri hivatalban egy közigazgatási osztály a tarifamegállapodásra. A hierarchia a hivatalon belül rendezett. A kapcsolat a mi Gazdasági Kamaránkkal jó.

• **Köszönöm a felvilágosítást!**

– kó –

## Bécsi taxitarifa

2003. 10. 03-tól

Alapdíj (tartalmaz 183,5 m utat) 2,5 euró

Útdíj (1-4 km-ig 183,5 méterenként) 0,20 euró  
= 1,09 euró/km

Útdíj (4 km felett 229,3 méterenként) 0,20 euró  
= 0,87 euró/km

**23 – 06-óraig, valamint vasárnap és ünnepnap**

**0 – 24 óráig:**

Alapdíj (tartalmaz 152,9 méter utat) 2,6 euró

Útdíj (1-4 km-ig 152,9 méterenként) 0,20 euró  
= 1,31 euró/km

Útdíj (4 km felett 196,6 méterenként) 0,20 euró  
= 1,02 euró/km

Várakozási idő 20 euró/óra

Rendelés taxiállomásra: + 1 euró

Rendelés taxiközpontból: + 2 euró

Erről írt a Taxisok Világa 1993 novemberében

## 10 éve történt

### ■ Szerzői jogdíj

a Szerzői Jogvédő Hivatal ebben az évben próbálta bevezetni a taxis szakma irányába is a zeneszolgáltatásért fizetendő jogdíjat, mondván a taxiban akkor is szól a rádió, amikor utas ül bent, és ez már zeneszolgáltatásnak minősül. Először mindenki azt hitte, hogy ez valami vicc, később, miután kiderült, hogy a hatóság ezt véresen komolyan gondolja, szinte elemi erejű felháborodás tört ki a kollégák között. Egyöntetűen utasította el a fizetés gondolatát mindenki, annak ellenére, hogy végül már szinte csak filléreket követeltek a taxisoktól. Egy vasat sem! – szöjt a válasz, és a tiltakozás eredményes volt. Jogdíjat fizetni a taxiban ma sem kell.

### ■ Interjú a Piacpárttal

Emlékszik még valaki a Piacpártra? Az akkori kormánypart, az MDF képviselői közül néhányan előbb a főként gazdasági kérdésekkel foglalkozó Monopoly csoportot alakították meg, majd átalakultak Piacpárttá. A párt képviselőivel készített interjút a Taxisok Világa. Ennek, a beszélgetésnek és az ebben az időben

előfordult egyéb tárgyalásoknak ma két fontos üzenete van. Egyrészt, hogy annak idején még szóba álltak a taxis szakma képviselőivel a legmagasabb szinteken is (élénk volt a blokádléle...), másrészt a kérésekhez való hozzáállás sem volt automatikusan negatív: itt például támogatották az üzemanyag áfa-visszaigénylést. Ez persze még ma sem változott meg. Igaz, a Piacpárt sincs már sehol...

### ■ Tanultuk a taxiórát

Nem volt zökkenőmentes az átállás az új adattárolós, nyugtaadás taxiórák használatára. Volt, akinek a kezelése okozott gondot, mások a napi zárások összegén lepődtek meg. Abban az időben sokan voltak ugyanis, akik a napi bevételt csak begyűrték a brifkóba, abból fizették vállalkozási és magán célú költségeiket egyaránt, így fogalmuk sem volt róla, hogy tulajdonképpen mennyire jövedelmező vagy veszteséges a vállalkozás. Ma már egyszerűbb a dolog, a bevételek az adattárolónak köszönhetően fillérre pontosan követhetők. Sajnos, ettől még nem lesz több...

## AZ ÚJ RENDSZÁMOKRÓL

Talán mégis csak lesz valami az új, európai rendszámokból. Legutóbb beszámolhattam arról az elképzelésről, javaslatról, hogy az új rendszám bevezetésénél mi is alkalmazhatnánk az európai rendszámokat.

Mint köztudott, Európa legtöbb országában a rendszám megmutatja, hogy az adott jármű melyik városból jött. az Unióba való belépéskor – valószínűleg – rendszámot is kell cserélni. Célszerű lenne akkor az európai rendszámokat bevezetni. A Belügyminisztérium illetékese nem támogatja a javaslatot. Talán az országgyűlés foglalkozik a kérdéssel és megváltoznak végre a rendszámok.

Juhász Péter

\* \* \*

**Köszönöm levelét, melyben az új rendszámok bevezetéséhez ad ésszerű javaslatokat.**

**Beadványát kiadtam a Közlekedési albizottságnak, de megvitatására valószínűleg csak akkor kerül sor, ha ilyen témájú előterjesztés kerül a bizottság elé.**

Üdvözlettel:

Puch László  
Magyar Országgyűlés Gazdasági Bizottsága  
Elnök



**A Mercedes-Benz sajtótájékoztatóján megjelent Schmitt Pál, a MOB elnöke is**



**Az új Vito belülről**



**Az új Vito**

## AUTOMOBIL 2003

Október 15–19. között rendezték meg a 16. Nemzetközi Járműipari Szakkiállítást a Hungexpo területén, a Budapesti Vásárcsopontban. Az igénybe vett terület nagysága 2001-hez képest 3900 m<sup>2</sup>-rel nőtt és 54 új kiállító gazdagította a kínálatot. Ismét megjelent a népszerű Daewoo, de a hasonló babérokra törekvő KIA is megmutatta kínálatát. Az 1988 óta immár 16. alkalommal megrendezett kiállításról mi most a teljesség igénye nélkül, néhány képpel próbálunk hírt adni.



**Peugeot 307 SW**



**Renault Scenic II.**



**Daewoo Nubira**



**Az új Mitsubishi Lancer**

**Októberben adtunk hírt arról, hogy a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítványozás Osztálya 2003-ban is átadta a Haltenberger Samu-díjakat. Így eddig összesen már hat taxis (Boda György, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Juhász Péter, Kunszt Emil és Molnár Károly), két, a taxizást különösen segítő személy (Bálint Sándor muzeológus és Rusznák Imre fővárosi politikus) és egy, a taxizást segítő (támogató) vállalat: a Porsche Hungaria kapott a rangos kitüntetésből. Az előző számból Boda György bemutatása időpont-egyeztetési problémák miatt kimaradt. Most pótoljuk a hiányt.**

## Boda György (City 216)

1953-ban Budapesten születtem. Miután édesapám hosszú ideig taxi-gépkocsivezető volt, így büszkén mondhatom: taxis családból származom. Talán az autószeretetem is innen örököltém. A Rippl Rónai utcában, az Autóközlekedési Technikumban érettségiztem és lettem gépjármű-technikus. Taxizni másodállásban a Fótaxinál kezdtem 1980-ban. Másfél év múlva lehetőség nyílt arra, hogy „maszek taxis” legyek. Nekivágtam. A lőrinci tanácsba többször is behívtak és arról érdeklődtek, miért is akarok maszek lenni. Nem tudtak lebeszélni, és egy 1500-as Ladával fuvarozni kezdtem. Természetesen a tanács dolgozóinak az autót is be kellett mutatni, de ezzel nem volt semmi problémám sem. Az első évet – mint mindenki – meztőlábasként dolgoztam végig, hiszen nem volt még olyan társaság, amelyhez csatlakozni lehetett volna. Majd jó néhányan tervezgetni kezdtünk, aminek következményeképpen (nem sokkal a BUDA után) megalakult a City Taxi 1983-ban. Én azóta itt dolgozom. A kezdetektől vállaltam különféle dolgokat. Először például a pénztárt kezeltem. Többen szedtük az akkor még jelképes tagdíjakat, melyből naponta vittük a diszpécsereknek az „apanázst”. Azután jó néhány hónapig csak taxiztam. Ugyanekkor az akkori vezetéssel sokan elégedetlenek voltunk, így beválasztottak a Felügyelő Bizottságba tagnak. Később jeleztem az elnöknek, Orbán Lajosnak, hogy gondok vannak a „reklama” körül, ráadásul nincs aki ennek vezetését elvállalná. Az akkori elnök erősen unszolt, vállaljam el, megtettem. Az ebben a feladatkörben eltöltött hosszú évek alatt sok mindent sikerült kollégáimmal együtt elérnem. Ilyen volt például az éves gépkocsiszemle bevezetése, melyet hosszú évekig csak a City Taxinál tartottak meg. A szigorú szemlének köszönhetően előnyre változott a gépkocsiparkunk, az autók tisztábbak, szebbek lettek. Következő lépésben már a kollégák öltözetére is odafigyeltünk. Kizártuk a papucsot, shortot, trikót stb. Majd bizonyos kategóriákhoz előírtuk a nyakkendőt és az alapfokú nyelvismeretet. Talán a külső szemlélőnek is jól látszik, a döntések jó irányba vitték a Fuvarszervező Irodát, később a Szövetkezetet. Ma már többnyire nem jelent gondot az idegen nyelven bementett cím, vagy az a rövid kommunikáció, mely elengedhe-



**Boda György: – Ebbe a szakmába ma nem szabad 3 milliónál többet fektetni**

tetlen ebben a szakmában. Természetesen nem lehet elégedetten hátradőlni, és azt mondani: ez a csúc, ennél már jobb nem lehet. Szükség lenne a kocsipark folyamatos megújítására, de a jelenlegi bevételeink mellett ez egyre nehezebb feladat. A kategóriákkal is problémák vannak. Hiába veszek egy új, szép, nagy autót, ha a „kedvenc” márka 15 éves változatát részesítik előnyben a megrendeléseknél. Hiába 1-es kategóriás az új autó, hiába vadonatúj, marad a kedvenc típus lerozzant változata, amely a megrendelőért mehet. Ezt át kell gondolni, mint ahogy azt is, hogy a diszpécser a nagy autót kérő telefonálónak ne vágja rá rögtön, hogy „Merci jó lesz?”. Van sok más típus is, amely szép nagy, kényelmes, nem csak egy. Ebben a szakmába szerintem ma nem szabad 3 milliónál többet befektetni, mert nem térül meg időben. Márpedig a bevételek mellett ez is nagyon lényeges szempont.

## Újra a jogvédelemről

A Taxisok Világa legutóbbi számában megjelent, a jogvédelem intézményét bemutató cikk után többen kérdezték, hogy miről van szó egyáltalán. – Ez valami újfajta biztosítás? – Már megint pénz akarnak kihozni a zsebünkből?

A jogvédelem elve a nyugati demokráciában nem új fogalom, nálunk azonban most kell megismerkedni vele. Talán legegyszerűbben úgy fogalmazhatnám, hogy a jogvédelem egyfajta általánynyújtó ügyvédi szolgáltatás. Számtalanszor előfordul, hogy mindennapi munkánk során olyan helyzetbe kerülünk, amikor bennünket sérelem, kár ér. Közlekedési baleset, szabálysértés miatti büntetés, gépkocsival kapcsolatos garanciális vagy szavatossági ügyek, stb. Ezekben, és az ehhez hasonló esetekben igazunk tudatában felvesszük a harcot akár

a hatóságokkal is, ám sokszor sikertelenül. Ekkor lenne jó, ha egy, a jogban járatos személy állna mellettünk, adna tanácsokat, vagy intézné érdekünkből – akár személyes részvételünk nélkül – a számunkra bonyolult és átláthatatlan adminisztrációt.

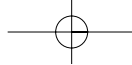
Ez a jogvédelem. Minimális éves díj ellenében biztosítja, hogy vitás esetben jogos igényeink érvényesüljenek, és fedezi az ezzel kapcsolatos költségeket.

A közlekedés veszélyes üzem. Baleset a más hibájából bárkivel előfordulhat, lett légyen akár a legjobb vezető is. És ekkor téteződhet a baj. Nem elég az összetört kocsilátványa, még a baleset okozója is akadékoskodik. Vagyis nem ismeri el a felelősségét. Nosza, hívjunk rendőrt! (meg baleseti helyszínelőt – de ez már egy másik cikk témája lehet...). A közlekedési rendőr szak-

ember, ő majd helyesen bírálja el az esetet, és nekünk ad igazat! Ez az okoskodás sajnos sok esetben téves. Egyrészt nem tud minden balesethez helyszínelő közlekedési rendőr kivonulni, esetenként meg kell elégednünk az éppen arra járóröző szerv véleményével is. Az ő következtetése pedig – lévén nem szakember – a legnagyobb jóindulat mellett is lehet hibás. Igazunk bizonyítására ekkor fellebbezéseket kell fogalmaznunk, bírósági tárgyalásokra járnunk, szakértőket felkérnünk, és természetesen ezek költségeit mind kifizetnünk.

Vegyünk egy másik esetet. Tétélezünk fel, hogy a baleset helyszínén az ellenérdekű fél elismeri hibáját, és ezt írásba is adja. Az eset során minden hivatalos papírt kitöltenek kerül, a helyszínrakok pontosak, az adatok kontrollálva, az aláírás és a felelősség-elismerés valóságához nem férhet kétség. A taxis megnyugodva (már amennyire egy ilyen helyzetben lehet) megy a biztosítóhoz, hogy beadja a papírokat és





felvegye az őt megillető kártérítést. Ekkor azonban kiderül, hogy a károkozó időközben visszavonta elismerő nyilatkozatát, és a balesetért nem, vagy nem teljes egészében vállalja a felelősséget. A mai magyar jogrend megengedi ezt az eljárást, egy beismerő „vallomás” bármikor visszavonható, és a vita, a bizonyítás kezdődhet előlről.

Többen tudnának rémtörténeteket mesélni arról az esetről is, amikor a károkozónak nincs kötelező biztosítása. Aki már volt részes ilyen balesetben, az tudja, hogy valami elképesztő utánjárásba kerül, amíg megnyugtatóan lezárjuk az ügyet, és megkapjuk a kártérítést. A legjobb esetben is hónapok múlva... És még néhány „csemege”: a partner nem a saját autóját vezeti, kölcsönkaptá, de ezt írással nem tudja igazolni. Lopott kocsival ütközünk. Külföldivel ütközünk, aki ugyan elismeri a felelősséget, de ezt szuahéli nyelven teszi. Nem ismeri el, semmilyen nyelven. Cserbenhagyás történik. Személyi sérülés történik, és ez a személy mi vagyunk, tehát nem tudunk intézkedni a helyszínen. Számos eset lehet még, amikor bármennyire is egyértelmű a helyzet, a jogos érdekeinket érvényesíteni kell. (még egy rémálmod kifejejtettem: ha mindez külföldön történik egy olyan országban, amelynek nem beszéljük a nyelvét...)

Lehetne még folytatni a sort, ám felesleges. Aki már volt részes közlekedési balesetben (és ki nem volt?), az tudja, hogy mennyi idegeskedéssel jár, amíg egyáltalán abban biztosak leszünk, hogy megkapjuk a minket jogosan megillető – bár vára-

kozásunkat legtöbbször el nem érő – összeget.

Ez utóbbi kifejezés már átvezet a jogvédelem másik nagy területére, jelesül a biztosítótársaságokkal történő vitatkozásra, „alkudozásra”. Ritkán fordul elő az az állapot, amikor egy közlekedési baleset nyomán kifizetett kártérítési összeg elegendőnek bizonyul. Súlyos vita szokott kialakulni a keresetkiesés térítése és az utasnak okozott kár mértéke körül is. Egy bírósági eljárás azonban esetenként több százezer forintba is kerülhet, nem beszélve arról, hogy a biztosítótársaság által alkalmazott profi ügyvédek hadával szemben kell megvédenünk álláspontunkat. Ez nagyon sok embert elriaszt attól, hogy következetesen kiálljon jogai mellett.

A jogvédelem mindezekre megoldást kínál. Éves díj fejében – amely taxisoknál a havi átlagos budapesti társasági tagdíj felét alig haladja meg – biztosítja a konkrét káreseteknél esetlegesen felmerült szakértői, jogi, bírósági költségeket több mint kétmillió forint értékhatárig, továbbá gondatlanságból elkövetett közlekedési bűncselekmény kapcsán külföldön elrendelt letartóztatás esetén leteszi az óvadékot, ha szükséges, akár négymillió forintot is meghaladó összegben. Az általunk ajánlott jogvédelmi biztosító szolgáltatása nemcsak Magyarországra, hanem Európa egész területére (a volt Szovjetunió utódállamainak kivételével), valamint a Földközi-tengerrel határos államokra is kiterjed.

Összefoglalva:

– jogvédelem kártérítési ügyekben (gépjárműben keletkezett kár, jövedelemkiesés, nem vagyoni kárigény, gyógykezelési költségek stb.);

– jogvédelem büntető és szabálysértési ügyekben (közúti baleset, szabálysértés, jogosítvány, vagy forgalmi engedély bevonása);

– jogvédelem szerződéses ügyekben (szavatossági, garanciális ügyek, javítási és lízingszerződések, biztosítóval szembeni jogviták).

