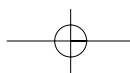




XIII. évf. 10. sz.

2003.

Október



TARTALOM

Sztrájkoló taxisok	3.
90 éves a Fótaxi	4.
Kitiltják a taxikat a buszsávokból?	9.
Megérkezett: Daewoo Nubira III.	10.
IV. Országos Taxis Ladbarúgó-kupa	11.
Öngyilkos akció vagy kemény válasz?	14.
10 éve történt	15.
A FODESZ levelezéséből	16.
Taxisok az Interneten	17.
APEH-közlemények	18.
Árak, díjak, arányok	21.
Az okmányirodákrol	22.
Csatlakozás előtt	24.
Tudod vagy tippelsz?	25.
Haltenberger Samu-díj 2003	26.
Itt az új Lancer	28.
Jogvédelem taxisoknak	31.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	32.
Mikor kell átállítani a taxiórát?	32.
Taxi vagy magánautó?	32.
Tisztelt Szerkesztőség!	33.
Kiütéses 6x6 győzelem az Újpest otthonában	34.
Citroën C2	34.
APEH-táblázatok	37.
Ismét a kötelező biztosítások megújításáról	39.
Egyenlő pályák, egyenlő esélyek?	40.
Beindult a Renault gözhenger?	43.
Hátrány a népszerűség?	44.
Mizériák 1946-ban	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

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

Athén, Bukarest, Varsó

SZTRÁJKOLÓ TAXISOK

Ha kedd, akkor taxissztrájk. Szeptember 30-án Varsóban és Bukarestben több ezer taxis vonult az utcára, hogy kormányaik tervezett intézkedései ellen tiltakozzanak. A görög fővárosban nem néhány órás demonstrációra szánták el magukat a fuvarozók, ott két napig nem lehetett szolgáltatásaikat igénybe venni. Mint egy közvélemény-kutatásból kiderült, az athéniak ennek kifejezetten örültek.

Csaknem ezer taxis tiltakozott szeptember 30-án Bukarest belvárosában az új taxi-órak bevezetése ellen és a fuvarozás körülményeit szigorító jogszabályi változások miatt, amelyek több mint ezer eurós befektetést követelnek a vállalkozóktól. Korábbi lapszámunkban már beszámoltunk a törvényi változás lényegi elemeiről, amely negatív visszhangot váltott ki a román taxikból. Akkor megpróbálták elérni, hogy a jogszabályt ne 2004. január elsejétől vezessék be. Idő közben azonban hatályossá vált a törvény, így az érintettek nem láttak más módot tiltakozásuk kifejezésére, minthogy demonstráljanak Bukarest belvárosában. A 2003/38-as taxistörvény alaposan felforgatja a korábban kialakult szokásokat. A törvény többek között előírja, hogy minden taxi oldalára sakktabla mintájú sávot ragasszanak a jármű üzemeltetői. A cégtáblának sárgának kell lennie, ennek két oldalán pedig további két lámpának kell égnie „szabad”, illetve „foglalt” felirattal. Ha a sofőr nem a megfelelőt használja, öttől tízmillió lejig terjedő bírságot kell fizetnie. Ugyanennyi a bírság akkor is, ha ittas személyt fuvaroz. Utas csak abban az esetben ülhet a sofőr melletti úgynevezett anyósülésre, ha hátul már nincs szabad hely.

De ami leginkább bosszantja a fuvarozókat, az nem más, minthogy mindenkinek el kell végeznie egy tanfolyamot, amelyet vizsga zár, és csak az eredményes bizonyítvánnyal távozók tarthatják meg engedélyüket. Emellett olyan taxiórát kell beszerelniük a gépjárműjükbe, amely nem csak a viteldíjat mutatja, hanem nyugtát is ad az utasnak.

Varsóban 7-8000 taxis okozott tökéletes fennakadást a közlekedésben, ugyancsak szeptember 30-án, kedden, amikor az úgynevezett mobil pénztárgépek bevezetése ellen tiltakoztak a fuvarozók. Az új eszközöket itt is január elsejétől kellene használniuk a taxisoknak. A pénztárgépek áfás számla adására képesek, csak hogy a taxisok azért elégedetlenek, mert szerintük a jelenlegi órák is alkalmasak erre. Egyrészt sokallják az új pénztárgép 2200 zlotys (56Ft/zloty) árát, másrészt a háttérben az egyik gazdasági csoport érdekeit látják erősödni, azokat, akik a taxióragyártásban érdekeltek.

Athénban, az alig több mint 3 milliós lélekszámú görög fővárosban 14 ezer taxi közlekedik. Egyes felmérések szerint a szinte állandósult közlekedési dugókért a túlzott létszámban jelen lévő fuvarozók is felelősek. Összehasonlításként csak annyit: London kétszer népesebb, mint Athén, ennek ellenére négyezerrel kevesebb taxi áll szolgálatban. Mindez persze nem nyugtatja meg a görög lakosságot, de nem okoz lázas izgalmat a taxisok körében sem. Most éppen azért tartottak kétnapos sztrájkot, mert nincs ingyükre, hogy a görög kormány tovább akarja képezni őket a jövő évben esedékes olimpia miatt megugró idegenforgalom magasabb színvonalú kiszolgálása érdekében. A Reuters tudósítása szerint a görög taxisok nem állnak, illetve nem ülnek mindig a helyzet magaslatán. Idegen nyelvet alig beszélnek, helyismeretük csapnivaló, és az olvasás sem az erősségük. Öltözetük is egészen sajátos, még társaságunként sem egységes a megjelenésük. Tájékozódási képességükről csak annyit: nemegyszer fordult már elő, hogy a szolgáltatást igénybevevő turista hamarabb találta meg a térképen a megadott címet, mint maga a taxis, akinek fogalma sem volt, hogy a város mely részén található a keresett úti cél - derül ki a Reuters tudósításának beszámolójából.

A kétnapos sztrájknak leginkább a többi közlekedő örült, ugyanis ez idő alatt túrhatóan lehetett közlekedni a fővárosban. Egy elvégzett közvélemény-kutatás szerint, ahelyett, hogy az állampolgárok fölháborodva fogadták volna a személyszállítás bojkottját, a többség örömmel üdvözölte a felgyorsult tömegközlekedést és a lerövidült menetidőt. Egyesek azt sem titkolták el, szívesen élnék meg, ha gyakrabban sztrájkolna e szolgáltatási ágazat. Közben a görög taxisok saját vérmérsékletüknek és habitusuknak megfelelően szidták a kormányt, a tervezett intézkedéseket és mindazokat, akik helyeselni próbálták ezen törekvések mihamarabbi bevezetését.

Nálunk egyelőre hasonló intézkedések bevezetésétől nem kell tartani, bár van az embernek egyfajta, déja vu érzése, mintha korábban mindezt már átéltek volna, sztrájk és munkabeszüntetés nélkül.

Cash

AUTÓSZÖNYEG

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

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

A drosztrendszerből a múholdas taxiirányításig

90 ÉVES A FŐTAXI

„Imnár 90 éve annak, hogy a főváros utcáin megjelentek az első géperejű bérkocsik, a taxik. Hosszú utat jártak be ez alatt az idő alatt képletesen is, meg a valóságban is: a Nap/Föld távolság 55-szörösét tették meg munkájuk során. Ez 260 millió utas kiszolgálását jelenti a fogalomná vált szűrke-, majd a kockás taxival. Az 1913-ban alapított Autótaxi Rt. jogutódjaként a Főtaxi Rt. ma a fővárosiak legkedveltebb, legpatinásabb taxitársasága.”

„A cég történetében imnár hagyomány, hogy 30 évenként számadást készít az elmúlt időszakról, hogy a tanulságokat levonva építse tovább jövőjét. Így történt ez 1943-ban, 1973-ban és most, 2003-ban is. Az első harminc évet még az alapító, Haltenberger Samu értékelte.”

(Idézet a Főtaxi által kiadott CD-ről)

2003-ban a Főtaxi lezárta a harmadik 30 éves szakaszt is. A múltból, jelenről és a közeljövőről Végh Tibor vezérigazgatót kérdeztük.

• **Amikor 1913-ban megindultak az első géperejű autótaxik Budapesten, valószínűleg senki nem gondolta, hogy egyszer majd szinte lehetetlen lesz közlekedni a fővárosban.**

• Valószínűleg így volt, hiszen a 25 db MARTA taxi a 796 egyfogatú konfliktus kezdte kiszorítani, a máihoz képest néptelen

a helyet, ahol most lakom, szintén csak a cégeledő menetrend szerinti járműveivel lehetett megközelíteni.

1973-ban, a következő „30 éves” évfordulón már javában tartott a Zsiguli (Lada) program a cég életében. Ezekkel az autókcal nagyon sok fővárosi utazott. A tömegközlekedést szervesen egészítette ki az akkor még szinte mindenki számára elérhető árú taxi.

• **A Főtaxi múltja valószínűleg sokakat érdekelne, hiszen ez egyben kor- és járműtörténeti dokumentum is.**

• Mi is így gondoljuk. Ezért döntöttünk úgy, hogy kiadunk egy CD-t a rendelkezésünkre álló dokumentumokkal, fényképekkel, videókkal. Emellett év végére Haltenberger Samu unokájával, Kirschner Bélával közösen megjelentetünk egy könyvet és gondolkodunk egy DVD kiadásán is. A kiadót már megtaláltuk. Valószínűleg nagyon sokan érdeklődnek majd a taxizás, a régi autók fényképei iránt, sőt az autózást szeretők számára már előre láthatólag „kötelező olvasmány” lesz.

• **Hol lehet majd ezekhez a kiadványokhoz hozzájutni?**

• A könyvet és a DVD-t kereskedelmi foglomban is értékesítjük majd.

• **Említette, hogy 1913-ban és 1943-ban is problémák adódtak a tömegközlekedéssel. 2003-ra a főváros közlekedése szinte összeomlott. Mit tehet a Főtaxi a közlekedési káosz megoldása érdekében?**

• Közvetlenül nem sokat. Szeptember végén demonstratív jelleggel még a miniszterek egy része is kerékpárral ment a Parla-



A legendás Magomobil makettje

mentbe. Azonban ez nyilván nem oldja meg az egyre súlyosabb gondokat. Mi azt gondoljuk, hogy a tömegközlekedés gyorsítása megfelelő irány lehet. A taxik pedig a tömegközlekedés szerves részévé akárcsak agglomerációból, akár a P+R parkolókból, illetve a tömegközlekedési eszközöktől szállíthatják a céljig az utazni kívánókat. A lényeg az, hogy ne saját autójával próbáljanak a város belső részeibe eljutni, mert az közlekedési és parkolási káoszt okozhat. Egy hosszú távú fővárosi közlekedési koncepcióra lenne szükség, melyen belül szerepet kaphatna minden normálisan működő taxivállalkozás és taxis egyaránt.

• **A 90 éves évforduló apropójaként idén több ünnepséget is tartott a Főtaxi, várható még egyéb meglepetés is?**

• Az idei évforduló kapcsán már a nyáron is szerveztünk ünnepséget. Ilyen volt pél-



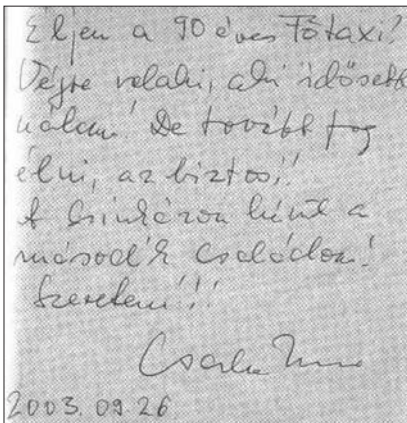
Múlt, jelen, jövő a Főtaxival: A beszédet Végh Tibor vezérigazgató mondja. Az asztalnál jobbról balra: Horváth Géza volt igazgató, Kirschner Béla, az alapító unokája, Tímár Gyula, a Főtaxi igazgatóságának elnöke

utcákról. Vagyis, az alapító Haltenberger Samu egy később jelentkező problémára talált akkor jó megoldást. Nevezetesen a főváros háború előtti tömegközlekedését reformálta meg. 30 évvel később, 1943-ban – ahogy az a korabeli dokumentumokból kiderül – sok-sok „egyéb” mellett, szintén a tömegközlekedés okozott problémát. A Főtaxi elődjének akkor is komoly szerep jutott a kérdés megoldásában. A taxi-tevékenység mellett, a koncessziós szerződés szerint, a főváros környékén az összes buszjáratot ez a vállalat üzemeltette. Csak az érdekesség kedvéért mondom, hogy azt

Életem legrosszabb
12 évet (24-36-ig)
töltöttem a FŐTAXI-val.
Magyar szóval keményen
csúszkáltam, munkásságom
ben.
Magyar köztudatban a
megvilágítás a megvilágítás-
került.
Személyes részemmel a
100. évfordulóra!
Sőt és került!
al Haltenberger



A régi munkatársaknak és a jelenlegi üzleti partnereknek emléklapokat adtak át. Csala Zsuzsa művésznőnek a második családja a Főtaxi



dául a Taxisnap, mely sok kollégának szerzett kellemes órákat. Díjakat adtunk át, megkerestük a régi igazgatókat, vezetőket, akiket vendégül láttunk. Utazóközönségünknek speciális díjkedvezményeket hirdettünk meg, melyek a nyári hónapokban voltak érvényesek. Üzleti partnereink számára szeptember végén egy exkluzív ügynökségen keresztül szerveztünk állófogadást. Kapcsolódva a 90 éves évfordulóhoz nagyon sok rádióban, újságban és televízióműsorban jelenik meg hirdetésünk. A különféle ünnepi kiadványokat már említettem.

• **Ami a múltat illeti: a Főtaxi elődjénél kifejezetten taxigaráznak építettek speciális épületeket: ilyen a Kerepesi út 15., de ilyen volt a Kertész utcai Cyklop garázs is. A központban kifejezetten a taxit szolgálta ki a telefonos taxiállomás-hálózat, melyen keresztül megoldható volt a taxiirányítás is, vagy akár az autók átcsoportosítása. Volt saját mosó-, benzinkút-, és javítóbázis. Jelenleg inkább a múlt emlékeinek leépítése folyik. Tévedek?**

• Igen. Ma elsősorban a fejlett technika, ami döntően befolyásolja a taxiirányítást. Természetesen jó lenne egy nagy telephely is. Melyik cég nem látna szívesen egy helyen egyszerre az autóit? Azonban a reali-

tás az, hogy erre ott a Dózsa György út, vagy az Ügető előtti terület. Ma már elsősorban olyan technikai fejlesztésre kell gondolnunk, amely mind az utasok, mind a taxisok számára gyorsabbá, biztonságosabbá teszi a fuvar teljesítését és eredményes befejezését.

• **Ez nyilvánvalóan a GPS alapú címkidatást jelenti, ami esetleg ötvözhető a bankkártya-elfogadó terminál használatával. Ez azonban régen dédelgetett terv...**

• Kis lépésekkel haladunk e kérdésekben is, de folyamatosan. Két évvel ezelőtt az ország legkorszerűbb digitális központját szereltettük föl a Főtaxinál. A közeljövőben befejeződik a központi szoftver korszerűsítése, telepítése. Ezt a munkát az az üzleti partnerünk végzi, akivel a műholdas nyomkövető rendszerünket szeretnénk megoldani. A szoftver alkalmas a GPS-GPRS adatátvitel kezelésére. Az időkapu mellett nevet, címet és minden lényeges információt megjelenít a korszerű monitorokon. Tehát a második lépést is megtettük, így már csak egy van hátra, és a rendszer működik. Az utolsó lépésben autóinkat kell felszerelni a szükséges berendezésekkel, és már működik is a műholdas címkidatás. Ez pedig taxisnak, utasnak egyaránt előnyös lesz.

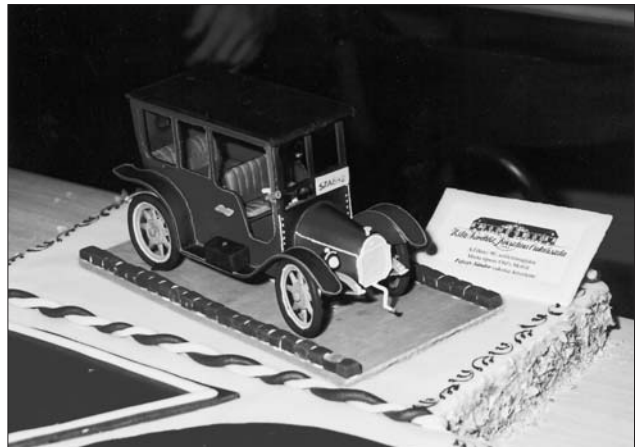
• **A konkurens taxitársaságoknál a fejlesztés egyértelműen a tulajdonosi kör dolga. A Főtaxin belül azonban igen sok bt. működik alkalmazottakkal. Ki fizeti majd a fejlesztést, illetve a bérleti díjat a készülékekért?**

• Erre vonatkozólag több elképzelésünk is

van. A GPS a hagyományos URH-rendszert válthatja fel, és az URH ezt követően csak biztonsági kommunikációs csatornaként működhet majd, így az eddigi díjak csökkenhetnek. Tehát lehetségessé válik a bérleti konstrukció bevezetése. A taxis kilépésekor a fekete dobozt kiszereljük majd, amit ezután áttehetünk egy másik autóra. Röviden: a berendezést nem kívánjuk a kollégákkal megvásároltatni.

• **Szó volt a bankkártya-elfogadó terminálokról is.**

• Több ajánlatot is kaptunk különböző bankoktól kártyaleolvasók elhelyezésére, de mindegyiket elutasítottuk, mert a megoldások hasonlítottak az eddigi kéziolvasókhoz. Mi mindenképpen on-line



Ki hinné, hogy ehető? Az ilyen tortát kár felválni

megoldásokban gondolkodunk. Vagyis, hogy a taxióra, a helymeghatározó és a bankkártya-leolvasó közös rendszerben működjön. Ezt éppen ezért csak egyszerre, egy lépésben lehet megoldani.

• **Ez készpénzben csillagászati összeget feltételez autónként. Így is lehetséges lesz a bérleti konstrukció?**

• Igen, bár az sem titok, hogy ez esetben szívesen látjuk majd a pénzügyi konstrukciók konstruktív ajánlatát is. Mi cserébe azon



leszünk, hogy vállalkozóink lehetőleg azonos banknál nyissanak számlát. Erre egyébként előbb-utóbb minden vállalkozásnak szüksége lesz. Ugyanakkor a jövő évi adóváltozások még nem véglegesek, így mi is kivárunk e tekintetben. A bankokkal addig

vezetjük majd megfelelő számítógépes programok segítségével. A forgalomban időnként óhatatlanul előfordulnak némi képp sérült autók, de szerződésünk alapján az ilyen üzemeltetőket továbbra is kötelezzük a javításra. Hosszabb távon nyilván gondolkodni kell a járműcseréről is. Segíthet e kérdés megoldásában, hogy a közeljövőben a Fótaxi által a tulajdonos Vegyészter csoporthoz kihelyezett, többségében Nissan típusú autók kerülhetnek vissza hozzánk. E járművek 20-50 ezer kilométert futottak, így szinte új autóként állnak majd a taxirendszerbe és az utazóközönségünk rendelkezésére. Természetesen más beszállítókkal is tárgyalunk 50-100 db-os beszerzésről. Szeretnénk, ha a 91. évünket egységes designnal és egységes gépkocsiparkkal kezdhettünk.

• **Az ún. „tárgyi” feltételrendszerrel térjünk át a személyi oldalra. Eldől-e már, hogy a Fótaxi keretein belül az alkalmazottak, vagy az egyéni vállalkozók lesznek többségben?**

• Erre nézve nincsenek direktívák. Természetesen a legtisztább, legegyszerűs-

núsítható, a velünk szerződéses jogviszonyban állókra. Régi, nem megfelelően karbantartott autó-

ben kezelhető forma az egyéni vállalkozóké. Azonban tudjuk, hogy többségük kényesszervállalkozó, vagy abból lett alkalmazott. Ez utóbbiak kiváló kollégák, akik valamilyen okból nem tudták folytatni vállalkozá-



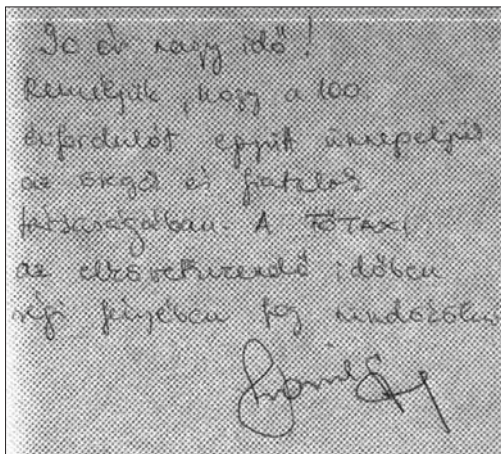
Fellépett: Illényi Katica, St. Martin és a Ködmön Formációs Táncgyűttes

val a méretektől függetlenül ma sem lehet jelentkezni a „jobb” helyekre, pl. szállodákhoz, repülőtérre stb. Tervezzük, hogy az autó állapotát napra készen

sukat. Nekik biztosítani kell az alkalmazotti rendszerben való részvétel lehetőségét. Számukra találunk olyan megoldást, amely hosszú távra garantálja a jövőjüket.

• **Amennyiben egy taxikat üzemeltető vállalkozás autói állnak, akkor az a felvétel egyébként szigorú követelményein kénytelen lazítani, vagy nem lesz taxis, aki bevételt hoz. Milyen kompromisszumokra kényszeríti az ilyen helyzet a Fótaxit?**

• Jelenleg egyetlen autónk sem áll, így a probléma minket nem érint, és nem kell kompromisszumokról gondolkodnunk. Terveinket addig alakítjuk, amíg azt nem látjuk, hogy az alkalmazottakkal is lehet nyereségesen működtetni a taxit. Talán szerénytelennek tűnik, de amióta a cég élén állok – a tulajdonosok akaratából, megbízásából –, azóta csak olyan dologba fogtunk bele, ami nyereséget hozott. Ebből adódóan csak akkor kezdünk alkalmazot-



is tárgyalunk egy kedvező konstrukció kialakítása érdekében.

• **Maradva a „tárgyi feltételeknél”, a Fótaxi autóparkja finoman szólva eléggé heterogén. Várható valamilyen preszsió a vállalkozókra, vállalkozásokra az autócseré érdekében?**

• Direkt módon nem tervezünk ilyen lépést. Azonban az „üzleti preszsió” valószí-



Dr. Svéda Erzsébet átveszi az ezüstplakettet



Végh Tibor, a Főtaxi vezérigazgatója

takkal működő taxi üzletág indításába, ha ez számításaink szerint nyereséges lesz. Veszteséget nem termelünk.

• **Az előző évet a Főtaxi hosszú idő után nyereséggel zárta. Ugyanakkor a 2004-re vonatkozó kormányzati tervek – például az áfa emelése – nagymértékben ronthatják a jövő évi üzleti szereplő elképzeléseinket...**

• A tavalyi évet 9 esztendő után először zárta a Főtaxi nyereséggel. Idén ennek a háromszorosával, vagyis 200 millió üzleti eredménnyel számolunk. Sőt, az első 8-9 hónap számai még ennél is jobb helyzetet mutatnak. Ami a kérdésben szereplő változásokat illeti, meglátjuk. Ha az áfa 12%-ról „csak” 15 %-ra nő, úgy arra finomabb üzleti megoldásokkal reagálunk majd. Ha azonban átkerül a taxitevékenység a 25%-os áfakörbe, az más eszközöket kíván tőlünk. A konkrét lépésekkel azonban megvárjuk a döntést. A hosszú távú céljainkat mindenképpen megvalósítjuk, már csak azért is, hogy a legközelebbi „30 éves” szakaszt is ilyen jó eredményekkel zárhassuk.

• **Köszönöm a beszélgetést.**

– kó –

Kitiltják a taxikat a buszsávokból?

