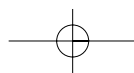


**XIII. évf. 9. sz.**

**2003.**

**Szeptember**



## TARTALOM

Akár negyedével is csökkenhetnek a bevételek	5.
Dekodoló taxisofőr	6.
Ugy érzem, jó kollektívába kerültem	6.
2003 Forma-1	10.
Az adófolyószámlákról	11.
„Csak ide lesz, aranyoskám!”	15.
Sziget 2003	16.
Nem változnak a rendszámok	17.
Taxisok a Hungaroringen	18.
Ne beszélj annyit!	18.
Taxin menekültek a brit katonák	21.
APEH-táblázatok	22.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Szundítás ellen alvágatló	24.
Taxi-marketing	24.
Kik ellenőriznek, mit ellenőriznek?	27.
Gépkocsi-költségszámolás	28.
Kötelező biztosítás	31.
Holnap is lesz nap!	31.
A fuvarok hossza térben és időben	32.
Ne vegyétek fel!	32.
Többfunkciós taxidrosztok	33.
Taxisok kérései, közlekedés-szervezők válasza	34.
Személyszállítás és személyszállítás taxival	37.
Hogyan lettem „csikágó” taxis?	38.
Ötcsillagos minősítés	
az Espace IV-nek is	42.
Az utcanevekről	43.
A közös droszthasználat	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 jelezni, ha hozzájárulnak a lapban való – esetleg kivonatos vagy rövidített – közzétételéhez.

## Csak magunkra számíthatunk

Aki figyelemmel kíséri szakmánk eseményeit, és rendszeresen olvassa a Taxisok Világa szakcikkeit, az előtt nem lehet kétséges, hogy magunkra maradtunk gondjainkkal. A rendeletalkotók, hatóságok eleinte ködösen, kétértelműen, később már egyre határozottabban jelezték, hogy az, amit szakmánk szeretne elérni, részükről bizony merev elutasításra talál. Bár unostalan ismételtjük legfőbb „követeléseinket”, ez nem elegendő arra, hogy beadják a derekukat, és változtassanak. Vagy talán másként látják, nem tekintik problémának. Megjegyzem, az ő szemszögükből nem is az... (Tudod, miről beszélek: létszámkorlátozás, taxitársaságok, fix tarifa.) A sokak által várt belépés az EU-ba nem fogja megkönnyíteni helyzetünket. A harc kiéleződik, a minőség követelménye egyre fontosabbá válik. Az EU-ban – bár nem a mi foglalkozásunk kapcsán – gyakran emlegetett elv: „csinálj jobban, vagy csinálj mást!” Ez bizony ránk is vonatkozhat. Tudjuk jobban csinálni? Tudjuk emelni a kihasználtságot? Tudunk színvonalat javítani? Nos, ha „nem” a válasz, akkor nincs más út: „csinálj mást!”

## Létszámkorlátozás

Azt hisszük – néha talán nem egészen alaptalanul – hogy a létszám csökkentése, „befagyasztása”, korlátok közé szorítása valamiféle csodaszer, amittől majd rögtön jobban fog menni minden. Több lesz az utas, több lesz a bevétel, kevesebb a harc, az idegölő várakozás. Jobb lesz a taxis élete. Ha a nagy átlagot tekintjük, ez biztosan igaz. Matematikailag ha azonos számú utas jut kevesebb taxisra, akkor az egy taxisra jutó utasok számának is nőnie kell. Ismétlem, átlagosan. De vajon személy szerint rád is érvényes ez? Ha most nem tudsz több fuvar szerezni magadnak, mitől tudnál akkor, ha kevesebben lennénk? Vagy nem szerznéd, hanem jutna? Több esne rád? Én úgy fogalmaznék, bármennyire is rosszlesik ez neked, hogy azért lenne – esetleg – több utasod, mert „rád fanyalodna”. Eddig mással utazott, de most kevesebb a taxi, így beéri veled is. Sértő szavak? Gondold csak végig: ha tényleg olyan kiváló szolgáltatást nyújtasz, mint ahogy képzeld magadról, akkor most miért nem talál meg az utas? Miért nem rohan „kezet-lábát összetörve” hozzád, hogy veled utazhasson?

Arra akarlak ráébreszteni, hogy nem oldaná meg minden gondodat a létszámkorlátozás. Ha megrekedtél a komfortzónában, és nem vagy hajlandó újítani, akkor hiába intézkednek helyetted. Talán ismered a régi viccet: „-Zsuzsika, feljössz hozzám? – Majd, ha egyedül leszel! – De hát egyedül vagyok itthon! – Nem otthon, a világon!