A jogvédelmi biztosítás keretében védelmet élvez a gépkocsi tulajdonosa, üzemben tartója, jogszerű vezetője, valamint a mindenkor bennülő utasok. Ez utóbbi különösen fontos lehet azokban a fuvaroztatói körökben, ahol a nívós szolgáltatás mellé további igények is felmerülnek, például kiegészítő biztosítások tekintetében, elsősorban külföldi vendégek, üzletemberek szállítása során. Ők szívesebben ülnek be egy olyan kocsiba, amelyen Európa legnagyobb jogvédelmi biztosítójának logóját is látják.

Végül szeretném megemlíteni, hogy szerte Európában, ahol a jogvédelem rendszere hosszú évek óta ismert és elismert, a hatóság is másként áll hozzá az olyan esetekhez, ahol a gépkocsin ott a jogvédelmi cég emblémája, legyen szó balesetről, vagy akár egyszerű közúti ellenőrzésről...

További tájékoztatással szolgálunk a [www.taxicentrum.hu](http://www.taxicentrum.hu) weboldalon, valamint a **BTI-ben** munkanapokon 10 és 14 óra között, ahol a biztosítás megkötésére is van lehetőség.



A 2003-as Frankfurti Autószalonon leplezte le a Renault a **Be Bop** és a **Be Bop** prototípusokat, amelyek a kompakt többfunkciós autók (MPV) kategóriájába tartoznak – az egyik szabadidő-terepjáró (SUV), a másik egy Renault Sport emblémával ellátott sportosabb modell. Mindkettő a lekerített vonalakat kombinálja áramvonalas formákkal. Páratlanul világos utasterükből

rendkívül jó a kilátás, belső elrendezése az utasok igényei szerint átalakítható. A számos újdonság közül a legkiemelkedőbbek az ösztönösen használható „Touch Design” kezelőszervek.

Noha karosszériájuk fele azonos, a **Be Bop** és a **Be Bop** két különálló személyiség.

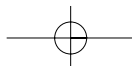
21 colos PAX kerekeivel a **Be Bop** szabad-

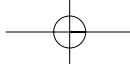
idő-terepjáró a városban éppoly jól közlekedik, mint terepen. Összkerékajtasával és 210 milliméteres szabad magasságával könnyedén áthatol az útjába kerülő akadályokon.

A **Be Bop** kompakt, sportos többfunkciós autó (MPV) világossárga színe a Renault Sport járműveinek jellemzője. Lendületes orra sportos menettulajdonságaira utal, a hűtőmaszk a kétliteres turbómotor 125 lóerejét sejteti.

A **Be Bop** és a **Be Bop** a legmagasabb szintre fejlesztette a „Touch Design” technika, amely először a Talisman prototípuson jelent meg, majd a Mégane II, az Espace IV és a Scénic II modelleken teljessé vált ki.

Fejlett, de nem hivalkodó technikája olyan részletekben nyilvánul meg, mint amilyen a két darab háromdimenziós folyadékkristályos kijelző, amely a kulcsfontosságú információkat (sebesség, fordulatszám stb.) tartalmazza. A fordulatszámot színes körök, a kiegészítő információkat (a navigációval, a zenével, a kommunikációval és a Renault-szolgáltatásokkal kapcsolatos) pedig a műszerfal magasságában található különálló képernyőn jelzik. Ez a képernyő lesüllyeszthető, és tetszés szerint a vezető vagy az utas felé fordítható.





## Csatlakozásig érvényes korlátok

# A v á m u n i ó n e m a d ó u n i ó

**Ami biztos: 2004. május elsejétől az Európai Unió teljes jogú tagországa lesz hazánk is. Hogy ez pontosan milyen változásokkal jár, arról ezekben a hetekben, hónapokban folyik a lakosság felvilágosítása, több-kevesebb sikerrel. Magazinunk a Vám- és Pénzügyőrségnél érdeklődött néhány kérdésben.**

Nincs könnyű helyzetben, aki egzakt választ vár fölmerülő uniós kérdéseire. Az elvek tisztáztak, a jogszabályi harmonizáció viszont számos területen még várat magára. Minden előítélet nélkül, szinte bizonyosra vehető, hogy belépésünket követően számos jogszabály változik majd, s legalább annyit kell hatályon kívül helyezni. Nem hiszem, hogy túlzok, ha azt jósolom: itt olyan öskáosz fog kialakulni, amelynek a tisztázása jobb esetben hónapokat, rosszabb változatban éveket vehet majd igénybe. S remélem, nem csak a vakszerencsén múlik, hogy az állampolgárok számára kedvezőtlenebbeket nem felejtik el időben törölni. Ellenkező esetben forint milliók vagy milliárdok bánhatják a mulasztást, ami után az adófizetők pénzéből kell majd a kártérítést fizetni.

No de ne szaladjunk ennyire előre. Évtizedeken keresztül mást sem lehetett hallani a jog alkalmazóitól, minthogy magyar állampolgár nem vezethet kis hazánkban külföldi rendszámú gépjárművet. Ezt jó néhány évig a devizatorvény is tiltotta, ám a rendszerváltás óta ez a jogszabály is változott, gondoltuk, feledésbe merült ez a régi, s valljuk be, mára elavult szabály is. De tévedtünk. A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokságának kommunikációval foglalkozó egységénél készségesen kaptunk választ, szinte minden kérdésünkre. Így Suller Attila hadnagytól megtudtuk: bizony májusig csak kivételes esetben vezethetjük a külföldi rendszámú autót belföldön. Az 1995. évi C. törvény és annak végrehajtási rendelete, a 45/1996. kormányrendelet részletesen szabályozza ezt a problémakört. E szerint az ideiglenesen, használat céljára behozott külföldi forgalmi rendszámú gépjármű Magyarországon nem kölcsönözhető, nem adható bérbe, nem adható zálogba, nem ruházható át belföldi – ergo magyar – személyre vagy szervezetre és nem bocsátható azok rendelkezésére sem. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy jövő év májusáig bizony külföldön nyilvántartott és külföldi rendszámú autó vezetőülésében csak rendkívül kivételes esetben ülhet magyar állampolgár, egyéb esetekben az ilyen járművet tilos vezetni, akit ezen érnek tetten a rend őrei, azok bizony feljelentésre számíthatnak.

Nézzük akkor ezen kivételeket: a külföldi állampolgár részére ideiglenes behozatalra alakítás nélkül vámkezelt gépjármű – ez magyarul azt jelenti, hogy az autó a határt átlépte, de tulajdonosa távozáskor is ezzel kívánja elhagyni az országot, nincs egyéb célja, minthogy itt is használja –, belföldi személy részére csak akkor adhatja át használatra gépjárművét, ha a következő három feltétel egyszerre teljesül:

1./ a külföldi Magyarországon tartózkodik,

2./ eseti jelleggel adja át a gépjárművet, továbbá

3./ a belföldi személy – aki használja a járművet – a külföldi nevében és utasítása szerint jár el.

Vegyünk egy példát a közérthetőség kedvéért. Egy osztrák cég vezetője saját gépjárművével (amelyet külföldön tartanak nyilván és külföldi a rendszáma is) tárgyalásra érkezik Magyarországra. A felesége másnap repülővel utazik utána, hogy megtekintsék Budapest nevezetességeit, de mivel a tárgyalás elhúzódik, ezért az osztrák úriember nem érne időben a repülőterre, így megkéri magyar partnerét, hogy egyik alkalmazottját – aki belföldi személy – küldje ki a saját külföldi gépjárművével a feleségéért. Ez esetben mindhárom jogszabályi feltétel fennáll, így jogosan vezeti a külföldi autót a magyar beosztott.

Abban az esetben, ha az üzletember feleségéért Ausztriába kellene kiatóznia a beosztottnak, úgy az már nem lehetséges. Igaz, hogy a határon a kilépésnél talán kijuthatna a gépkocsi Magyarországról, de a visszavezető úton már nem léphetne be az országba a gépkocsi tulajdonosa nélkül.

Ugyancsak fura a szabály, miszerint ha az osztrák üzletember megkéri a belföldi személyt, hogy hozzon neki valamilyen magyaros ételt, ajándékot stb... és erre a célra átadja az autóját, akkor ez szabályszerű. De ha a magyar fél ajánlja föl, hogy az osztrák autójával elmegy bevásárolni neki, akkor ez szabályt sértő, mert nem a tulajdonos utasítására tette mindezt, csak annak beleegyezésével, ami, lássuk be, nem ugyanaz.

A fentiekben kívül azonban más esetben is előfordulhat, hogy magyar állampolgár vezet Magyarországon külföldi rendszámú járművet: például ha honfitársunk életvitelszerűen tartózkodik külföldön, mondjuk ott dolgozik, tanul stb., és az ott használt autójával látogat haza. Arra azonban ügyelni kell, hogy az így behozott járművel egy év alatt maximum 183 napot lehet belföldön furikázni.

További kivétel, ha a magyar állampolgár hazatérése érdekében, külföldön gépjárművek bérbeadásával üzletszerűen foglal-

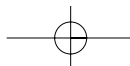
kozótól gépjárművet bérel. Vagyis, ha külföldi bérautóval érkezik haza. Például: a magyar üzletember New Yorkból igyekszik hazafelé, ám a rossz időjárási viszonyok miatt Bécsben törlik a Budapestre induló járatát. Viszont az üzletember nem óhajtja a kedvező időjárást megvárni, és bérel egy autót, amellyel hazajön, viszont Budapesten a gépkocsit a kölcsönző magyar partnerénél hagyja.

Előfordulhat az is, hogy valaki ilyen, külföldi tulajdonú és rendszámú autót kap a magyar kölcsönzőnél, hogy ezzel menjen külföldre, így a gépkocsi visszakérül az eredeti bérbeadóhoz. Erről azonban a gépjármű útiokmányai minden esetben tanuskodnak, ebből nemigen lehet senkinek bántódása.

Arra viszont célszerű ügyelni, ha a külföldi úgy lépte át a határt, hogy a gépjárművét alakítás nélkül hozta be, vagyis nem vámkezelte, értékesítési szándékát stb. nem közölte és a vámjárási szabályoknak nem tett eleget, majd Magyarországon értékesíti a gépkocsit, az csempészésnek bizonyul. Vagyis külföldtől, jóhiszeműen sem érdemes vásárolni, út szélén, parkolóban gépkocsit vásárolni, ha a vámhatóság dokumentumait nem tudja hozzá mellékelni, mert előfordulhat, hogy a kedvező áru autót a pénzügyőrök lefoglalják, és akkor se pénz, se posztó, jobban mondvá autó.

Ezen szabályok egyébiránt ma is az uniós szabályaival harmonizálnak, de jövő május elsejétől – a tervek szerint – hatályukat veszítik. Tehát az uniós határain belül, nem lesznek ilyen kötöttségek. Az már viszont egy újabb rendészeti kérdés, hogy mit keres a vezetőülésem egy idegen, ha a gépjármű forgalmi engedélye nem az ő nevére szól, esetleg nincs nála adás-vételi vagy kölcsönadási szerződés. S ha ez mégis van, akkor többnyelvű-e, hogy megértse a francia, olasz vagy a holland rendőr is. Ennek hiányában előállíthatnak-e az adott terület rendőrei vagy sem? Szóval vannak itt kérdések, amelyekre jelen pillanatban, nem túlzás, senki nem tud egzakt választ adni.

Arra is kíváncsiak voltuk, hogy mi történik akkor, ha az unióban belül valaminek rendkívül kedvező az ára, és saját fogyasztásra szeretnék vásárolni. Létezik-e kereskedelmi mennyiség, s ha igen, az mire, mekkora. Nem kis gondot okoztunk ezzel a hivatalos szerveknek. Előbb azt a választ kaptuk, hogy unióban belül mindenki ott fizeti meg az áfát, ahol vásárolt, így annyit vihet mindenki, amennyit csak akar. Nem számítanak az egykori államhatárok, hiszen vámellenőrzés nincs az unióban belül. Később viszont az a magyarázat érkezett, miszerint a vámunió, nem adóunió, tehát mégsem lehet Európát keresztül-kasul au-



tózni kávéért, cigarettáért, alkoholért. A tervek szerint május elseje után a jelenleg vám nélkül vihető kvóták négyszerese lesz az irányadó, ami a saját fogyasztásnak minősül. Az persze megint csak kérdés, hogy ezt ki fogja ellenőrizni. Hiszen az egykori határokon vámellenőrzés okán már nem nyitatták ki az autó csomagtartóját, és belföldön sem fogják a személyi forga-

lomban az árukereskedelmet ellenőrizni a pénzügyőrök. Arról nem szólva, hogy aligha lehet majd bármiről is megmondani a kartonos csomagolás alapján, hogy azt mely nemzet üzlethálózatában vásárolta a T. Vevő.

Vannak tehát szabályok, amelyekről nem tudunk, és lesznek ellenőrök, akik ezek betartását nem tudják, hogyan fogják fel-

ügyelni. De az élet ettől lesz szép, sőt, izgalmas az unióban!

Aki pedig ennél is többre kíváncsi, annak tudom ajánlani az EU-s honlapok fórumait, levelezési portáljait, vagy konkrét kérdéseivel nyugodtan fordulhat az adott minisztérium, országos hatáskörű szervezethez e-mailen.

k. z. t.

## Apró ötletek

**Vannak nagy dolgok és vannak apró ötletek. Olyanok, amelyek megkönnyítik munkánkat, és szinte önként adódnak, csak éppen nem nekünk jutott eszünkbe. Most nézzünk ezekből egy csokkal.**

### Zsilettpenge

Újabb és újabb matricát kell felragasztani a taxiautók ablakaira, szélvédőire. Hol kívülről, hol belülről. Hogy a KRESZ kategórikusan tiltja a különféle reklámmatricák felragasztását, az külön témakör. A taxis vagy engedelmeskedik a taxitársaság előírásainak, vagy továbbáll. Érthetően az előbbit választja. Marad a matrica felragasztása, majd idővel a már felesleges matrica eltávolítása. És ez a kemény dió. Kaparni kell, vakargatni kell! Válasszuk az egyszerű megoldást! Minden taxiban legyen zsilettpenge, olyan, amit már egyébként kevesen használnak a mindennapi életben. Ezekkel a pengékkel könnyedén eltávolíthatjuk a felesleges matricákat.

### Papírdarabkák

A jó taxis egyik tulajdonsága, a figyelmeség, az utas kiszolgálása. Van, ami előírás, van, ami nincs leírva, de pluszt jelenthet a szolgáltatásban. Utasaink sokszor kapnak telefonüzenetet fuvar közben. Ilyenkor sze-

retnek rögzíteni a fontos dolgokat, de nincs mire. A jó taxinál mindig vannak papírdarabkák a műszerfalra, amit átadhat ilyenkor az utasnak, a pár soros, vagy pár szavas feljegyzésekhez.

### Benzinkanna

Nem kocsiartozék, de célszerű minden taxiba betenni egy kis, ötliteres benzines kannát. És nem árt megtölteni benzinnel. Ugyanis meglepően sok taxis kér segítséget, mert elfogy a benzinje... De legalább ugyanennyi utas telefonál a taxitársaságokhoz, mert hasonló gondja támadt. Ilyenkor, hipp-hopp ott a taxis és egy újabb fuvarlehetőség. Ott a kanna, ott a benzin. Ha esetleg az utasnak másfajta üzemanyag kell, akkor a benzint a taxis beönti a saját autójába, és gyorsan útba éjt egy benzinkutat.

### Ecset

Az öreg rókák nem indulnak el egy kicsi ecset nélkül. Ugyanis azzal lehet a legjobban a műszerfalat tisztítani. Célszerű lenne, ha a fiatalok is hordanának magukkal ecsetet. A szellőzőrácsokat, a rádió mögötti részt, a szélvédő és karosszéria találkozását legjobban ezzel lehet tisztítani.

Tasnádi Áron

## Előfizethető a Taxisok Világa

**A féléves előfizetői díj 1700 Ft, az egyéves 3400 Ft,**

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

## ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

**A City Taxi üzemorvosa a Taxi 2000-es kollégáknak is rendelkezésére áll minden héten csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között. Jososítvány-hosszabbítás, beutalók, receptek stb.**

Az üzemorvos a rendelési időn belül a többi taxis kollégának is rendelkezésére áll.