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által augusztus közepén a szakmai érdekképviseleti szervezeteknek véleményezésre megküldött anyagban a KRESZ tervezett változtatásai szerepeltek. A módosítási elképzelések közül számunkra legfontosabb, hogy a buszsávot a személytaxik ezentúl csak az utas be- és kiszállása idejére használhatják. Tehát abban nem közlekedhetnek. A tervezett lépés ellen információink szerint a szakmai érdekképviseletek tiltakoztak. A Taxisok Világához ezt csak a FODESZ juttatta el, amelyet természetesen közlünk. Kérdés, hogy a minisztérium figyelembe veszi-e a szakma ellenkezését, vagy változatlan formában terjeszti a kormány elé javaslatát? Mindenesetre emlékeztetjük olvasóinkat arra, hogy e lap hasábjain már a nyáron figyelmetztünk az „illetékeseket” a lehetséges problémára (Taxisok Világa 2003. július, 15. oldal). Akkor már jól látszott, hogy elkezdődött egy hecckampány a taxik ellen. Ennek végeredménye az az anyag, melyet augusztus 14-én küldtek szét az érdekképviseleteknek véleményezésre. Az pedig, hogy pl. a BKIK Közlekedési Osztálya ebből miért nem kapott, külön fejezetet érdemel, melyre még e lap hasábjain visszatérünk.

1993-ban, amikor az akkori érdekképviselek a minisztériumot rávették arra, hogy a taxik is használhassák a buszsávot, nagyon sok kolléga legyintett, mondván: „ez nem komoly eredmény”. Ma már talán ők is tudják, hogy bizony nagyon sok időt lehet megspórolni azzal, hogy a Kossuth Lajos utcában, vagy a Rákóczi úton a szélső sávban is mehet a taxi. Csak remélni lehet, hogy erről jövőre nem múlt időben írunk majd.

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Szilágyi Miklós Úr részére

Tisztelt Szilágyi Úr!

A hozzánk érkezett KRESZ-módosításra, annak ránk eső részére kívánok reflektálni.

A szövetség elutasítja azt a módosítást, amely a taxisokat ismét kizárja a buszsáv használatából.

Indoklásul elő kívánjuk adni, hogy az amúgy is megnövekedett igény miatt a taxisok elesnének attól a lehetőségtől, hogy a járdán álló, vagy sétáló emberek meglátva a taxi közeledését leintsék és igénybe vegyék szolgáltatásukat.

Második indokunk pedig az, hogy a jelenleg megnövekedett autós forgalomban, az emiatt keletkezett többlet kiadásokat az utasokra áttérhelni nem tudjuk, így tehát időcsökkentés miatt a buszsáv használata a taxisok részére elengedhetetlen.

Sajnáljuk, hogy az egyébként teljesen indokolt mentősök buszsáv használata miatt látókörbe, illetve hecckörbe kerülünk még a mentősöknél is. Mi biztos

Bőrönd-Táska Javítás

Zárak, Fogók, Zipzárok, Retikülök,
Számzárok, 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!

nem hivatkoznánk senki másra, csak arra az üzletpolitikai dolgainkra, nevezetesen az utasoknak joguk van minél gyorsabban a célállomásra eljutni, legyen az magánjellegű, vagy betegségből fakadó gyors kórházi kezelés, amely szükségessé teszi a taxisok számára a buszsáv használatát.

Fentiek alapján kérjük a KRESZ-ben bent hagyni a taxisok részére a buszsáv használatának lehetőségét.

Köszönettel:

Horváth Pál

Fuvarozók Országos Demokratikus
Szövetsége

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. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

MEGÉRKEZETT: DAEWOO NUBIRA III.



A Nubira III-at örömmel fogadták a taxisok

Azt hiszem, hogy kevés autótípus van, melyet olyan élénk érdeklődés fogadott volna taxis körökben, mint a Nubira legújabb változatát. Az olasz design (Pininfarina) és az egyre komolyabb koreai autógyártási tapasztalat jól ötvöződik a Nubira III-ban. A külső megjelenés tipikus jegyei megmaradtak, mégis jól érzékelhető változás történt: az autó megie-

nése elegánsabbá, dinamikusabbá vált. A karosszéria már első ránézésre is tágas belső térre utal. Azonban oly sok típusal ellentétben ez esetben az autóban helyet foglaló (a hátsó ülés kategóriájában a legnagyobb!) sem csalódik. Belül tényleg kényelmes, nagy tér áll az utazók rendelkezésére. Vagyis taxi-szempontról valószínűleg mindenhol az A, vagy

1-es kategóriába tartozik a Nubira III. Ráadásul mindezt 7 %-os taxiskedvezménnyel párosítja a Daewoo Gyulai Autóház Kft. (Budapest, XVII. Pesti út 5. Tel. 06/1-256-0036, 06-309-006-624. e-mail: szalon@gyulaiautohaz.axelexero.net). Sőt, itt egyéb meglepetésekkel is várják a vásárlási szándékkal, esetleg csoportosan megjelenő kollégákat. Az SX klimatizált változatát a márkakereskedésből taxis kedvezménnyel csökkentett áron, már 3 161 ezer forintért el lehet venni, 20% befizetés után. Roncsautót is beszámítanak. Ez esetben ennek csak a forgalmi engedélyt kell vinni, és akár 200 ezer Ft értékben számítják be a vásárlásba, de a használt taxikat is átveszi a Daewoo Gyulai Autóház.

A fenti árban többek között: ABS, manuális klímaberendezés, elektromos ablakemelő (elől-hátul), sebességfüggő szervokormány, állítható kormány és ülésmagasság, derék támasz, hűthető kesztyűtartó,

gyári indításgátló, központi zár, elektromosan állítható és fűthető külső tükör, 6 hangszórós gyári magnós-rádió, ködlámpa, 15 collos felni, első könyvtámasz és nagyon sok ötletes tárolóhely található.

A Nubira III-ra 3 év, vagy 100 ezer kilométer garanciát ad a márkakereskedés. Az 1.6 literes, 16 szelepes motorral szerelt változat 109 LE-s és 150 Nm nyomatékot ad 4000-es fordulaton. Vegyes (városi, vidéki) fogyasztása 8,8 liter benzin.

A Daewoo Gyulai Autóház Kft.-nél külön felhívták a taxisok figyelmét az igen jó áron kapható egyterűre, a Tacumára, melybe a kollégák már 3 240 ezer forintért beülhetnek.

A 20%-os befizetési határ e típus esetén is adott. Az igen jól felszerelt Tacuma természetesen klímával ellátott és nagyon sok tárolóhellyel rendelkezik. A márkakereskedésben minden taxis szervizkedvezményben részesül, és segítséget kap a megfelelő banki konstrukció kiválasztásában is.



Trécs

Tiszta hülyén néz ki így önmagában leírva ez a szó, úgyhogy rögtön azzal kezdem, hogy megmagyarázom, miért választottam éppen ezt. Az igazság az, hogy van nekem egypár haverom (taxis mind! Csodálkozol?), akikkel úgy átlag havonta egyszer összeülünk kedvenc vendéglőnkben (Ez nem a reklám helye, úgyhogy nem mondom meg, melyik az. Mi Taknyos Varjúknak hívjuk), és megbeszéljük az elmúlt időszak eseményeit. Nem rendszerezünk, meg nem vetünk fel és zárunk ki témákat, csak egyszerűen trécelünk. A találka megbeszélése pedig úgy történik, hogy közlünk az, akibe a legtöbb mondanivaló szorult, és már nem tudja visszatartani, küld egy SMS-t a többieknek. A szövege csak egy időpont, és az a szó, hogy „trécs”. Na ennyit a címről.

Mikor legutóbb összejöttünk, akkora baromságokat hallottam a srácoktól, hogy úgy érzem, ez már tényleg a szélesebb nyilvános-

ságnál is érdeklődésre tarthat számot. Történt például, hogy még a télen, egy rendőri ellenőrzés során a szerv azt kifogásolta, hogy a taxin nincs téli gumi – meséli Galamb becenevű cimborám, (nevét NEM galambszelídségéről kapta...). – Annyira meglepődtem – mondja, hogy már majdnem helyszíni bírságot fizettem, gondolván, hogy marhára el vagyok maradva KRESZ-ből, hát hadd bünhődjek. De aztán visszajött a józan eszem, és hagytam, hogy fejleljenek. Persze, nem lett belőle semmi, de azért ez az eset rávilágított arra, mennyire tájékozatlanok vagyunk mi taxisok. Meg persze a rendőrök, de ez legyen az ő problémájuk. Végignézttem azt a bizonyos KRESZ tesztet a tévében, sőt tippeltem is, és megbuktam. Dühömben elmentem aztán a legközelebbi könyvesboltba, vettem egy KRESZ könyvet, és most vén fejemmel újra azt olvasgatom.

- Az sem volt semmi, ami velem történt – vette fel a beszélgetés fonalát másik haverom, akit csak Cicanak hívunk (ennek a névnek az eredete annyira bonyolult, hogy inkább bele sem kezdek...). Történt, hogy jöttem haza Pécelről, ahol egy hosszabb fuvarral vol-

tam (itt felhívtuk a figyelmét, hogy a mi társaságunkban sem hazudni, sem nagyotmondani nem szabad), égett a szabadjelzőm, mert retur tarifával vittem a tagot, tehát üres órával jöttem vissza-felé. Leállít a rendőr, ellenőrzi a papírjaimat, majd közli, hogy most jól megbüntet, mert illetékességi területen kívül végeztem a tevékenységemet. Egy pillanatra fölment bennem a pumpa, de aztán mégis a tölem telhető legnagyobb szelídséggel (ha-ha – jegyeztük meg) elmondtam neki, hogy az utast Pécelre vittem ugyan, de Budapesten vettem fel, és ott én illetékes vagyok. – Nem is az a baj! – rikkantott fel a szerv, hanem a visszajövet! Ég a csillár! (gyengébbek és fiatal versenyzők kedvéért: szabadjelző.) Szabad a taxi! Felkínálkozik (isten bizony ezt a kifejezést használta!) fuvarra! Ez pedig kimeríti a tényállást. Miután ettől már én is eléggé ki-

merültem, hagytam, hogy írogasson egy kicsit, aztán búcsút mondtunk egymásnak. Határozatot még én sem kaptam, de hát bármi megtörténhet, mert ez most volt a napokban. Mindenesetre az egyszerűség kedvéért másnap bementem a közlekedés-felügyeletre, és kértem egy Pest megyei kiterjesztést, hogy ezután legalább már ilyen marhasággal ne tudjanak kóstelgatni.

Miután eddigre már a vacsora kóstelgatását is befejeztük, lassan ellaposodott a társalgás. Én ugyan megpróbáltam még néhány intellektuális témát felvetni (például, hogy milyen jó segge van a pincérnőnek), de úgy látszik már ez sem tudta lázba hozni a csapatot. Elrendeltük tehát az oszlást, és hazaballagtunk azzal, hogy legközelebb egy hónap múlva lesz trécs. Arról is meséljek majd?

k.n.b.

2003. SZEPTEMBER 6-7.

IV. ORSZÁGOS TAXIS LABDARÚGÓ-KUPA, KECSKEMÉT

- Élt 4 évet -

Szeptember 5.

A rendezők csapata közös, összetartás nevű sörgyakorlaton vesz részt.

Sátorállításban már verhetetlenek vagyunk (egy közepes partisor fejből 5 perc.)

Éjszaka még egy levezető buli a rendezők sörözőjében a kiszolgáló személyzet részére. APEHES buli (szülinap), számlát nem kérnek!

Reggel 5.20, vége a bulinak, irány a fociplya.

Szeptember 6.

A rendezők 27 csapatot hívtak meg, illetve jelentkeztek maguktól. Ebből 10 csapat megköszönve a meghívást ilyen-olyan, legfőképp gazdasági indokkal lemondta a részvételt. (Még időben.) Az utolsó pillanatban még 3 csapat, tősgyökeres résztvevők jelezték, nem jönnek.

Reggel 8.00: megérkeznek az első csapatok.

9.00: Borulni látszik minden, hiszen negatív részvételi létszám várható 9.30-ra.

9.30: Befut az utolsó társaság is, de a hazai két csapattal együtt így is csak nyolcan vagyunk. Valamit rosszul csináltunk? Itt álljunk meg egy szóra, ahogy a Grétsy prof. mondaná. A keserűség szól belőlem: mindig az egészséges életmódról és a csapat-szellemről beszélünk, csak az a fránya pénz ne játszana ilyen nagy szerepet az életünkben. Mert a pénz nagy úr! Bizony volt kollega, akivel már 4. éve mindig beszélünk (Miskolc) és mindig örül a megkeresés-





sünnnek. Azt mondta, hogy most már idő lenne, csak pénz nincs az utazásra (szórazásra). Sajnálom és megértem őket.

10.30: Megnyitó és módosítás a kiírás. 8 csapat, de ha már itt vagyunk két napot, játsszanak egymással körmérkőzést. Ez embertelen volt, de tényleg! Fejenként 7 meccs. Első alkalommal próbáltam összehozni egy ilyen rendezvény keretén belül a kecskeméti taxisok családi napját, jó környezetben (nézőket kicsalva a vasárnapi döntőre), bográcsos partival egybekötve. Sajnos, mint annyi minden, ez is érdeklenségbe fulladt. Kijött a vezetőkkel együtt (+ diszpečerek): 20 fő. No hát ennyit a síró taxisokról (részükre 500 Ft. volt a sör és a kaja.)

11.00: A sorsolás megtörtént, hogy ki kivel kezd, majd egy történelmi (és szánalmas) bejelentést tettem: „Ez volt az utolsó Kecskeméti Taxiskupa.” (Élt 4 évet.) Aki kapja, marha! (Bocs.) A vándorkupát – amit addig senki sem tudott kétszer megnyerni – valaki tovább viheti. Minő csoda: találtunk egy önként jelentkezőt, aki bevállalja a továbbiakban a szervezést. Nem tudja, mit vállalt. Jövőre így Bajára, a Petőfi szigetre megyünk a Sűgő Taxi Baja és Nagy Attila úr által szervezett focikupára. Őszintén, tiszta szívvel kívánom, hogy éljen az áldozatvállalása minimum annyit, mint itt Kecskeméten élt, de inkább többet. Gyertek jövőre Bajára!

Köszönetem és tisztelem azoknak, akik vállalták az utat, a pénzkidást és időt, fáradtságot nem sajnálva eljöttek. Álljon itt a névsoruk:

- Gábrriel Taxi Békéscsaba (Megyeri Feri barátom, ő is rendez, csak kicsit.)
- Kaposvár, Tele Taxi
- Szegedről a Tele4,

- Kecskeméti Gong-Hírös (Orcsik Attila elnök és Bálint János szövetség)

- Baja, Sűgő Taxi (Nagy „Balek” Attila úr, bocs.)

- Taxi 2000. Budapest (Sipeki Józsi és Hoppál Feri)

- Szekszárd, Gábrriel Taxi (újoncok, ők nagyon jók)

- Taxis Söröző Kecskemét

Az első napon kiderült, hogy a vasárnapi 4-es döntőt kik vívják. Vasárnap még a helyi médiák is tették tiszteletüket és tudósítottak a döntőről. Az első napi küzdelmek taktikázás és fáradtság jellemezte. Sajnos két csapat is feladta a további harcot. (Fáradtságra és kevés cserére hivatkozva.) Így végül ki is alakult az első hat helyezett, vasárnap már csak a sorrendért kellett játszani.

Szombat 17.30: Vége az első napnak. Mérleg: két csapat feladta, megvan az 5-6. és megvan a holnapi döntő 4 résztvevője. Ezek szerint: Taxi 2000. 19 pont, Taxis Söröző: 16 pont, Szekszárd Gábrriel: 14 pont, Sűgő Baja: 13 pont, Hírös Gong Taxi: 9 pont, békéscsabai Gábrriel: 6 pont

A hangulat és a fáradtság elnyomta a játékosokat, így elmaradt a szombat esti bulizós „Delfin show”. Helyette a helyi taxisok próbálkoztak egy kis pesti trükkel. (De pont taxisokkal szemben?!) Szánalmas, vagy csak én nagyon naiv.

Szeptember 7., vasárnap:

9.30: Megjelent a Városi TV, hogy tudósítson az Országos Taxis Kupa döntőjéről. Szerencsére még volt miről. Becsületükre legyen mondva, vagy 5 perces tudósítást csináltak és vagy 20-szor ismételték a híradók. A döntő lebonyolítása a következő volt: az 1-4., majd 2-3. és a két győztes az első, második, illetve harmadik helyért. El-

ső mérkőzésen a nagy riválisok a selejtezőben döntetlent játszó Szekszárd és a Taxis Söröző csapata küzdött és nagy nehezen a kecskeméti gárda 2-1 arányú győzelemmel elsőként jutott a döntőbe. A második mérkőzést a korábbi évek 1-2. helyezettei vívták, presztízs meccs volt a Taxi 2000 és a Sűgő Taxi között, most a pestiek győztek 2-1-re. Fél óra pihenő után a harmadik helyért a Baja - Szekszárd mérkőzésre került sor, és itt győzött Baja 3-2 arányban, így ők lettek a torna harmadik helyezettei, de gratuláció illetve a nagyon gyors és sport-szerű szekszárdiakat is, pedig ők újoncok voltak.

A döntő: Kecskemét, 59 (000?) néző. Vezetete: Mogó Attila, Taxi 2000 - Taxis Söröző, Kecskemét: 4-1. Jó meccs volt. Kár, hogy az eredmény nem ezt mutatja. (Ekkora kapus nincs is a világon, 202 cm. Ő érdemelte ki a legjobb kapus címet, neve: Hajdú Attila, Taxi 2000, Budapest.) Tehát 2003. Országos Taxis Labdarúgó Bajnoka: a Taxi 2000, Budapest. Gólkirály: Piros Lajos 15 góllal (Taxis Söröző, Kecskemét).

- vége -

16.00: Ülünk a büfé előtt és pakolunk. Valahol belül fáj valami, amit ha akkor írtam volna le és nem két héttel utána, ez a lap fekete lenne. Nagyon fekete...

2003. szeptember 16.

Ezen túlléptünk, és ma már csak emlék ez a kupa. A csapat nagyon készül jövőre Bajára, és ha tudok, bárkinek segítek az országban taxicégek és sportszerető kollégák címével. Remélem, jövőre jobb lesz a helyzet pénz terén (mitől lenne?), és mások is eljönnek a Taxis Kupára. ...Ja, és nálunk sincs munka.

Lossó Géza
Kecskemét

	Békéscsaba	Taxis Söröző	Baja	Gong	Szekszárd	Kaposvár	Szeged	Taxi 2000
Békéscsaba Gábrriel Taxi		1-5	1-1	1-3	3-6	9-2	3-0	1-3
Taxis Söröző Kecskemét	5-1		3-0	2-0	3-3	3-1	10-1	0-4
Sűgő Taxi Baja	1-1	0-3		2-1	3-2	3-0	6-0	0-2
Hírös Gong Kecskemét	3-1	0-2	1-2		2-5	3-0	3-2	0-2
Gábrriel Taxi Szekszárd	6-3	3-3	2-3	5-2		3-0	5-1	1-1
T5 Taxi Kaposvár	2-9	1-3	0-3	0-3	0-3		2-2	1-7
T4 Taxi Szeged	0-3	1-10	0-6	2-3	1-5	2-2		0-4
Taxi 2000 Budapest	3-1	4-0	2-0	2-0	1-1	7-1	4-0	

Helyosztók:

1-4. helyért Taxi 2000-Baja 2-1

2-3. helyért Taxis Söröző-Szekszárd 2-1

Döntő: Taxis Söröző- Taxi 2000 Budapest 1-4

3-4. helyért Baja Sűgő-Szekszárd Gábrriel Taxi 3-2

Gólkirály: Piros Lajos (Taxis Söröző)

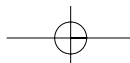
Legjobb kapus: Zsír úr (Taxi 2000.) Hajdú József

Teniszbajnokság:
Bendzsul Lajos (Hírös-G)
Kamerdaki (6x6)
Tóth Jenő (Hírös-G)

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu.

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.



Öngyilkos akció vagy kemény válasz?

– A viteldíj: 55 Ft/km –

Mint tudjátok, Borsod megye, s Miskolc is a taxizás szempontjából a különösen elmaradott régióhoz tartozik. Sorra zárnak be a gyáarak, és az elküldött dolgozók jelentős része a taxizásban látja az egyetlen lehetőséget. Pedig az igencsak telített piac nem bír el nap mint nap új taxisokat. A már piacon lévőknek is egyre nehezebb a helyzetük. A várost 2003-ban négy taxitársaság szeretné kiszolgálni. A HELLO 34, a DH 27, a FORTUNA Taxi 35 autóval rendelkezik, de mindhárom társaság kétműszakos rendben használja a taxikat. A NONSTOP taxi 92 autóval rendelkezik.



EBM 546: papírok nélkül?

Az elmúlt évben alakult DH és FORTUNA taxi miatt a tarifa az országos átlag alatti. A HELLO és a NONSTOP Taxik közel azonos tarifával szállították az utasokat (129ft/km). De sajnos mindig akad olyan társaság, ahol azt gondolják, a felemelkedés más sárba tiprásával a legegyszerűbb. Bármilyen hihetetlen, de társaságunk ezt akarta elkerülni. Kívánjuk nektek, más városokban taxizóknak, hogy hasonló válaszlépésre ne legyetek rákényszerítve, és azt, hogy a hosszú évek alatt kialakított üzletkörtöket így kelljen megvédeni.

Egymást és magukat nyírják a miskolci taxisosok, avagy egy öngyilkos akció nyomában!

Ha megengeditek, most a miskolci taxis helyzettel kapcsolatban (de talán máshol is előfordulhat hasonló probléma) kissé részletesebb ismertetésbe fogok.

Mint a médiából bizonyára hallhattátok, megint kavargó nálunk az a bizonyos „helyzet”. Hogy megértsétek, s tisztán lássátok, idéznék a miskolci Friss hírnök bulvárújságban 2003.09.18-án megjelent cikkből, mely egyoldalúan szeretné beállítani a taxis háborúnak kikiáltott helyzetet:

„Öngyilkos akció” – a dolgot röviden így jellemezte Luhály Ferenc, a Fortuna Taxi vezetője aki a hír után azonnal érdekegyeztető tárgyalásokat kezdeményezett. Elmondása szerint mindenre képes lett volna, hogy ép elmére utaló kompromisszum szülessen, ami nem tesz tönkre családokat. A kérdés az, hogy ezek után fel tudják-e vállalni a háborút kirobbantó taxitársaság vezetői, hogy közel ötven család tönkremehet. Luhály Ferenc szerint ő emberekkel dolgozik, akiknek családjuk van, és mint vezető, felelős a sorsukért. Érdekes ironiája a sorsnak, hogy a Nonstop Taxi vezetése saját gyermekét akarja likvidálni. Tavaly ugyanis tizenkét non-stopos vezető kérte fel hogy alapítson egy új társaságot, úgymond fű alatt, a névtől kezdve a színiig, a Fortunára, a szerencse istenasszonyára utaló dobókockáig minden az ő ötletük volt. Luhály Ferenc szerint Miskolc útjain közel

150 taxis dolgozik, eddig is megélték, ezek után is képesek lennének a kenyérrevalót megkeresni. Csakhogy sok vezető azt hiszi, csakis az árákkal manipulálva lehet kuncsaftot szerezni. Anno, a DH Taxi úgy robbant be a piacra, hogy hihetetlen alacsony árakkal kezdtek dolgozni. Csakhogy egyszer volt Budán kutyavásár! Jelenleg a Fortuna taxi az egyetlen, aki nem a viteldíjjal, hanem a megjelenéssel és a minőséggel – tudatosan építve az üzletpolitikára, marketingre – szerzi az utasokat. Egy másik fő tényező az volt, hogy sokan feketén, megfelelő papírok nélkül taxiznak. Mint megtudtuk, a Fortuna Taxinál, ebbe sem lehet belekötni, hiszen az érdekegyeztető tárgyalásra Luhály Ferenc az összes autó és sofőr papírjait vitte magával. Aki akarja, ellenőrizze le. Luhály úr csöndesen megjegyezte, hogy a Fortuna az egyetlen társaság, mely megengedhetné magának ezt a tarifát, mert emberei lényegesen kevesebbet fizetnek az autóhasználatért. Ennek ellenére mégsem teszik, mert irányelve az élni és élni, hagyni.”