Lehet, hogy hozzád is csak akkor ülnék be többen, ha „egyedül lennél a világon”? Várod a sült galambot? Mert ha nem így van, ha te egy jó taxis vagy, ha buzgón osztogatod a névjegykártyádat és vissza is hívnak, mert meg vannak veled elégedve, ha folyamatosan fejlődsz, új, még kényelmesebb autót veszel, hirdeted magad, többet teszel, mint amennyiért megfizetnek, nos akkor neked teljesen közömbös, hogy van létszámkorlátozás, vagy nincs. Neked biztos, hogy mindig lesz fuvarod.

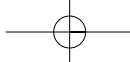
Van nekem egy ilyen ismerősöm, aki már több csapatot is megjárt, de nem bírta a kötöttségeket. Nem tudta elfogadni, hogy a fuvarszervezés, fuvarszerzés egyetlen módja az irreálisan alacsony tarifa alkalmazása, és gyűlölte, hogy tíz másodperces „késések” miatt kelljen megalázkodnia, „büntetést” fizetnie. Úgy döntött, vált, és magánzó lesz. Ezzel párhuzamosan persze mindent megtett, hogy „vendégkörét” kiépítse. Névjegykártyák százait osztotta szét a potenciális megrendelők között, szórólapokat készíttetett, amelyeket az ő utasköre által látogatott helyeken tett le, elintézte, hogy neve, telefonszáma és szolgáltatásai megjelenjenek az interneten, hirdett új-ságokban, magazinokban. Míg te a bulvársajtót olvastad a droszton várakozás közben, ő nyelveket tanult. Míg te siránkoztál és dühöngtél, hogy miért nincs több munkád, ő kapcsolatokat épített ki limuzinos és buszos fuvarozó cégekkel, hogy még komplexebb szolgáltatást tudjon nyújtani, és ma már sokszor ő ad munkát másoknak. Míg te kuncsorogtál az általad jobbnak vélt taxitársaságnál felvételért, addig őt hívták a legjobbakk közé. Végül az egyik jó nevű szálloda csapatánál találta meg a helyét, mert ott nem korlátozzák saját fuvarjai teljesítésében és nem vádolják folyton fuvarlenyúlással.

Van más példám is: régi Budataxis barátom – ma már ő is magánzó – megvette a lehető legnagyobb méretű mikrobuszt, ami még személyautónak minősül, tehát alkalmas taxinak. Ne gondolj, valami horribilis összegre, használtan vette, igen olcsón. Az-

## AUTÓSZÖNYEG

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

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



tán leült egy kicsit gondolkodni, és összeírta azokat az intézményeket, helyeket, ahonnan fuvarokat remélhetett. Több gépelt oldalra rúgott a lista. Ezután szórólapokat gyártatott, névjegyeket készített, és elhelyezte a megfelelő helyeken. Megvásárolta az éves autópálya-matricát, és ügyelt rá, hogy az útlevele mindig nála legyen. Utasaival minden alkalommal beszédbe elegyedett, és kifaggatta őket – nem tolokodó módon! – utazási szokásairól. Az út végén mindig megköszönte a fuvarát, és átadta névjegyét, illetve sok esetben névjegyet cseréltek utasával. Ma már kiépült vendégköre van, rengeteget jár vidékre, és alig múlik el hónap, hogy ne lenne egy-két ausztriai fuvarja. Szerinted csak szerencséje van...?

Sorolhatnánk még a példákat arról, hogy mennyien vannak, akik nem nyugszanak bele a fuvarinségbe, hanem tesznek ellene. Van persze, aki olyan módon, hogy más tevékenységre nyergel át, vagy legalábbis kiegészíti taxis bevételeit. Továbbképzzi magát és számítógépes üzletet nyit, esetleg autóboltot, vagy közértet. Riasztók szerelésével és forgalmazásával foglalkozik, büfét üzemeltet, zöldség-gyümölcs üzlete van. Ezek mind létező példák!

Ne rekedj meg tehát azon a szinten, hogy csak panaszkodsz a kevés fuvar miatt, hanem tégy ellene! – Igen ám, de én xy társaság tagja vagyok! Itt nincs lehetőségem önálló akciókra! Örülök, ha nem rúgnak ki, nemhogy még kezdeményezzek...