## BIZTONSÁG – A CSÚCSFORGALOM AJÁNDÉKA

2003. október 28-án délután minden érdeklődő hallgatóját várta a népszerű rádiós közlekedési műsor, a Csúcsforgalom a Magyar Autóklub Közlekedésbiztonsági Oktatóparkjába, a IV. kerület Berda József u. 15. sz. alá. A kitűzött cél az volt, hogy az autó és vezetője egyaránt felkészülve várja a telet, a korai sötétedést és a jeges, csúszós utakat. Minden látogatónak ingyen beállították fényszóróját, ha az nem működött megfelelően. Az Autóklub szakemberei átnézték a gumikat és fékeket, a közlekedésbiztonsági pálya üzemeltetői pedig térítésmentesen biztosították a különböző veszélyes helyzeteket imitáló pálya használatát. Aki az autós nyereményekért indult, a különböző játékokban találkozhatott Benik Balázs autóversenyzővel, Grillmayer Gábor motocrosszóval és az „autóvadász” Sánta Lászlóval. Aki elment, valóban ajándékot kapott: a biztonságot.

**130.000 FT-OT FIZETI ÉS**

**ÚJ AUTÓJÁT VIHETI!!!**



WAGON R+  
SEDAN  
IGNIS

Sedan GLX szervokormányval, ABS-sel:

**2.299.000.-**

De, ha 10%-ot fizeti cascóját  
1 évig a Római fizeti!

**HASZNÁLT SUZUKI AKCIÓ!!!**

Az első befizetést mi álljuk  
+ AJÁNDÉK RIASZTÓ

December 31-ig

Eredetvizsgára: 15% kedvezmény

**A LEGJOBB AJÁNLATOT BIZTOSAN TÖLÜNK KAPJA!**

**SUZUKI**  
**RÓMAI**

e-mail: suzukiromai@vnet.hu

**(1) 240-4444**

**(1) 436-7920**

www.suzukibarta.hu

Bp. III. ker. Rákóczi út 33. (Szentendrei út)  
Szervizszolgálat, eredetvizsgálat,  
zöldkártya, karosszéria és biztosítási munkák.

# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával megjelölt útkereszteződéshez érkezik. Köteles-e taxiját megállítani?

- Igen, mindig.
- Csak akkor, ha e nélkül a keresztező útról érkező más járműveket haladási irányuk vagy sebességük hirtelen megváltoztatására kényszeríti.
- Sohasem.



2. Taxijával 120 km/h sebességgel közeledik a jelzőtábla felé. A tábla vonalában tempója a korábbihoz képest...

- csak kisebb lehet,
- változatlan lehet,
- nagyobb is lehet.



3. Jelezhetik-e ezzel a táblával, hogy az úttesten sebességcsökkentő bordákat alakítottak ki?

- Igen.
- Nem.



4. Mehet-e hátrafelé taxijával az ilyen táblával megjelölt útszűkületben?

- Igen.
- Nem.



5. Mit jelez a tábla?

- Azt, hogy az út HÉV-átjáróban folytatódik.
- A villamos-megállóhelyet.
- Azt, hogy az úttestet villamospálya keresztezi.



6. Köteles-e követni az útkereszteződésben a táblával megjelölt útírányt?

- Igen.
- Csak akkor, ha a más irányú haladást behajtási tilalommal is jelzik.
- Nem.



7. Mit jelez a tábla?

- A várakozás a kiegészítő táblán feltüntetett módon (időben) feltételhez kötött.
- A várakozás csak a kiegészítő táblán feltüntetett időszakban engedélyezett.
- Korlátozott időtartamú megállási övezet.



8. Az alábbiak közül mikor köteles a távolsági fényszűrőjét tompított világításra visszakapcsolni?

- Ha útszűkületbe hajt be.
- Ha szemből gyalogosok közlekednek.
- Ha lakott területhez érkezik.

9. Taxija előtt haladó gépkocsi egy meghibásodott tehergépkocsit kíván kikerülni. Megelőzheti-e?

- Igen.
- Csak párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a felezővonal átlépése nélkül.
- Nem.

10. Szükséges-e a kötéllel vagy rúddal vontatott gépkocsin az irányváltoztatást indexszel jelezni?

- Igen.
- Csak akkor, ha a vészvillogó nincs bekapcsolva.
- Nem.

11. Közúti baleset véletlen részesévé vált. Köteles-e a másik fél által kért rendőri intézkedést megvárni?

- Igen.
- Csak akkor, ha a baleset halált vagy személyi sérülést okozott.
- Nem.

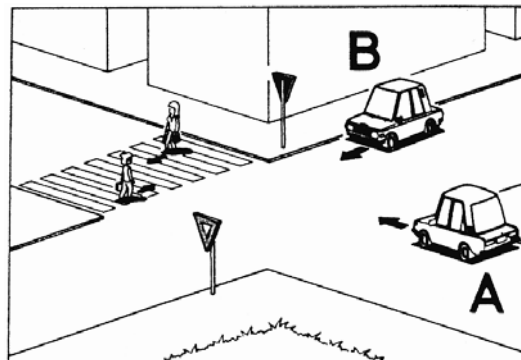
12. Az alábbiak közül melyik gépjárművet vezetheti, ha „B” kategóriás vezetői engedélye van?

- A 7500 kg-ot nem meghaladó, de 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeg feletti tehergépkocsit.
- Egy legfeljebb 125 cm<sup>3</sup>-es, legfeljebb 11 kW teljesítményű motorkerékpárt.
- Egy 3500 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsit.

13. Mire számíthat, ha taxija tetőcsomagtartóján nagy terjedelmű, súlyos tárgyat szállít?

- A gépkocsi féktávolsága és fogyasztása kismértékben csökken.
- A gépkocsi stabilitása csökken, a fogyasztása nő.
- A gépkocsi stabilitása javul, és a fogyasztása nem változik.

14. Haladhat-e az „A” jelű személygépkocsi változatlan 50 km/h-ás sebességgel az ábrázolt forgalmi helyzetben?



- Igen, mert mire a zebrához ér, a gyalogosok és az ő nyomvonalára nem keresztezi egymást.
- Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatóak.

## Egy balesetveszélyes helyszínnel kevesebb!

Több taxis is jelezte a gondot, hogy a Kerepesi út 5. számnál lévő ESSO kúttól nagyon veszélyes a kihajtás a centrum felé, mert nagyméretű plakátokat hordozó teherautók állnak az úttest közepén.

A balesetveszélyes helyszín mellett nem mehetünk el szó nélkül! Megkértem az illetékeseket az intézkedésre, és napok alatt egy bal-



**Elszaporodtak a fővárosban is a nagyméretű reklámtáblák utánfutókra szerelve. Nincs is baj velük, amíg nem takarják el a kilátást, mint itt a VIII. kerületi Kerepesi úton**

esetveszélyesebb helyszínnel kevesebb lett. Továbbra is várom a jelzéseket, hiszen mindannyiunk érdeke a balesetmentes közlekedés. Mindannyiunkat hazavárnak. És inkább a családjukra fordítsuk bevetelünket, mint karosszéria lakatosokra.

Juhász Péter

\*\*\*

*Az Ön által jelzett Bp. VIII. kerület Kerepesi út 5. szám előtti útszakaszon történt helyszínbejárásom megállapítást nyert, hogy bejelentése megalapozott. Az osztottpályás út közepén található járdaszíjra felállított pótkocsikon elhelyezett reklámtáblák valóban nagymértékben zavarták az útszakasz beláthatóságát, ezzel balesetveszélyes helyzetet idéztek elő.*

*Megállapítást nyert továbbá, hogy a pótkocsik járdaszíjra történő elhelyezésével KRESZ-szabályszegést követnek el, mivel a KRESZ függeléke szerint a járdaszíjra járműforgalom elől elzárt terület, azon járművel megállni, várakozni, azaz parkolni tilos. A járművek elszállíttatása – tiltott helyen történő várakozás esetében is – rendőrhatalósággal a hatályos intézkedések szerint nem lehetséges. Amennyiben a járművek rendelkeznek érvényes forgalmi rendszámmal, az elszállíttatás a Közterület-felügyelet részéről sem hajtható végre.*

*Fentiek miatt az utánfutók járműnyilvántartó szerinti tulajdonosai felszólításra kerültek, hogy a pótkocsik elszállíttatásáról intézkedjenek, a szabályszegést, a balesetveszélyes helyzetet szüntessék meg.*

*A járműtulajdonosok a felszólításnak eleget tettek és az utánfutókat 2003. szeptember 24-én a Kerepesi útról elszállították.*

## Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

### Igaz, hogy jövőre négymillió forint lesz az áfahatár?

Erre a kérdésre csak úgy lehet válaszolni, hogy igaz is, meg nem is, valamint hogy nem tudom. Nézzük sorjában. Igaz akkor lehet, ha az Országgyűlés elfogadja a 2004-re vonatkozó adótörvényeket, ugyanis az előterjesztésben valóban szerepel, hogy a tételes adózók alanyi áfamentes bevételi határát kétféle módon emelik. Nem igaz akkor lehet, ha e fenti módosítás nem megy át a parlamenten. Generálisan meg azért nem igaz, mert az általánadózóknak már jelenleg is négy millió forintos határhoz kell igazodniuk, a változás – ha lesz – csak a tételesen adózókra

vonatkozik. Végül a nem tudom válasz azért érvényes, mert ma még valóban nem lehet tudni, hogy milyen adótörvények, törvénymódosítások kerülnek elfogadásra a következő esztendőre. Annál is inkább, mert az adózás, adóztatás mértékét a költségvetés kérdése is igencsak befolyásolja, amelynek szintén nincsen még elfogadott változata. A konkrét, hatályos jogszabályra természetesen decemberben, vagy januárban visszatérünk.

### Érdemes éves autópályamatricát venni?

Kinek, hogy – mondhatnánk, de ez a kérdés leegyszerűsítése lenne. Ha megnézzük az éves és a havi, ill. a hamarosan újra

visszatérő négynapos autópályamatrix közötti arányokat, akkor azt kell mondanunk, hogy lévén a négynapos matrix várható ára ezerkétszáz forint, az éves meg 29.000, csak évente 25-nél több vidéki út esetén éri meg éves matrixát vásárolni. Mármost olyan vidéki útról van szó, ahol autópályát kell igénybe venni, és az nem az M5-ös. Szintén feltétel, hogy két út ne négy napon belül legyen, hiszen akkor még érvényes lenne a négynapos matrixa, tehát az érné meg jobban.

Első ránézésre úgy tűnhet tehát, hogy pazarlás az éves autópályamatrixa beszerzése, azonban más szempontok is felmerülhetnek. A taxiszolgáltatás folyamatos minőségi fejlesztése szükségessé teheti, hogy bármikor, korlátozás nélkül tudjunk egy sietős utas részére, akár hosszabb vidéki, vagy külföldi utat vállalni, és ne kelljen megállni a matrixa beszerzése miatt. Ugyanúgy, mint ahogy tankolni sem „illik” utassal...

### Matrixaárak (személygépkocsi) 2003

éves	29.000 Ft
havi	3.200 Ft
10 napos	1.900 Ft
4 napos (várható)	1.200 Ft



## 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

**A** Porsche Ausztria 1993-ban indította el a Weltauto-programot azzal a céllal, hogy minőségi használtautó-értékesítést hozzon létre márkakereskedői hálózatában. Az eltelt 10 év alatt Ausztriában piacvezetővé vált a Weltauto a használtautó-üzletágban, a márka a minőségi használt autók szinonimája lett. Az osztrák sikerek hatására Ausztria után másodikként a fejlett hazai használtautó-piac kihívásainak megfelelően, 2000-ben Magyarországon is újtára indult a Weltauto-program.

Így a Porsche Hungaria által forgalmazott hat márká 2000-ben kiegészült egy új, hetedik „márkával”, a Weltauto-val, amely a használtautó-kereskedelem 5 csillagos szolgáltatását kínálja. Az ideén harmadik születésnapját ünneplő Weltauto-

## WELTAUTÓ

- 3 ÉVE MAGYARORSZÁGON IS -



hálózat 2000-ben 13 márkakereskedéssel kezdte meg működését, hálózata jelenleg már 20 kereskedésből áll, és 2004-re,

előreláthatólag még öt taggal bővül majd.

A Weltauto-partnerek szigorú minőségi célok és a Weltauto-

program által kitűzött elvek szerint biztonságos hátteret nyújtva folytatnak használtautó-kereskedést. A Weltauto márkanevet kizárólag a minőségi használtautó-értékesítést folytató márkakereskedések viselhetik a Porsche Hungaria márkakereskedői hálózatán belül.

A Weltauto megalakulásának első évében értékesített 549 darabszámot követően 2002-ben 935 darab értékesített autóval már piacvezetővé vált. 2003 szeptemberéig 970 gépkocsit értékesítettek a Weltauto-rendszeren keresztül. A 2004-es EU-csatlakozás után új, még inkább ügyfélközpontú programok segítik majd az értékesítést, melynek keretében a hazai használtautó-piacon eddig nem tapasztalt jelentős előnyökhöz juttatja majd a Weltauto leendő vevőit.

## Forgalmirend-változások

**Felsorolásszerűen, csak címszavakban, hol lesz változás és hol nem.**

### VIII. kerület

Aláírták a Szigony Project nevű beruházást, 2004-től feldübbörögnek a munkagépek. Az első két évben (2004-ben és 2005-ben) két utcatömböt üritenek ki, és dózerolnak le! Az azt követő nyolc évben több ezer lakás épül a Práter utca és Üllői út közötti területen, nem beszélve a bevásárlóközpontokról és üzleti negyedekről. Húzos napokra készülhetnek a VIII. kerületi „tutisok”.

### XI. Bartók Béla út

Elkészült végre a Bartók Béla út átépítése a Gellért tér és a Kosztolányi Dezső tér között. Jövőre folytatódik a munka és átépítik a Bartók Béla út külső szakaszát is, faltól falig. A teljes közműcsere, az útburkolatcsere idején jelentős forgalmirend-korlátozásokra kell számítani a XI. kerületből dolgozóknak.

### Mozaik utca

Nagyszabású elképzelések voltak az Auchan áruház építése kapcsán a Szentendrei út környékén. A tervek egy része

megvalósul, a másik részükre azonban nincs pénz – egyelőre. A végleges megoldásokig ideiglenes forgalmi renddel találkozhatnak a taxisok az áruház környékén. A legfontosabb, hogy telekkisajátítási gondok miatt az alsó rakpart nem épül tovább, marad a jelenlegi útvonalvezetés. A környéken több változás lesz. Egyirányú utcákat kétirányúsítanak, más utcákat pedig egyirányúsítanak. A legfontosabb, hogy néhány hétig ne megszokásból vezessünk, és figyeljünk azokra is, akik eltévesztik az új forgalmi rendet!

### Pesterzsébet

Több – eddig – földút kap aszfaltburkolatot Pesterzsébeten. Többek között a Szászváros utca, a János utca, a Nagykároly utca. Egy dologra vigyázzunk! Az eddig földutca jobbkezesé válnak, elsőbbséget kapnak a balról érkezőkkel szemben. Mi mégis inkább mondjunk le az előnyökről azok javára, akik nem ismerik az új forgalmi rendet!

### Duna-hidak

Anyagi okok miatt késik a Duna-hidak felújítása. Nem kezdenek hozzá se a Margit híd, se a Lánchíd felújításához! Mint köz tudott, az északi új hidak elkészülte után átépítik a Margit hidat, kiegyenesítik a jelenlegi éles kanyart. A Lánchidat pedig a Margit híd átépítése után végleg lezárják, úgynevezett gyalogos-híd lesz. De ez még távlati terv. Addig sokat bokszolnak rajta a városvédők és közlekedésszervezők.

## Taxicentrum.hu

A BTI Taxicentrum szolgáltatása október hónapban kezdte meg működését, de máris levonhatók különféle következtetések. Az oldalon elhelyezett találatismutató segítségével megállapítható, hogy új és visszatérő látogatók egyaránt vannak. A statisztika részleteket is mutat, így tudjuk, hogy Thaiföldről és az Egyesült Államokból is voltak érdeklődők. November 3-ig 244 látogatást regisztráltunk úgy, hogy a népszerűsítés még nem is indult be. Ettől a hónaptól folyamatosan hirdetünk a Pesti Est-ben és honlapunkat bejegyeztetjük különféle üzleti és közlekedési szakmai oldalakon.