Hát eddig az idézet. Most ha megengeditek, jöhet a piszkos valóság.

Tisztelt Luhály úr!

Engedd meg, hogy csak így szólítsunk meg, mivel a barátunknak nem nevezhetünk, sőt a „kolléga” megszólítás sem illik rád. Ha már a taxizás helyzetéről nyilatkozol, illene pontos adatokkal rendelkezned! A város taxis létszáma nem az általad említett 150 fő, hanem a duplája, 300 taxis. Ennyi ember, s családja eszi azt a bizonyos kenyeret.

„Öngyilkos lépésnek” nevezd a NONSTOP TAXI lépését. Csak az a baj ezzel, hogy elfelejtetted közölni másokkal: a kötelet te fontad a többi társaság részére.



A Nonstop Taxikon jól látható: 1 km 55 Ft

Miután megjelentél újdonsült társaságoddal a miskolci életben, fennhangon állítottad, hogy te nem akarsz ár alatt dolgozni, elfogadod a kialakult 129 Ft-os tarifát, ami a hazai viszonyokhoz képest közröhej tárgyát képezte. De mi már ennek a tarifának is örültünk. Sőt, te kezdeményezted az áremelést. Miután a további társaságok elfogadták a tarifát, te gondoltad meg magad.

„Nesze neked, békés nagy egymás mellett élés”. Igaz a mondás, hogy melyik az a vezető, aki még hazudni sem tud. Ezzel csak az a baj, hogy ezek után kissé hiteltelenné válik az üzleti életben. Vagy a csapágy biznissz mindent kibír?

Mit ad Isten, kitaláltad, hogy törzsutas kártyával árasz-

to el a várost. Mellé 20Ft/km kedvezmény jár, bár ez a lépés sem neked fáj.

Vajon ki is volt, aki a taxid nevében végigjárta az összes céges partnerünket, s 30-40 Ft/km kedvezményt ígért, csak hogy az ő társaságát hívják? Avagy ezt jelenti a te híres üzletpolitikád, ide még üzleti terv sem kell, csak hallgatózni kell más társaság csatornáján.

Ha ez nálad a marketing terv, nagyon rosszul tanultad meg a leckét!

Érdekes, hogy felelősséget emlegetsz családok iránt, de miért nem jut eszedbe, a másik oldalon négyszer annyi család van, kikért te nem vállalsz felelősséget?

Vagy nem is olyan fontos az élni és élni hagyni, mit olyan fennhangon emlegettél?

„Egyszer volt Budán kutyavásár?” Sajnos nekünk te lennél a harmadik.

Ezért engedd meg, hogy védekezzünk a harapásod ellen. Vagy úgy gondold, hogy asszisztáljunk csak a tönkretételünkhez? Mikor jön már el az az idő, hogy nem árversenyel akarja valaki tisztességtelen előnyhöz juttatni magát. Társaságunk szívesen felveszi a versenyt, ha a taxi szolgáltatás gyorsaságáról, az utasok még jobb kiszolgálásáról van szó. S nem az határozza meg egy társaságot, hogy a vezetője milyen olcsó tarifát kényszerít a tagságára.

A sors fintora, ha még azt se tudod, hogy a cég, melyet megvásároltál, a FŐTAXI miskolci haldokló képviselője volt. A megmaradt tagokkal létrehozandó társaságnak sajnos nem volt annyi tőkéje, hogy a kivonuló cég, URH-közponjtát megvegye. Így kerültél te a képbe és pár hónapos ténykedésed után akarsz lánzdását törni mások felett, a dobókockával és törzsutas kártyával.

Tisztelt cégvezető úr! Kíváncsian várjuk válaszod arra a

tényre, hogyan történhetett meg az, hogy a társaságodban dolgozó EBM-546 frsz autó tulajdonosa, a 2003-09-25 én éjszaka megtartott közúti ellenőrzés során semmilyen papírt, ami a taxizáshoz elengedhetetlen, nem tudott felmutatni. Nem rendelkezett taxiengedéllyel. Nem rendelkezett érvényes vezetői engedéllyel. Az autó, mely társaságodnál nap, mint nap fuvarfeladatokat végez, nem rendelkezik érvényes forgalmi engedéllyel. Pedig nálatok minden rendben van? Ezek után magyarázd meg, hogy akartad bemutatni a társaságodnál dolgozók érvényes papírjait? Megjegyezzük, nem először kapták el. És vajon miért van, hogy e kollégáid csak éjszaka mernek taxizni? Mert sajnos nem ő az egyetlen.

Azt a mondatodat sem tudjuk értelmezni, hogy társaságodnál lényegesen kevesebbet fizetnek az autó használatáért! Kinek? Talán neked fizetnek a bérautók után? Vagy a téled lízingelt autók olcsóbbak?

Nálunk a NONSTOP Taxiban mindenki a saját autójával dolgozik. Autóparkunk minden igényt kielégít a klímás autótól kezdve az egyterűig. Társaságunknál már három éve nem lehet használni az olyan elavult autót, melyet te megtúrsz.

Ha még ÉPESZŰ kompromisszumra képesnek tartod magad, be kell látnod, nem az a legjobb megoldás, hogy nap mint nap, új emberekkel bővíted a társaságod. Ez csak neked jó.

Mivel nagyon „érzékeny” vagy, az embereiddel ezt ezek után biztos nem teszed meg.

Ha az adott szó nem csak fellengzősség nálad, mi tényleg hajlandóak vagyunk leülni, tárgyalni.

Ez eddig sem rajtunk múlt.

NONSTOP TAXI MISKOLC KFT.

Erről írt a Taxisok Világa 1993 októberében 10 éve történt

Aláírásgyűjtés a taxis tanfolyamok ellen

1993. szeptember 12-én a tanfolyami kötelezettség elleni aláírásgyűjtéssel robbant be a taxis köztudatba a Vállalkozó Taxisok Országos Érdekvédelmi Egyesülete (később VÁLTÓÉÉ). Az elnök szerint a taxis tanfolyam „skandallum!” A felhívás nyomán rövid idő alatt több mint nyolcszáz taxis csatlakozott az egyesülethez, amely a tiltakozás mellett egységes matricával ellátott autóparkot, több nyelven beszélő gépkocsivezetőket, jogi képviselőt, baleseti helyszínelőt, korrekt, becsületes taxizást ígért. Ezek ma már nagyjából létező dolgok. Csak az egyesület nem...

A Taxis Kamara a tanfolyamok mellett

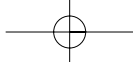
Nem utolsósorban az aláírásgyűjtésre reagálva, közzétette álláspontját a tanfolyamokról a Taxis Kamara is. Miután az előkészítő munka során kikérték véleményét, a Taxis Kamara a többiekénél sokkal átfogóbb információkkal rendelkezett. A szabályozás elsőrendű feladata volt megakadályozni, hogy folytatódjon a kilencvenes évek elején megindult nagyarányú létszámnövekedés, ami 1992-re egyes számítások szerint már több mint 32 000, igen, harminckétezer taxit vélelmezett. A „taxis rendeletek”, ezen belül a tanfolyamokra és vizsgákra vonatkozó előírások ezt a folyamatot csirájában fojtották el. Természetesen itt is

voltak (és a mai napig vannak...) túlkapasok, túlszabályozások, esetlegesen felesleges adminisztrációs és egyéb előírások, de az eredmény magáért beszél: 1995-re a taxik száma a korábbi kevesebb mint egyharmadára, tízezer alá csökkent.

A taxis ellenőrzések tapasztalatai

Az új előírások bevezetésével párhuzamosan az ellenőrzések száma is megszorodott. Így tíz év távlatából talán már nyugodtan feltételezhetjük, hogy az illetékes hatóságok azért „vetették bele” magukat a taxis ellenőrzésekbe, mert végre tudták, hogy hogyan és mit kell ellenőrizni. Vagyis megszülettek azok a szabályok, amelyeket számon lehetett kérni. A teljes körű, egy héten át tartó komplex ellenőrzés során 2800 taxit vizsgáltak meg. A fontosabb hiányosságok: taxiengedélyszám kiírásának elmulasztása,

tarifatáblázat hiánya, koszos, nem üres csomagtartók (hogy itt miket találtak! Zöld-ség- és burgonyalerakat, alkatrészraktár, horgászfelszerelés a csali kukacokkal együtt, mész, és homok, „tározó”, stb.). Nehezményezték a sárfogó gumik hiányát, a gumi-köpenyek nem elegendő profilmélységét, a lejárt zöldkártyákat. Találtak nem engedélyezett relaxákat, napvédő függönyöket (csipketerítő, bólogató kutya stb.), valamint a taxiőrök plombájának állapota is sok kívánnivalót hagyott maga után – ha egyáltalán volt. Az iratellenőrzések során előkerültek fénymásolt taxiengedélyek, forgalmik, a taxióra ellenőrzésekor meg mindenféle rejtélyes kilógó drótok... Összességében azonban az ellenőrzések tapasztalatai pozitívak voltak. A taxisok túlnyomó többsége kényszerűen ugyan, de alkalmazkodott az új követelményekhez...



A FODESZ levelezéséből

**Horváth Pál úr
elnök
részére**

**Fuvarozók Országos Demokratikus
Szövetsége
Budapest**

Tisztelt Elnök Úr!

A taxis vállalkozókkal kapcsolatosan felvetett problémákat és a jelzett megoldási lehetőségekről szóló javaslatait megkaptam, mellyel kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adom:

Miután a beadványában leírja, hogy az említett témakörökben egyetlen minisztérium, vagy hatósági szervezet sem biztatja a szövetséget a taxis szakmában felgyülemlett problémák megoldására és azt sem sikerült elérnie, hogy a „taxis szakma” további ellehetetlenülésének gátat szabjanak jogszabályi módosítás útján, szükségesnek tartom leszögezni, hogy a Közlekedési Főfelügyelet jogalkalmazó, és mint ilyen szervezet csak javaslattal élhet – ha azt megalapozottnak tartja – a jogalkotó felé.

A levelében foglalt kérdésekkel kapcsolatosan a véleményem a következő.

A vállalkozók számának korlátozását az Alkotmánybíróság határozatban utasította el, tehát annak ismételt bevezetésére nem látok lehetőséget.

Az árformával kapcsolatos változtatásra

tett javaslat nem tartozik a közlekedési szakma kompetenciájába, nem különben az önálló kamara felállításának elképzelése. Megítélésem szerint a vállalkozók lehetőségei az érdekvégyesítésre a Kereskedelmi és Iparkamarán belül biztosítottak.

A pályára kerülés megnehezítésével kapcsolatos véleményem az, hogy az ilyen szigorítás csak a vállalkozók egy bizonyos körének kedvezne, általában azoknak, akik kedvezőbb pénzügyi kondíciókkal rendelkeznek.

Az alapkritériumok megváltoztatásával kapcsolatosan az alábbi észrevételeket teszem.

– A legalább 10 éves „szakmásátott” jogosítvány előírása megakadályozná a „taxis társadalom” megújulását, az 5 év és hasonlóan a 10 év munkaviszony igazolásának megkövetelése pedig, diszkriminatív intézkedés lenne.

– A nyelvismeret 2004. május 1-je után – de már jelenleg is – alapvetően a vállalkozó érdeke, ezt egyébként a különböző taxis társaságok a tagjaiktól jogszabályi háttér nélkül is megkövetelhetik, mint tagsági feltételt, de hatósági előírás erre vonatkozóan nem lehetséges.

– A szigorított helyismereti vizsga szakmai feladat és megítélésem szerint a szaktanfolyami vizsgákon kellő követelményt támasztanak a vizsgabizottságok. Elképzelhetőnek tartanám egyébként azt, hogy a taxis vállalkozók érdekképviseltekhez tör-

tendő felvételük előtt, belső helyismereti vizsgán adjanak számot tájékozottságukról.

– A felszereltség témaköre diszkriminatív, a tehetősebb taxisvállalkozók malmára hajtaná a vizet, pedig egyáltalán nem biztos, hogy a nem jó módú taxisok miatt hígult fel a szakma, illetve romlott (romlott?) a szolgáltatás színvonala.

A beadvány további részében foglaltakat konkrétan semmi nem támasztja alá, mivel egyetlen egy esetben sem élt bármelyik felhatalmazott szervezet a 89/1988. (XII.20) Mt. rendelet 5/A(13.) bekezdés b.) pontjában foglaltakkal, mely szerint a közlekedési felügyelet a taxiengedélyt visszavonhatja, ha a visszavonásra a működési terület szerint illetékes települési önkormányzat jegyzője, a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség, a területi fogyasztóvédelmi felügyelőség, a KKF, vagy az illetékes érdekképviselői szerv megfelelően alátámasztott javaslatot tesz.

A beadványban feltett három kérdéssel kapcsolatban az a véleményem, hogy a piacra kerülés feltétele a jelenlegi jogszabályi környezetben biztosított, amely a megítélés szerint összhangban van az EU-s szabályozással.

Kérem tájékoztatásom szíves tudomásulvételét.

Üdvözlettel:

**Dr. Békési István
Közlekedési Főfelügyelet
Főigazgató**

**Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
1880 Budapest, Honvéd u. 13-15.
Székely András Úr részére**

Tisztelt Székely Úr!

Levelemre kapott válaszával nem vagyok teljesen elégedett és ezért további kérdéseket szeretnék Önnek feltenni.

Az már tisztán látszik, hogy sem gazdasági, sem politikai akarat nincs arra nézve, hogy a taxis szakmán belül, akár létszámlimit, akár pedig a tarifák terén változás állhasson be a közeljövőben. Azért fordultunk a Miniszter Úrhoz, hogy a pályára kerülés kritériumaait, illetve előírásait kellene megváltoztatni annak érdekében, hogy a szakma további hígulását megállítsuk és hogy az EU-s előírásoknak megfelelően színvonal növekedés állhasson be.

Nem hiszem, hogy ezt csak úgy lehetne megoldani, azaz csak úgy lehet alkotmányos az új döntés, hogy ha nem csak a pályára kerülőknek írják elő az új kritériumokat, hanem a jelenleg pályán lévőknek is.

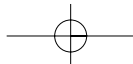
Nem hiszem, hogy a pályán lévőknek akár az iskolai végzettségüket, akár az életkorukat figyelembe véve meg lehetne oldani akár a nyelvtanulás kérdését (ha csak nincs rá egyéni igény) vagy az iskolai végzettség-növelő lehetőségeket, hiszen ezek erősen idő és kor függvényei. Az viszont biztos, hogy mint sok egyéb más szakmában, a szakmai

előírások az emeltebb szintű elvárásokhoz igazítás elfogadható lenne mindenki számára és egyúttal elkerülnénk azt a helyzetet, hogy bárki, akinek megszűnik a munkahelye, bárki aki kilép munkahelyéről, mint lehetőség, folyamatosan a taxizás kerüljön előtérbe. Ehhez sajnos már autó sem szükséges, hiszen jó néhány olyan vállalkozás üzemel, amely új, vagy használt autókat helyez el, állít üzembe és vesz rá fel egy, vagy két taxigépkocsi-vezetőt. Lehet, hogy a fluktuáció magas, bár ezt a jelenleg pályán lévők kevésbé tolerálják, hiszen 5 év alatt 2000 fő pályán kívülről kerülése nem hozott olyan bevételi hatást, mint ami elvárható lett volna, ráadásul mind az idegenforgalom, mind a hazai kereslet ennél jóval nagyobb mértékű visszaesése következett be, amely bevétel kiesése egyes taxisok zsebébe hatalmas mínuszokat halmozott fel.

Nem nagyon értem azt sem, hogy nem működő érdekképviseltekkel miért kellene ebben az ügyben egyezségré lépni, hiszen úgy vezetálnak a szakma oldalvívén, hogy annak csak negatív hatásai mérhetők le a szakmán belül.

Sajnálatosan van olyan érdekképviselő is, akinek vezetője egy lépést sem tesz! Van olyan érdekképviselő, aki önmaga folyamatos elfogadtatásával van inkább elfoglalva, és vannak olyan érdekképviselők, akiknek ma már semmilyen taxis kötődése nincs, de így, vagy úgy benne maradtak néhány régebben megválasztott pozícióban.

Attól, hogy ez így működik, attól még a szakma ezer seb-



től vérzik. Attól a pályán lévők nem érzik, hogy valaki is foglalkozna az ő bajaikkal. Ezért fordulok ismételten immár Önhöz, aki első levelem válaszát megadta, hogy újból konkrét kérdéseket tegyek fel, amire mindenki számára jól érthető módon gyors válaszokat várok:

- Van-e arra törvényes lehetőség, hogy csak és kizárólag a pályára újonnan bekerülők részére iskolai végzettség, nyelvtudási és helyismereti előírásokat vezessünk be?

- Van-e annak törvényi akadálya, hogy az újonnan pályára lépőknek gépjárműre vonatkozó, rögzített EU-s normatívákkal is bíró gépjárművel lehessen pályára kerülni?

- Van-e annak törvényes akadálya, hogy a jelenleg is folyó oktatás, vizsgáztatás, azaz a pályára kerülési procedúrát megállítsuk, mindaddig, amíg az új normatívák kidolgozásra, illetve bevezetésre kerülnek?

- Van-e arra lehetőség és főleg miniszteriális, illetve politikai akarat, hogy a jelenleg pályán lévő, de oda sem szellemileg, sem műszakilag, sem az elvárható előírások tisz-

tességes és becsületes betarthatóságát figyelmen kívül hagyók kikerülhessenek ebből a rendszerből?

A szövetségünkben tevékenykedők úgy látják, hogy mindazon igény, amellyel javítani lehetne a közmorált, amivel javítani lehetne a szakmai színvonalat, amivel olyan bevételi szintemelkedés jöhetne létre, nem járna törvényt módosítással, hanem mindösszesen rendeletváltozással, rendeletmódosítással.

Tisztelt Székely Úr!

Mindezek mellett már csak azt kérném, hogy azokon a neurológikus pontokon, ahol mindenki tudja milyen típusú visszaélések, illetve szakmai lejárás történik, hogy legalább ezeken a pontokon legyen ellenőrzés, és kerüljön ki a rendszerből az a taxis, aki a „ma” kirablásával a holnapunkat, illetve a jövőnket teszi kockára.

Sürgős válaszát várva, tisztelettel:

Horváth Pál

Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetségének elnöke

Taxisok az interneten

Előző számunkban utaltunk rá, hogy a taxis saját, esetleg különleges szolgáltatásait igazán hatékonyan nem tudja egyénileg hirdetni. Az egyetlen megoldásnak az internetes jelenlét kínálkozik, hiszen ha egy érdeklődő eljutott a megfelelő honlapra, ott már a lehető legtöbb információval látható el.

Sokat segít egy önálló honlap létrehozása, ám teljes egészében ez sem éri el a kívánt célt, hiszen honnan tudná az a kedves reménybeli megrendelő, hogy neki mondjuk a www.kovacsbelataxis.hu internetes címet kell begépelnie.

A BTI-ben ezért olyan internetes szakmai adatbázis-rendszert indítottunk, amely a legtöbb hazai és nemzetközi keresőrendszerbe beregisztrálásra került. Ez nagymértékben megkönnyíti elérhetőségét, találati arányát. A későbbiekben tervezzük, hogy internetcímünket más médiákban is hirdetjük.

Szolgáltatásunk a www.taxicentrum.hu címen érhető el. Erről az oldalról letölthető a jelentkezési lap és a szerződés, de természetesen kérésre postai úton, vagy személyesen irodánkban is biztosítjuk ezeket.

Mit nyújt ez a szolgáltatás? A jelentkezők egy rendszerezett szakmai adatbázisba kerülnek, amelyben nevük és mobiltelefonszámuk mellett feltüntetésre kerül a működési terület, a gépkocsi típusa és színe, valamint a gépkocsivezető esetleges nyelvtudása. Ezek azok az alapadatok, amelyekre az érdeklődő ügyfél keresni tud. Ez röviden azt jelenti, hogy egy egyszerű kis menürendszerben bejelöli például a „Budapest”, „Mercedes”, „fekete” és „angol” szavakat, amire kap egy olyan listát, ahol a fekete Mercedessel rendelkező, angolul beszélő, Budapesten tevékenykedő

taxisok neve és telefonszáma szerepel (már akik jelentkeztek a rendszerbe). Ezek közül valamelyikre rákattintva aztán még egy sor további információhoz juthat, amit a taxis kolléga fontosnak talált közölni magáról. Megjelenhet egy fotó a gépkocsiról, esetleg a gépkocsivezető arcképe is. Leírható az általában érvényes munkaidő, a tájékoztató tarifák és kedvezmények, hitelkártya-elfogadás stb. Közölhetők a vállalt szolgáltatások, például városnézés, ügyintézés, beszerzés. A gépkocsi extrái is feltüntethetők, például klíma, sötétített üvegek, vonóhorog, tetőtartó. Fontos kitérni a dohányzás kérdésére is, mert ez alapvetően meghatározhat (vagy elriaszthat) egy bizonyos vendégkört.

Bizonyára még száz olyan dolog van, amit a taxis szeretne magáról közölni, erre rendszerünkben minden lehetősége megvan. Az ún. alapsomag esetén akár két gépelt oldal terjedelemben biztosítunk helyet, és kettő darab fotó is megjeleníthető. A Prémium csomagban a terjedelem akár

tíz oldalig növelhető, több fényképpel, csatolt linkek lehetőségével. A Prémium csomagban saját webcímet is biztosítunk, ami aztán feltüntethető a névjegyeken, levelezésen. A saját webcím lehet a taxisám-, vagy a név- előtag, például www.taxi600.taxicentrum.hu

A Taxicentrum szolgáltatás éves díja bevezető áron, alapsomag esetén 16.000 Ft, a Prémium csomag 25.000 Ft-ba kerül. A BTI regisztrált és tagdíjfizető tagjai az alapsomag előfizetése esetén Prémium csomagot vehetnek igénybe, és a 2003-as évi szolgáltatást díjmentesen kapják. A fenti árak a 25%-os áfát tartalmazzák.

További információval szolgálunk a BTI-ben (1191 Budapest, Attila u. 49-53.), telefonon munkaidőben a 282-9887 számon, postai úton, ha elküldöd neved és címed SMS-ben a 30/989-4279 mobilra, e-mailon a bti@axelero.hu címen, valamint magán a honlapon: www.taxicentrum.hu.

Nagy Zoltán

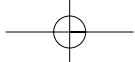
Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.
Futómű- és fékjavítás.
Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

Cím: Bpest XVIII. (Pestimre), Nagykörsi út 34/a.
(Eke u. sarok)

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

Telefon: 291-8714



Számitógépvásárlás adókedvezménye elvált és külön háztartásban élő szülők esetében:

A személyi jövedelemadóról szóló törvény alapján a számítógép adókedvezményét az a magánszemély veheti igénybe, akinek gyermeke nappali rendszerű iskolai oktatásban, vagy a felsőoktatásról szóló törvényben felsorolt felsőoktatási intézményben hitelesített iskolai rendszerű első alapképzésben vesz részt.

A számítógép, számítástechnikai eszköz megszerzésére (vásárlására, bérletére, lízingelésre) fordított összeg akkor jogosít az adókedvezményre, ha az eszköz megszerzése a törvényben felsorolt minisztériumok valamelyike által kiírt pályázat keretében történik, és a magánszemély a vásárlást a nevére szóló számlával igazolja.

A számítástechnikai eszköz vásárlásával összefüggő adókedvezmény a saját névre kiállított, az eszköz beszerzéséről szóló számla alapján érvényesíthető, amelyet megosztani a személyi jövedelemadó szabályai szerint nem lehet, de az adókedvezményt külön-külön mindkét magánszemély szülő igénybe veheti.

(PM Jövedelemadók Főosztály 16913/2003. - APEH Adónevek Főosztály 1226616743/2003.)

Tájékoztató az adó-, a jövedelem- és az illetőségigazolások kiadásáról:

Tisztelt érdeklődő ügyfelünk!