### Társaságok

Minden baj akkor kezdődött, amikor az első társaság az első személyzeti kiállást ki ajánlotta az első állandó megrendelőjének. (gyanítom, hogy ez a társaság a Budataxi volt, még az 1980-as évek elején, közepén. De persze az eredmény szempontjából ez ma már közömbös...) Azóta valami rejtélyes oknál fogva eluralkodott a csapatok mindenkor vezetőségében az a meggyőződés, hogy fuvarát szerezni csak a lehető leg- alacsonyabb tarifával és a lehető legmagasabb visszatérítéssel lehet. Ez a – véleményem szerint alapjaiban téves – elképzelés napjainkban egyre fokozottabban van jelen, és nagymértékben befolyásolja a fuvar- szervezés technikáit, és még nagyobb mértékben a szerződött taxisok keresetét.

Hogy miért írtam: ez téves elképzelés? Azért, mert rengeteg példa van az ellenkezőjére. Akár a mi szakmánkon belül is. Igaz, hogy az olcsó ár kijárlása gyors sikert jelenthet, de hosszú távon – bármennyire is demagógiának hangzik – a szolgáltatás minősége és megbízhatósága a meghatározó. A napokban hallottam (vagy álmodtam?), hogy az egyik taxitársaság vezetősege megkérdezte a hozzá szerződött taxisokat, hogy egy bizonyos rendkívül alacsony áron szerződjön-e le egy bizonyos multicéggel. Lehet, hogy ez már a fény az alagút végén? Lehet, hogy létezik olyan extrém alacsony tarifa, ami már akkor sem elfogadható, ha a

cég több milliót eltaxizna egyébként? Vagy itt a másik kérdés. Felvegyünk újabb embereket, vagy növeljük a tagdíjat? Melyik az elfogadhatóbb variáció? Kisebb létszámmal, magasabb tarifával, magasabb tagdíjjal kevesebb fuvar, vagy nagyobb létszámmal alacsonyabb tarifával, változatlan tagdíjjal ugyanannyi fuvar?

Igértem példákat arra, hogy nem mindenható az alacsony tarifa. Nos például a szállodákhoz szerződött taxisok általában a maximumhoz közeli kilométerdíjjal fuvaroznak, mégsem kell félteniük pozíciójukat. És nem azért, mert „meg van véve” a portás vagy az igazgató (persze néhol biztosan ilyen is van...), hanem azért mert megbízható, egyenletes színvonalú szolgáltatást nyújtanak jó minőségű autókkal, kinézetük mindig rendezett, munka közben zakót, nyakkendőt viselnek, és esetleg beszélnek is egy-két nyelven. Hogy úgy fogalmazzak: megütik a szálloda színvonalát. Vagy ott van egy másik jó ismerősöm. (Hogy nekem mennyi ismerősöm van! De hát nem csoda, már lassan huszonöt éve vagyok e szakma köreiben belül...) Neki állandó utasa egy jó nevű ügyvédi iroda tulajdonosa. Őt, társait és néha az ügyfeleket is rendszeresen szállítja. A legmagasabb megengedett tarifával dolgozik, és ezt még soha, senki nem kifogásolta nála. Pedig az irodának csak egy telefonjába kerülne, hogy ennek az árnak akár a feléért kapjon taxit. De nem teszi, mert az árnál fontosabb a megbízhatóság, a diszkréció, és persze a színvonal.

Szóval nem minden az alacsony tarifa, de sajnos ma még inkább ez a jellemző. Te pedig, mint taxis, ameddig „tagja” vagy a fuvarszervező irodának, kénytelen-kelletlen alkalmazkodsz ehhez, de közben nem felejtjed el hangoztatni követeléseid, és nem veszed észre, hogy a társaságok – saját köreiken belül – már megvalósították ezeket! Létszámkorlátozás van, és fix tarifa! Esélyegyenlőség! De ahhoz, hogy az esélyeid javuljanak, a társaságon belül is fejlődőnek kell! Eladni a Suzukit, és venni egy nagyobb autót. Majd egy még nagyobbat. Le küzdeni a kényelmes ruházat utáni vágyat, zakóban és nyakkendőben járni. Netán nyelvet tanulni. Új ismereteket szerezni, hitelkártyák kezelését elsajátítani. A társaságon belüli fejlődés ugyanúgy kötelező, mint a bővebb értelemben vett szakmai fejlődés.

### Fix tarifa

Íme a másik csodaszor! Ha majd fix tarifa lesz, akkor be fognak ülni a droszton hozzám, és nem telefonon hívnak társa-

sági taxit, csak azért, mert az olcsóbb. Nem lesz olcsóbb, tehát engem választanak!