E havi újdonságok:

- Taxis kollégák magánjellegű hirdetéseit ingyenesen közöljük honlapunkon.
- Műszaki tanácsadó rovatunkban egy népszerű típus párásodási problémájának elhárítását mutatjuk be.
- A különböző biztosítótársaságok 2004-es díjainak összehasonlítására alkalmas adatokat közlünk, a megfelelő oldalra linket biztosítunk.
- Szakmai adatbázisban való részvétel most egyéves díj ellenében 13 hónapig.
- Üzleti hirdetések bevezető áron

A Taxicentrum adatbázisában való részvétel évi 12.800 Ft+ÁFA ártól már elérhető. A BTI-tagoknak további kedvezményeket nyújtunk.

## Új gépjármű-vizsgabázis Pomázon

Csillag István gazdasági és közlekedési miniszter október elején gépjármű-vizsgabázist és mobil mérőállomásokat adott át a Pest Megyei Közlekedési Felügyelet pomázi kirendeltségén. A Felügyelet Vizsgálóállomás-fejlesztési Programjának legújabb létesítménye a most átadott pomázi bázis, amely a területen található gépjárművekkel kapcsolatos összes tevékenység ellátására, valamint a gépjárművezetők vizsgáztatásával összefüggő feladatok elvégzésére is alkalmas. A környéken élő állampolgároknak mostantól már nem kell a fővárosba utazniuk ügyeik intézése végett.

Az épület földszintjén személy- és tehergépkocsik vizsgálatára alkalmas 320 m<sup>2</sup> alapterületű csarnokrészt alakítottak ki. Ehhez kapcsolódnak a földszinti részen a járművizsgáztatáshoz szükséges korszerű ügyfélfogadó és kiszolgáló helyiségek. Az épület emeleti részén a járművezetői vizsgabizottság számára szükséges ügyfélfogadó irodákat alakították ki, valamint egy olyan vizsgatermet, ahol a közeljövőben számítógépes járművezetői vizsgáztatásra is lehetőség lesz.



### A pomázi vizsgabázis

A vizsgálósorok zártláncú mérő- és adatgyűjtő rendszerek, technikai színvonaluk jelenleg a legkorszerűbb. A tehergépkocsik vizsgálatára alkalmas soron már beépítették a menetíró berendezéseket és a légfékrendszerek vizsgálatához szükséges felszereléseket is.

A beruházás első üteme befejeződött. A második ütem – a szomszédos telken létesítendő gépjárművezetői vizsgapálya építése – folyamatban van, és várhatóan év végére az is elkészül.

### Három új mobil mérőállomás – 340 millió forintból

A közlekedési hatóság munkájában – különösen most, közelgő EU-s csatlakozásunk kapcsán – az ellenőrzési feladatok szakszerű



### Az új mobil mérőállomás a kamionok teljes körű ellenőrzésére is alkalmas

elvégzése nagyon fontos követelmény. A közúti ellenőrzések megerősítése azért is elvárás, mert az EU-csatlakozással a schengeni határok keletebbre tolódnak majd, és a magyar közlekedési hatóságok feladata lesz a közösségi szabályoknak megfelelő magatartás kikényszerítése. Ehhez a munkához nyújtanak nagy segítséget a hatóság számára a most átadott korszerű, EU-konform mobil mérőállomások.

A mobil vizsgálóállomás egy zárt, 10 méter hosszúságú, a közlekedés szabályainak megfelelő félpótkocsi, amelyet egy nyergesvonlatot mozgat. Ez a pótkocsi magában foglalja a vizsgálatokhoz szükséges berendezéseket és eszközöket.

A berendezések lényege, hogy a közúti ellenőrzés során ugyanazok a vizsgálatok végezhetőek el helyben, amelyek egyébként csak a műszaki vizsgabázisokon lehetségesek. A futóművet mechanikus rázógéppel ellenőrzik, és a kocsin dolgozó ellenőrök a kipufogógáz károsanyag-tartalmát is mérik. Így a környezetvédelmi „zöld kártya” adatait is ellenőrizni tudják. A mérések eredménye a számítógépben rögzíthető, és a csatlakoztatott lézernyomtatóval kinyomtatva, papíralapú nyilvántartásban is elhelyezhetőek. A rámpán görögös fékmérő van, amely a tengelyterhelés mérését is el tudja végezni. A tengelysúly a műszaki vizsgálatról független, de az utak védelme, a közlekedés biztonsága és a versenysemleges fuvarozás szempontjából egy igen lényeges kérdés.

Az új járművek Pest, Győr-Moson-Sopron, és Bács-Kiskun megyékbe kerülnek. A Magyarországon áthaladó tranzitfolyosók ellenőrzése és belföldi fuvarozási tevékenység biztonságos szintjének megtartása érdekében a Vizsgálóállomás-fejlesztési Program folytatódik az ellenőrzést segítő műszaki berendezések további beszerzésével.

## Új utcanevek

### XII. kerület

A Farkasréti temető főbejárata előtti és a szemközti tér új elnevezése Mindenszentek tere.

### IX. kerület

Az elmúlt hónapokban Ferencváros Önkormányzata több, eddig névtelen közterületnek adott elnevezést a kerület különböző pontjain. Az új elnevezések: Bajor Gizi park, Biblia utca,

Concordia köz, Concordia utca, Dandár köz, Gregersen G. körönd, Gőzmalom utca, Fehérakác utca, Jungfer Gyula utca, Ipar köz, Kiskalmár utca, Lechner Ödön fasor, Pékerdő utca, Remiz utca, Róth Miksa utca, Somlay A. sétány, Szerkocsi utca, Szemafor köz, Töltés köz, Váltó köz, Vasbakter köz, Víztorony köz.

### Lakóparkok

2004-ben több nagy lakóparkot adnak át, itt tucatnyi új elnevezéssel találkozhatunk majd. Az átadásokkal egy időben folyamatosan közöljük az új utcaneveket.

**Szabadlábbon az egyik taxisgyilkos tini**

## Hat év után szabadult

**Jó magaviseletéért járó kedvezményrel október 17-én szabadult Pálhalmárról a hírhedt taxisgyilkos lányok egyike. Ennyit ért G. János taxis élete.**

B. Andrea és B. Diana hat évvel ezelőtt 14 éves tiniként a „plázagörlök” könnyű életét szerette volna élni, csakhogy ehhez már akkor is sok pénz kellett vagy gazdag pasi. Mivel ezen utóbbiból éppen akkor hiányuk adódott elhatározták, hogy a huszonéves G. János taxisofőrtől megszerzik autóját, készpénzért, majd a taxit eladják, s lesz pénzük, a fényhez, a csillogáshoz. A két tini 1997 őszén, előre meg-

fontolt szándékkal a Vecsés közeli erdőbe csalta a férfit, ahol egy vízzel telt kéliteres üdítővel üveggel előbb leütötték, majd a magatehetetlen, eszméletlen férfit halálra rugdosták.

A holttestet avarral takarták le, s éppen a főváros felé igyekeztek a gyilkosság árán megszerzett autóval, amikor a rendőrszolgálat feltűnt a reflektorral és igen csak bizonytalanul haladó taxi. Az ellenőrzéskor furának tűnt az éjszakában a két tini, a kocsis véres belseje, no és a sztori, amit az ifjú utasok előadtak. A körülmények után a két lány is belátta: nincs értelme a tagadásnak, s rövid időn belül megmutatták a

rendőrököt is megdöbbentő helyszínt.

A két fiatalkorút nyolc és fél, illetve kilenc év börtönbüntetésre ítélte a bíróság. A Mélykúton büntetésüket töltő lányok két évvel ezelőtt a börtönből enyhébb fokozatú fogházba kerültek Pálhalmára, ahonnan október 17-én szabadult egyikük. Őt a jó magaviselete miatt találták alkalmasnak a feltételes szabadlábra helyezésre, amelyet 2006-ig pártfogói felügyelettel egészítettek ki. Diana édesanyja egyébként már tavaly ősszel kegyelmi kérvényt nyújtott be, de azt akkor az ügyészség elutasította.

Társa magaviseletével kisebb

problémák adódtak a büntetése végrehajtása közben, ezért az ő kérvényét első fokozaton elutasította a Fejér Megyei Bíróság. Az elítélt viszont fellebbezett, így elképzelhető, hogy még ebben az évben szabadul a gyilkos duó másik tagja is. Mint megtudtuk: amennyiben a lány fellebbezését a másodfokon eljáró bíróság is elutasítja, úgy legkorábban 2004 őszén kerülhet feltételes szabadlábra a bűntárs.

Időközben a 14 éves tinik 20 éves lánnyá váltak, akiknek nem csak a lelkiismeretükkel kell szembenéznük, hanem környezetük ellenszenvével is, mert máris nagyon sokan megfogalmazták nemtetszésüket, amiért a brutális gyilkosság után hat évvel szabadulhattak.

Így november elején – Halottak Napjára –, több mint kegyeletstértés ez a bírói döntés. No comment. **k. z. t.**

**T**egnap járt nálam a végrehajtó! – ezzel a „jó” hírrel fogadta a társaságot Galamb, szokásos haví trécselésünk alkalmával. Mikor befejeztük a hűledezt és a sajnálkozást, elmesélte a részleteket is. Még négy évvel ezelőtről van neki nagyobb összegű áfatarozása, abban az időben ugyanis a taxizás mellett egy más tevékenységet is végzett, ami miatt áfás volt. Befizetni „természetesen” nem tudta, hiszen nagy a család, sok a kiadás, gyereknek cipő kell, satöbbi, satöbbi. Azóta reménykedett, hogy majd csoda történik. Minden évben tüzetesen áttanulmányozta a kapott folyósámla-kivonatot, megtekintette a tartozását mutató, a késedelmi pótlékok miatt egyre nagyobb végösszeget, kicsit hümmögött, de aztán nem csinált semmit. Nem fizette be, nem ment el egyezkedni. Reménykedett.

A végrehajtó elég jó fej volt – már a körülményekhez képest – folytatta Galamb. Nem lépett fel támadólag, nem erőszakoskodott, a megoldást próbálta megtalálni velem együtt. Afelől azonban nem hagyott kétséget, hogy nekem fizetnem kell. Sokat. Mégpedig rendszeresen. Tudtátok, hogy akár a házat is lefoglalhatja? Tulajdoni lapilag? Aztán, ha nem fizetek, szépen kiköltöztetnek. És nem törődnek velem, hová megyek a családommal. Na, ettől kissé beszartam, rohángáltam fűhöz fához kölcsönért, hogy legalább vala-

## Trécs

mennyit fizetni tudjak. Éjszakánként nem alszom, és folyamatosan a pénz miatt aggódok. A tanulság, srácok: idáig nem szabad hagyni, elfajulni a dolgokat.

Térjünk át kellemesebb témákra! – rikoltotta Cica. – Én például hosszú, vidéki fuvarban voltam! Elmesélem? – Miután megállapítottuk, hogy ebben az esetben ő most nyilván gazdag, tehát természetesen fizeti a vacsoránkat, nagy kegyesen engedélyt adtunk neki a mesélésre.

Ácsorgok szokásos drosztomon – kezdődött a történet – innál több mint egy fél órája, mígnem odajön egy középkorú, jólöltözött ember. Nem beszélt magyarul, egy cédulát mutogatott nekem, hogy hová akar menni. Hotel Körös – ez volt ráírva. Meg apró betűvel valami Szabadság tér. Nem kis agymunkámba került, amíg kiderítettem, hogy ez a szálloda hol van. Szabadság tér? Ott nincs szálloda, csak követség, meg a televízió székháza. Elővettem a térképet, megnézni melyik kerületben van még Szabadság tér, de az ember, látván a Budapest atlaszt, kézzel-lábbal magyarázni kezdett. Beszélt is, de azt egyáltalán nem érttem, olyannyira, hogy még azt sem tudtam kideríteni, milyen nyelven hadovál. A lényegét végül kihámoztam, azt mutogatta, hogy nem Budapest. – Nocsak – gondoltam, csak nem egy vidéki fuvar szedi ide, erre az elhagyatott drosztra? Ilyen azóta nem fordult elő, mióta egyszer egy elmebeteg Pomázra akart menni háromszáz forintért.

De ha nem Budapest, akkor mi? Hotel Körös, akkor valószínűleg köze lehet a Körös folyóhoz. De merre folyik a Körös? Igyekeztem visszaidézni földrajzi tanulmányaimat, de ez csak kevéssé sikerült. Ugy emlékeztem,

mintha a Körös a Tiszába torkollna, valahol lent délen. De persze nem biztos. Csongrád megye? Mindegy, nem húzom tovább az időt: rövid nyomozás, újabb papírok és prospektusok előkerülése után kiderült, hogy Gyomaendrődről van szó. Tudjátok, hol van az? Marha messze! Ettől aztán rögtön elkezdtem aggodni, hogy van-e ennek az embernek pénze. Legalább kétszáz kilométer! Az oda-vissza négyszáz! Te jó Isten, az még kedvezményes tarifával is több mint hatvanezer forint! Kértem tehát előleget nemzetközi nyelven (tudjátok: a jobb kezed hüvelyk- és mutatóujját összedörzsöld az orra előtt). Ezt a pasas azonnal megértette és adott is 150 eurót. Ezzel már el mertem indulni. Az út során már nem történt említésre méltó esemény, ha csak az nem, hogy dacára a nyelvi nehézségeknek, jókat röhögöttünk időnként. Az ember ugyanis nézegette a tarifát, és megpróbálta hangosan kimondani, amit olvasott. Képzelték el, amikor eljutott a panaszforumokig, és megpróbálta kimondani hogy fogyasztóvédelmi. Meg azt, hogy főfelügyelőség. Nem is beszélve az önkormányzati ügyfélszolgálatról. Na, ezeken aztán jókat derültünk, úgyhogy repült az idő. Mire odaértünk, már az is kiderült, hogy mindketten törjük az angolt egy kicsit. Vagyis nagyon törjük. De azért azt megtudtam, hogy ott a környéken valami ipari park épül, és ez érdekelte őt. Üzletember volt. Rendesen kifizetett, és ami fontos: jövő héten megyek érte vissza.

Kicsit szünetelt ezután a társalgás, mert megérkezett a pacal. Mondtam már, hogy az ország legfinomabb pacalját csinálják a Taknyos Varjúban? Áhitattal fogtunk tehát neki, és utána már nem is volt kedvünk nagyon beszélgetni. Így nem is kerülhetett sor rá, hogy elmesélem a velem történeteket. Pedig az sem volt semmi! Talán majd a jövő hónapban... **k.n.b.**

**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!**



## Fizetendő minimális járulékok 2003. IV. negyedév

### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgy hónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 150.000 Ft	Járulékalap 14%-a <b>21.000.-</b>	Járulékalap 26,5%-a <b>39.750.-</b>	Tételes összeg <b>3x3450 = 10.350.-</b>
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 <b>16.500.-</b>	Járulékalap 18%-a <b>27.000.-</b>	Teljes befizetett összeg <b>10.350.-</b>

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.

### Taxizni drága autóval?

Még manapság is sűrűn felmerül a kérdés, hogy érdemes-e beruházni a taxis szakmába, érdemes-e nagy, drága, új autót venni. A társaságok már évek óta e felé terelgetik tagjaikat, ha csak áttételes módon is. Egyre több ugyanis az „A” kategóriás megrendelés.

Üzletileg talán ezzel meg is indokolható a nagyobb méretű autók elterjedése, van azonban egy másik, nem annyira nyilvánvaló, sőt talán nem is tudatosult ok is. Ez pedig a biztonság. Egy hatalmas autóban már méreténél fogva is kisebb a sérülés veszélye egy esetleges ütközés során. A mai modern autókban már széria-felszerelésként szerepel a légszák, pirotechnikai övfeszítő, valamint további aktív és passzív biztonsági elemek. Ezek már gyárilag sem olcsó dolgok, és pótlásuk, például baleset során működésbe lépett légszákok, valamint a megnyúlt biztonsági övek és az övfeszítők cseréje komolyabb autónál elérheti akár az egymillió forintot is.

A közelmúltban történt, hogy egy utas nehezmenyezte az E-osztályú Mercedessel dolgozó kollégánál, a szerinte drága 240 Ft-os kilométerdíjat, amikor éppen egy baleset színhelye mellett hajtottak el. A felismerhetetlenségig összeroncsolódott kisautóra mutatva kollégánk csendben jegyezte meg: - Látja, uram, ha most abban a kocsiban utazott volna, talán kevesebbet fizet, de nem száll ki élve...

Legyünk tisztában tehát vele, és tudatosítsuk utasunkban is: azzal, hogy korszerű, drága autót vettünk, nemcsak a kényelmet fizettük meg, egyben a nagyobb biztonságra is költöttünk. A magunkéra és utasainkéra egyaránt...