A következőkben rövid tájékoztatást kívánunk nyújtani az adó-, a jövedelem- és az illetőségigazolások kiadását kérő és az igazolást felhasználó ügyfeleink részére.

Az igazolások kiadása az igazgatóságok központi ügyfélszolgálatainak és kirendeltségeinek, végelszámolási eljárásban érintett adózók esetében a végrehajtási blokk osztályainak feladata. Az adó- és a jövedelem-, illetve az illetőség igazolások kiadásának kérésére külön kérelem nyomtatvány szolgál.

Az igazolások kiadásához beadandó kérelem nyomtatványokat letölthető és kinyomtatható formában tesszük közzé. Az ügyfélszolgálatainkon beszerzett, vagy a kinyomtatott, kitöltött és eredeti aláírással ellátott igazolások kiadási kérelem alapján az illetékes APEH igazgatóság jár el. Az illetékeséget az adóazonosító jellel (adókártyával) rendelkező magánszeméllyel az állandó lakó-

APEH-közlemények

hely, szervezet, gazdasági társaság és egyéni vállalkozó esetében a bejelentett székhely határozza meg.

Az igazolás kiadási kérelem személyesen, meghatalmazott, törvényes képviselő által, valamint postai úton egyaránt beadható. Az Adó- és Ellenőrzési Értesítő 2003. évi 6. számában megjelent, az adóhatóság előtti képviselőről és a meghatalmazásról szóló 7005/2003. (AEÉ. 6.) APEH irányelv tájékoztatást nyújt a meghatalmazásról és a képviselő igazolásáról.

A kérelem nyomtatvány használatát nem kötelező, de az ügyintézés gyorsítása érdekében a nyomtatványban szereplő adattartalom közlése, illetve a kitöltött kérelem nyomtatvány megküldése, vagy benyújtása célszerű.

Az igazolás kiadását előíró jogszabályok a különböző hatóságoknál, szervezeteknél eltérő adatok igazolását írják elő, ezért fontos az igazolás céljának pontos megadása a kérelemben.

Az igazolások kiadására a kérelem beadásától számítva nyolc nap áll igazgatóságaink rendelkezésére. A törvényben meghatározott határidő betartása csak a bejelentési és bevallási, illetve fizetési kötelezettségeket folyamatosan és határidőben teljesítő adózók esetében lehetséges.

Adateltérés vagy hiányosság esetén az adózót értesítő levélben szolítják fel az eltérés, hiányosság rendezésére, de ebben az esetben az igazolási kiadási határidő meghosszabbodik. Ügyfeleink a hiánypótlást vagy tisztázást követően, illetve az értesítő levélben megadott határnapi számíthatnak az igazolás, esetleg határozat kiadására. Bonyolultabb kiadási eljárásnál a szervezet vezetője az ügyintézési határidőt maximum 30 nappal meghosszabbíthatja. A meghosszabbításról a kérelmezőt írásban értesítik.

Az értesítőleveleket, az igazolásokat és a határozatokat a külön jogszabályi előírások kivételével - igazgatóságaink számítógépes rendszerrel adják ki, azokon kézírás nem szerepelhet.

Az adóigazolások készítése so-

rán a kiadásakor fennálló és az elvülési időn belüli adózási helyzetet igazgatóságaink egyaránt vizsgálják. Az általános adóigazolásokban az adózó tartozásait, vagy a tartozás hiányát tüntetjük fel. A nemleges adóigazolások kiadásának feltétele, hogy az adózó valamennyi esedékes kötelezettségét maradéktalanul teljesítette. A nemleges igazolás kérésénél, amennyiben az adózó tartozása felszólítást követően is rendezetlen marad, az igazolás helyett az igazolás kiadását megtagadó határozatot kap az ügyfél. Amennyiben az adózónak az igazolás kiadásának napján nincs tartozása, az általános és a nemleges adóigazolások megegyeznek. Az általános és a nemleges adóigazoláson a bevallás(ok) hiányát és a behajthatatlanság miatt törölt tartozás(oka)t is közöljük.

Speciális célú igazolásoknál a kiadást megelőző időszakban keletkezett kisebb hiányosságok, késedelmes teljesítések is a kiadási határidő meghosszabbítását okozhatják. Az adóbevallások beadási határidejében benyújtott igazolások kiadási kérelmek esetében hosszabb idejű teljesítés várható. Az adóigazolások kiadását meggyorsítja, ha az igazolás kiadása előtt egyeztet az esetlegesen fennálló tartozás(ok)ról, illetve bemutatja az egy hónapon belül benyújtott bevallásokat, a benyújtás igazolásával, és az egy héten belüli befizetések igazolását. Felhívjuk figyelmüket, hogy az adóigazolások kiadása során a fizetési kötelezettségek teljesítését adónevenként vizsgáljuk, ezért az esetleges tényleges túlfizetések ellenére - az értesítést követően - az igazolásban a hiányt mutató adónevek felsorolásra kerülnek. A folyószámla rendezése az adózó feladata, adónevek közötti átvezetésekre az adózó kérelme nélkül az adóhivatalnak nincs lehetősége.

Az adóigazolások kiadása illetékköteles. A személyes illetékmentességről az ügyfélnek írásban nyilatkoznia kell. Az azonos időpontban beadott egy kérelemben, egy célra, egy példányban kért igazolás illetékbélyegben lerovandó illetéke 2.000 forint. Az első

példánnyal azonos tartalmú másolatok darabonként 500-500 forintba kerülnek.

Jövedelemigazolásokban kizárólag a magánszemélyek adóköteles jövedelmét, illetve a jövedelmet terhelő adófizetési kötelezettséget igazolják. Az igazolás minden esetben csak lezárt adóévre és az adott évre az adózó által benyújtott személyi jövedelemadó bevallás, az M29 számú adóbevallást helyettesítő munkáltatói elszámolás, illetve a bevallás pótlás, az adóhatósági ellenőrzés megállapításai és az önellenőrzés adatai alapján adják ki. A jövedelemigazolások kiadása illetékmentes.

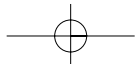
Az illetőségigazolásokban - az egyes országokkal kötött kettős adóztatást elkerülő egyezményekben foglaltakon kívül eső - jellemzően a magyarországi adóalanyiságot és tevékenységet, illetve áfa-alanyiságot igazolják magyar nyelven, vagy német, angol és magyar nyelvű igazolási mintákon. Hiteles fordítást mellékelve az adózó által a külföldi adóhatóságtól hozott nyomtatványon is kiadható a kért igazolás. Az illetőségigazolások kiadása illetékmentes.

Az igazolások hamisításának megakadályozása érdekében az adóhivatal tájékoztatást nyújt az igazolás valóságáról, vagy az adózó ilyen irányú kérelmére közvetlenül a felhasználó szervezet részére küldi meg az igazolást. Az igazolást felhasználó szervezetek az igazolás másolatának megküldésével, illetve a szárazbélyegző feliratának és számának megadásával tájékoztatást kérhetnek az igazolást kiadó APEH igazgatóságtól az igazolás valóságáról. Amennyiben az adózó és az igazolást felhasználó szervezet is igényli, az adóhivatal az igazolást közvetlenül a felhasználó szervezet részére küldi meg az adózó nyilatkozata alapján.

Tájékoztatónk a legalapvetőbb információkat tartalmazza, amennyiben további kérdéseik merülnek fel, az igazgatóságok központi ügyfélszolgálati vagy kirendeltségei készséggel állnak rendelkezésre azok megválaszolására.

Igazgatóságaink központi ügyfélszolgálatainak és kirendeltségeinek címe és nyitvatartási ideje, valamint telefonszáma honlapunkon megtekinthető.

www.apeh.hu



ÁRAK, DÍJAK, ARÁNYOK

Mindössze 13 év telt el a rendszerváltás óta, és huszonegy éve lehet magántaxizni. Ez alatt az idő alatt szakmánkban annyi változásnak voltunk hol tanúi, hol szenvedő alanyai, hogy azzal egy könyvet lehetne teleírni. Ezúttal a változások egy kis szeletét szeretném kiragadni, jelesül az árak és díjak tekintetében.

Öreg rókákat talán még emlékszenek az 1982-83-as hósi időkre, amikor a Röppentyű utcában megvettük (protekciónál!) az első szakadt Zsigulit, vagy „Nagypolszkit”, barkácsoltunk rá egy szabadjelzőt (Milyen szörnyszülöttek voltak akkortájt! Te jó Isten!), bementünk a tanácsba iparendeléért, aztán a KIOSZ-ba, belépni, és hajrá, máris jöhetett az első utas. Bizony, bizony. Akkortájt, az „átkosban”, ez ilyen egyszerű volt. Nem kellett tanfolyam, nulláspapír, sárga rendszám, zöld kártya. Még taxióra sem. Lenulláztuk a napi számlálót az utas beülésekor, aztán a címre érve a számláló által mutatott kilométert beszoroztuk hat-tal. Vagy héttel. Ez a tarifa volt, és kész. Milyen nagyot változott azóta a világ!

Abban az időben – talán még emlékszel – kétféle BKV-jegyvet lehetett kapni. Volt a sárga, ami a villamosra volt jó, és a kék, amellyel viszont buszozni lehetett. A villamosjegy egy forintba került, a buszjegy meg egy forint ötven fillérbe. Egy kilométer taxizásért tehát két villamosjegyet lehetett kapni. Mégis sokan utaztak inkább velünk, mint villamossal.

Ma egy BKV-jegy 125 Ft-ba kerül. Egy kilométer taxizás pedig – budapesti átlagos telefonos tarifával – 150-160-ba. Húsz év alatt a BKV-nál százhuszonöt-szörös emelkedés következett be. A taxitarifánál alig több, mint hússzorosa...

Vizsgáljuk meg az eszköz áremelkedését, vagyis azt, hogy mennyibe került akkor, és mennyibe kerül most egy olyan autó, amellyel taxi szolgáltatást lehet végezni. Ismét csak saját példából kiindulva: első nagy Polskimat 67 ezerért vettem, majd nagyon gyorsan lecseréltem egy Zsigulira ötvenezerért. Ez volt az az árfekvés, amiért bárki, némi szerencsével hozzájuthatott egy BM-től, vagy vállalatnál leadott autóhoz. Ma mi a helyzet? Egy olyan megfelelő autót, akár használtan is, ami a csapatban első-második kategóriának minősül, nem kapsz meg kétfélmillió alatt. Inkább több. Az árváltozás húsz év alatt negyvenszeres. A taxitarifánál még mindig csak hússzorosa...

Már a nyolcvanas évek elején megszerződtek az első taxitársaságok, a vállalkozók jól felismert érdekük szerint tömegesen csatlakoztak. Első volt a Budataxi, majd szinte rögtön utána a City. A Budánál eb-

ben az időben 400 forint volt a havi tagdíj. Igen, jól látod: négyszáz forint. Ebből volt fenntartva az iroda, fizetve a diszpécserok és a vezetőség, és még szórólapokra, matrikára is futotta. Ma a tagdíjátlag a 40.000 forint környékén mozog. Nyilván hatalmas a műszaki fejlődés, és a társaságok könyvelését, adminisztrációját is sokkal komolyabban kell venni. De azért mégis: százszoros tagdíjemelkedés! A tarifa meg...

1983-ban a tagdíj befizetéséhez nem egészen 60 utaskilométert kellett megtenni. Miután abban az időben kis túzással „minden sarkon integettek”, összes kilométerben ez még a 100-at sem érte el, márpedig száz kilométernél jóval többet mentünk naponta. A tagdíj tehát egy nap alatt összejött, ha szerencsések voltunk, akkor akár még a tankolás mellett is. Ma a negyvenezer forintos tagdíjért ennél sokkal többet kell az utcán lenni. Ha a hússzoros tarifaemelkedést vetem össze a százszoros tagdíjemelkedéssel, akkor legalábbis ötször annyit. Ami persze még akár ideálisnak is lenne tekinthető, ha ma is annyi lenne az utas, mint egykor. De nem annyi...

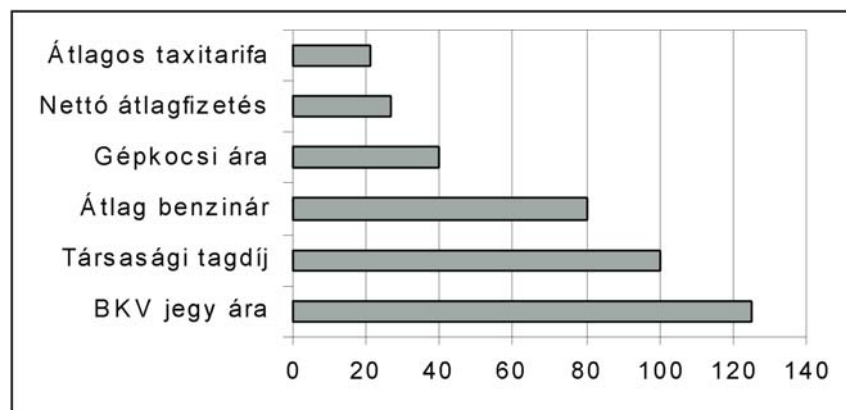
Visszatérve a tankolásra: emlékszik még valaki a háromforintos benzinre? Már nem vagyok biztos benne, hogy '82-ben is annyi volt-e, de nem lehetett sokkal drágább. Ma egy liter benzin 240 forint. Az áremelkedés nyolcvanaszoros. A maximális taxitarifa szintén 240 Ft egy kilométerre. A kiindulási adat viszont nem 3, hanem 7, így az emelkedés nem egészen harmincöt-szörös.

Ha már a benzinárnál tartunk: gyakran megfogalmazódik az az óhaj, hogy a taxi egy kilométerre vetített tarifája egyezzen meg egy liter benzin árával. Ennek az okoskodásnak a téves voltát, azt hiszem, a fenti összehasonlítások is remekül jelzik, mindazonáltal hozzáteszem, hogy jelenleg ez az óhaj megvalósulhat. Az üzemanyag literje 240 forint, és egy kilométer taxitarifa maximum (a fővárosban) szintén 240 forint.

Vajon mi lehet az oka, hogy míg szakmánk meghatározó költségei (üzemanyag, gépkocsi, társasági tagdíj) 40-100-szorosára emelkedett, addig a taxitarifa beérte hússzoros szorzóval. Míg a BKV, amely gyakorlatilag ugyanazt a tevékenységet végzi, mint a fővárosi taxisok, jelesül utasokat szállít Budapest területén, százhuszonöt-szörös viteldíj-emelkedést tudott elérni az elmúlt húsz évben, ugyanakkor változatlanul veszteséges és nagy összegű állami támogatásra szorul, addig a taxi a maga húsz éve alatt hússzoros tarifa-növekményével is megelégszik. Miért van ez?

A magyarázatot talán a sokszor emlegetett „fizetőképes kereslet” nevű szakkifejezés környékén kell keresnünk, bár ez sem magyarázza meg teljes egészében a dolgot. 1982-ben az átlagfizetés 3000 Ft környékén volt. Ma körülbelül 125.000.-. Am elterően a múltbelitől, ez utóbbi összeg bruttó bért takar, így nemigen számolhatunk 70-80 ezer forintnál magasabb összeggel. Ez a húsz év alatt 23-25-szörös emelkedés, amivel máris megmagyarázni látszódik a taxitarifa mérsékelt emelkedése is. Ez lenne az igazság? Ha a fizetés is azonos mértékben nőtt a taxitarifákkal, jogos lenne a feltételezés, hogy az emberek ma is ugyanolyan gyakorisággal veszik igénybe a taxit, mint egykor. Mindenki tudja, hogy ez egyáltalán nincs így. Az átlag állampolgárt, a mi reménybeli utasainkat ugyanis hasonló mértékben érintette az árak és a bérek közötti növekedés aránytalansága, mint bennünket. Ma már a fontossági sorrendben a taxi hátrébb sorolódott, a megélhetési költségek átlagosnál magasabb növekedése miatt.

Vizuális típusú kollégák számára, meg talán a jobb áttekinthetőség kedvéért, íme egy diagram. A függőleges oszlopokban felsorolva az imént említett szolgáltatások neve, vízszintesen pedig az a szám, hogy ezek ára 1982 óta hányszorosára emelkedett. Így egyben látva még megdöbbentőbb, nem?



Bele kell hát törődnünk, hogy csökkent utasaink száma? Korántsem. A rendszerváltást követő években ugyanis feltűnt egy olyan új réteg, amely igénybe veszi a taxisolgáltatást. Ez pedig a multicegek, kisebb-nagyobb vállalkozások köre. Ők az elmúlt évtizedekben azért nem taxiztak, mert nem is voltak jelen. Voltak helyettük nagyvállalatok, meg állami intézmények saját kocsiparkkal, naphosszat unatkozó sofőrökkel. A vállalkozó ezt már nem engedheti meg, ő csak akkor vesz igénybe autót, ha az valóban szükséges. Az esetek nagy részében taxit. Ez az a kör, amelynek nemcsak igénye, hanem pénze is van, hogy taxival (limuzinnal, mikrobusszal) utazzon. És ez az a kör, amely ma már sokkal nívósabb szolgáltatást vár el.

Régen egyszerű és igénytelen utasok voltak (minden bántó él nélkül). Megfelelt a Lada, hogy este hazavigye a melóst a kocsmából. Jó volt a Dacia hajnalban a zöldsesnek, hogy eljusson a piacra. Még a repülőtérré utazók is elfogadták a Wartburg

kombit (sőt kérték, a sok csomag miatt), és nem volt ciki az Operába Moszkviccsal érkezni. A mai helyzet egészen más.

Az üzletember, a cégvezető elvárja a tiszta, kulturált megjelenésű gépkocsivezetőt, az sem baj, ha több nyelven beszél. Elvárja a nagy, kényelmes, légkondicionált autót. Megköveteli a szakszerű kiszolgálást, a pontos kiállást, a városismeretet. Ezzel szemben viszont meg is fizeti az árat. A magasabb árat is.

Merész számítás következnek: tételezzük fel, hogy a taxitarifa 1982-ben reális szinten állt. Ma, mint ezt mindenki tudja, ill. remélem, e fenti eszmefuttatásból kiderült, véletlenül sem áll reális szinten. Az elmúlt húsz év pénzromlását, áremelkedéseit, a nyugati szinthez igazodó költségeket figyelembe véve a taxi kilométerdíja 2003-ban 400 és 700 forint között kellene hogy álljon. (Mondtam, hogy merész lesz...) Mielőtt azonban a realitásoktól való végletes elszakadás vádjával illetne bárki is, gyorsan ki kell jelteni, hogy e fenti szá-

mok persze nem tényleges kilométerdíjat, hanem az ún. fajlagos tarifát mutatják. E lap hasábjain néhány hónappal ezelőtt értekezünk erről, így most az e számítás menét nem ismételtem meg. Lényeg az, hogy 400 forintos fajlagos tarifához szükséges tarifaelemek például a következőképpen nézhetnek ki: alapdíj: 300 Ft, kilométerdíj 325 Ft/km, várakozás 60 Ft/perc. És ez még csak az alsó határ. Ahhoz, hogy a 700 forintos fajlagos kilométerdíj elérhető legyen a következők szükségesek (szintén csak példaképpen, hiszen több megoldás is létezik): alapdíj 550 Ft, kilométerdíj 550 Ft/km, várakozás 130 Ft/perc. Vadnak hangzik? Akkor – az Európai Unióhoz való közeledésünk okán – számoljuk át az egészet az ott használt pénznemre, vagyis euróra. A mai árfolyam 254 Ft/euró. Ime a tarifa tehát euróban (kerekítve): Alapdíj 2 Euro, viteldíj 2 euró/km, várakozás 0,5 euró/perc. Vajon mihez hasonlíthatnak ezek a számok így egymás mellett? Csak nem az Európában jelenleg általánosan alkalmazott tarifákra?

Az okmányirodákról

Aki az elmúlt egy-két évben autót cserélt, és végigszenvedte az ezzel járó hercehurcát, bizonyára „kiütést kap”, ha csak meghallja az okmányiroda szót. Eszébe jut a nyitás előtti sorbaállítás sorszámért, a többórás várakozás, a megalázó, lekezelő hangneme. Visszaemlékszik arra, hogyan szorongatta sorszám-céduláját, a jelző hangjára reménykedve felkapva fejét, miközben a „csókosok” önelégtelt vigyorral jártak ki-be, intézték el percek alatt ügyeiket. Az is emlékezetébe ötlök, hogy mennyi felesleges adminisztrációt végeztek el vele, küldözgették oda-vissza, cserélték ki vadonatúj forgalmiját – amin még meg sem száradt a tinta –, egy még újabbra. (Természetesen ez az állapot nem általánosítható az okmányirodák mindenyikére. Kollégáink rossz tapasztalata a taxi ügyeket intéző fővárosi központi okmányirodára – és annak sem minden dolgozójára –, vonatkozik.) Aztán mire végzett az egész ügyintézés, némileg kimerülve ugyan, de megnyugodva dőlhetett hátra, hogy újabb kocscseréjéig a közelébe sem kell menni az okmányirodának. De biztos, hogy ez így van?

A gépjárművek papírjainak ügyintézése mellett ma már gyakorlatilag majdnem min-

den igazolványokkal, engedélyekkel, okmányokkal kapcsolatos tevékenységet az okmányirodák végeznek. Ők adják ki és cserélik a személyi igazolványt, a lakcímkártyát, útlevélet, jogosítványt. Nem mindegy azonban, melyik okmányiroda szolgáltatását vesszük igénybe. Nyilvánvalóan mindenkinek az első gondolata, hogy ügyeit a lakóhelye szerint illetékes hivatalban intézze. Pedig a lehetőségek ennél sokkal szélesebbek, az okmányirodák számítógépes kapcsolatban állva egymással, több helyen is tudják intézni ügyes-bajos dolgainkat. Hogy mit hol találunk, és melyik irodában milyen ügyet tudunk intézni, azt a 263/2002. (XII. 18.) Korm. rendelettel módosított 256/2000. (XII. 26.) Korm. rendelet (az okmányirodák kijelöléséről és illetékességi területéről) tartalmazza.

Érdeemes egy kissé belemerülni, már csak abból a szempontból is, hogy legközelebb ne kényszerüljünk hosszas sorbaállásra csak azért, mert nincs információ arról, hogy egy más területen lévő irodában esetleg percek alatt elintézhetjük ügyünket.

„1. § (1) Az e rendelet mellékletében kijelölt települési (a fővárosban a fővárosi kerületi) önkormányzat jegyzője a polgár-

mesteri hivatal részeként működött okmányiroda (a továbbiakban: okmányiroda) útján, a rendelet mellékletében foglalt illetékességi területén végzi a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel, a külön jogszabályban hatáskörébe utalt okmányokkal kapcsolatos feladatait.

(2) Az ország területére kiterjedő illetékességgel látja el:

a) az Nytv. 7/A. § (1) bekezdésének a) és c) pontjában, valamint

b) a Kknyt. 5. § (1) bekezdésének a) és g) pontjában meghatározott feladatait.”

Jó kis jogásznyelv? Egy büdös szót sem lehet érteni belőle. De talán fordítsuk le magyarra.

Tehát: vannak az okmányirodák, amelyek Budapesten minden kerületben, vidéken pedig településenként összesen az ott lakó állampolgárok okmányokkal kapcsolatos ügyeit. Általában. Azonban a kettes bekezdésben szereplő rejtélyes kifejezések, úgymint Nytv, Kknyt által szabályozva országos hatáskörűen is működhetnek. Tehát egy budapesti ügyet mondjuk Balmazújvárosban, vagy egy szolnoki kérelmet akár Győrben is el lehet intézni. Vajon mely ügyek lehetnek ezek?

Az idézett titokzatos kifejezé-

sek egy-egy törvény nevének rövidítései, tehát a Nytv, az az 1992 évi LXVI törvény a polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról, a Kknyt pedig a 1999. évi LXXXIV. törvény a közúti közlekedési nyilvántartásról szól. A rendelet szerint tehát országos hatáskörrel bármely okmányiroda:

„a) ellenőrzi a személyazonosító igazolvány iránti kérelem adatait, intézkedik az okmány kitöltéséről és gondoskodik a polgár részére történő átadásáról;...

c) ellátja a személyazonosítás céljára szolgáló, illetőleg jogosultságot igazoló okmányok kiadásával kapcsolatosan hatáskörébe utalt, törvényben meghatározott adatkezelési feladatokat.”