Szomorú hírem van: téves ez az okoskodás! Az utasok ma már nem – vagy nem csak – azért hívnak társasági taxit mert az olcsóbb, hanem azért, mert bármiféle probléma esetén gond nélkül visszakereshető, lehet kártyával vagy taxicsekkel fizetni, adott esetben akár több hónappal későbbi átutalással. Lehet előrendelést leadni, lehet különböző kívánságokat előadni (kombi, nemdohányzó, ügyintézés, stb.). Ezeket a szolgáltatásokat egy droszton álló taxi csak estlegesen tudja biztosítani. De ez csak az egyik oka annak, amiért a fix tarifa nem csodaszor. A másik – sokkal sajnálatosabb – ok az, hogy a taxisok az utazóközönség bizalmát oly mértékben elveszítették, hogy azt csak hosszú évek szívós, kitartó munkájával lehet visszaszerezni. Nagyon sok víz le fog folyni a Dunán (meg a hátunkon...), amíg újra bizalommal telve ül be egy utas a droszton álló taxiba, és fel sem merül benne, hogy esetleg becsaphatják. Ezt egyik napról a másikra semmiféle fix tarifa nem fogja megoldani, erre ne is számítsunk...

### Következtetések

Csak magunkra számíthatunk! Ne várjunk államilag elrendelt létszámkorlátozásra, mert nem lesz! Ne várjunk központi fix tarifára, mert nem lesz! Ne várjuk, hogy bárkinek is ugyanúgy fájjon az, ami nekünk fáj, mert ez is csak hiú remény. Az utóbbi fél év beadványai és ezek elutasításai, a személyes megbeszélések és az ezeken született semmitmondó ködös ígéretek, sőt a sokszor nyílt visszautasítás nyomán jómagam arra a következtetésre jutottam, hogy ennek a problémakörnek a megoldására olyannyira nincs kormányzati akarat, hogy szinte szelmalomharcnak tűnik bármit is lépni a továbbiakban.

Akik továbbra is „hajtják” ezeket a témákat, azoknak minden ironia nélkül sok sikert kívánok. Ebben az országban ugyan egyre ritkábban, de azért vannak még csodák...

Én azonban úgy vélem, hogy nem juttunk előre, ha mi magunk nem tesszük meg azokat a lépéseket, amelyek saját, személyes, vagy kisebb-nagyobb csoport- érdekeinket szolgálják. Nem várhatunk felsőbb hatalomra, nem várhatunk másoktól.

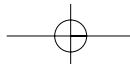
Csak magunkra számíthatunk...

*Nagy Zoltán*

## Figyelem!

Szerkesztőségünk e-mail címe  
**taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu.**

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.



## Akár negyedével is csökkenhetnek a bevételek

– Emelik a tömegközlekedés áfáját? –

**E lap hasábjain már több alkalommal is szó volt a jövő évi EU-s csatlakozásról. Eddig számunkra úgy tűnt, hogy az Unió a taxizásra vonatkozóan változásokat nem hoz majd. Az utóbbi időben viszont olyan hírek jelentek meg, melyek szerint a tömegközlekedés – és benne a taxizás – áfáját az EU-ra hivatkozva megemelik. Erről kérdeztük Antal Attilát, a BKIK VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztályának elnökét**

– Elsősorban azt kell tudnunk, hogy az Európai Unióban a taxizásra vonatkozóan nincs egységes szabályozás – mondta Antal Attila. – A szakmával kapcsolatos kérdéseket (létszám, tarifa, autóméret, működési feltételek) megfelelő jogi felhatalmazások alapján általában a helyi önkormányzatok szabályozzák. Tehát nincs központi uniós elvárás, vagy feltételrendszer. A jövő évre jelzett áfa-emelés sem EU-s elvárás, hanem a tervezett hazai Költségvetési Törvény bevételi oldalát növelheti majd. Nevezetesen a nyilvánosságra került és a PM által megerősített elképzelések szerint a közlekedésben eddig alkalmazott 12%-os áfát egységesen 23%-ra kívánják emelni. Ez pedig nagyon komoly problémákat okoz majd, többek között a taxisoknak is.

– **Az EU-n belül is ilyen magas a közlekedésre rakódó áfa-teher?**

– Éppen ellenkezőleg! Az Unióban a tömegközlekedés és a személyszállítás a kedvezményes áfa-kulcsos körbe tartozik. Amennyiben a PM döntése a jövő évi Költségvetési Törvényben véglegessé válik, úgy nálunk éppen ellenkező folyamat kezdődne, mint az EU-ban, ahol a közösségi közlekedést támogatják, szorgalmazzák.