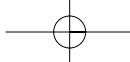
### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

### NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

**Befizetési határidő a tárgy negyedévet követő hónap 12-e.  
A negyedik negyedévre tehát 2004. január 12.**



## A BTI kínálata

### BTI Taxicentrum 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, Web: www.taxicentrum.hu  
Ügyfélszolgálat: hétfőn 10-18, kedd, szerda, csütörtök: 10-17, péntek 10-14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	250.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta)	800.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag/év	16.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés prémium csomag/év	25.000.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.671.-
Magyarország atlasz	1.912.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	1.912.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	2.912.-
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 <sup>2</sup> -ként	1.20

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2003 (Ft/liter) <a href="http://www.apeh.hu">www.apeh.hu</a>			
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.-
10.01-12.31	249.00.-	240.00.-	210.00.-

#### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA ([www.mnb.hu](http://www.mnb.hu))

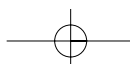
Időszak	Százalék	Időszak	Százalék
2001.12.11 – 2002.01.07.	9,75%	2002.11.19 – 2002.12.16.	9,00%
2002.01.08 – 2002.01.21.	9,50%	2002.12.17 – 2003.01.15.	8,50%
2002.01.22 – 2002.02.18.	9,00%	2003.01.16 – 2003.01.16.	7,50%
2002.02.19 – 2002.05.21.	8,50%	2003.01.17 – 2003.06.10.	6,50%
2002.05.22 – 2002.07.08.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

### Előfizethető a Taxisok Világa

**A féléves  
előfizetői díj  
1700 Ft,  
az egyéves  
3400 Ft,**

amit postautalványon  
kérünk a szerkesztőség  
címére feladni.

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



**ΠΕΟΠ**  
**TETŐCSOMAGTARTÓK**  
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.  
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sílécstartók, siboxok, túraboxok árusítása és bérbeadása.  
 Használt csomagtartót beszámítunk!  
 Bp. XIV. Ker., Jerney u. 5.  
 Tel.: 221-2146, 06-30-942-9509

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Ez az Ön hirdetési helye**

**Üdülés Hévízen 7 vagy 14 napos turnusokban**

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



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

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

Ebéd: 1008 Ft      Vacsora: 784 Ft

Az ezen felüli étkezés külön térítési díj ellenében igénybevehető.

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

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

**Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület**  
 1078 Budapest, István u. 6.  
 Telefon/fax: 342-5157 vagy

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

**ESZTIKE VENDÉGHÁZ**  
 Fertőd

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

Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!

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

**ÉKSZERÉSZ BT.**  
**Ékszerkészítés**  
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás  
 fényképről lézeres képvésés medálra

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

**TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!**

## Szerencse vagy szerencsétlenség Taxis nyerte a főnyereményt

*A többmilliárdos nyeremény páratlan a magyar lottózás történetében, nem csoda hát, hogy fokozott várakozással telik minden hét, egészen szombatig. A közel ötmilliárd forint egyetlen pillanat alatt Magyarországon leggazdagabb emberei közé emelheti a szerencsés nyertest, már ha ennyi pénz valóban szerencse és nem szerencsétlenség. Kellemetlenség a velejárója a gazdagságnak külföldön is.*

A távol-keleti Kínában 140 millió forintnak megfelelő összeg volt az idei legnagyobb főnyeremény, amit a Wang család eltartója nyert meg. A középkorú férfi taxiként élt igen szerény körülmények között, mígnem rámosolygott Fortuna, és hazavihette álmogyereményét. A szerencsés taxis nem tartotta titokban a történeteket, így alig-hogy átvehette a főnyereményt, az igen csak népes család hozzátartozói is megjelentek és jogot formáltak a nyeremény egy részére. Wang úr felesége hozzátartozóinak, mind a 14 rokonának 2,7 millió forint értékű ajándékot vásárolt. Mindenki kapott valamilyen szórakoztató elektronikai eszközt, de akadt, aki motorkerékpárral térhetett haza. A szegény rokonság azonban úgy ítélte meg, hogy a nyereményből további mobiltelefonokra, motorokra, sőt autókra is telik az egész családnak, így Wangék ezzel is ajándékozzák meg őket. Amikor a taxis ettől elzárkózott, magára vonta a rokonság ellenszenvét, majd a dühét. Ezt persze még csak-csak elviselte volna a milliomos család, ám a rokonság szerveződni kezdett, majd egyik alkalommal, amikor a ház ura távol volt, húsz verőlegénnyel, számos furkósbottal keresték fel Wangnét. Összetörték lakásukat, és az asszonyt is, aki csak annak köszönheti életét, hogy valaki időben értesítette a rendőrséget és a mentőket.

A nő kórházba került, míg férje csak annyit tudott mondani a látottak és átélt élmények után: bár ne nyertem volna meg a főnyereményt, békében és biztonságban élhetnék tovább a családommal. A gazdaság irigységet, haragot és erőszakot hozott az életembe, s ez egyáltalán nem hiányzott.

Félő, aki a magyar főnyereményt tudhatja magának, ugyancsak számos irigyet és ellenséget szerez, s bizonyos, hogy pénze jelentős részét saját és családja biztonságára költetheti. Ezen az áron már nem is olyan vonzó ez a lottó ötös. **Cash**

## Taxisvilág utasszemmel

*Különös levél érkezett szerkesztőségünkhöz a minap. Írója olyan ember, aki rendszeresen olvassa a Taxisok Világát, annak ellenére, hogy nem taxis. Sőt, köze sincs a taxihoz. Illetve dehogynem. Ő ugyanis egy Utas...*

### Tisztelt Szerkesztőség!

Rendszeres olvasójként üdvözlöm önöket, annak ellenére, hogy nem vagyok taxis. A taxis szakmához való kötődésem ennél jóval áttételesebb: utas vagyok. Vagy, ahogy Önök fogalmaznak: törzsutas.

Munkanapokon átlagosan naponta kétszer veszem igénybe a taxisok szolgáltatásait, hétvégén csak ritkábban, alkalmanként. Eleinte saját gépkocsimat használtam munkába járásra is, aztán némi számítógépesítés után arra a következtetésre jutottam, hogy miután az én munkaköröm nem igényli, hogy saját kocsimmal menjek be belvárosi munkahelyemre, feleslegesen idegeskedek naponta kétszer a forgalom és a parkolás miatt. Cégem nem fővárosi székhelyű, a belvárosi irodánál nincs kedvezményes parkolóhelye. Bármilyen furcsa, olcsóbb, ha taxival járok dolgozni.

Ennyit magamról, illetve az okról, de természetesen nem ezért írtam Önöknek. Inkább azokat a tapasztalataimat szeretném megosztani Önökkel, és ezen keresztül a taxis társadalommal, amelyeket utasként szereztem mindennapos utazásaim alapján. A Taxisok Világának rendszeres olvasója vagyok, azt minden hónapban az első betűtől az utolsóig kiolvasom. Érdekes volt legelső találkozásom a lappal, még hónapokkal ezelőtt a taxiba való beüléskor a hátsó ülésen találtam. A kolléga szabadkozott, hogy ottfejtette, mondván most kapta tagdíjfizetéskor. Hosszú volt az út, nagy volt a forgalom, hát belelapoztam. Ennek már közel egy éve, és őszintén mondhatom, azóta szinte jobban várom a megjelenést, mint a taxisok. Állandó sofőröm, nevezük Bélának, minden hónap végén átadja nekem, és ő csak az után jut hozzá, miután én kiolvastam. Hogy miért nem mondom meg taxisom valódi nevét (annak ellenére, hogy maximálisan meg vagyok elégedve vele)? Egyszerű az oka, nem akarok rosszat neki. Nem akarom, hogy büntetést kapjon, vagy kirúgják a taxivállalattól, ahol évek óta dolgozik. Első találkozásunkat követően ugyanis úgynevezett „fuvarlenyúlás” történt (ha jól tudom, így hívják azt az eljárást, amikor már nem a diszpécserközponton keresztül, hanem saját telefonján hívom). Ismétlem, meg vagyok elégedve vele, hiszen azért is hívom őt rendszeresen. Nyugodt vezető,

ami ebben az eszelős forgalomban kivételes tulajdonság, és a kisujjában van a város. Bár általában azonos utakat teszünk meg, néha ügyeket intézni és ellenőrizni is kell mennem a legkülönbözőbb területekre. Sofőrömnök még soha nem kellett a térképet elővennie.

A taxisokkal rossz tapasztalataim is vannak, de szerencsére azt mondhatom, hogy elenyésző számban. Abban a ritka esetben, amikor állandó taxisom nem ér rá, egy jó nevű taxivállalat központját hívom. Itt már előfordult késés, udvariatlan és tudatlan vezető is, hangsúlyozom, ritkán. A további negatív tapasztalatom inkább az Önök újságával kapcsolatos, pontosabban az abban megjelent némelyik cikk témájával. Tessék mondani, miért panaszkodnak annyit a taxisok? Utasként, külső szemlélőként én azt látom, hogy egyre jobb, egyre szebb, egyre újabb autókkal furikáznak. Örömmel látni az öltözködési kultúra javulását is, jellemzően ma már inget, zakót, nyakkendőt hordanak. De mégis, ami leginkább feltűnik, az a gépkocsik minőségének javulása. Jómárgamat nem mondhatom szegénynek, amit talán az is igazol, hogy csak taxira elköltök havonta úgy ötvenezer forintot. Normálisan, sőt az átlag felett keresek, mégis csak egy középkategóriás, négyéves autóval rendelkezem. Akkor vajon hogy lehet a pénztelenségre, fuvarinségre panaszkodó, létszámszámzárlatot követelő taxinak új Mercedese, Opel Zafirája, Volkswagen Passatja? Az átlagember, főleg a pénztelenségére folyamatosan panaszkodó átlagember ezt nem engedheti meg magának!

Biztosan megvan a magyarázat, vállalkozásfejlesztés meg színvonalemelés stb. Ezek mind méltányolható, sőt méltányolandó törekvések. Legyenek jobbak, legyenek szebbek, modernebbek, kulturáltabbak. Európaiabbak. Végezzék a dolgukat, szolgáltatassanak, fejlődjenek. Boldoguljanak. De ne panaszkodjanak annyit...

Üdvözlettel:

(név és cím a szerkesztőségben)

\*\*\*

Utóirat: Önökhöz írt levelemet elküldése előtt megmutattam állandó sofőrömnök, akit Bélának nevezünk. Furcsa kifejezés jelent meg az arcán, miközben olvasta. A hosszú hónapok alatt, mióta szinte naponta találkozunk, jó kapcsolat, mondhatnám baráti viszony alakult ki közöttünk, most mégis úgy éreztem, mintha neheztelne rám. Talán ő is találva érezte magát, nem tudom. Mindenesetre, ha túl keményen fogalmaztam volna, elnézés kérek Önöktől. Nem volt szándékomban senkit megsérteni. Kívánok Önöknek és minden taxis kollégának üzleti sikereket és boldogulást az életben.

**MEGJELENT A LEGÚJABB  
ZORÁN KAZETTA, CD ÉS DVD**



Zorán sok nagyszerű pillanatot szerzett már közönségének és önmagának is. Nehéz is lenne hosszú pályafutásának legkiemelkedőbb állomásait számba venni. Egy biztos: ami 2003. április 25-én történt a Budapest Sportarénában, sem ő, sem a jelenlévő közel tízezer néző nem felejtí el.

„Régen éreztem ekkora izgalmat koncert előtt – ismeri el Zorán. Óriási volt a tét, a közönséget egy eddig még soha nem próbált eseményre hívtuk meg. Új volt a helyszín, irtózatosan bonyolult volt a technikai háttér, óriási stáb dolgozott mögöttünk. Azt hiszem – mindent összevetve – nemzetközi mércével mérve is büszkék lehetünk erre a produkcióra.”

A koncerten a 74 tagú Magyar Rádiózenekar Vásáry Tamás főzeneigazgató vezényletével szolgáltatta meg, többek között, az *Apám hitte, A szerelemnek múltnia kell, a Sed non est Pax, a Volt egy tánc, vagy a Kell ott fenn egy ország* című számokat. A dalok átültetésére Presser Gábor, Wolf Péter, Malek Miklós és Holló Aurél vállalkozott. A koncert színességét tovább gazdagította, hogy a műsor második részében Zorán a megszokott, tíztagú csapatával zenélt tovább.

Az idei országos turné előadásain természetesen nem lehetett ott mindenki, mint ahogy az előadás-sorozat csúcspontját jelentő Aréna-koncerten sem. Nekik enged bepillantást e különleges élménybe a most megjelent hangkazetta, CD és DVD. Ez utóbbi az Universal Music első, magyar művész produkciójára alapozott kiadványa, amelyben a koncerten kívül három videoklip, az előkészületekről szóló kisfilmek és még más extrák is találhatóak. A 96 csatornára rögzített hang és a 16 kamerával felvett képi anyag jelzi: az alkotók mindent megtettek azért, hogy egy csodálatosan megszólaló, pazar kiállítású világszínvonalú produkció születhessen.

## A BALESETVESZÉLYES KIEGÉSZÍTŐ ZÖLD JELZŐLÁMPÁKRÓL

Panaszkodnak a taxis kollégák az újonnan felszerelt kiegészítő zöld lámpákra Zuglóban. Például a Nagy Lajos király út több pontján. Még szinte ki sem alszik a zöld fény, már indulnak az autók keresztszabályozását szolgálja.

A normál lámpánál nincs gond. A zöld lámpa után jön a sárga és csak utána a piros!

A kiegészítő lámpánál nincs ilyen! Egyszer csak elalszik, és kész! Menjünk ki Bécsbe vagy Ausztria más városaiba! Ott még a háromlencsés készülék zöldje is először villog, utána lesz sárga!

Jó lenne átvenni a példát. Az illetékes közlekedési szakember válaszából megtudhatjuk, hogy nemcsak a kiegészítő zöld lámpa nem villoghat, de a háromlencsés jelzőlámpákban is meg kell szüntetni a villogást:

„A gyalogosforgalom és a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek kialakítására és működésére vonatkozó hazai szabályozás az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) rendelkezései megegyeznek az 1968. év november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Jelzési Egyezmény (a továbbiakban: Egyezmény) 23. és 24. cikkei rendelkezéseivel. Magyarország 1976. március hó 16. napján megerősítő okiratának az Egyesült Nemzetek főtitkáranál történő letétbe helyezésével csatlakozott az Egyezményhez, melynek rendelkezései Magyarországra, annak közúti jelzéseket érintő jogi szabályozására 1978. június hó 6. napjától kötelező hatályúak.

Az egyezmény 23. cikkének rendelkezései szerint a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék kör alakú vagy nyilat mutató zöld fényű lámpája villogó és zöld fényjelzést nem adhat.

Az Egyezmény 24. cikkének rendelkezései szerint a gyalogosforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék kétszínű (piros és zöld) rendszerben működik, úgy, hogy a piros lámpa nem adhat villogó piros fényjelzést, a zöld lámpa zöld nem villogó és zöld villogó jelzést ad.

Az Egyezmény fentebb felsorolt vonatkozó rendelkezései tehát nem teszik lehetővé sem a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készüléknél a zöld villogó jelzés bevezetését, sem a gyalogosforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék villogó zöld fényjelzésének megszüntetését, miként a beadványban e változtatások megfogalmazására kerültek.

Az Egyezmény rendelkezéseinek betartása, alkalmazása a nemzeti jogalkotásban a közúti közlekedés egységes és biztonságos szabályozását szolgálja.

Az Egyezményt az Európai Unió tagállamainak jelentős része önmagára nézve kötelező jogforrásként ismeri el és rendelkezéseit alkalmazza, várhatóan alkalmazni fogják azok a tagállamok is, amelyek eddig néhány rendelkezést nem alkalmaztak (pl. Olaszország, Ausztria). A közúti közlekedés biztonsága, az Európai Unióhoz történő csatlakozás megköveteli az egységes, a Közúti Jelzési Egyezményen alapuló szabályozást.

Végezetül megjegyzem, hogy a kiegészítő lámpa zöld nyilat mutató zöld fényjelzésének megszüntetést követően a kereszteződésbe szabályosan behaladó járműnek van elég ideje a keresztezés biztonságos elhagyására, mivel a fényjelző vezérlő berendezése ún. közbenső időt biztosít erre azon a módon, hogy a más irányú, keresztező forgalmat nem teszi ezen idő alatt lehetővé. Ezt jogszabály (a forgalomirányító jelzőlámpák követelményeiről, tervezési, telepítési és üzemeltetési előírásairól szóló 41/2003. (VI. 20.) GKM rendelet) és műszaki szabványok írják elő.”