Ez jó! Tehát, ha lejárt a személyi igazolványom, akkor nem kell a helyi önkormányzat esetleg zsúfolt hivatali helyiségében órákig sorbaállnom, hanem kereshetek egy kevésbé forgalmas irodát, és ott is elintézik a személyivel kapcsolatos ügyemet (Kipróbáltuk: működik! A szerk.).

No de nézzük a másik országos hatáskört, amikor is az ország bármely okmányirodája:

„a) ellenőrzi a járművezetésre jogosító okmányok (a továbbiakban: engedély) kiállítására, érvényesítésére, cseréjére, pótlására iránti kérelem adatait, gondoskodik a

kérelem teljesítéséről és az engedély ügyfél részére történő kiadásáról...

g) az okmány elvesztése, elmulasztása, megsemmisülése esetén a közlekedési nyilvántartást vezető szerv értesítésével kezdeményezi az okmánykörös elrendelést...

Ez is jó! Tehát a jogosítvánnyal kapcsolatos ügyeimet is bárhol intézhetem! Ez most különösen aktuális, hiszen, mint már többször jeleztük, a papír alapú jogosítványok kora lejárt. Orvosi érvényesítésnél már nem pecsételnek e régi jogsiba, akkor sem, ha még van benne hely, hanem egy igazolást kapunk, amivel – és a régi jogosítvánnyal – el kell ballagni az okmányirodába (a rendelet szerint tehát bármelyikbe), új igazolványt igényelni. De vajon érvényes ez a hatáskör a többi közlekedési okmányra, például a forgalmira és a törzskönyvre is?

„2. § (1) A közúti közlekedési igazgatás körében, eltérő rendelkezés hiányában az eljárásra az az okmányiroda illetékes, amely-

nek területén az ügyfél lakóhelye, ennek hiányában tartózkodási helye, ha az ügyfél személyes megjelenését jogszabály nem írja elő, meghatalmazottjának lakóhelye (székhelye, telephelye) van.

(2) Az új jármű első forgalomba helyezésére az az okmányiroda is illetékes, amelynek illetékességi területén a jármű forgalmazó telephelye vagy székhelye van.

(3) A használt jármű első forgalomba helyezésére az az okmányiroda is illetékes, amelynek illetékességi területén a forgalomba helyezés előtti műszaki megvizsgálást lefolytató közlekedési felügyelet (a továbbiakban: közlekedési hatóság) elhelyezkedik”

Ezek szerint nem. A Forgalmi Engedély és a Törzskönyv ügyintézése alapvetően csak a helyileg illetékes okmányirodában történhet. Azonban – mint mindenhol –, itt is van kivétel:

„(4) Az ország területére kiterjedő illetékességgel: a) a DT, a CK, a HC betűjelű különleges rendszámotáblával, illetve az ilyen

rendszámotáblával már ellátott járművek esetében a „V” betűjelű ideiglenes, vagy „C” kezdő betűjelű különleges, valamint a CD betűjelű ideiglenes rendszámotábla kiadásával kapcsolatos eljárás a Budapest XIV. kerületi Önkormányzat Okmányirodájának hatáskörébe tartozik,

b) a járművek „V” betűjelű ideiglenes rendszámotábla kiadásával, üzemben tartói jog változásával, valamint az üzemben tartó és a VPOP által kezdeményezett forgalomból történő kivonással kapcsolatos eljárás a Budapest XIX. kerületi Önkormányzat Okmányirodája végzi.” (2§) (5) A megye területére kiterjedő illetékességgel az „X” betűjelű, a „C” kezdő betűjelű különleges rendszámotáblák kiadásával, valamint a „P” és „Z” betűjelű ideiglenes rendszámotáblákkal kapcsolatos eljárás a megyeszékhelyen működő okmányiroda, Pest megyében és Budapesten a megye, illetve a főváros területére kiterjedő illetékességgel a BM Központi, Adatfeldolgozó, Nyilvántartó és Választási Hiva-

tal (a továbbiakban: Hivatal) hatáskörébe tartozik.” (3§) (7) A közúti közlekedési szolgáltatást végző jármű üzembetétési jellegével, annak változásával, valamint az ilyen jellegű járművek üzemben tartói és tulajdonjogával kapcsolatos változások bejegyzésére hatáskörébe utalt közlekedési igazgatási feladatokat a területi közlekedési hatóság székhelyén működő okmányiroda a megyére kiterjedő illetékességgel, Pest megyében és Budapesten a megye, illetve a főváros területére kiterjedő illetékességgel a Hivatal végzi.”

Néhány rendkívüli rendszám adminisztrációja tehát kijelölt irodákban történik, ami viszont bennünket inkább érdekel, az a taxival kapcsolatos ügyintézés. A rendelet szerint ez megyei illetékesséű, ill. Budapesten és Pest megyében a Központi Okmányirodához tartozik. Úgy tűnik tehát, hogy minden fejlődés ellenére a taxiengedélyezéssel kapcsolatban nincs változás...

A Gumiabroncsgyártók Magyarországi Egyesülete – Bridgestone, Continental, Goodyear, Pirelli, Vredestein – és az ORFK Országos Baleset-megelőzési Bizottsága október elsejétől országos társadalmi célú kampányba kezdett a téli balesetek megelőzése érdekében. A kampány a téli közlekedés talán legkritikusabb tényezőjére, a téli gumiabroncsok használatának fontosságára hívja fel az autósok figyelmét.

Sokan nem tudják, hogy a téli abroncsok nem csak mintázatukban térnek el a nyáriaktól, hanem anyagösszetételben is. A téli gumiabroncs még a leghidegebb időben is rugalmas marad, míg a nyári már 7 °C alatt keményedni kezd, és megbízhatósági paramétere a hőmérséklet csökkenésével erősen romlanak. Téli útviszonyok között 50 km/h sebességnél a fékút akár kétszeres is lehet egy nyári gumikkal közlekedő autó számára. A téli gumiabroncsok tapadóképessége elsődleges szerepet játszik az úttartás, kapaszkodás szempontjából és az elindulás, megállás során. Téli körülmények között a balesetveszély hatszor nagyobb, mint nyáron! Legtöbbször

mégsem mérlegelünk reálsan. Holott egy autóba szerelhető CD-lejátszó esetenként nagyobb költséget jelent, mint a biztonságunkra és nyugalomunkra fordított, néha valóban anyagi teherként jelentkező forintok.

Statisztikai adatok:

Ország:	Éves téli gumi értékesítési arány
Magyarország	43 %
Ausztria	58 %
Csehország	51 %
Szlovákia	49 %

Téli gumit használó autósok aránya

Magyarország	36 %
Ausztria	94 %
Németország	60 %

A megsokszorozódott balesetveszélyen túl az autósok számolni kell más, a közlekedés zavartalanágát befolyásoló eseménnyel, illetve személyes, negatív tapasztalatokkal. Mindezeket célszerű időben megelőzni.

Rövidesen ránk köszönt a tél, vele együtt minden autós rémálma, a nyálkás, csúszós utak, „jégkapargató” reggelek, a „Ki tolja ki autónkat a parkolóból?” című napi bosszúságok. És akkor nem beszélünk még a lejtős-emelkedős utak „örömeiről”, a téli útvisszonyok következményeiként kialakuló forgalmi dugókról, koccanásokról, vagy komolyabb balesetekről, a korántsem zökkenőmentes biztosítási ügyintézésről, az autójavítás költségeiről stb. Utánajárárs, idegeskedés, idő, pénz! Megéri tehát már jó előre felkészülni a télre, mely minden autós érdeke.

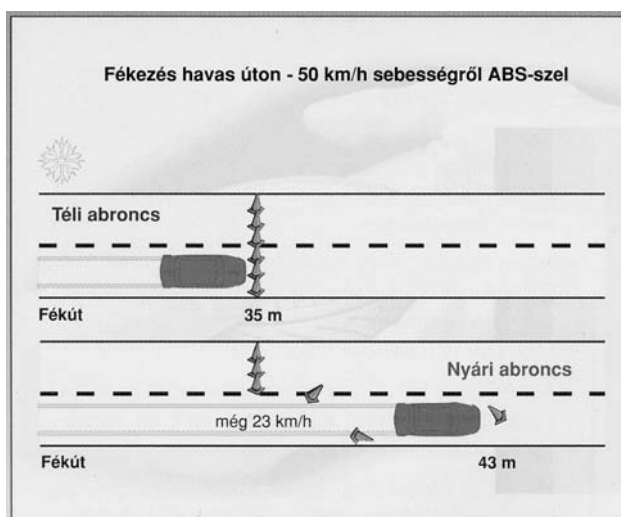
Sok kellemetlenségtől megkímélhetjük magunkat, ha az autó legfontosabb biztonsági elemeinek, köztük a gumiabroncsoknak kiemelt figyelmet szentelünk!



Sajnos csak az első havas napon jut az autósok eszébe, hogy járműjük nem áll készen a téli utazásra. Ekkor a szakszerveitek már teljes kapacitással dolgoznak, többnapos, vagy akár többhetes határidővel vállalják a téli gumibroncs átszerelését. Az időben történő felkészüléssel – 7 fok közeli napi átlaghőmérséklet beköszöntével – az a lehetetlen helyzet is elkerülhető, hogy a téli gumi ugyan megvásárolható, vagy esetleg már megvan, mégsem kerülhet felszerelésre.

Érdemes néhány lényeges szempontot részletesebben is nézni:

- minden kerékre téli gumit kell szerelni, nem elegendő a hajtott kerék átszerelése,
- minimális mintázati mélység 4 mm,
- levegőnyomás 0,2 bar-nal nagyobb, mint az azonos méretű nyári abroncs nyomása,



- 2 új és 2 régi téli gumi felszerelése esetén az új abroncsok kerüljenek a hátsó tengelyre,
- a téli gumi megengedett sebességhatára eltérhet a nyári gumitól! Ezt a vásárláskor ellenőrizni kell, és ha ez alacsonyabb, mint az autó legnagyobb sebessége, a műszerfalon erre utaló figyelmeztetést kell elhelyezni,
- a használt téli gumik pozícióit változtatni érdemes a gazdaságos elhasználódás érdekében.

Ezzel máris sokat tehetünk saját és a többi közlekedő – akár a gyalogosok – testi épségének megőrzése, a balesetmegelőzés és közlekedésbiztonság érdekében.

Csatlakozás előtt

Tudom, hogy már lassan a csapból is ez folyik, mégis érdemes néhány – a szakmát is érintő – problémát felvetni. Legelőször is ismételtelen kihangsúlyozzuk, hogy a taxival és a taxizással az EU nem foglalkozik. Ezt nemzeti ügynek tekintik, tehát minden tagállam úgy szabályozza ezt a tevékenységet, ahogy akarja. Így Magyarországon sem várható, hogy csak a csatlakozás miatt változna a feltételrendszer. Ugyanakkor ez fordítva is igaz: vagyis ha valamely ország szabályozni kíván e területen, úgy többnyire nem kell igazodnia semmilyen előírás-hoz, elváráshoz. Amennyiben a szakma képviselői valamilyen csoda folytán egyszer meg egyeznének abban (ne röhögj!), hogy egységesen mit javasolnak (kérik, követelnek stb.) a jogalkotóknak, úgy azt nem lehetne lesöpörni olyan indokkal, hogy így az Unió, vagy úgy az elvárások. Attól tartok, ez nem a közeljövő problémája lesz.

Változik viszont valamilyen formában a nagy tömegű járművekkel közlekedők pályámaradási feltételrendszere. A hogyanról még nem döntöttek, de az biztos, hogy az EU-nak ezzel kapcsolatban „igényei” vannak. Ez majd a „C” és „D” kategóriával rendelkezőket érinti. (Van sok ilyen taxis is.) Valószínűsíthetően a folyamatos képzés két részre oszlik majd. Egy alap- és egy továbbképzési szakaszra. Amennyi-

nyben Magyarország úgy döntene (nem szándékozik), hogy a tanfolyamok kötelezőek lesznek, akkor az EU 286 órás továbbképzést ír elő... Az előadók személyét is szigorú szakmai követelményrendszer betartása után választhatják majd ki. A rendszer bővíthető lesz gyakorlati képzéssel is, de ez egyelőre csak ajánlás. Hogy erről mit gondolnak majd az érintettek? Mindenesetre ma úgy látszik, hogy 2008-ra a kérdéskör „élessé” válik, és valószínű, hogy a meglévő szaktanfolyami rendszert bővítik majd.

Változik a KRESZ is. A buszsávról e lapban külön írás jelent meg. A lakó-pihenő övezetbe valószínűleg bemehetnek majd a 2,5 t feletti járművek is, ha ott valamilyen céljuk van. Változik a tervek szerint a motoros triciklik sebességhatára is.

A várható PÁV-szabályozás még nem alakult ki, de az biztos, hogy a vizsgálat eredménye az EU-ban nem része a vezetői engedélynek. Ezért nyár közepe óta az új jogosítványokba már nem kerül be a PÁV I., PÁV II. stb., csak az ún. EÜ-alkalmassági fokozat. A 102-es szám a hivatásos, a 101-es az úrvezetőt jelöli. A PÁV-igazolást pedig mindenki cipelheti magával, ha olyan járművet vezet. Nesze neked, észszerűség. A jogosítvány kis plasztiklap, a PÁV igazolás pedig két A/4-es oldal, vagy a „kezelői

vizsga” papírja. Itt érdemes megemlíteni azt is, hogy az orvos már nem bélyegezhet a régi típusú jogosítványba, azt az új típusra kell minden esetben cserélni (okmánybélyegért). Viszont eltörölték azt a korábbi előírást, hogy a születésnapoz igazították a vezetői engedély érvényességét. Változik a használtautó-behozatal szabályozása is, de erről csak akkor érdemes írni, ha a jogszabályok teljes egészében már megjelentek. Azt azért érdemes már most tudomásul venni, hogy a vámok eltörlésétől nem lesz olcsóbb a behozott autó, mert belép egy új adófajta, a regisztrációs díj.

Július 19-től a sárga rendszámért cserébe le kell adni a fehéret (állítólag a tulajdonjogot ez nem érinti, és fordítva is így van). Amennyiben rendszámváltásról kell gondoskodni, tudni kell, hogy az egyedi rendszámok esetén, ha mindkettő elvész, az nem pótolható. Amennyiben ún. egyrendszerű autóról van szó, úgy ez egyáltalán nem gyárttatható újra. A hagyományos, párban készülő azonosítókat is csak egy alkalommal, egy darab elvesztése esetén lehet pótolni. Viszont semmilyen szabály nem tiltja, hogy a járművet azonnal sárga rendszámmal helyezték üzembe.

Természetesen lapunkban a későbbekben is foglalkozunk a változások ismertetésével. Amennyiben valakinek ez ügyben kérdése van, arra megpróbálunk válaszolni. Azt azonban már előre jelezzük, nem mi tárgyalunk a Közösséggel és nem mi alkotjuk a különféle szabályokat. Vagyis a miértekre többnyire az lesz a válasz, hogy „csak”. Bocsi!

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



100 m

1. Milyen jelzés várható az útkereszteződés előtt, ha taxijával ilyen jelzőtábla felől érkeznek oda?

- a) Az „Elsőbbségadás kötelező” vagy az „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla.
- b) Csak az „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla következhet.

c) Csak az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla következhet.



2. Az alábbi járművek közül melyik hajthat be a jelzőtáblával jelölt útszakaszra?

- a) A segédmotoros kerékpár.
- b) A mezőgazdasági vontató.
- c) Az oldalkocsis motorkerékpár.



3. Mit jelez ez a tábla?

- a) Azt, hogy az úton sorompó nélküli vasúti átjáró van.
- b) Azt, hogy az utat villamospálya keresztezi.
- c) A villamosjárat megállóhelyét.



4. Milyen járművek behajtását tiltja a tábla?

- a) A 10 m-nél rövidebb tehergépkocsikét.
- b) Csak a 10 m-t meghaladó járműszerelvényekét.
- c) Olyan járműveket, járműszerelvényeket, amelyeknek hossza – rakománnyal együtt – a 10 m-t meghaladja.



5. Milyen távolságban várható e tábla után az útburkolati jellel kijelölt gyalogosátkelőhely?

- a) Mindig közvetlenül a jelzőtáblánál.
- b) Lakott területen közvetlenül a jelzőtáblánál, lakott területen kívül a tábla után 50–100 m-re.

c) Lakott területen a tábla után 50–100 m-re, lakott területen kívül a tábla után 150–250 m-re.



6. A táblával jelölt helyen szándékozik várakozni. Kötelező-e járművét a kiegészítő táblán jelölt módon elhelyezni?

- a) Nem. Tájékoztatást adó jelzőtábla soha nem jelezhet kötelezettséget.
- b) Mivel a kiegészítő táblán személygépkocsi szerepel, csak akkor, ha a jármű személygépkocsi.

c) Igen, kivéve, ha a jármű tengelyterhelése az 1 t-t meghaladja, mert ebben az esetben itt egyáltalán nem várakozhat.



7. Hol kell megállni e jelzés láttán?

- a) A „Stop” felirat előtt.
- b) Ott, ahol ideális kilátás nyílik a keresztező útvonal forgalmára.
- c) A kötelező megállás helyét jelző vonalnál.

8. Mit jelent útkereszteződésben a forgalomirányító rendőr függőlegesen feltartott karja?

- a) A sebesség növelésére ad utasítást.
- b) A forgalom irányának megváltozását jelzi.
- c) Azt, hogy közvetlenül előtte az útkereszteződésben meg kell állni.

9. Az alábbiak közül hogyan kell általában közlekedni?

- a) Úgy, hogy másokat soha ne zavarjon.
- b) Úgy, hogy a személy- és vagyonbiztonságot soha ne veszélyeztesse.
- c) Úgy, hogy másokat az út használatában soha ne akadályozzon.

10. Mikor indulhat el megállóhelyéről a menetrend szerint közlekedő autóbusz vezetője lakott területen?

- a) Csak akkor, ha nincs mögöttes forgalom.
- b) Ha az elindulási szándékát irányjelzéssel jelzi és meggyőződött annak veszélytelenségéről.
- c) Csak akkor, ha a mögöttes forgalmat sebességsökkentésre nem kényszeríti.

11. Milyen forgalom van az olyan úton, amelyen három, egymástól elkülönített úttest van?

- a) A középső úttesten egyirányú, mindkét szélső úttesten kétirányú.
- b) Mindhárom úttesten egyirányú.
- c) A középső úttesten kétirányú, a szélső úttesteken egyirányú.

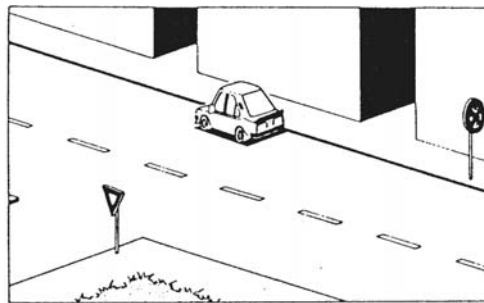
12. Melyik járműnek van elsőbbsége az olyan útburkolati jellel jelölt párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, ahol valamelyik forgalmi sáv megszűnik?

- a) Mindig annak a járműnek, amelyik addig a balra eső forgalmi sávban haladt.
- b) Amelyik terelővonal átlépése nélkül haladhat tovább.
- c) Mindig a jobbra eső forgalmi sávban haladónak.

13. Az alábbiak közül hol kell fokozottan ügyelnie az úttesten a gyalogosokra, annak ellenére, hogy nincs elsőbbségük a járművével szemben?

- a) Lakott területen lévő fő- és mellékutak kereszteződésénél a járda meghosszabbított vonalában.
- b) A villamos-megállóhelynél lévő járdasziget és a járda közötti úttesten, valamint lakott területen kívül olyan helyen, ahol járda híján az úttesten közlekednek.
- c) A villamos-megállóhelynél lévő járdasziget és az ahhoz közelebb eső járda között, valamint a lakó-pihenő övezetben.

14. Szabályosan várakozik-e az ábrán látható személygépkocsi?



- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a forgalomban részt vevő járművek beakadályozását nem akadályozza.
- c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatóak.

HALTENBERGER SAMU-DÍJ 2003

A szeptemberi „Kamarai Napok” rendezvénysorozat keretein belül, 23-án került sor a BKIK VI-os Közlekedés, Szállítás és Szállítványozás Osztálya által szervezett konferenciára, mely természetesen az EU-s csatlakozással kapcsolatos kérdésekkel és problémákkal foglalkozott. A BKIK e célra kialakított konferenciaterme megtelt. A megnyitót dr. Gyurkovics Sándor, a KTE elnöke tartotta, majd Koji László, a BKIK elnöke következett. A konferencia első

előadását megelőzően Kazatsay Zoltán, a GKM helyettes államtitkára közreműködésével átadták az „Év embere”, az „Év közlekedési szakembere”, az „Év közlekedési vállalkozója” díjakat, majd a Haltenberger Samu-díj átadása következett. Ezt a beérkezett javaslatok alapján a Taxis Szakmai Kollégium véleményezését követően a BKIK VI-os Osztálya Boda Györgynek (City Taxi 216), Dobos Mihálynak (Taxi 2000 237) és Kunszt Emilnek (Fótaxi 1856) adományozta példamutató munkájuk elismeréseként. Az idén a taxizást különösen segítő tevékenységéért Bálint Sándor, a Közlekedési Múzeum munkatársa részesült Haltenberger Samu-díjban.

A kitüntetetteknek ezúton is gratulálunk, munkájukhoz erőt, egészséget kívánunk.

A szerk.



A plakett és az oklevél



Kirschner Béla, Haltenberger Samu unokája



Kunszt Emil, Fótaxi 1856



Az Év közlekedési vállalkozója Csoltó Gábor, Trans-agent Kft.



Dobos Mihály, Taxi 2000 237



Boda György, City Taxi 216

KUNSZT EMIL (Főtaxi 1856)

1925. május 3-án születtem Budapesten. Érettségi után a Műegyetem Építészmérnöki Karán kezdtem tanulni. Közben a megélhetés végett másodállásban eljártam taxizni. Sajnos közbejött a háború, a szüleim meghaltak, és én nem tudtam folytatni az egyetemem. Megnősültem, kellett a pénz, így maradtam taxis. Ős-taxis. 1946-ban a Kéktaxi Vállalatnál dolgoztam. Ők magánvállalkozók voltak és többfajta kocsin dolgoztak. A Szürketaxihoz – a Haltenberger Samu által vezérelt gárdába – 1947. február 4-én kerültem. Miután ide volt egyetemistaként léptem be, a garázsban „csak” 2-3 hónapot kellett töltenem. Samu bácsi ugyanis megfelelő gyakorlat nélkül nem engedett senkit az utcára. Így én is begyakorolhattam az



aknára állást, a kurbilizást és a madzagfékes vezetést a Magomobilokkal. A madzag-, vagy bowdenes fék egyszer – még ennek ellenére is – megrézfált. A Nemzetinél a kollégák viccből kinyitották az ajtót. Én pedig kissé figyelmetlenül azt becsuktam, a „bakra” pattantam és indítottam. Ez azonban kissé gyorsra sikerült. Így a Nemzetinél a dobogón álló rendőrt finoman bár, de elértem. Am ő nem vette a fejemet mert látta a nevető „régi” taxisokat, de elmagyarázta, hogy a madzagfékkel vigyázni kell. Természetesen nem csak erre kellett egy taxisnak vigyázni. Az öreg Samu bácsi alatt nagyon kemény volt az élet. Például a kerekek széle fehérre volt festve. Amikor a taxis bement a garázsba, megnézték, hogy hány fekete pont van a festéken (járdázás), és azt lepontozták. Sok pont esetén levontak a fizetésből. Persze felmerülhet, hogy a taxis miért nem tüntette el a nyomokat még a garázsba menetel előtt? Mert nem lehetett! Tele voltunk ellenőrrel. Ők folyton kijártak a placra. Nekünk meg a legközelebbi állomásra be kellett állnunk. Vastörvények voltak, melyeket ma is meg lehetne becsülni. E szerint például amikor az utas kiszállt, segíteni kellett neki, a kabátját előírás szerint le kellett söpörnünk. Ez akkor természetes volt.

Nagyon sok híres embert szállítottam. Csontos Gyula, vagy Karády Katalin is jó vendégem volt. Utóbbiról sokat lehetne mesélni, de ez politikai ügy volt és ma sem akarok róla beszélni...

Később a Szürketaxit államosították. Én végig a Főtaxinál dolgoztam, amíg el nem vittek közülünk 100 embert a bányába, 100-at nemzetközi kamionra és 100-at a BKV-hoz. Rákosi döntött így, mert kevés volt az ember. Engem a fővárosi közlekedésbe vezényeltek, mert gyermekeim voltak. Így szerencsére legalább nem bányász lettem... Csuklós buszt vezettem, majd letettem az oktatói vizsgát és oktatótízt lettem a BKV-nél. '64, vagy '65 környékén mentem vissza a Főtaxihoz, de oktatóként dolgoztam a KPM-nél és előzőleg az MHSZ-nél is. Sok ezer embert tanítottam. Később vizsgabiztos is voltam, de szívesebben oktattam, és közben természetesen taxiztam is.

Sokféle autóval dolgoztam. A Magomobiltól a Skodákon át a Wartburgig. 30 évet éjszakáztam a Kertész utcai garázsban. Sok-

szor este „belöktek”, és csak reggel álltam meg, elhasználva egy teletank üzemanyagot. Volt olyan szilveszterem, amikor több, mint 100 fuvert csináltam. Szerettem a Volgákat. Nagy és kényelmes autók voltak. Ráadásul, mert nagykocsi volt, utasaink is kedvelték. A taxiállomásokon ki kellett nekik hagyni helyet. Tehát egy öt férőhelyes droszton négy kiskocsi és egy nagykocsi állhatott. Mi pedig 50-en, 100-an voltunk. Mindig volt helyünk, és az utasok sokszor kikerülték a kiskocsikat azért, hogy hozzánk ülhessenek be. Hátról kényelmesen ülhettek, szivarozhattak. Később jöttek a modernebb autók, Pobedák, Warszavák, Fiatok. Szerettem taxizni, sőt most is dolgozom még. Sikerült gyermekeimet egyetemre küldeni.

Munkásságom alatt teljesítettem a „Vezess baleset nélkül” versenyben az 1 750 000 km-t, amit elsőként kaptam meg. Ez természetesen azóta tovább szaporodott volna, de időközben megszűntették a kitüntetését. A munkámat továbbra iparkodom rendesen elvégezni.

Így, e lapon keresztül kívánok minden szaktársamnak jó munkát és hosszú, egészséges életet.

DOBOS MIHÁLY (Taxi 2000 237)

1964-ben, a Főtaxi Kerepesi úti székhelyén kezdtem el taxizni, majd átkerültem a II-es garázsba, vagy ha úgy jobban ismeritek, a Prielle-be. 1969-ben az első között léptem be a Volánturist-hoz. Az URH számom 30-as volt. Egészen 1985-ig jól éreztem magam, de jöttek a Daciák.... A szomszédom fia odajött dolgozni, és három hónap alatt többet fizetett ki erre a típusra, mint amit kerestem. Pedig előtte volt három Volgánk, 8 vagy 9 Zsigulink és 1 Daciánk, 2 hónapig. Ezt csak azért vettük át, mert a spanom csak így vehette meg a régi Zsigulit. 2 hónap múlva a Daciát leadtuk, én pedig elmentem az Éro Taxihoz. Aztán itt is ragadtam, bár a cégből előbb Gábrriel, majd Yellow Pages később Taxiunió lett. Amikor a Szenci kivált és megcsinálta a Tele5 Taxit, hívott, de én maradtam. Most megint együtt vagyunk a Taxi 2000-ben, úgy, hogy én nem változtattam semmit.



Most, hogy a csipőcsontom „szórakozik” velem, nem tudok dolgozni, bár már úgyis nyugdíjas vagyok.

A kitüntetésnek örülök, büszke is vagyok rá. A jövőben taxisgenerációnak meg azt tanácsolom, utaspanasz esetén a hibát első sorban magukban keressék. Az utasnak szinte kivétel nélkül igaza van. Ha jó a taxis, már előre érzi, milyen hangon kell megszólalnia. Nem szabad agresszívan reagálni semmire sem. Akármilyen vadállat, le lehet szerelni finom megoldásokkal. Nekem a 39 év alatt mindössze két problémám akadt: az első még régen történt Csepelen. Akkor a Tanácsház térről 20 Ft-ért lehetett kimenni a temető mellett lévő munkásszállóig. Warszavával dolgoztam, amikor odajött öt fiatal, hogy vigyem ki őket. Mondtam, hogy a fuvardíj 20 Ft lenne, de engem a rendőr egy százásra büntet, ha

meglátja, hogy öten vannak. Így kértem egy százast előre. Meg akartak verni. Igazuk volt? Persze... A másik esetben egy tökrészeg elvtársat segitettem abban, hogy kiszállás után az árokban kössön ki, de akkor tényleg nem volt más megoldás...

Volt úgy, hogy 16 évig éjszakáztam és nappaloztam felváltva. Egy hétig én, egy hétig a spanom. Rengeteg jártunk a Filmgyárba. Ott sohasem tudtuk mikor végzünk.

Szép időszak volt, de elfáradtam. Ma már tényleg másképpen van minden. A csibészéért kirúgott embereket mindig van aki felveszi, mindig van olyan összeg, amiért elnézik neki azt, amit nem szabadna. Ez pedig a közösségnek több kárt okoz, mint amit a tulajdonosoknak a büntetés vagy az új befizető hoz. Talán majd rájönnek maguktól...

BÁLIANT SÁNDOR főmuzeológus

1935-ben született Budapesten. Gimnáziumi érettségi után kitanulta az autószerelő szakmát, majd tanulmányait a Közlekedési Műszaki Egyetemen folytatta. Állandóan képi önmagát.

1959-től dolgozik a Közlekedési Múzeumban muzeológusként. Gyűjteménykezelőként hozzá tartoznak többek között a gépjárművek és a motorkerékpárok. Kutatási területe a Magyar Gépjárműtörténet, ezen belül a magyar személygépkocsik, teherautók, autóbuszok és taxik.

Hosszú ideje tanít a győri Széchenyi Műszaki Főiskolán, illetve Egyetemen. Eddig 11 könyve jelent meg, az egyéb írásainak száma megközelíti a 900-at. Legutóbb a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány gondozásában jelent meg a „Magyar teherautó-



gyártás története” c. könyve. A fővárosi taxi múltjával 1972 tavaszától foglalkozik. A taxisok 1991-től rendszeresen találkozhatnak sorozatával a Taxisok Világában (Budapesti magántaxisok története). Ennek köszönhetően sikerült az utódoknak is megismerni annak a Haltenberger Samunak a munkásságát, akinek szakmászere-tete, hozzáértése, embersége 2003-ban is példa lehet, nem csak taxisoknak.



Boda Györggyel a novemberi számunkban ismerkedhetnek meg.

Egy legenda visszatér

Itt az új Lancer

A Mitsubishi Motors Europe (MME) a nyár végére tartogatta a várva várt Lancer bemutatását az öreg kontinensen: a Lancer Sedan augusztus végén Moszkvában, a Lancer Kombi pedig az idei, 60. frankfurti autósalonon debütált. A harmincéves, sikeres tradícióval rendelkező modellcsalád kilencedik generációja néhány év távollét után jelenik meg a Mitsubishi-autósalonokban. Az 1973-ban bemutatott első Lancer mindjárt az egyik legnehezebb raliversenyen, Ausztrália úttalan útjain bizonyított

ta egészen káprázatos műszaki tulajdonságait, rendkívüli megbízhatóságát. A sportsikerek végigkísérték a Lancer három évtizedét – gondoljunk csak a Lancer Evolution generációinak kilencvenes évekbeli világ bajnoki címekre –, egyben megalapozták az eladási sikereket is.

A Lancer az évek során a Mitsubishi egyik legnépszerűbb modellcsaládjává lett, amelyből csupán Európában 700 ezer talált gazdára. És a Lancer újra itt van, mégpedig a Mitsubishi Motors által meg-



hirdetett modelloffenzíva, az Outlandert követő második tagjaként.

Az új Lancer négyajtós (sedan) és kombi karosszériával kerül forgalomba. A két változat teljesen azonos frontkialakításán már az első pillanatban felfedezhetők a Mitsubishi Motors új vizuális elemei: osztott hűtőrács, középen széles pillérrel, rajta krómszínű háromgyémánt-logó csillog. A „mosolygós arc” mögött csupán a hátsó ajtóktól tér el egymástól a kétféle karosszéria. A finom, sportos vonalakat látványos első és hátsó lámpatestek ékesítik. A Kombi üvegezése igazi attrakció, miként a merészen meredek hátsó traktus is megragadja a tekintetet.

Az új Lancer utastere eleganciát, minőséget sugall. A műszerfal sportos érzetet kelt, hiszen az EVO VII-es pilótafülkéjét idézi. A Lancer Kombi Sport 1.6 és 2.0 változata ezt tovább erősíti a kerek, fehér számlapos műszerekkel, a MOMO-kormánykerékkel, valamint a sportülésekkel. A kényelmes, könnyökkel gazdagított ülések a korábbi modellekhez képest lényegesen nagyobb belmagasság és lábtér felsőbb kategóriába tartozó autók kényelmét nyújtja. Böven jut hely a csomagoknak is, hiszen a Sedan raktere 430, a Kombi 591 literes, de a Kombi hátsó üléseinek lehajtásával több mint egy köbméternyi (1079 liter) rakomány fér el az autóban. A Kombi rak-



terében külön 12 voltos csatlakozó szolgálja az aktív pihenést kedvelő utasokat.

Az új Lancer utasait aktív és passzív biztonsági elemek egész arzenálja óvja. A stabil úttartást garantáló futómű, a precíz kormány, a tárcsafékek (minden keréknél), valamint az ugyancsak alapfelszerelésnek számító, elektronikus fékerő-elosztóval kombinált blokkolásgátló segít elkerülni a veszélyes helyzeteket. Ha mégis megtörténik a baj, a biztonsági karosszéria megakadályozza a veszélyes deformációkat, az elöl ülőket dupla légzsák (a Comfort 1.6 és a Sport változatoknál oldallégzsák, illetve további, ún. függőnylégzsák) védik. A védelem természetesen csak becsatolt automata biztonsági övekkel és jól beállított fejtámlákkal hatásos.

Az új Lancer Sedan 1,3 és 1,6 literes, 4 hengeres, 16 szelepes, 82 illetve 98 lóerős hengerenkénti elektronikus befecskende-

zéses SOHC-motorral kerül forgalomba. A nagyobbik motorhoz 4 fokozatú szekvencionális (kézi váltásra is átkapcsolható) automata sebességváltó (INVECS-II Sports Mode) is rendelhető. A legnagyobb sebesség 171, illetve 183 km/h, míg álló helyzetből 13,7, illetve 11,8 másodperc alatt gyorsul fel 100 km/h sebességre. (Automata: 176 km/h, ill. 13,6 sec.) Az átlagfogyasztás igen figyelemre méltó: az 1,3-as modell 6,5 literrel, az 1,6-os 6,7 literrel beéri 100 kilométerre.

A Lancer Kombi is kétféle motort kapott: a Sedanban is alkalmazott 1,6 literes mellett egy, a Lancer-történetből jól ismert, az Evolution-sorozat alapját képező 2 literes, 4 hengeres, 16 szelepes, 135 lóerős DOHC erőművet, amely igazán biztosíték a sportos menettulajdonságokhoz. Különösen úgy, hogy a futóművet is sportosra hangolták! Márpedig a

Lancer Kombi Sport három centiméterrel alacsonyabb futóműve garanciát jelent a sportos vezetési élményeket kedvelőknek. A legnagyobb sebessége 199 km/h, a gyorsulása kereken 10 másodperc, a fogyasztása pedig 8,6 liter 100 kilométerre. Az új Lancer 15 collos (Sport 16") első kerekei McPherson rendszerű rugóstagokon kaptak helyet, amelyhez stabilizátor is tartozik. A Sport-változat felfüggesztési tornyait – ahogy az EVO-örökséghez illik – vasos rudazat fogja össze a pontosabb, biztonságosabb úttartás érdekében. A hátsó felfüggesztésnél a Mitsubishi által 1992-ben bevezetett több lengőkaros, ún. Multi-Link megoldást alkalmazták, amely rugalmasságával különösen nagy sebességű ívekben fejti ki áldásos hatását. Valamennyi modellnél a kerekeket elektronikus fékerő-elosztóval kombinált blokkolásgátló felügyelete alatt tárcsafé-

kek (az első kerekeknél belső hűtésű tárcsákkal) lassítják.

Az új Lancer kétféle felszereltséggel kerül forgalomba. Az alapmodell az 1,3 literes Lancer Sedan Comfort, amelynek egyik változata légkondicionálással kapható. Az alapmodell is rendkívül gazdag felszereltséggel büszkélkedhet: elektromos külső tükrök, elektromos ablakemelők, dupla légzsák, központi ajtózárs, állítható magasságú vezetőülés és még sok minden más, hasznos megoldás szerepel a kínálatban.

A topmodell a Lancer Kombi 2.0 Sport, amelynek külső megjelenése is utal menettulajdonságaira. A 135 lóerős autón oldal- és hátsó légtérelő, sportos alufelni jelzi, érdemes rápillantani a műszerfalra is. A fehér-számlapos, kerek „órák”, az eredeti MOMO-sportkormány és a sebességváltókar környezete hamisítatlan versenyhangulatót áraszt.

Jogvédelem taxisoknak

A jogvédelem fogalma ma még nem túl ismerős hazánkban. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne lenne szükség rá. Különösen a személyszállítók, taxisoknak, akik munkájuk során az átlagosnál több esetben kerülhetnek olyan helyzetbe is, amikor fontos lenne, hogy a lehető legjobb jogi védelmet, képviselést kapják. A BTI ezért döntött úgy, hogy Taxicentrum szolgáltatásainak keretében Európa legnagyobb jogvédelmi specialistája, az immár 75 éves múlttal rendelkező D.A.S. szerződéseit közvetíti a kollégák felé. A D.A.S. Jogvédelmi Rt. nemcsak Magyarországon, hanem a volt Szovjetunió utódállamai kivételével egész Európában hatékonyan tudja képviselni ügyfelei érdekeit, az adott ország jogrendjének tökéletes ismeretével és a nyelvi nehézségek kiküszöbölésével.

A jogvédelem, ezen belül a közlekedési jogvédelem az ügyfélnek azt az esélyt adja meg, hogy ne legyen kiszolgáltatott peres vagy vitás ügyben a másik féllel szemben, még akkor sem, ha nem rendelkezik kellő jogi ismerettel, valamint nincs akkora anyagi háttere, hogy vállalja a beláthatatlan kockázattal járó jogérvényesítés költségvonzatait. Egy közlekedési jogvédelmi szerződés a közlekedő jármű tulajdonosát és vezetőjét, valamint utasait védi a járművel kapcsolatos jogi ügyekben. Ellátja a képviselést vitás lízing és egyéb szerződések tárgyában, a balesettel kapcsolatos kárigények érvényesítésében, a jogtalan hatósági bírságok tekintetében. Abban az esetben, ha az ügyfél esetleg letartóztatásba kerül valamely közlekedési vétség miatt, akár külföldön is, a D.A.S. jogvédelem biztosítja az óvadék megelőlegezését. Tehát akár a balesetben részes partnerral, akár annak biztosítójával, akár a hatóságokkal szemben előforduló vitás esetekben hatékony segítséget nyújthat. Ez a szolgáltatás remekül kiegészíti a kötelező és a casco biztosításokat, hiszen, ha egyéb biztosítások nyomán meg is van a jogalap a kárigényre, azt érvényesíteni is tudni kell...

A jogvédelem igénybevétele abban különbözik egy esetleg bíróságra került ügy ügyvédi lebonyolításától, hogy sem ügyvédi költségeket, sem szakértői díjakat nem kell megelőlegezni, azt a jogvédelmet ellátó társaság fedezi, sőt még az esetleges negatív bírói döntéssel járó összes olyan költséget is, amelyet a másik fél nyújt be. Az ügyfélnek további fizetnivalója nincs, ő már megtette a magáét azzal, hogy bizalmat szavazott a jogvédelmi cégnek. És ez mindössze annyiba kerül neki évente, mint néhol egy óra ügyvédi képviselési díj...

Bővebb felvilágosítással szolgálunk a www.taxicentrum.hu weboldalon, valamint a **BTI-ben**, ahol a szerződés megkötésére is van lehetőség.

TAXIAUTÓK BÉRBEADÓK KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL

Telefon:

06/30-972-9113

vagy

06/30-293-5420

ISTRA-NOR Kft.

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



Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Igaz, hogy jövőre minden taxis áfás lesz?

Időről időre újra napirendre kell tűznünk ezt a kérdést, mert még mindig nagy a bizonytalanság áfa-ügyben. A félreértés alapja nyilván az, hogy a pénzügyi kormányzat bejelentette a nulla áfa-kulcs megszüntését. Ezt sokan úgy értelmezték, hogy ezután már mindenkinek kell áfát fizetni, pedig ez nem így van. Különbséget kell tennünk a nulla kulcs, amely a gyógyszerekre és néhány más termékre vonatkozott, és az alanyi adómentesség között, ami viszont bármely tevékenységre vonatkozhatott, ha egy bizonyos bevételi értékhatárt nem ért el. Egyéni vállalkozó taxisoknál ez az értékhatár évi kettőmillió forint árbevétel tételes adózás esetén, és évi négy millió forint átalányadónál. Ezen értékhatárok túllépése esetén a taxiszolgáltatás jelenleg a 12%-os áfakulcs alá tartozik.

Lapzártakor még nem fogadták el a jövő évi adó jogszabályokat, így konkrét információt adni e témában nem tudunk, de tudomásunk szerint a tervezés során nem került szóba az alanyi áfamentes határ eltörlése vagy módosítása, így továbbra sem kell áfát fizetni azoknak, akik ezeket a bevételi határokat nem lépik túl.

MIKOR KELL ÁTÁLLÍTANI A TAXIÓRÁT AZ ÁFA-TÖRVÉNY VÁLTOZÁSA MIATT?

Még semmi sem dőlt el véglegesen az áfatörvénnyel kapcsolatban, a témáról még sokat fognak vitatkozni a parlamentben.

Az biztos, hogy lesz változás. A taxisokat két dolog érdekli elsősorban. Megszűnik-e az áfamentesség akkor, ha megszűnik a „0” kulcsos áfa. A másik kérdés, hogy mikor kell átállítani a taxiórát? December 31-én még a régi áfakulccsal kell taxizni, január 1-től meg az újjal? Nyilvánvalóan fizikai képtelenség több ezer taxiórát egyetlen délután átállítani. Ráadásul szilveszter napján!

Természetesen megkerestük a Pénzügyminisztérium illetékeit.

„Az 1992. évi LXXIV. törvény (a továbbiakban: áfa-törvény) 2004. január 1-jei hatállyal tervezett módosításai szerint az adóalanyok továbbra is választhatnak alanyi adómentességet, melynek értékhatára a hivatkozott időponttól 4 millió forintra változik. Élhet az alanyi adómentesség választásának jogával az az adóalany is, akinek (amelynek) 2002., illetve 2003. években gazdasági tevékenységéből származó bevétele meghaladta a 2 millió forintot, de a 4 millió forintot nem haladta meg. Nem lesznek tehát kizárva a szóban forgó adózási mód választásából a hivatkozott években értékhatár-túllépésbe eső adóalanyok sem.

Másodikként felvetett kérdésére a törvénymódosítás hatályba léptető és átmeneti rendelkezései jelentik a megoldást. Eszerint a személytaxi-szolgáltatást nyújtó adóalany köteles a gépi nyugtaadásra szolgáló taxamétert az adómérték változása miatt az arra jogosult szervvel legkésőbb 2004. március 31. napjáig átállíttatni. Az átállításig az adóalanyok nyugtaadási kötelezettségét kézi nyugta kibocsátásával kell teljesíteni.

**Budapest, 2003. szeptember 10.
Tisztelettel:**

**Pénczy Márta főosztályvezető
Pénzügyminisztérium”**

Megnyugodhatunk. Az áfamentesség, vagy más szóval az alanyi mentesség nem szűnik meg. A kisvállalkozók, a szerényebb bevétellel rendelkezők továbbra is megtarthatják a forgalmi adót, nem kell befizetni az államkasszába.

A taxióra átállítására pedig lesz elég idő. Három hónap alatt mindenki beütemezheti a taxióra-szerviz meglátogatását.

Juhász Péter

Taxi vagy magánautó?

A magyar taxis vállalkozók túlnyomó többsége taxigépkocsiját saját céljára, családi autóként is használja. Nem is lenne ezzel semmi probléma, hiszen lehetővé a szabadjelző, eltávolíthatók a mágneses matricák, és aki ügyes, az még a tarifatablázatait is mobilizálhatóan helyezi el. Minden taxi-jelleg eltüntethető tehát az autóról percek alatt, csak az a fránya sárga rendszám nem...

Emlékszünk még, hogy évekkal ezelőtt, amikor a taxi rendszer még újdonságszámba ment, problémák voltak például az osztrák határon. Ha sárga rendszámmal érkezett egy személyautó, mindjárt azt feltételezték róla az osztrák határőrök, vámosok, hogy az ő országukban akar taxizni. Akkor is, ha benne ült a család, és a tótortán ott sorakoztak a biciklik. Bizony előfordult, hogy a sárga rendszámú autót egyszerűen visszafordították Hegyeshalomnál minden indok nélkül. Ma már ez, hála istennek, nem így van. Szinte mindenki tudomásul vette, hogy a sárga rendszám nem egyenlő a taxi-jelleggel, csak egy, a szükséges kellekek közül. Szinte mindenki, mert kivételek még ma is vannak. Az alábbi panaszlevél is ezt bizonyítja...

Tisztelt Szerkesztőség!

Szeretném megtudni, hogy az alábbiakban leírt esetben kinek van igaza! Illetve melyik az a jogszabály, ami erre vonatkozik.

A férjem taxiját vezettem. B kat. jogosítvánnyal. A szabadjelző nem

volt felrakva, a taxióra nem volt bekapcsolva, ez egy Lada. A rendőr igazoltatott, és közölte velem, hogy feljelent, mert én nem vezethetem ezt az autót! „Mert sárga rendszámú, és az én sima B kategóriám nem elég, PÁV kell hozzá”

Megírta a feljelentést! Én a hibát nem ismertem el!

Már a férjem is odaért, és közöltük velük, hogy ez csak akkor minősül taxinak, ha a szabadjelző fenn van és az óra működik. Ezek nélkül sima személyautó, amit vezethetek, mert érvényes papírokkal rendelkezem!

Kérem, szíveskedjenek mielőbb válaszolni, hogyha behívnak a rendőrségre, tudjam az igazamat bizonyítani vagy a hibámat tudomásul venni.

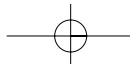
Hozzájárulok a lapban való közzétételhez, hogy mások is tisztában legyenek ezzel a paragraffussal!

(Név és cím a szerkesztőségben.)

Tisztelt Asszonyom!

Állásfoglalást kérő levelére válaszul közöljük, hogy szerintünk a jelzett ügyben – bár hangsúlyozni kell, hogy az eset minden körülményét nem ismerhetjük – nem valósult meg szabálysértés. A taxi szolgáltatást a 89/1988 MT rendelet szabályozza, amely szerint:

„11. § Közúti közlekedési szolgáltatás keretében járművet az vezethet, aki



a) a közúti közlekedési szolgáltatáshoz használt jármű vezetéséhez szükséges érvényes vezetői engedéllyel és pályaalakmassági minősítéssel rendelkezik,

b) az 1. számú mellékletben meghatározott – tevékenységéhez igazodó – vizsgával a képesítést megszerezte, és

c) nem áll a járművezetéstől eltiltás hatálya alatt.