**Székely András főosztályvezető  
Magyar Köztársaság Gazdasági és  
Közlekedési Minisztérium  
Közúti Közlekedési Főosztály**

### AKCIÓ!

Taxi-rendszámok  
csak

**5.000**

Ft/hó

Az esetleges költségeket  
megfinanszírozzuk

Bővebb felvilágosítás:

70/2-99-99-59

## ISTEN HOZOTT BENNETEKET!

– ÚJABB MEZÍTÁBASOK A TAXITÁRSASÁGOKNÁL –

Tulajdonképpen felsorolhatnánk, hogy melyik helyszínről melyik kolléga, melyik taxitársasághoz lépett be. De nem a személyeskedés a cél, hanem a folyamatok ismeretése.

Újabb és újabb kolléga döbben rá arra, hogy ami az elmúlt 10-12 évben folyt, az nem tartható tovább! Az elmúlt egy évtizedben a taxis szó egyenértékű lett a hiénával, a rablóval, a becstelelennel! Ezt mi magunk csináltuk magunknak! Még akkor is, ha a többség becsülettel, tisztességgel dolgozott! De az újságokba, a televízióba csak a kártékony kisebbség került! Kit érdekel, ha valaki becsületesen dolgozik? Az a hír, ha a Déli pályaudvartól 5000 forintért megy fel a taxi a HILTON szállodába! Ez a hír!

Sajnos voltak és vannak ilyen kollégák. De egyre kevesebben. Most már a turisták, a külföldiek, a vidékiek is kiokosodtak! Egyre kevesebb utast lehet átvágni. A becstelenek vagy abbahagyják a taxizást, vagy beállnak a sorba! Nehéz kérdés, hogy megbo csássunk-e? Engedjük-e őket tiszta lappal indulni? A társaságok egy része bizalmat szavaz, másik része elutasít. Bízunk az adott társaságra! A lényeg, hogy ez a fajta taxizás szűnjön meg! Vagy dolgozzanak tisztességgel, vagy szálljanak ki a szakmából!

Nézzünk körül a drosztokon! A Vígsháztól teljesen eltűnt a kemény mag! Most már bárki beállhat! Hol a verekedős csapat

a Volga Szállótól! A kispesti Határ útnál rendszeresen üres a droszt! Eltűntek a mafiózók, miután eltűntek az utasok is! A Körszállónál is hiába keresünk taxit a droszton!

Volt, aki tíz éve hagyta abba a hiénataxizást, és már akkor beállt egy taxitársasághoz. Volt, akinek öt éve világosodott meg az elméje. És van, aki ma jön rá, mi az, ami tarthatatlan!

Még vannak egy páran. Gond van a három vasúti pályaudvornál és a két autóbussz állomáson. De ők már csak a szakma tíz százalékát jelentik! Sajnos sokan általánosítanak. Azt hiszik, az egész szakma ilyen...

Menjünk be a Keletibe, amikor beérkezik egy Inter City! Ott van a vágányoknál a farkascorda. Ahogy áll be a vonat, már rávetik magukat a vonatajtókra! Egymást tapossák, egymást lökik félre, mint az őserdőben a vadállatok! Nem csak az utasokat veszik semmibe, de a kollégákat is! Egyelőre nem lehet mit kezdeni velük! Az utasok nagy része elhessegeti őket. De még van, aki nem tudja, hogy nem ez a pesti taxizás! Még csinálhatják ezt a szégyenletes munkát! Reméljük, nem sokáig, egyszer majd végleg megtisztul a szakma!

Vagy beállnak taxitársaságokhoz, utolsó esélyt kapva, vagy végleg eltűnnek a szakmából.

Ferenczy P. Károly

## Téli jó tanácsok

*Az öreg, profi taxisoknak már nem lehet újat mondani a téli felkészüléssel kapcsolatban. Vagy mégis? Mindenesetre az újaknak, a fiataloknak, a kezdőknek néhány gondolat.*

### Hűtőtakaró

Hosszú évtizedeken keresztül külön művészet volt a motor téli védelme. Volt, ahol gyári hűtőtakarót alkalmazhattunk, volt, ahol saját magunk készítettünk. Általában kartonpapírból. Ennek már vége! A mai autók nem Wartburgok, nem Ladák! Elképedve láttam a napokban egy sok milliós autósodán (egy társaságbeli taxinál) házilag készült hűtővédőt. Felejtük el! Ezeknek a modern autóknak ezzel többet árthatunk, mint használunk.

### Taxióra

Éjszaka nem csak a taxi hűl le, de a taxióra is. Minden taxióra másképpen reagál a hidegre! Ne feledkezzünk el arról, hogy érzékeny műszerről van szó, amely kényes a hidegre! Ha a motor, ha az autó elindult, ne kapcsoljuk be azonnal a taxiórát! Öt-hat percet feltétlenül melegítsük az autót (akár menet közben, akár álló helyzetben), mielőtt bekapcsoljuk.

### Alvásvédelem

Sokan takarékoskodnak, nagyon helyesen! Miért dobjuk ki a pénzünket az ablakon? De van, ahol nem szabad takarékoskodni!

A magyar utakat legtöbb helyen (még) sózzák. A só lerakódik a karosszériára. És a só az egyik legnagyobb ellensége a fémlameznek. Esős időben, havas utakon a kocsi (sajnos) naponta le kell mosatni. De ne feledkezzünk el az alvázmossásról! Hetente egyszer mosassuk le! Tisztítsuk meg az autót az alul lerakódott sárretegtől!

Tóth Tibor

## Hivatalosan is megnyitotta kapuit a Renault Kelet-Pest

A Renault Budapest Kft. – a francia Renault Europe Automobiles (REA) magyarországi leányvállalata – már négy helyszínen áll a meglévő és a leendő ügyfelei rendelkezésére. Irányítása alá tartozik, a Renault Budakalász, a Renault Ház szalonja és szervezete, a 2002-ben megnyitott Renault Dél-Pest, valamint a Renault Kelet-Pest.

A negyedik telephely építése 2003. január 2-án vette kezdetét Budapest XVII. kerületében, a Pesti út 16. szám alatti telken. Hat hónappal később megkezdődött az értékesítés, majd a kereskedelmi tevékenység augusztusban gépjármű-szervizeléssel, illetve a lakatos és a fényező üzem szolgáltatásaival egészült ki. Ez utóbbi kizárólag a Renault Budakalász és a Renault Kelet-Pest – ahol a legkorszerűbb vizes bázisú technológiával dolgoznak – telephelyén vehető igénybe. A márkára jellemző, teljes körű szolgáltatás részét képezi a műszaki vizsgáztatás, illetve az alkatrész- és tartozék-értékesítés is.

A kilencezer négyzetméteres területen elhelyezkedő, több mint kétezer négyzetméteres épületben található a bemutatóterem és az eladótér (összesen 550 m<sup>2</sup>), a szerelőműhely (510 m<sup>2</sup>), a karosszéria-

műhely (265 m<sup>2</sup>), a fényező műhely (232 m<sup>2</sup>), a kétszintes raktár (150 m<sup>2</sup>), valamint az irodák.



## BTI hírek

Könyveléshez, nyilvántartáshoz, bevételekhez szükséges következő nyomtatványok hozzáférhetők a BTI-ben: APEH adatmódosító lap, magánnyugdíj-pénztári bevallások, iparüzési adóbejelentő és adóbevallás.

\*\*\*

Könyvelést, adatrögzítést továbbra is kedvezményes áron végzünk, kizárólag taxisok részére (akár visszamenőleg is). Átalányadós könyvelés díja 2.500 Ft/hó, tételes könyvelés 4.000 Ft/hó. A díjak a bevallás elkészítésének és a szükséges egyéb nyomtatványoknak az árát is tartalmazzák. BTI-tagoknak további kedvezményeket nyújtunk

\*\*\*

Taxicentrum internetes szolgáltatásunk bővülő kínálatot nyújt. Novembertől lehetőség nyílik a honlapon hirdetések, reklámcsíkok elhelyezésére is. Taxis kollégák magánjellegű hirdetéseit (eladó taxi, URH, autórádió, gumiköpenyek, alkatrészek stb.) ingyen, míg az üzleti jellegű hirdetéseket 50%-ig terjedő kedvezménnyel jelenítjük meg.

\*\*\*

A lap novemberi megjelenésekor már csak 10 nap áll rendelkezésre ahhoz, hogy meglévő kötelező biztosításukat felmondják azok a kollégák, akik váltani akarnak. Az évfordulóra történő felmondás határideje ugyanis november 30-a. Váltani pedig érdemes, vagy legalábbis célszerű megvizsgálni ennek lehetőségét, hiszen a biztosítók 2004-re vonatkozó díjtablázatának vizsgálata alapján egyértelműen látszik, hogy akár több ezer forint eltérés is lehet a díjak között ugyanazon paraméterekkel rendelkező autóról. A biztosítók jövő évi díjai teljes körűen rendelkezésünkre állnak, így bárkinek személyre szabottan meg tudjuk mondani, melyik a legkedvezőbb lehetőség. (Tel.: 282-9887) Nem lehet elégszer ismételni: a kötelező biztosításnál a szolgáltatás minősége nem szempont, hiszen azt az ellenérdekű fél veszi igénybe; csak az ár számít...

\*\*\*

Új szolgáltatásunk az internetes honlap tervezése, készítése és karbantartása taxisok és más vállalkozások részére. A bejegyzéssel, regisztrálással és fenntartással kapcsolatos adminisztrációt is elvégezzük. Referenciák: www.taxicentrum.hu, www.taxisokvilaga.hu, www.limousineservice.hu. Taxisoknak 50%-ig terjedő árkedvezmény!

## TAXIS KÓTYA-VETYE \* TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Kétszatonás BRG új gazdáját keresi!  
Érdeklődni: 06/30-236-3297



**Mercedes Benz C220 Combi** diesel 1996. decemberi, ABS. légszákok, beépített gyerekülések, egyéb extrákkal, szép állapotban eladó. Ár: 2,4 Mft., esetleg hitelre is kezdő befizetés nélkül. Olcsóbb gépkocsit beszámítok.

Érdeklődni: 06/20-9354-156



**Daewoo Lanos** 3 éves, ezüstmetál, taxinak felszerelve, friss műszaki vizsgával, taxiórával, URH-val betegség miatt sürgősen eladó. Ár: 1.400.000 Ft.

Tel.: 06/30-315-6145



**1989-es Opel Omega** 2.3 turbo diesel alkatrészek eladó. Ára egyben: 250.000 Ft.

Érdeklődni: 06/70-521-9699



**4 db 195/60-as Nokian** téli gumi Skoda Octavia felniel, 70 %-os állapotú, eladó.

Érdeklődni lehet a 06/30-491-0114 telefonszámon.



**Eladó Maxxon PM 100/450-es** központ és 23 db. Maxxon URH, egyben, vagy külön-külön is. Esetleg cserélhető 140 Megás CTCS-es típusú rádiókra.

Tel.: 06/20-992-8018



**Maxxon URH ,PM 100 V2 tip.** URH és Rase 93. Multitax méltányos áron sürgősen eladó.

Érdeklődni:06/30-315-6145

### 1. MIKROHITEL:

Allami támogatású hitel legalacsonyabb kamatozással (csak vállalkozóknak) Pl. 3 M Ft 3 évre, összes kamat: 3-400 e Ft (autócserenél alkalmazható, ingatlanfedezet kell, ami lehet terhelt is)

### 2. SZÉCHENYI KÁRTYA:

Hitelösszeg : 500e-től 5 M Ft-ig Szabadon felhasználható, nem kell fedezet!!! Kamattámogatás : 3,5-5 % - Feltételek :

Nettó bevétele az igényelt hitelkeret min. 4-szerese legyen (taxiban min. 2M Ft, de ha más vállalkozásod is van... )

### 3. JELZÁLOGHITEL

8,5-9,5 % + kezelési költség, devizaalapú (a piacon a legkedvezőbb ilyen hitel) Csak ingatlanfedezet kell hozzá Várjuk érdeklődésedet, hívj bizalommal, biztosan találunk megoldást: City 767

SAP-ART Tanácsadó Stúdió,  
06-30-9503429; 06-70-3162071 ;  
Bíró László, biro.laszlo@tvnetwork.hu,



**ElcsereIném 124/250 D 87-es Mercedes** gépkocsimat. Taxiként üzemel vidéken. Egyterű, taxinak beüzemeltethető csak diesel gépkocsi érdekel, ráfizetéssel.

Érdeklődni: 06/20-992-8018



**220 CDi Mercedes Combi** taxinak felszerelve, beige színű, 2000-es évjáratú, full extrákkal eladó.

Irányár: 4.600.000 Ft.

Telefon: 06/70-271-6463



A képen látható igényesen kialakított, 18 nm-es fémvázgarázs szétcszedett állapotban eladó. Ára: 140.000 Ft.

Telefon:

06/30-931-0517



**300-as turbo diesel Mercedes**, 1991. novemberi eladó. Fekete-metál (blauschwarz) színű automata váltós, klímás. Könnyűfém felnis + egy téli garnitúra, négy gyári kulcs, szervizkönyv, gyári vonóhorog, napfénytető, elektromos ablak, 4 fejtámla. Kenwood + Pyle Hifi. Irányár: 2.200.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-921-1154



**Csepelen 3 szobás, 85 nm-es, igényes lakás** (családi ház emeleti része) garázzsal kiadó.

Tel.: 06/20-416-2794

## Taxisok figyelme!

Használják ki a lehetőséget!  
Akkumulátor és kenőanyag akció taxisoknak!

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

### Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.

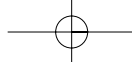
Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.

Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig

SZ: 8-14-ig



## APEH tájékoztatás

### 1,256 ezer folyószámla-kivonat

- JAVULÓ ADÓZÓI JOGKÖVETÉS -

451 ezer egyéni vállalkozó és 805 ezer adószámmal nem rendelkező magánszemély kapott folyószámla-kivonatot az APEH-től a nyáron – az értesítést azoknak küldik, akiknek kése delmi pótlékot számítottak fel, illetve hátralékuk vagy túlfizetésük van. 2003-ban kevesebb folyószámla-kivonatot kellett postázni, ez arra utal, hogy javult az adózók jogkövető magatartása.

2001-ben 1 millió 466 ezer, 2002-ben 1,3 millió, az idén pedig 1,256 ezer folyószámla kivonatot küldött ki az APEH. A folyamatos csökkenés oka a javuló adózói jogkövetés, hiszen értesítést csak egy meghatározott kör kap, akinek tehát a folyószámláján se hátralék, se túlfizetés nincs, és minden adóját rendben befizetve kése delmi pótlékra sem kötelezett, nem is szerepel a listán.

2003-ban 554 ezer adózó összesen 15,7 milliárd forintos kése delmi pótlékról kapott információt – a pénzt szeptember 15-ig kellett átutalniuk. Az elmúlt években egyébként az a trend érvényesült, hogy folyamatosan csökkent a kése delmi pótlékkal érintett adózók száma – ez újabb bizonyíték arra, hogy javult az adófi zesi készség az országban.

A hátralékot közli értesítések száma az idén 496 ezer, összegük pedig 130 milliárd forint (az egy adózóra eső hátralék átlaga tehát mintegy 260 ezer Ft). 760 ezren vannak túlfizetésben – ennek a summázata 86 milliárd forint, azaz átlagosan csaknem 113 ezer forint. Érdekeség, hogy az evás egyéni vállalkozók nagy többsége – 89 százaléka, összesen 31 ezer adózó – tartozott az értesítendők közé.

2003. augusztus 31-ig az adózói észrevételek száma 14.611 – az összes értesítés 1,15 százaléka – volt, ez 36,7 százalékkal kevesebb a tavalyinál (akkor az adózók 1,5 százaléka tett észrevételt a kiküldött értesítésre). A többség problémája abból adódik, hogy saját – téves – nyilvántartása nem egyezett az adóhatóság kimutatásaival.

A tájékoztatási kötelezettség tetemes kiadással járt: csak a postaköltség elérte a 109,1 millió forintot, ami levelenként 88 forintot jelent (tavaly 1,307 ezer kivonatot 102,3 millióért – darabonként 78 forintért – kézbesített a posta). A – többszöri kísérletezés után is – kézbesíthetetlen értesítések aránya 3 százalék volt.

### Köztartozások

- FIZETÉS VISSZATARTÁSBÓL -

A köztartozások miatt az „APEH által” visszatartott összeg évről-évre mérsékelt növekedést mutat. 2002 végén 6,3 milliárd volt, az idén pedig háromnegyed év alatt 5,2 milliárd forint.

Az adóhatóság az általa felülvizsgálta – az adózót megillető – költségvetési támogatást (adó-visszaigénylést vagy –visszatérítést) a nyilvántartott tartozás összegéig visszatarthatja, s ezzel a tartozás megfizetettnek minősül – a jogszabályi háttér 1997. január 1-jétől rendezett.

Köztartozás-vizsgálat minden olyan esetben történik, amikor az adózó pénz kiutalását kéri, illetve az APEH hivatalból összeget utal ki az adózónak. Az úgynevezett pénzforgalmat is lebonyolító bevallásokban – ha az adózó a bevallott teljes összeg vagy az összeg egy részének kiutalását kéri – kötelező nyilatkoznia arról, hogy van-e köztartozása, milyen összegű, és meg kell neveznie az érintett szervet, amelynek tartozik, feltüntetve annak a pénzforgalmi jelzőszámát is (ha nincs tartozás, akkor természetesen ezt kell nyilatkoznia).

2000-től kezdődően a köztartozások visszatartása növekvő tendenciát mutat. Az APEH, más adóhatóság, a VPOP, az önkormányzatok és az illetékhivatalok részére 2000-ben összesen 3,7 milliárd forintos köztartozást tartott vissza. Az összeg egy év múlva 4,6, 2002-ben pedig 6,3 milliárdra nőtt. 2003-ban szeptember 30-áig mintegy 5,3 milliárd forint volt.

Az APEH valamennyi igazgatósága foglalkozik a köztartozásokkal, az idén a legnagyobb összeget – 615 millió forintot – a dél-budapesti igazgatóság tartotta vissza.

Az adatok arról vallanak, hogy az összes köztartozást a visszaigényelhető és kiutalni kért általános forgalmi adóból tartotta vissza az APEH a legnagyobb mértékben (81-86 százaléokban), a személyi jövedelemadóból 4-7 százaléknit, a tb-járadékokból a visszatartás aránya még az 1 százalékot sem éri el, míg az állami támogatásokból 8-10 százalékos az arány.

[www.afeh.hu](http://www.afeh.hu)

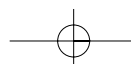
## LAMBORGHINI A PORSCHE M5-TŐL

**2003. szeptember 5-én ünnepélyes keretek között bemutatták az első Lamborghini Murciélago-t, melyet Magyarországon értékesítettek. Az élénksárga, 580 lóerős Murciélago 330**

**km/h sebességre képes, és mindössze 3,8 másodpercre van szüksége a 100 km/h sebesség eléréséhez. Az autó a Lamborghini hagyományai-**

**nak megfelelően egy 1879-ben hősi esen küzdő spanyol bikáról kapta a Murciélago nevet. Az**

**átadásra a Lamborghinit értékesítő Porsche M5 márkakereskedésében került sor.**





## Jogszábaályfigyelő

Ebben a rovatunkban az elmúlt hónapban megjelent, közlekedéssel, közúti szolgáltatással kapcsolatos, vagy csak egyszerűen közérdeklődésre számot tartó rendeleteket, törvényeket, jogszábaályokat vizsgáljuk. Az utóbbi időben szűkebb szakmánkkal kapcsolatos jogszábaály nem jelent meg, jelzem az idén már nem is várható.

163/2003 (X.16.) Korm. rendelet

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény végrehajtására kiadott 30/1988. (IV.21.) MT rendelet módosításáról

63/2003. (X.16.) GKM rendelet

a közutak igazgatásáról szóló 19/1994. (V.31.) KHVM rendelet módosításáról

Mindkét jogszábaály a közutak nem közlekedési célú igénybevételevel kapcsolatos előírásokat, az ezekért fizetendő díjakat módosítja, járja körül. Országos közút esetén az eljárási szabályokat és a fizetendő díjak összegét a gazdasági és közlekedési miniszter állapítja meg. Csak érdekességképpen jegyzem meg, hogy „építési munkaterület” címszóval jelzett fizetési kötelezettség is jelentkezik, mégpedig nem kevés összegben. Autóút esetén 500 Ft/m<sup>2</sup>/nap. Eppen elkezdtem lelkesedni, hogy micsoda hatalmas vívmány lehet ez, mert majd gyorsabban befejeződnek az útfelújítások, kátyúzások. Gyors fejszámolást is végeztem, az M0 közkedvelt elkerülő utunk állandó és permanens javítását, foltozgatását, és az ennek „köszönhető” eszelős dugót, kilométeres araszolást naponta átélve elképzeltem, hogy ott mibe kerülhet a lezárás. Mondjuk, hogy az autóút teljes szélessége 8 méter. Ebből elfog-

lálnak egy sávot, az 4 méter. A lezárás hossza változó, számoljunk mondjuk egy kilométer hosszú szakasszal, ez szinte mindennapos. Négy méterszer egy kilométer, vagyis ezer méter, az négyezer négyzetméter. Ezt megszorozva a rendeletben előírt 500 Ft-tal, valami irdatlan szám jön ki. Kettőmillió forint. Mégpedig naponta! Ezt tényleg kifizetik?

Persze, hogy nem ennyire egyszerű a történet. A rendelet szerint ugyanis „nem kell díjat fizetni a közút kezelője által, vagy megrendelésére végzett üzemeltetéshez,

fenntartáshoz és építéshez kapcsolódó nem közlekedési célú igénybevétel esetén. Mindjárt gondoltam, hogy van benne valami trükk.

Azért továbbgondolva ezt a dolgot, álmódózzunk egy kicsit. Milyen szép lenne, ha az átlagos útfelújításra is lehetne alkalmazni ezt a szabályt. Ha a megrendelésbe bele lenne kalkulálva ez a napi kétmillió forint, és az útfelújítást végző aszerint kapná a munkadíjat, hogy mennyire gyorsan dolgozik. Egy negyven órát igénybe vevő felújítás elvégezhető három hét alatt (nálunk), elvégezhető egy hét alatt (nyugatabbra), és elvégezhető nem egészen két nap alatt is, éjjel-nappali megfeszített munkával (álmomban...).

Magyarországon a Škoda Fabia modellváltozatai - beleértve a Sedan és Combi modelleket is - a 2. legkeresettebbek 2003 első 9 hónapjának kiszállítási adatai alapján (9038 darab). A Škoda Fabia Combi azonban a legelső helyen áll, így - akárcsak Ausztriában - a kombi szegmensében piacvezető. Magyarországon az év első 9 hónapjában 1823 darab Škoda Fabia Combi került az utakra, ezzel az első 10 helyezett kiszállításainak mintegy ötödét ez a modell teszi ki. Ráadásul jelentős különbséggel áll az élen, hiszen csaknem 25 százalékkal előzi meg a második helyezett Opel Astra Caravan II. modellt, és mintegy 60 százalékkal keresettebb, mint a bronzérmes Ford Focus Combi. Érdeklőség, hogy a Škoda Octavia Combi is bekerült a TOP 10-be, ez a modell 479 darabban a 9. helyen áll.

### Piacvezető a kombik között a Škoda Fabia Combi



#### 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: 65.000 Ft

**Vilcomp Kft.**

Bp., XIII. Tüzer u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

#### 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



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ (OLAJ IS)**

**20%**

**KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK MINDEN EGYÉBRE**

**10%**

**KEDVEZMÉNY!**

## Véget ért a nyár – de a SECI Központban nem volt uborkaszegzon

– RENDÉSZETI AKCIÓK A RÉGIÓBAN –

Idén nyáron három regionális akciót szervezett a bukaresti székhelyű SECI Regionális Központ az országhatárokon átnyúló bűnözés ellen, ahol 12 dél-kelet európai állam rendőri és vámügyi szervei képviselték magukat.

1. Az első akció június 27. és július 8. között zajlott, melynek célja a kábítószer-bűnözés visszaszorítása volt. A határon áthaladó teherforgalom fokozott ellenőrzésével a régió 12 országának rendőri és vámhatóságai vettek részt az akció végrehajtásában. Ezen túl több nyugat-európai ország, Ausztria, Németország (ZKA), Olaszország és az USA is támogatást nyújtott. Az akció eredményeként az alábbi lefoglalásokat fogantatosították: 124 kg heroin Magyarországon, Romániában, Szlovéniában és Törökországban; 45,72 kg amfetamin Magyarországon és Bulgáriában; 6838 Ecstasy tablettát Bulgáriában, Macedóniában és Magyarországon; 32,6 kg marihuana Macedóniában és Szerbia-montenegróban; végül 1800 db Szedatív ampulla Szerbia Montenegróban. Az akcióban mozgósított hatóságok további árukat, 109 694 karton cigarettát, 1 372 db mobil telefont, egy kézi lőfegyvert, 353 454 db lőszert is lefoglaltak. A magyar Vám és Pénzügyőrség és az Országos Rendőr-főkapitányság is kivette szerepét az akció végrehajtásából. A magyar rendőrség 20 gr kokaint és 5 337 Ecstasy tablettát, míg a vámosok 21 953 kg heroint és nagy mennyiségű cigarettát foglaltak le a 10 napig tartó akció során.

2. Július végén egy 48 órán át tartó ren-

dészeti akciót szervezett a SECI Központ együttműködve a magyar rendőrséggel. Az akció célja a lopott gépjárművek csempészetének visszaszorítása volt. Az akcióban 11 SECI-tagország, valamint Ausztria, Németország és Olaszország vettek részt. A végrehajtott fokozott ellenőrzés eredményeként a régió rendőri és vámügyi hatóságai összesen 108 lopott gépjárművet derítettek fel, melyek együttes értéke megközelíti a 900 000 eurót. Az akció során a hatóságok 104 büntető eljárást kezdeményeztek mintegy 70 gyanúsított ellen. Az akció eredményeként megállapítható volt, hogy a gépjárművek többségét valamely nyugat-európai országból tulajdonították el. A „legkedveltebb” márkák az Audi, Volkswagen és Mercedes voltak.

3. Szintén az országhatárokon átnyúló bűncselekmények közé tartozik az emberkereskedelem, mely igen súlyos problémákat jelent a tagországok hatóságai számára. A régió országai között vannak forrásországok, ahonnan az emberkereskedelem áldozatai származnak, és célország is, ahol az áldozatokat eladják. Ennek ismeretében a SECI Központ 2003 szeptemberében kétszer ötnapos regionális akciót szervezett, melyben a 11 tagország, valamint Ukrajna és az Egyesült Államok vettek részt. A térség

rendőri, vámügyi és határállományos szerveinek összehangolt fellépése során összesen 20.629 helyszínt (bárok, diszkók, határátkelő helyeket) vontak fokozott ellenőrzés alá. Összesen 11 170 személyt ellenőriztek, akik közül 696 főt azonosítottak, mint emberkereskedelem áldozatát. Az illetékes hatóságok 449 esetben, 831 személy ellen indítottak büntető eljárást emberkereskedelem elkövetésének alapos gyanúja miatt, közülük 194 személyt őrizetbe vételére került sor; 2 175 esetben közigazgatási intézkedés történt. Az akció végrehajtásában a hatóságok civil szervezetekkel működtek együtt, akik az áldozatok elhelyezésével, támogatásával nyújtottak segítséget.

Mindhárom akcióban az információcsere a SECI Központban felállított Műveleti Koordinációs Központ és az országok érintett hatóságainál kialakított Nemzeti Kapcsolattartó Pontok között zajlott, 24 óra elérhetőséggel. Mindhárom bűncselekményi kör jelentős kihatással van mind a régió, mind az EU tagállamainak gazdaságára, társadalmára, így nem csoda, hogy a fenti akciók eredményei elismerést váltottak ki a nyugat-európai országok hatóságai körében, akik egyre jelentősebb támogatást nyújtanak a SECI Központ tevékenységéhez.

**ORFK Kommunikációs Igazgatóság**

## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

**1. Helyes a „B” válasz.** A tábla felől érkező járműnek akkor kell megállnia az útkereszteződébe történő behajtás előtt, ha az elsőbbség megadása ezt szükségessé teszi.

**2. Helyes az „A” válasz.** A gépkocsi sebessége az autópályán megengedettekhez képest a másik úton csak kisebb lehet.

**3. Helyes az „A” válasz.** Az „Egyetlen úttest” tábla jelezheti a „fekvőrendőrt” is.

**4. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelzése nincs összefüggésben a hátramenettel.

**5. Helyes a „C” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az utat villamospálya keresztezi.

**6. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése „Kötelező haladási irány”.

**7. Helyes az „A” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy a „Várakozási övezet vége” jelzőtáblaig a várakozás feltételhez kötött.

**8. Helyes a „C” válasz.** Lakott területen nem szabad távolsági fényszóróval közlekedni.

**9. Helyes az „A” válasz.** Ha az előzés

feltételei rendelkezésre állnak és a manővert közúti jelzés sem tiltja, a művelet elvégezhető.

**10. Helyes az „A” válasz.** A vontatott jármű irányjelző berendezését – kivéve ha emelve vontatják – működtetni kell.

**11. Helyes az „A” válasz.** A balesettel érintett járművek vezetőinek a rendőri intézkedést meg kell várniuk.

**12. Helyes a „C” válasz.** A „B” kategóriás vezetői engedéllyel szabad vezetni a 3500 kg-t megengedett legnagyobb ösztömeget meg nem haladó ún. kistehergépkocsit is.

**13. Helyes a „B” válasz.** A tetőcsomagtartón lévő nagy terjedelmű súlyos rakomány következtében a gépkocsi súlypontja az eredetinel magasabbra kerül, így stabilitása csökken. A rakomány növeli a légellenállást, ezért nagyobb sebességgel haladva a tüzelőanyag tetemes része ennek legyőzésére fordítódik.

**14. Helyes a „B” válasz.** A gépkocsi nem mérsékelt nagy sebessége megijesztheti a gyalogosokat, és úgy vélhetik, hogy nem tud eleget tenni elsőbbségadási kötelezettségének.

### Bőrönd-Táska Javítás

Zárak, Fogók, Zipzárak, Retikülök,  
Számzárak, Hátizsákok, Aktatáskák,  
Iskolatáskák, Bevásárlótáskák,  
Samsonite, Yomax, stb. Bőröndök  
Szakszerű javítása!!!

Nyitvatartás:

Hétfőtől - Péntekig 9-12 és 14-17  
Cím: Budapest, III. ker. Raktár u. 13  
Telefon: 250-6505

**Taxisoknak 10% engedmény!**

## A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 64. RÉSZ

## Órautak

Az Autótaxifuvarozók Szövetkezete 1946 júniusában összehívta a közgyűlését a gazdasági helyzetük megtárgyalására és a baloldali pártok elvárásainak megvitatására. A június 27-re meghirdetett programra kevesen mentek el, ezért dr. Endrényi Tivadar jogász július 25-re kérte újabb megjelenésüket. Ezen a napon már határozatképes volt a közgyűlés. Visszaemlékezések szerint Jászi Ferenc elnököt, akit korábban – mint

alapján is segítsék a szövetkezeti rend helyreállítását és a hatalmukkal visszaélő vezetőségi tagok megfegyelmezését. Kuti után özv. Somogyi Béláné kért szót. Mindegyik előtt Pint György ü.o. elnök leváltását sürgette, mert „basáskodásával”, felsőbb kapcsolataira való állandó hivatkozásával megfélemlíti a magántaxisokat, megbontja a fegyelmet, antidemokratikus magatartásával rontja a közhangulatot. Mint ismere-

tudtak mit kezdeni a felszólalással. Jászi azonban lépett: azonnali hatállyal felfüggesztette Kuti és Vaszary választmányi tagságát, a hozzájuk közel álló tagokat pedig megfenyegette. A megjelent tagság felzúdulása miatt Endrényi tanácsára Jászi ismét szünetet rendelt el. Az elnökség magához rendelte Somogyinét, aki hangosan közölte, hogy észrevételeit már holnap a budapesti Kommunista Párt vezetősége elé terjeszti, merthogy a testülethez tartozik ő is. Úgy látja, hogy a szövetkezet jelenlegi vezetői alkalmatlanok a magántaxisok szövetkezetének irányítására, fegyelmi eljárást kezdeményez ellenük.

A botrányos két féldőt követő harmadikon Endrényi kért szót. Elmondta, hogy hét nap múlva megjelenik az új pénz a forint, sajnálja, hogy az indulatok elszabadulása miatt már nincs ideje az átállással kapcsolatos feladatok ismertetésére. Beszédének kb. harmadik percében Jászi belefajította a szót. A közgyűlés 6 órán át tartó vita után késő este ért véget. Az elnök később elmondta, azért fejezte be a tárgyalást, mert a tagság már túl indulatos volt, konstruktív munkát már úgysem végezhetek volna.