12. § (1) Személytaxiként

a) négy- vagy többajtós és legalább öt személy szállítására alkalmas,

b) külön jogszabályban meghatározott színű, a személytaxit üzemeltető vállalkozás részére átadott taxi-rendszámtáblával felszerelt személygépkocsi tartható üzemben.

(2) A személytaxit fel kell szerelni:

a) „TAXI” szót mutató fényjelző berendezéssel, amely jelzi, ha a személytaxi igénybe vehető (szabad);

b) viteldíjjelző készülékkel;

c) a jobb oldali hátsó ablak alsó részén és a jobb oldali első ülés előtt jól látható helyen elhelyezett díjtáblával.

(3) A (2) bekezdés b) pontjában meghatározott viteldíjjelző készüléknek adattárolás, számla adására alkalmas kivitelűnek kell lennie.

(4) A személytaxi saját célra történő igénybevétele esetében a (2) bekezdés a) pontjában előírt jelzést le kell venni vagy le kell takarni.”

Álláspontunk szerint tehát, ha a személytaxit fel kell szerelni TAXI szót mutató fényjelző berendezéssel, akkor ennek hiánya teljesen logikusan jelzi, bizonyítja, hogy az illető jármű abban a helyzetben nem taxi. A rendelet továbbá úgy fogalmaz, hogy „közúti közlekedési szolgáltatás keretében” végzett tevékenységhez szükséges a pályaalakmassági minősítés, ez a kifejezés pedig taxiszolgáltatásnál díj ellenében történő személyszállítást takar. Jelen esetben, a levelében jelzettek szerint nem erről, hanem magáncélról volt szó. Végezetül ezt erősíti meg a (4) bekezdés, amely vélelmezi, tehát kvázi engedélyezi, a magáncélú használatot. Megjegyezni kívánjuk, hogy a magyarországi taxis vállalkozók túlnyomó többsége rendszeresen magáncélra is használja járművét, természetesen a szabadjelző eltávolításával, és ebből az ön által említett hasonló probléma az utóbbi években nem merült fel.

Budapest, 2003 október 2.

Üdvözlettel:

Nagy Zoltán
Taxisok Világa

Tisztelt Szerkesztőség!

Rendszeres olvasója vagyok a lapnak, és nagyon örülök annak, hogy van olyan fórum, ahol a mi problémáink is megjelennek. Számomra most leginkább bosszantóak a taxiállomások. Még hozzá azok elhelyezése dühít. Többségüket sikerült úgy eldugni, hogy azt a kutya sem látja. Nem valószínű az sem, hogy az utasaink majd megszokják, mert eleve nem is szereznek róluk tudomást. Aki rendszeresen taxival utazik, az ügyis telefonon hív autót. Nekünk meg maradnak az ismerős környékek és a véletlenül beülők. Ők általában körülnéznek, hogy hol van taxi, és odasétálnak. Ha látják a megállót. Régen a taxidrosztokat oda tették, ahol jól láthatóak voltak: pályaudvarokhoz, színházak kijáratához, forgalmas csomópontokba stb. Ha valami okból mégis mellékcúba került a megálló, az a főútról biztosan látható volt. Másképpen nem volt, aki oda beállt volna. Ma meg szinte csak lehetetlen helyre tettek taxiállomást. Tudom, mert olvastam e lapban, hogy a kerületek csak ide adtak engedélyt. Akkor viszont ki kell mondani, hogy így nem kell! A számunkra használhatatlan hálózatért nem fizetünk. Nem nehéz elképzelni, hogy ha az étteremben gulyást hoznak a megrendelt palacsinta helyett mit tennénk? Visszaküldenénk és nem fizetnénk ki mert nem ezt rendeltük. A taxiállomások esetében sem lehet ez másképpen! Kire hivatkozhat az, aki ezt így elfogadta? Senkire! Nap nap után látom, hogy a jobb helyekre nem lehet beférni, és nem csak azért, mert elküldenek a kollégák, hanem egyszerűen nincs is hely. Láttam, újabb cikk született a taxiállomásokon lévő reklámtáblákról, de kérdem én: mennyiben érdekel ez közülünk bárkit is? A tulajdonosa oda teszi ezeket, ahová akarja, csak ne velünk fizettesse meg.

Ézúton is tisztelettel kérem a kamarát, hogy ne törvényesítse a tőlünk a semmiért beszédni kívánt sarcot. Mondja ki, hogy ez így nem kell!

S. Ottó
Budapest

FIAT PANDA

1980-ban mutatták be az első Pandát, mely az eltelt idő alatt nem csak Olaszországban lett népszerű. Számtalan európai vásárlónak okozott örömet a miniautó. Négykerék-hajtású változatából, értesülve a modellváltásról, előre „bespejzoltak” a sipályák üzemeltetői, a magasabb hegyek között dolgozó csendőrök, vagy hivatalos emberek mellett a márka szerelmesei is. Akinek nem jutott,

az várta az új típust, ami megérkezett. A FIAT a Pandával egy újfajta minőségi színvonalat kíván meghatározni a kényelmi, a biztonsági, a műszaki és a felszereltségi szintet illetően is. A rendkívül kedvező fogyasztási értékek mellé a Panda a nagyobb kategóriák felszereltségi szintjét nyújtja. Magyarországon egyelőre csak kétféle benzines motorral (1108 cm³,40/54 kW/LE, illetve, 1242 cm³,44/60 kW/LE) és háromféle felszereltségben kapható a Panda. Hamarosan érkezik a mindössze 4(!) liter fogyasztó dízelváltozat is, ezt követően tovább bővül a kínálat, és a jövő év őszétől az ígért szerint itthon is hozzáférhetővé válik a négykerék-hajtású, majd az off-road Panda is.



TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE

Eladó Sony XR-C 4100-as autórádió-magnó 10 lemezes CD-tárral, Full Logic magnóval, joystickkal. Ár: 39.900,- Ft.

Érdeklődni lehet Németh Róbert-nél: 06/20-973-9793 telefonszámon, vagy City 739.

Fiat Croma 2.0 ie 16 szelepes Digit klímás, ABS-es, bordó metál színű, 145.000 km-t futott, 1996-os évjáratú eladó. Ár: 950.000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-973-9793 Németh Róbert

Taxivizsgás Mercedes 1.9 D 1987-es évjárat eladó. Ár: 820.000 Ft., vagy nagyon kedvező feltételekkel bérbeadó.

Érdeklődni: 06/20-9735-756

Fehér Skoda Octavia 1,4-es eladó. Légekondis, 2003. VI. havi, taxinak vizsgáztatva és felszerelve. Ár: 500.000 Ft + hitelátvállalás.

Telefon: 06/20-240-9484

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!

KIÜTÉSES 6X6 TAXI GYŐZELEM AZ ÚJPEST OTTHONÁBAN!

Bomba meglepetés a labdarúgó öregfiúk bajnokságban:

Újpest – 6x6 taxi 0 : 5 (0 : 2)

Újpest, Tábor utca, 200 néző, **vezette:** Juhász P., Gold M., Suscsák J.

ÚJPEST: Koszta, Schneider, Jenei, Tóth, Szabó A., Kovács E., Vig, Véber, Sarlós, Juracsik, Szegner.

Cserék: Aczél, Majsai, Szöllősi.

6x6 TAXI: Lippai, Kincses, Moharos, Bereczki, Balogh, Gyimesi, Kénoszt, Farkas, Tóth, Tyukodi, Kovács.

Cserék: Kis, Dudar.

Kis túlzással azt is írhattuk volna, hogy Magyar Öregfiúk Válogatott – 6x6 TAXI 0 : 5 (0 : 2), hiszen a fél csapat volt válogatottból állt. Gondoljunk csak a karmesterre, Véber Györgyre, vagy a fél világot bejáró Tóth „Jokkára”. De ott volt az ellenfélnél a sokszoros válogatott Koszta János, vagy az edzőként is sikeres Szabó András, illetve Sarlós András. Nem beszélve Kovács Ervinnél, Schneider Istvánról.

A taxisok nem illették meg a nagy nevetől, bátran kezdték a mérkőzést. Bár az Újpest eleinte többet támadott, életveszélyesek voltak a 6x6-os kontratámadások. Az akciókból kettőt góllal sikerült befejezni. A második félidőben kidomborodott a vendégcsapat fölénye, ekkor már számolatlanul vezették támadásaikat!

Az öt gól mellett még két kapufára is futotta a lendületből. Az Újpest még büntetőből sem tudta bevenni a taxisok ka-



Hátsó sor (balról jobbra) Tyukodi, Noharos, Kiss, Bereczki, Pirbeli, Dudar, Nemes, Surányi, Tóth, Sziráki (intéző)

Első sor: Kincses, Bösze, Farkas, Kénoszt, Kovács, Balogh, Gyimesi

puját, Véber György a kapu mellé lőtte a 11-est.

A 6x6 Taxi tulajdonosa, **Surányi Attila** készségesen állt lapunk rendelkezésére a hármas sípszó után.

– A játékosok maradéktalanul betartották a taktikát elejétől a végéig! Új edzőnk van, az „A licenc”-cel rendelkező Gyimesi László. A bemutatkozás nagyon jól sikerült! A védelem szilárdan állta a támadásokat, a csatárok teljesítményéről mindent elmond az idegenben rúgott majd fél tucat

gól, a két évvel ezelőtti bajnoknak, a tavalyi ezüstérmesnek. Röviden a tervekről. A tavalyi bronzérem megszerzése a cél! Igyekeztünk erősíteni ennek érdekében. A védelemben beépült Tóth Laci barátunk, a csatársorba leigazoltuk az „ötvenhatsoros” Kovács Kálmánt. Azt hiszem, őt nem kell bemutatni a labdarúgás szerelmeseinek!

Végezetül elmondhatom, hogy a legidősebb szurkolók, sportbarátok sem emlékeznek arra, mikor kapott ki ilyen simán az Újpest hazai pályán.

CITROËN C2: született városi sportautó

2003. szeptemberében érkezett Magyarországra a Citroën fenegyereke a C2, amely alig néhány héttel korábban mutatkozott be Frankfurtban.

A sportos, négyüléses kisautó vagány formájával és színes, hangulatos belsőterével első látásra is könnyedén hódít. Két hátsó ülése előre-hátra csúsztatható, összecusukható, így a csomagter befogadó képessége rugalmasan alakítható. A praktikus két irányban nyíló csomagtartóajtó megkönnyíti a ki- illetve bepakolást.

Biztonsága és menettulajdonságai a Citroën nagy sikerű alsókategóriás modelljeihez hasonlóak.

A tágas, gömbölyded C3 és a többféle szabadidő-autóvá is átalakítható C3 Pluriel testvéreként a háromajtós C2 erőteljes stílusával és sportos lendületességével egészíti ki a Citroën alsókategóriás kínálatát.



CSERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

SZERVIZANYAG AKCIÓ

(OLAJ IS)

20%

KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK

MINDEN EGYÉBRE

10%

KEDVEZMÉNY!

ΠΕΟΠ
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és slécartartók, siboxok, tőrboxok árusítása és bérbeadása.
 Használt csomagartatót 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 autónaszító szerelése, riasztók
 számítógépes távfelügyelet e.
 Cím: Bp. X., Bihari út 12/c.
Tel.: 263-0915, 06-30-9345-283
 Ny: H-P: 8-17, Sz: 9-13 óráig.

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

Ez az Ön hirdetési helye

Üdülés Hévízen 7 vagy 14 napos turnusokban

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



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

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

Ebéd: 1008 Ft Vacsora: 784 Ft

Az ezen felüli étkezés külön térítési díj ellenében igénybevehető.



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

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

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

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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

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

Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

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

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

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 21.000.-	Járulékalap 26,5%-a 39.750.-	Tételes összeg 3x3450 = 10.350.-
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212
Költségként elszámolható	Járulékalap 11%-a 16.500.-	Járulékalap 18%-a 27.000.-	Teljes befizetett összeg 10.350.-

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

BTI hírek

Internetes szakmai adatbázis-szolgáltatásunk tagjaink számára kedvezményesen hozzáférhető. A Taxicentrum rendszer a taxisok egyéni megjelenési lehetőségén túl szakmai hírekkel, információkkal is szolgál. Kukkants be!

www.taxicentrum.hu

Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget!
Akkumulátor és kenőanyag akció taxisoknak!

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

Üzleteink:

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

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási 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 Taxi Információs és Szolgáltató Iroda

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

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.-
Festékszalag RASE, PRINTAX, HALE típusú taxiórákba	662.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.671.-
Magyarország atlasz	1.912.-
Budapest (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 kocs oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.20

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2003 (Ft/liter) www.apeh.hu

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)

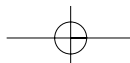
Időszak	Százalék	Időszak	Százalék
2001.12.11 - 2002.01.07.	9,75%	2002.11.19 - 2002.12.16.	9,00%
2002.01.08 - 2002.01.21.	9,50%	2002.12.17 - 2003.01.15.	8,50%
2002.01.22 - 2002.02.18.	9,00%	2003.01.16 - 2003.01.16.	7,50%
2002.02.19 - 2002.05.21.	8,50%	2003.01.17 - 2003.06.10.	6,50%
2002.05.22 - 2002.07.08.	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
1560 Ft,
az egyéves
3120 Ft,**

amit postautalványon
kérünk a szerkesztőség
címére feladni.

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



Ismét a kötelező biztosítások megújításáról

Talán már unalmasnak tűnik, hogy az év vége felé közeledve ennyit foglalkozunk a kötelező biztosítások kérdésével, de a beérkező tapasztalatok azt bizonyítják, hogy még mindig milyen sokan nincsenek tisztában azzal, mennyi pénzt lehet megtakarítani egy jó választással. Gyanítom, hogy az EU-ba való belépésünk nyomán még élesebbé vélik a biztosítótársaságok között a versenyt, és ez már a 2004-re érvényes díjakban is jelentkezni fog.

A kötelező gépjárműfelelősség-biztosítás az a biztosítási forma, ahol a biztosító szolgáltatásait nem a díjfizető, hanem a balesetben részes másik fél veszi igénybe. Ebből következően a kiválasztás szempontjainál nem befolyásoló tényező a szolgáltatás minősége, gyorsasága, kizárólag az ár az, ami számít. Vagyis, hogy mennyit kell kötelezően fizetnünk negyedévenként.

A 2002-2003. év fordulójának tapasztalata, hogy sokan fordultak egy, a gépjármű-biztosítás terén újnak számító társasághoz, annak igen alacsony árai miatt, és fordultak el az egyik legnagyobb biztosítótól, azért, mert sokba került. Biztosra vehető, hogy az árkülönbségek a 2003-2004. év viszonylatában még nagyobbak lesznek, de nem biztos, hogy ismét ugyanazok a társaságok lesznek a legolcsóbbak, ill. legdrágábbak, ezért érdemes ráfordítani azt a minimális energiát a vizsgálatra és az esetleges váltásra.

Tisztában vagyunk vele, hogy a taxis kevesebb dolgot utál jobban, mint „ügyet intézni”. Ezért sok területen, például a biztosítások megújítása tekintetében is igyekszünk minden lehető segítséget megadni, és tanácsokkal szolgálni.

A konkrét teendő a következő: legkésőbb november 30-ig fel kell mondani a jelenlegi biztosítást, évfordulóra, december 31-i hatállyal, írásban. Ez intézhető személyesen az illető biztosítótársaság bármely kirendeltségében, vagy postai úton. Az ehhez szüksé-

ges nyomtatvány a BTI-ben hozzáférhető. Elő kell keresni az azonosításra alkalmas adatokat (kötvényszám, rendszám, név, cím). Célszerű a felmondással együtt a bonusz-igazolást is megkérni, mert a következő biztosítás megkötésekor szükség lesz rá. A november 30-i határidő jogvesztő, tehát ez után már nincs mód a meglévő biztosítás felmondására. A határidőig felmondott biztosítást követően az új biztosítás megkötésére már van idő, egészen december 31-ig.

A biztosítótársaságok általában november hónapban teszik közzé a következő évre érvényes díjszabásukat, így pontos árakat mondani ma még nem áll módunkban. Azonban ha leadja valaki az ajánlat elkészítéséhez szükséges adatokat irodánkban, az árak nyilvánosságra hozatalakor kiválasztjuk a számára legkedvezőbb ajánlatot. Állandó adatnak tekintjük a negyedéves csekkes fizetést, és a taxi üzemmódot. A szükséges további adatok (forgalmi eng. alapján):

- gépkocsi márka, típus (pontosan)
- hengerűrtartalom
- település
- üzembentartó születési éve
- jogosítvány megszerzésének éve
- jelenlegi biztosítója
- jelenlegi bonusz fokozata
- volt-e 2003-ban saját hibás balesete
- mobiltelefonszám, ahova SMS küldhető

Fenti adatok alapján elkészítjük a legkedvezőbb díjkalkulációt, és ennek összegéről SMS-t küldünk. A jelenlegi biztosítás felmondásában, bonusz-igazolás kérésében és az új biztosítás megkötésében is segítséget nyújtunk, BTI-tagok és tagsággal nem rendelkező kollégák részére egyaránt.

Tilos a szőrös láb, a papucs, a tetkó és a fux

Ciprus is konszolidálódik

*Ciprus a paradicsom szigete, természeti és földi csodák harmonikus egy-
sége. Az egyre erősödő idegenforgalomnak köszönhetően mind többen keresik fel homokos tengerpartszakaszait és vágnak neki a sziget felfedezésének. Ehhez nemegyszer taxikat bérelnek, ám ezen járművek csakúgy, mint sofőreik hagynak kívánni valót maguk után.*

Egyre több felügyeleti szerv ismeri föl azt a tényt, hogy az adott országról alkotott képet igencsak kedvezőtlenül tudják befolyásolni a felkészületlen, igénytelen, külsejükben elhanyagolt taxisok. Éppen ezért, megpróbálják e szolgáltató ágazatban dolgozókat rendszabályozni. Ciprus ma az egyik legnépszerűbb nyaralóhely, ahol a tengerpart mellett számos látnivaló található a sziget belsejében is. A személyi fuvarozásnak éppen a helyi sajátosságoknak megfelelően alapvetően két irányzata alakult ki. Az egyik a hagyományosnak mondható szállítás, zárt felépítményű járművel, közúton, míg a másik ágazatban a nyitott, cabriók és terepjárók járnak úton és útatlan utakon. Nos, a két irányzat képviselői

között vajmi kevés a különbség. Éppen ezért a taxisengedélyeket kiadó hatóság rá akarja bírni a sofőröket, hogy változtassanak külsejükön, miután a turisták körében végzett felmérés szerint erre igen nagy szükség lenne. Mint azt a helyi *Alithia* című lapból megtudtuk: a sofőrök rövidnadrágban, övig kigombolt rövid ujjú ingben száguldoznak járgányaikkal. Márpedig a szőrös láb, a kivillanó vagy jól látható tetoválások nem keltenek kellemes benyomást a vendégekben. Ezt csak tetézik a mérhetetlen aranyban „utazó” sofőrök. Nem ritka, hogy a taxis nyakában két-három igen vastag aranylánc lóg, míg az ujjain is több gyűrű jelzi az arany iránti rajongását. Ez pedig visszatetszést vált ki a látogatókból.

Ugyancsak a felmérés egyik érdekes megállapítása, hogy a legtöbb külföldi nem éri biztonszágot magát a lezser öltözetű sofőrök között. Ennek egyik okaként azt jelölték meg, hogy a sofőr mezítláb vagy nyitott papucsban vezet, ami nem biztonságos.

A hatóságok és a taxisok éppen ezen kívánnak változtatni, bár az érdeklődőket vezetői hangsúlyozzák: a szolgáltatás színvonalát nem a külsőségekben kellene lemérni. Mint állítják, a sziget sajátos

klimája nem igazán teszi lehetővé, hogy a sofőröktől megköveteljék a zakót, a hosszú nadrágot, de még csak a begombolt inget és nyakkendőt sem. Abban egyetértettek a tárgyalófelek, hogy az aranyak, ékszerek túlzott viselését kerülni célszerű, mint ahogyan a tetkókat is a lehetőség szerint fedni kell, ahol csak lehet.

Ami a papucsot illeti, nos, ha nincs öltöny, akkor a félcipőt sem lehet megkövetelni, úgyhogy a jövőben is lehet arra számítani, hogy Cipruson mezítlábas vagy papucsos, rövidnadrágos sofőrök szelik át a szigetet, keresztben, hosszában.

Cash



**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

Rendőrök a győztes csapatban

Egyenlő pályák, egyenlő esélyek?

Levizsgázott az ország. Az talán mindenkit meglepett, hogy a televízió nyilvánossága előtt szereplő csapatok közül egyik sem ment volna át a KRESZ-vizsgán, pedig nem mindennapi egyéniségekből álltak össze a csapatok. A taxisok „csak” a második helyezést szerezték meg a budapesti amatőrök mögött, ám néhányan úgy vélik, közlekedési rendőrök is helyet kaptak az amatőr csapatban.

Véletlen szerencse vagy tudatos csapatépítés? Ez érdeklí leginkább azokat a személy-fuvarozókat, akik Magyarország KRESZ-tesztjén a dobogó második helyére szorultak. A taxisokat igazán nem az bántja, hogy nem ők szerezték meg a győztesnek járó trófeát, hanem a verseny tisztaságába vetett hitük rendült meg. Mint állítják, a nyertes budapesti amatőrök nevű csapatban, egyszerű szántó-vető versenyzők között olyan csapatot is láttak, aki „civilben” közlekedési rendőrként szolgált. Márpedig ha ez igaz, úgy nem nevezhető egészen fair-nek ez az eljárás.

A műsort főszerkesztőként jegyző *Schiwert-Takács László* a felvetett problémával kapcsolatban elmondta: az esélyek különbözősége, ha igaz is, egyáltalán nem volt tudatos a kereskedelmi csatorna részéről. A játékra ugyanis telefonon lehetett jelentkezni, és a szervezők kizárólag azt néz-

ték, hogy ki budapesti lakos, ki vidéki, illetve a másik három csapatnál is csak egyetlen kritériumnak kellett megfelelni. Nem volt kizáró ok például a budapestiek esetében, hogy a jelentkező nem lehet rendőr – tudtuk meg a főszerkesztőtől.

A nagy szellemi párbaj érdekessége az is, hogy olyanoknak is volt esélyük bejutni, akik még tavasszal az IQ-tesztre jelentkeztek. Akkor egy egész csapatra való rendőr regisztráltatta magát. A csatorna közülük is visszahívott néhányat, így fordulhatott elő, hogy a hivatalból KRESZ-szel foglalkozók is bekerültek a civilek közé.

Mindez elég gyenge érvnek fogadható el, ám a taxisokat sem ejtették a fejükre. Volt egy csapat, aki saját bevallása szerint is legalább hat hibát vétett, ennek ellenére az első öt közé sorolták. A személyszállítók most arra várnak választ a műsor készítőitől, hogy valós megmértésnek voltak-e résztvevői, vagy egy előre „lezsírozott” játszmahoz használták föl őket?

Ami a meghívott vendégeket illeti, nos alig volt meglepő, hogy *Jákos László* mellett *Gregor Bernadett* lett a befutó, ugyanakkor olyan személyiségek, mint *Palik László*, aki azért az autó-motorsportban több évtizede jelen van, nem igazán remekelt. Persze lehet, hogy csak vezetni tud és a közlekedési szabályokat alig ismeri, igaz, a Párizs-Dakkar ralin nem KRESZ-tesztelik az indulókat. Jákos viszont köztudottan hadilában

áll a közlekedési szabályok ismeretével csakúgy, mint azok betartásával. A sebességkorlátozásokat rendszerint figyelmen kívül hagyja, és volt már egy-két ügynevezett ráfutásos balesete is, amikor a sebességhez nem kellően választotta meg a követési távolságot. Kisebb koccanások pedig már fel sem tűnnek neki, pedig az autópályán azért ő is elengedi a lovakat maga alatt.