1946. augusztus 1. nagy nap volt az ország életében, a kormányzat ugyanis e napon jelentette be hivatalosan a forintot, amelynek értékállóságát az állam szavatolta. A pengő – szó szerint – a szemébe került, mint a lehullott faleveleket, úgy söpörték össze az utcáseprők a kihajított papírcimleteket. A gazdasági kormányzat az árucikkek értékének meghatározásakor ingoványos talajon kényszerült haladni, a meglévő piac ugyanis nem tölthette be a „mérleg” nyelv szerepét, hiszen augusztusig cserekereskedelem folyt az országban, a pénz már nem játszott szerepet az értékek kialakulásában. Hatalmas munkát végeztek, akik bábáskodtak az új pénz világra hozatalánál és segítettek megerősödését az 1940-es évek második felében.

A taxisok is sokat reméltek a normális fi-

288.

## 8.640/1946. M. E. számú rendelet

## a pengőnek és az adópengőnek forintra való átszámításánál irányadó értékarány megállapítása tárgyában.

(Kihirdetett 1946. júl. 29-én. — M. K. 170. szám.)

1. §. A minisztérium a forintérték megállapításáról és az ezzel összefüggő rendelkezésekről szóló 9000/1946. M. E. számú<sup>11)</sup> rendelet 7. §-ának (2) bekezdése alapján a pengőnek és az adópengőnek forintra való átszámításánál irányadó értékarányt a következőképpen állapítja meg:

200.000.000 (Kettőszázmillió) adópengő	= 1 forint
400.000.000.000.000.000 (Négy százezerbillió) B pengő	= 1 forint
400.000.000.000.000.000.000 (Négy százezertrillió) milpengő	= 1 forint
400.000.000.000.000.000.000.000 (Négy százezerquadrilla) pengő	= 1 forint

2. §. (1) Az adópengő-adójegek (5600/1946. M. E. számú rendelet, Magyar Közlöny 114. szám) az 1946. évi szeptember hó 30. napjáig bezárólag forgalomban maradnak.<sup>12)</sup> Ehhez képest azokat — az 1. §-ban megállapított értékarány alapulvételével — mindenki

<sup>9)</sup> Lásd a forintérték erméinek pénztári kezelése tárgyában kiadott 2714/1946. IV. e. P. M. (M. K. 172/b.), valamint a forintérték bevezetésével kapcsolatos pénz- és értékezelési és számviteli teendők tárgyában kibocsátott 2763/1946. P. M. (M. K. 175.) számú rendeleteket.

<sup>10)</sup> Tartalmát lásd a 9000/1946. M. E. sz. r. (közölve II. 286. alatt) 3. §-ánál. A jelen rendelet végrehajtásaként a fémbe verhető forintértékre szóló érmék mennyiségének megállapítása tárgyában rendelkezik a 79.874/1946. IV. c. P. M. számú rendelet (M. K. 273.).

<sup>11)</sup> Közölve II. 286. alatt.

<sup>12)</sup> Lásd az adópengő-adójegek további forgalomban tartása tárgyában kibocsátott 3708/1946. IV. c. P. M. számú rendeletet (M. K. 224.). Az adópengő-adójegek a 4252/1946. IV. c. P. M. számú rendelet (M. K. 263.) értelmében 1946. dec. 14. napjáig maradtak forgalomban.

## Az adószakemberek is megkönnyebbültek a forint bevezetésekor

hírlett – a 40 tagú választmány ültetett az elnöki székbe. Ezen az összejevetelen a demokratikus rendőrség is szép számmal képviselte magát a teremben. Kuti Ferenc és Vaszary János mint választmányi tagok kérték Endrényitől a választmány ama ülésének jegyzőkönyvét, amelyen Jászit elnöké választották, továbbá azt a jogforrást, amely elnökválasztásra is feljogosítja a választmányt. Endrényi nem rendelkezett az inkriminált jegyzőkönyvvel, de a jogforrást sem tudta megnevezni. Robbanásig feszült a hangulat. A tagok bekiabálásai miatt Jászi elnök, Wágner Lajos alelnöki címet viselő újtaxis, valamint Pint György, az üzemi bizottság elnöke szünetet rendeltek el. A szünetben hatalmas gyűrű fogta körül Endrényit, a rend megbomlott. A rendőrség közbelépésére a tagság lecsillapodott. A szünet után ismét Kuti kért szót, s kifejtette, hogy az infláció okozta zűrzavar, úgy látszik, a szövetkezet moráljába is begyűrűzött, kérte a minisztérium és a Fővárosi Tanács közlekedési ügyosztályának jelen lévő képviselőit, hogy személyes tapasztalataik

tes, Somogyiné kikezdetlen volt, hiszen néhai férje, a kommunista újságíró az 1930-as évek elején halt mártírhálál. A baloldali pártok jelenlévő küldöttei nem

320

— Pénzügyi rendelkezések —

fizetéképpen köteles elfogadni. Az 1. §-ban megállapított értékarány alapulvételével tehát:

1 darab	100.000.000 adópengőre szóló adójege	= 0,50 forint = 50 fillér
1	10.000.000	= 0,05 „ = 5 „
4	1.000.000	= 0,02 „ = 2 „
8	500.000	= 0,02 „ = 2 „
40	100.000	= 0,02 „ = 2 „
80	50.000	= 0,02 „ = 2 „
400	10.000	= 0,02 „ = 2 „

(2) Az (1) bekezdésben felsorolt adójegek közül a 100.000.000-s címletű, tehát 50 fillér értékű adójegeket minden állami és egyéb közpénztár, valamint a magánforgalomban is mindenki korlátlanul, a 10.000.000-s címletű, tehát 5 fillér értékű adójegeket legfeljebb 10 forintig, az 1.000.000-s címletű, valamint az 500.000-es címletű adójegeket legfeljebb 1 forintig, végül a 100.000-es, az 50.000-es és 10.000-es címletű adójegeket legfeljebb 10 fillérig köteles elfogadni, akként azonban, hogy a fizetéstől legalább 2 fillérben maradék nélkül kifejezhető adójegymennyiség követelhető.

3. §. Az adópengő-adójegeknek, valamint a pengőbankjegyeknek az 1. §-ban megállapított értékarány alapulvételével a forintérték törvényes fizető eszközeire történő átváltásának idejét és módjait a pénzügyminiszter állapítja meg.<sup>13)</sup>

4. §. A jelen rendelet az 1946. évi augusztus hó 1. napjával lép hatályba.

## A 8640/1946. M.E.sz. rendelet folytatása

zetőszköztől. Csakhogy a kemény forint immár lehetővé tette a taxaméter szerinti fuvarozást. Ismét, mint annyiszor a háború után, felvetődött a taxióra hiányának kérdése. Az import még nem indulhatott meg, a kereskedelemben készülékek még nem léteztek, pedig nélkülük nem lehetett kiszámítani a viteldíjat. Megélénkült az órákkal kapcsolatos feketekereskedelem A magántaxisok 1946-ban és 1947-ben nem forintért, hanem aranyért, valutáért igyekeztek beszerezni a „ketegőt”. Az ügyesebbek az infláció hónapjai alatt elegendő aranyat, valutát stb. halmoztak fel, elvileg tehát nem volt akadálya az óhajtott óra megvételének. Ezek az ügyeskedők veszélyes viczekre kerültek, mert arannyal, valutával való üzérkedés, illegális kereskedelem a leg súlyosabb büntetést vonta maga után. Am ennek ellenére beindult az üzlet. Az órák beszerzésére útvonalak alakultak ki. Visszaemlékezésekből ismeretes, hogy Csehszlovákiából a zöld határon, illetve a Dunán át „jöttek” a készülékek, amelyeknek csupán a

számlapját kellett átírni. E készülékek ára magasa felszökött, hiszen a csempész sem ingyen kockáztatta épségét, szabadságát. Az „óraút” Szlovénia (Jugoszlávia) és Ausztria felé is kiépült, Erdély felé azonban nem. Az utóbbi régióban korábban is kevés taxi közlekedett, részleges visszacsatolása idején a határ menti nagyobb városokban némileg megemelkedett létszámuk, de ez sem jelentett kiaknázható forrást. Leghamarabb a nyugati forrás apadt el, mert Ausztriában is megdrágultak az órák, ott is megindult a gazdasági fejlődés.

A forint megjelenését követően, a forint, illetve a fejlődő gazdasági élet védelmében szigorú intézkedéseket hoztak a jogalkotók. „Halál a feketézőkre” a „valutázókra” falfeliratok a mellékutcákban is megjelentek. E feliratok és a plakátok a létező valóságot tükrözték. Korábban, a személyfuvarozók között egyfajta specializálódás indult meg. Akadtak, akik bőrre, textíliákra szakosodtak, mások a napi „gyógyszerbevételüket”, még mások napi valutájukat, aranyu-

kat váltották be e helyeken kurrens cikkekre. Ez a fajta üzletelés egyre veszélyesebbé vált. A névtelen feljelentők kiélhették ebbéli szenvedélyüket; a cserehelyek száma megritkult, de nem szűnt meg, mert külföldön, feketén a forint még nem volt cse-reeszköz, ám dollárért, fontért, aranyért bármit megkaphatott az érdeklődő próbálkozó. Akik korábban törtaranyért, például egy-egy nyakláncdarabért, vagy órafedél-darabért, fogaranyért is vállaltak fuvar-t, most már hivatalosan is megszabadulhat-tak veszélyessé váló portékáiktól. Az erről szóló rendelet alig két hét türelmi időt adott az érdekelteknek, aranyuk, valutájuk hivatalos árforlyamon történő beváltására. A magántaxisok közül sokan szabadultak meg a törtaranyuktól, elsősorban azok, akik korábban maguk is ezek beváltásával, becserélésével foglalkoztak. Szerencsájuk volt, hogy éltek a törvény kínálta lehetőséggel, mert októbertől sorra tartotta ház-kutatásait a rendőrség ezeknél az „ismert” személyeknél. Voltak, akik porul jártak, készleteiket nem váltották be, a taxisok kö-zött négy ember, a berautósok közül hét ügyeskedő került börtönbe, közülük kettőt kivégeztek. Az előrelátóbb magántaxisok az aranytól váltak meg, a valutát ritkábban adták le, mert úgy vélték, hogy a valuta mindenütt felhasználható, míg az arany értékesítése jóval bonyolultabb.

1946 júliusának utolsó napján adták ki a taxitarifa forint táblázatát. Akiknek már volt jól működő taxaméterük, még ha drá-gán is jutottak hozzá, örültek, mert nem volt akadálya a hivatalos tarifa szerinti fuvarozásnak. A tarifával kapcsolatos rende-letet Bebrits Lajos államtitkár nevével je-gyezték, kiadója a Közlekedési Miniszteri-um volt. A 49 561/1946. VI. 1. számú ren-delkezés szerint 1946. augusztus 1-jétől a közterületről fuvarozó taxik I-II. díjszabás-nál egységesen 2,1 Ft. alapidjával indultak, első kilométerük szintén egységesen 2,1 Ft., a továbbiakban a kiskocsiknál minden további 850 m-ként 0,58 Ft-tal, a nagyko-csik 0,62 -Ft-tal emelkedett a tarifa.

A díjtáblázat megjelenése után olyan szakembereket kellett keresni, akik beállít-ják az órákat és a meghajtó-dobozokat (fo-gaskerékszekrényeket), amelyeket a szakmá-ban alpnak neveztek. Az Óragyár (Hovénd u. ) egyelőre még nem volt felkészülve a tö-meges megrendelés fogadására. Biermann Gyula, az lpartársulat műszaki bizottságá-nak vezetője felkereste Jágerszky Györgyöt, az Autótaxi Budapesti Automobil Közleke-dési Rt. ü.b. elnökét, és segítségét kérte a probléma megoldásához. Jágerszky elvállal-ta a kívánt fogaskerék-kombinációk összeál-lítását, a készülékek számlapjának felirato-zását, ám bejelentette, hogy sérült órákat nem javítanak. Közölte, hogy az általuk be-állított taxamétereket az Óragyárba kell vinni az autóval együtt hitelesítésre. A ma-gánautósok eszerint jártak el, kocsijukat el-vitték a részvénytársaság Teiki téri garázsá-ba, kétnapi várakozás után máris az Óra-gyárban voltak hitelesítésre, ahol a készülé-keket ólomzárral látták el. **Bálint Sándor**

#### 8.400/1946. M. E. számú rendelet

### a külföldi fizetési eszközök és követelések, a külföldi értékpapírok és az arany forgalmának, valamint a fizetési eszközök kivételének újabb szabályozása tárgyában.

(Kihirdetett 1946. júl. 28-án. — M. K. 169. szám.)

1. §. (1) A Magyarországon lakó természetes személyek és a Magyarországon székhellyel bíró jogi személyek és cégek, az utóbbiak akkor is, ha jogi személyiségük nincs, legkésőbb az 1946. évi augusztus 15. napjáig kötelesek zárolt letétbe helyezni a jelen rendelet hatálybalépésekor tulajdonukban vagy birtokukban levő, illetőleg bármilyen címen rendelkezésük (kezelésük) alatt álló

- külföldi fizetési eszközöket;
- külföldi veresű aranyérméket;
- szárnyasat; szárnyanon olyan aranyat kell érteni, amelynek finomsága leg-alább 998 ezredrész;
- rúd-aranyat, aranytombót, aranylemezt, főlkészgyártmányt, bánya- és hordalék-aranyat (tekintet nélkül azok aranytartalmára);
- törtaranyat (tekintet nélkül annak aranytartalmára).

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott személyek és cégek legkésőbb az 1946. évi augusztus hó 15. napjáig kötelesek bejelenteni a jelen rendelet hatálybalépésekor tulajdonukban vagy birtokukban levő, illetőleg bármilyen címen rendelkezésük (keze-lésük) alatt álló

- külföldön kibocsátott értékpapírokat (részvényeket, kötvényeket, zálogleveleket és ezek szelvényeit);
- külföldi pénzürtékre szóló, külföldi adóssal szemben fennálló követeléseket, ideértve a csekken, váltón, utalványon, takarékbetétkönyvön, stb. alapuló követeléseket is;
- az ugyanazon személynek vagy közös háztartásban élő, ugyanazon családhoz tartozó több személynek (házastársak, felmenők, lemenők, testvérek) a tulajdonában vagy birtokában levő, illetőleg bármilyen címen rendelkezése (kezelése) alatt álló, aranyból vagy arany felhasználásával készült ékszereket, műtárgyakat és használati tárgyakat, ha azok súlya (nyersarany súlya) összesen ötszáz grammot meghalad vagy ha azok súlya (nyersarany súlya) az ötszáz grammot nem haladja ugyan meg, de az említett tárgyak sem személyes használatra szolgáló, sem kegyeletből őrzött arany-tárgyaknak nem tekinthetők.

(3) Nem esnek a letétbehelyezési, illetőleg bejelentési köteleesség alá

- a külföldi váltópénz;
- a belföldi veresű aranyérmék;
- a személyes használatra szolgáló, illetőleg kegyeletből őrzött ékszerek, műtár-gyak és használati tárgyak, feltéve, hogy azok együttes súlya (nyersarany súlya) az ötszáz grammot nem haladja meg.

(4) Nem kell letétbehelyezni a jelen rendelet hatálybalépésének időpontjában meg-lévő és az (1) bekezdés alá eső értékeket, ha azokat a tulajdonos a letétbehelyezésre megállapított határidő eltelte előtt a Magyar Nemzeti Banknak megvételre felkínálja és a Bank az értékeket megveszi; ilyen esetben a Bank nem kutathatja azt, hogy ki a megvételre felkínált értékek tulajdonosa vagy birtokosa.

(5) A letétbehelyezési, illetőleg bejelentési köteleesség a külföldi cégeknek Magyar-ország területén levő telepeit (fiókjait, képviselőit) is terheli.

(6) A letétbehelyezési, illetőleg bejelentési köteleesség a kötelezettet arra tekintet nélkül terheli, hogy az érték kerábbi törvényes rendelkezések szerint bejelentés alá esett-e, vagy sem, továbbá, hogy a rendelkezésre bocsátás alól mentes volt-e (men-tesült-e) vagy sem.

2. §. (1) A jelen rendelet 1. §-ának (1) bekezdésében felsorolt értéket a Magyar Nemzeti Bank budapesti főintézeténél vagy bármelyik fiókjánál, a Postatakarék-pénztárnál, a Pénzüntézet Központnál, vagy a Magyar Nemzeti Bank által e célra kijelölt pénzüntézeteknél kell letétbe helyezni A Magyar Nemzeti Bank által kijelölt pénzüntézet a közreműködést nem tagadhatja meg.

(2) A letétbehelyezett értékekről az átvevő pénzüntézet névre szóló számozott elis-

Két év hatályos jogszabályai. I.