Gregor Bernadett viszont saját bevallása szerint is érdeklődve olvasta annak idején a KRESZ tankönyvet. A szabályok jelentős részét ismeri és be is szokta tartani, bár vele is fordult már elő, hogy a záróvizsgát átélve előzőtt, amikor kissé sietősen igyekezett vidéki fellépésére. A rendőrök viszont minden egyes alkalommal felismerik, és ilyenkor ismertsége és nem utolsósorban, vonzó külseje feledtetni a rend őreivel a komolyabb szankciókat. Így rendszerint egy „ejnye-bejnye, művész”-vel rendre megússza a szabálysértéseket.

Visszatérve azonban a taxisok jogosnak látszó felvetéséhez: nem kellene egyetlen csatornának sem elvenni a jóhiszemű és az igazságos versengésbe vetett hitét, ha már lassan egyebük sem marad. Egyesek gazdagodásához pedig már éppen eleget statisztált az ország, tessék már a társadalmat felnőttként kezelni és nem hülyének nézni.

k. z. t.

Új utcanevek

Az elmúlt hónapokban nem voltak tömeges átkezeselések úgy, mint a rendszerváltás idején, de azért most is akad. A követ-

kező évben viszont már tanulgathatjuk majd az új elnevezéseket a fővárosban, mert több lakóparkot adnak át. Most nézzük az új neveket.

XI. Szent Sebestyén köz

Új utca a XI. Somlói út 72.-vel szemben.

XVIII. Erzsébet-telep

Az Attila utca, az Előd utca és az Őrs utca által kialakított területen három új utca született: a Kézai Simon, a Káldi Márk és az Ákos mester utca.

Forgalmirend-változások

Már időben jeleztük a nagy őszi forgalmirend-változásokat. Napjainkban mindannyian tapasztaljuk az útburkolat-javítással, útkorrekciókkal járó hatalmas torlódások káros hatását.

Talán már nem várható újabb útépités az időjárás viszonyok bizonytalansága miatt. Januártól valószínűleg kezdődnek majd az újabb munkálatok. Elsőként a VII. kerületi Garay téren lesznek jelentős változások, átépítik a csarnokot. Az építkezés alatt a tér egészen jelentős torlódásra kell számítani.

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.



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

BEINDULT A RENAULT GÖZHENGER?



Scenic II.

A Mégane Limousine-t viszont kezdetben a Nyugat-Európán kívüli piacokra szánták, ahol különleges népszerűségnek örvendenek a lépcsős hátú autók. E modellek kibővítik a Renault-vásárlók körét és jobban megfelelnek a családosoknak, mint a lejtős hátú és a kupékarosszériás Mégane.

E típus másik változata a Mégane II. Coupé-Cabriolet. A leghajtható üvegtetővel elsőként felszerelt autó a kabriók és a kupék kedvelőihez szól. Négy teljes értékű ülésével, szedánhoz méltó csomagtartójával, magas fokú akusztikai- és klímakomfortjával, jó körki-

Szeptemberben a Renault Hungaria a következő hónapokban Magyarországon is piacra kerülő típusainak egy részét a szakajtónak mutatta be. Többek között a Mégane Grandtour és Limousine változatát, melyeknél különösen figyelemre méltó az a mód, ahogy földrajzilag kiegészítik egymást. A M é g a n e Grandtour első-

sorban Észak-Európában és Olaszországban számíthat nagy sikerre, ahol a kombik elválaszthatatlanok az autós kultúrától.



Mégane II. Coupé-Cabriolet

látásával többet kínál a szokásos kabrióknál. Az elegáns autó dinamikáját a Mégane II. Berlina és Coupé legjobb benzín- és dízelmotorjai garantálják. Az első ülések alácsúszásgátló légsákja mellett beépítenek fix, vagy automatikus bukócsövet is, amely az autó nyitott és csukott állapotában egyaránt optimális védelmet nyújt.



Mégane II. Limousine

Valószínűsíthető, hogy a legnagyobb sikert taxiskörökben a Scenic II kelti majd, mely az összesen hét modellt tartalmazó Mégane II. program harmadik tagja, egyben a Renault vezető pozíciójának záloga abban a kategóriában, amelynek úttörője volt 1996-ban. A Scenic II. az egyterűek sokoldalúságát és tágaságát kombinálja a szedánok élvezetes vezethetőségével. Kompakt és dinamikus, egyéni személyiség. Megkapta azokat a műszaki újdonságokat, amelyeket magasabb kategóriájú modelljei részére fejlesztett ki a Renault, például az automatikus parkolóféket és a Renault Kártyát, valamint a márka passzív biztonsági megoldásait. Kezdetben öt üléssel kapható, de az Espace példáját követve néhány hónap múlva, egyedüli kompakt nagyterű típusként, megjelenik hétüléses kivitelben is.



Mégane II. Grandtour

DISZKRÉCIÓ

Az inasoknak, a testőröknek, a személykísérőknek van néhány fontos tulajdonságuk. Az egyik a precizitás. A másik a megbízhatóság. A harmadik a diszkréció. És ez a harmadik legalább olyan fontos, mint az első kettő! Ha nem fontosabb...

Az inas nem beszél arról, hogy a háziúr mit csinál a nevelőnővel, ha az éppen nem nevel. A testőr nem fecseg arról, hogy a védelmezett személy esetleg nem rendeltetésszerűen használja a testőr által vezetett autót. Például francia jellegű testgyakorlatokat végez... A személykísérő nem mindig veszi észre, ha az általa védett személy túlságosan meghitt kapcsolatba kerül egy-két-három boros flakával. Az a lényeg, hogy ép-személyben hazakeveredjen a célszemély.

Mindezek alapvető dolgok. Ilyen a diszkréció is. De ugyanezeknek a tulajdonságoknak kell jellemezniük a taxisofőröket is! És itt gondok merültek fel az elmúlt hetekben! A jó taxisofőr nem lát, nem hall. Ha esetleg lát

vagy hall, akkor meg mindent elfelejt!

Heteken keresztül az újságok címlapján volt egy szomorú történet. Válogatott labdarúgókat látták részegen az éjszakában válogatott mérkőzés előtt. Aztán pesti taxisofőrök meg elmesélték az újságokban, mi mindent láttak...

Hasonló eset történt napjainkban. Fiatalon elhunyt az egyik, a könnyűzenében otthonosan mozgó énekesnőnk. Itt is taxisofőr mesélte el a kulisszatitkokat. Hogy az énekesnő milyen baráti viszonyban volt élete alkonyán a vörösborral.

Diszkréció! A jó taxisofőr tud titkot tartani! Az esetek egy részében sajátságos viszony alakul ki utas és taxis között. Van, amikor baráti a viszony, van, amikor csak kollegiális. De van, amikor a taxis szinte már családtag. Ilyenkor megtudhat olyan titkokat, amelyek csak őrá tartoznak!

Őrizzük meg ezt! Legyen a diszkréció a munkánk egyik alappillére!

Ferenczy P. Károly

Sztárnak sem könnyű Hátrány a népszerűség?

Ki gondolná, hogy a sztárságnak is lehetnek hátrányai. Az örökös fény és csillogás mellett szinte egy pillanatra sincs őszinte, csendes magány, amikor ki-ki elengedheti magát és nem kell tartania a lesifotósoktól. Britney Spears legutóbb New Yorkban maradt hoppon, míg Sandra Bullock egy közlekedési dugó kellős közepén egy taxiban szerelmeskedett.

Amerikai pletykamagazin szerint a világhírű Britney Spears a közelmúltban New Yorkban múlatta az időt egy baráti társaságban. A hotel étterméből a késői órán egyedül próbált meg távozni. A hotel személyzete előzékenyen megpróbált a művésznőnek taxit rendelni, ám azt a sztár visszautasította, mondván, megy és fog magának pillanatokon belül. Hát ez nem sikerült. A miniszoknyában és egy apró felsőrészben flangáló sztárnak senki nem óhajtott megállni. A rosszindulatú pletykák szerint azért nem vette fel egyetlen taxis sem, mert prostituálnak nézték, míg mások szerint egyszerűen a New York-i taxisok nem szeretik az énekest. A félórás sikertelen taxiszerzés után Britney visszakullogott az étteremben, majd néhány pohár alkohollal kárpótolva magát, megengedte, hogy a személyzet rendeljen taxit számára, amely egy percen belül előállt.

Sandra Bullock viszont épp mostanában vallotta be, hogy fiatalabb korábban, amikor még nem volt világhírű és közismert, egy közlekedési dugóban várakozásra kényszerült, s jobb híján a barátjával szerelmeskedtek egy igazit a taxi hátsó ülésén. Mint elárulta, a sofőr mással volt elfoglalva és nem is foglalkozott velük, míg ők igen izgalmasnak találták a helyzetet, hiszen a dugóban a járdán elhaladó emberek bármikor megláthatták volna őket. Ismertsége előretörésével azonban mindezt már elfelejtheti, pedig nemegyszer taxiban ülve már eszébe jutott fiatalkori kalandja. Ismert színészként viszont nem engedheti meg magának, hogy hasonló tetteiről pletykáljanak a lapok – jegyezte meg a színész. **Cash**

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. Az „Elsőbbségadás kötelező” tábla előjelzésére az azonos formájú – az előjelzett tábla távolságát feltüntető – kiegészítő táblával ellátott jelzőtáblát alkalmazzák.

2. Helyes az „A” válasz. A tábla tilalma a segédmotoros kerékpárra nem vonatkozik.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Villamos”.

4. Helyes a „C” válasz. A tábla azt jelzi, hogy az úton a táblán megjelölnél – rakományával együtt – hosszabb járművel (járműszerelvényel) közlekedni tilos.

5. Helyes a „C” válasz. A harmadik válaszban megjelölt távolságra várható a „zebra”.

6. Helyes a „C” válasz. A kiegészítő tábla a várakozóhelyen való a kötelező elhelyezkedés módját jelzi.

7. Helyes a „C” válasz. Az útburkolati jel azt jelzi, ahol az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla jelzése folytán meg kell állni.

8. Helyes a „B” válasz. A rendőr függőlegesen feltartott karja a forgalom irányának a megváltozását jelzi.

9. Helyes a „B” válasz. Mások veszélyeztetésének tilalma általánosan érvényesülő követelmény. Mindig tilos a közlekedési partnert kár, baleset bekövetkezésének, a személy- és vagyonbiztonság sérelmének lehetőségébe sodorni.

10. Helyes a „B” válasz. Az autóbusz csak akkor indulhat el a megállóhelyéből, ha vezetője meggyőződött annak veszélytelenségéről.

11. Helyes a „C” válasz. Olyan úton, amelyen három, egymástól elkülönített úttest van, járművel a középső és a me-

netirány szerinti jobb szélső úttesten szabad közlekedni.

12. Helyes a „B” válasz. Ahol valamely forgalmi sáv megszűnik, annak a járműnek van elsőbbsége, amelyik terelvonal átlépése nélkül haladhat tovább.

13. Helyes a „C” válasz. A vezetőnek fokozottan ügyelnie kell az úttesten a villamos-megállóhelynél lévő járdaszígról és az ahhoz közelebb eső járda között, valamint a lakó-pihenő övezetben az úttesten közlekedő gyalogosokra.

14. Helyes a „C” válasz. A „Megállni tilos” tábla hatálya az útkereszteződésig (azt bezárólag) tart. Ez azt jelenti, hogy az úttorkolatban várakozó gépkocsi még akkor is szabálytalanul tartózkodik az ábrán látható helyen, ha egyébként a bekanyarodó járműveket nem akadályozza.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 63. RÉSZ

Mizériák 1946-ban

Bizonytalanság jellemezte a taxiipart 1946-ban. A pénzromlás gyorsult, a bankzárlat folytatódott, az általános morál sem javult, sokan elhagyták az országot. Nem jó idők jártak a becületesen dolgozni igyekvőkre.

A szürketaxisok, akik a legtöbb kocsit járták a fővárosban, korábbi vezetőik nélkül próbáltak talpon maradni, ám alig jutottak egyről a kettőre. Minden oldalról támadták őket. Támadták a baloldali pártok, támadták a Gyáriparosok Országos Szövetsége részéről, és a szakszervezetek állandó céltáblái voltak. De a Fővárosi Tanács is fenntartással fogadta beadványikat, nem is szólva a cégen belüli megosztottságból adódó feszültségekről. Ezer sebből véreztek. Ám, ha a hatóságoknak autóra volt szükségük, nyomban megtalálták őket, a Vöröskereszt is az állandó kérelmezői közé tartozott, csakúgy, mint a Magyar Kommunista Párt. Akkoriban ugyanis az MKP még nem rendelkezett saját járműparkkal. A cég igyekezett a jelentkezők igényeit kielégíteni, de a nyár elejére kapacitásának felső határához ért. Minthogy a lerombolt országnak nem volt valutabevétele, a pengővel pedig nem tudott mit kezdeni, gumiabroncs- és üzemanyag-mizéria lépett fel. Egyre több szürketaxi állítottak bakra, s kerekeiket a jobb állapotú taxikra szerelték át. Jágerszky György, a részvénytársaság Üzemi Bizottságának elnöke, s egyúttal forgalmi főnöke állandó előszobázásra kényszerült a kerületi Tanácsnál, a Fővárosi Tanácsnál, a minisztériumokban, a Szövetségi Ellenőrző Bizottságnál, s mindenütt, ahonnan gumiabroncsot, benzint, kenő-

olajat remélhetett. Segítségét azonban nem kapott, sőt a Fővárosi Tanács egyik ülésén azt javasolták a legnagyobb komolysággal, hogy adjon el egy-két kocsit, és annak árából vegyen tömlőket és köpenyeket. És ezt javasolták akkor, amikor a Tanács azért ostromozta a Taxi Rt.-t, mert kevés kocsit járatott. A tanácsnok azért is tájékoztatlan volt, mert nem tudta, vagy nem akarta tudni, hogy a szabad kereskedelem még

zéria keletkezett, és ezen a magánvállalkozók nem segíthettek. Az autófuvarozók ügynevezett talpalt, agyonvulkanizált köpenyeken jártatták autóikat. A zötykölődő járású kocsik csapágái, rugólapjai hamar tönkrementek, s így nem segíthették a közlekedés fejlődését. A kiállások miatt is a személy- és árufuvarozókat szidták egyesek. Olyan megállapítások is elhangzottak, hogy a taxisok szabotálják a munkát, szán-



1946. június 8-án nyomtatták ki a százezer-billió címletet. Az igényes grafikájú, szép papírpénz már a megjelenése napján elértéktelenedett

nem alakulhatott ki Magyarországon, magánimport nem létezett, a stratégiai cikkek zárólvá voltak.

A magántaxisokat hasonló gondok sújtották. Ők sem kaptak segítséget, az újszített taxisok sem jutottak abroncsokhoz, elegendő benzinhoz. Akik korábban szorosabb kapcsolatban álltak a Vörös Hadsereggel, hozzájutottak a taxizáshoz elengedhetlenül szükséges anyagokhoz, benzinhoz, kenőolajhoz, olykor még gumiabroncsokhoz is. A felsoroltakat beszejelték, kincseiket nemigen osztották meg társaikkal, összeköttetései alig érintették a szakmát.

Az ellehetetlenült, illetve a kiapadt források valamennyi közlekedési alágazatot sújtották. 1945. június 2-án megindult ugyan az autóbusz-közlekedés a fővárosban, azonban a gumiabroncs hiánya miatt a Fővárosi Autóbusz Üzem is ritkítani kényszerült a járatai számát, 1946 első felében mindössze egy vonalon, két autóbusz közlekedtetett 50 percnként, de e kocsikat is leállította, járművei tehát nem segítettek a tömegközlekedést. A MÁVAUT és a MATEOSZ hasonló gondokkal küszködött. Minthogy a szovjet hadsereg a Ruggyanta gyár készleteit már korábban lefoglalta, csakúgy, mint az ország különböző részein tárolt gumiabroncs-készleteket, és ezekből nem adott át kerekeket a fuvarozóknak, behozatal pedig még nem volt, országos mi-

dékosan rossz abroncsokat szerelnek járműveikre, s ezzel akarják nehezíteni a demokráciát építő ország fejlődését.

Gyakoriak voltak a házkutatások, ilyen házkutatásnak lett csaknem áldozata Bierman Gyula, az Ipartársulat alelnöke, a műszaki bizottság elnöke, Szabó Sándor választmányi tag és Vaszary János. A hatóság engedélyüket felfüggesztette, illetve bevonta. A házkutatással együtt járó vizsgálatot is szerencsésen megúszták, de az 1945-ben kiadott taxiengedélyeiket változatlanul csak 1949-ig érvényesítették, pedig négy hónapig nem dolgozhattak. A sértettek remélték, hogy azzal kárpótolják őket, hogy csak 1950-ben kell majd okmányaikat megújítani. Visszaemlékezések szerint 25 magántaxinál tartottak házkutatást 1946-ban. Azok a taxiiparosok, akik 1945-ben alkatrészekből, autótartozékokból készleteket halmoztak fel, veszélyes helyzetbe kerültek. „Kincseiket” – mágneseket, karburátorait, lámpáikat, műszereiket stb. – lakásaikból biztonságosabb helyekre rejtették, mert a feketézőknek kötelet ígérték a falragaszok, falfeliratok. A berautósok, akik közel sem voltak annyira szem előtt, mint a taxisok, kezdetben csak legyintettek a hírek hallatán, de amikor közülük három tagot letartóztattak és üzérkedés, feketézés címén elítéltek, ők is menekíteni kezdték tartalékaikat.



A „kerekorá” értéke nem érte el a Bruhn gyártmányét, de 6-7 db „kerekért” és egy működő Magomobil motorért kaphatott egy Magomobil személyautót a taxis

A taxisok egyik legnagyobb réme a taxióra elromlása, eltűnése volt. A probléma 1945 végén és 1946-ban különösen aggasztóvá vált. Akik 1944-ben, a Kékgolyó utcai taxileadási procedúrából kimentették óráikat, óriási előnyben voltak az óra nélküli szaktársaikkal szemben. A taxisok szigorúan vigyázták készülékeiket, napközben kocsijaiktól nem távoztak el, akik pedig csillaggarázsban parkoltak, éjszakánként készülékeiket leszerelték. E művelet nem csak szabálytalan, hanem büntetendő cselekmény is volt. A hatóság nem az értékfeltés, értékmentés oldaláról közelített a cselekményhez, hanem minden esetben óramanipulációt tételezett fel. Ennek ellenére játszották a taxisok a macska-egér harcot a rendőrséggel, inkább kifizették a büntetést, de nem kockáztatták óráik, meglétét. 1946 első felében nem tartozott az óramanipuláció a bevételnövelés divatos módszeréhez, hiszen még infláció volt, a készülék egyetlen, a lefutott kilométerszámláló képességét használták ki a taxisok. A kilométert egy táblázat segítségével szorozták meg, és így számították ki a viteldíjat. A szorzótáblát gyakran cserélték. A magántaxisok, ha módjukban állt, aranyért, valutáért, bőrért, szappanért, élelmiszerért stb. vitték utasikat a kívánt címekre. A taxaméter inkább csak szimbólum volt, de működő óra nélkül nem közlekedhetett taxikocsi. Akkoriban egy Bruhn, berlini gyártmányú viteldíj-jelző értéke igen magas volt: 5 óra árért egy Magomobil, vagy egy Fiat taxikocsit vehettek az érdekeltek. A „kerekórák”, kör alakú készülékek olcsóbbak voltak.

A taxióra-mizéria főleg a magántaxisokat sújtotta. Az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt. vezetői, élükön Haltenberger Samu vezérigazgatóval még az 1920-as években elintézték a Taxióra gyárral, hogy a készülékeket a központi garázsban, tehát a taxi saját műhelyében tartják karban, javítják, cserélik és hitelesítik, a gyár csak szűrőpróbaszerűen ellenőrzi az órákat a garázsban, illetve a taxiállomásokon. Az ezernél több készülékkel való bajlódás már meghaladta az óragyár kapacitását. Az 1930-as évek második felében és



A fővárosi Autóbusz Üzem sem jutott gumiabroncshoz, ezért autóbuszait leállítani kényszerült

az 1940-es évek elején az Autótaxi Rt. taxikocsijait gyakran bevonultatta a katonaság. A néhány hétre bevonultatott autótaxik óráit kikapcsolták, de a karosszérián hagyták. Így fordult elő, hogy a Felvidék, Kárpátalja, Erdély részleges visszacsatolása-kor viteldíj-jelző szűrketaxikról is készültek felvételek Kassán, Munkács, Kolozsváron, az ünnepélyes bevonuláson. 1944 végén, amikor a fegyveres testületek lefoglalták a szűrketaxikat, a taxis szakemberek leszerelték az órákat és hajtóművüket az autóról. 1945-ben a fosztogatások idején az órákat is megtizedelték, de maradt még elegendő az újrakezdethez. Galambos Lajos, a gépműhely vezető mérnökét nem is az órák eltűnése aggasztotta, hanem a meglévők alkatrészeinek elkopása: a berlini Bruhn óragyár a háborúban elpusztult, emiatt a tartalék fogaskerekek, csapágyak, tengelyek beszerzése lehetetlenné vált. És az említett órák már 30-40 éve működtek, addig hibátlanul.

A magántaxisok és a szűrketaxisok 1946 nyarán közös küldöttsége kereste fel a Köz-

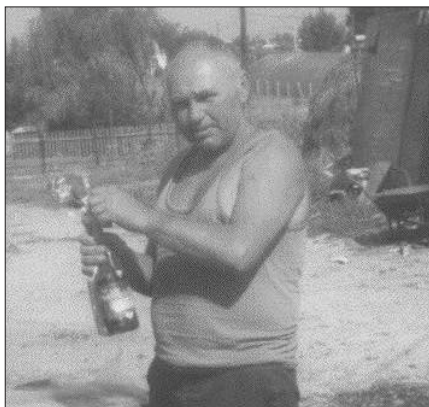
lekedési Minisztérium autós főosztályának főmérnökét, Feledy Bélát, és tájékoztatást kért a szabad kereskedelem várható megindulásától. Feledy, aki jól ismerte az autófűvarozók gondjait, őszintén elmondta, sok jót a közeljövőre nem ígérhet, mert a nemzetközi kereskedelem megindulásának egyik feltétele a konszolidált gazdaság és a stabil pénz. Az utóbbi hamarosan megjelenik az ország életében, az előbbire azonban még várni kell. Megígérte viszont, hogy hamarosan már nem lesz hiány benzintől, a töltőkutak számát is növelni fogják, az autókalkatrések beszerzése terén is várható némi javulás, mert a MÁVAG, talán a következő évben rááll a gyújtómágnesek, a karburátorok gyártására. Egyéb finommechanikai cikkekben is remélhetően lesz elegendő, mert a hazai műszergyárak berendezkednek ezek gyártására. Amikor a delegáció új autók behozataláról tudakozódott, csak általános választ kapott. Feledy kérte a taxisokat, vigyázzanak kocsijaikra, mert lecserélésükre nemigen lesz mód a közeljövőben.

Bálint Sándor

2003. szeptember 30-án 7.45 körül Dunaharaszti-ban a Duna-sétányánál a horgászok a vízben egy 64 éves budapesti férfi holttestére találtak, akit később sikerült beazonosítani.

A helyszíni szemle során megállapították, hogy K. Lajos budapesti lakos bűncselekmény áldozata lett. Ismeretlen tettes szeptember 28-ról 29-re virradóan a Dunaharaszti, Duna utca 13. szám mögötti Duna-szakaszon megölte a férfit.

A Pest Megyei Rendőr-főkapit-



tányság vezetője 1.000.000 forint jutalmat ajánlott fel annak, aki az elkövető személyéről érdemleges információval tud szolgálni, illetve bizonyítékot bocsát a nyomozhatóság rendelkezésére.

Kérjük mindazok jelentkezését, akik az ügyvel kapcsolatban érdemleges információval rendelkeznek, hívják a Pest Megyei Rendőr-főkapitányságot a 06-1/443-5119-es számon vagy bármely rendőri szervet.

Budapest, 2003. október 2.