– **Ezek szerint a taxizás áfája is emelkedik?**

– Jelenleg úgy látszik, hogy igen. Ez pedig nem csak számomra, de a többi közlekedésben dolgozó szakember számára is érthetetlen. Nem tudom, hogy milyen megfontolások, politikai szándékok játszottak szerepet ebben a döntésben. Ráadásul a tömegközlekedést még a fogyasztói árkiegészítésekkel kapcsolatos változások is sújtják majd. Ezek a várható intézkedések súlyosan érintik, drágítják a személyszállítást. A terheket a közösségi közlekedésre teszik, így az a nagyvárosi zsúfoltság, melyet ma is érzekünk, tovább nő majd. Ez pedig szomorú perspektíva, mert például Budapesten már jelenleg is szinte állandó a csúcsforgalom. Amennyiben további réteg áll vissza a saját jármű használatára, mert már nem éri meg a tömegközlekedési eszközöket igénybe venni, az visszahat a buszok, trolibuszok menetidejére, és így újabb csoportokat taszít majd el a közösségi közlekedéstől. Ráadásul a fővárosi parkolási helyzet megoldatlan. Megszüntettek számos nagy P+R parkolót. Helyükre irodaházak, bevásárlóközpontok kerültek. Új várakozóhelyek, mélygarázsok alig épülnek, így a beáramló autótömeg zsúfolttá teszi a várost. A sokszor szabálytalanul parkoló járművektől nem lehet közlekedni, így az egyéni közlekedés is kaotikussá válik.

– **Amennyiben drágul a tömegközlekedés, a parkolás pedig ellehetetlenül, úgy kézenfekvő megoldás: taxiba kell ülni! Vagyis ami másoknak kellemetlen, az a taxisoknak jól jöhet...**

– Logikus gondolat, de a probléma a taxisokra nézve is több negatívumot tartalmaz. Amennyiben több autó lesz az utcán, úgy a taxi sem tud majd megfelelő sebességgel közlekedni. Ugyanúgy áll majd a dugóban, mint a többi jármű, csak a taxaméter ketyeg benne. Nehezebben ér majd oda a felvett címre stb. Tehát az utazóközönségnek nem tudna megfelelő kiszolgálást nyújtani. Ráadásul a tervezett áfa-emelés is hatással lesz a taxizásra. Jelenleg két csoportra oszthatók a taxisok: vállalkozókra és alkalmazottakra.

A vállalkozók egy része bejelentkezett az áfa-körbe, nagyobb részük alanyi áfa-mentes. Az alkalmazottak viszont olyan cégeknél dolgoznak, ahol fizetik az áfát. Jelenleg 12%-ot, amit 23%-ra emelnek majd. Ezt pedig már nem minden cég tudja „kigazdálkodni”. Amennyiben az „anyagcég” nem tud rentábilisan működni, úgy az alkalmazottak utcára kerülnek. A fuvardíjknál ugyanis nem lehet olyan különbséget tenni, hogy az illető áfa-körös, vagy alanyi-mentes. Az külön probléma, hogy a taxi áfáját az utas nem igényelheti vissza, így számára biztosan hátrányos lesz az áfa-átsorolás, amennyiben áremeléssel párosul. A vállalkozások szempontjából ez óriási különbség. Ilyen versenyelőnyt (hátrányt) nem tűr el ez a piac. Következménye valószínűsíthetően az lesz, hogy az alkalmazottakat foglalkoztató „hagyományos” taxizás eltűnik. Kérdés mi lesz azzal a ma már több ezer emberrel, akik jelenleg nem vállalkozóként dolgoznak? Többségük azért lett alkalmazott, mert nem képes a vállalkozókkal szemben támasztott követelmények teljesítésére.

– **Lehet, hogy a tervezett szabályozás egyfajta kvázi létszámkorlátozássá válik úgy, hogy az alkalmazottak kiszorulnak a szolgáltatók közül?**

– Nem, mert az alanyi áfa-mentesség küszöbértéke tételes adózóknál jelenleg 2 millió forint, amit igen nehéz tartani. Adódik még egy lehetőség: az átalányadózás, amely 4 millió forintig lehetővé teszi az áfázás elkerülését. Mindenesetre tény, hogy az egyéni vállalkozóknak jelenleg is bővízkedniük kell, nehogy átlépjék az árbevételi határokat, de ezt egy cég nem teheti meg. Amennyiben az inflációt is figyelembe vesszük, úgy kiderül, hogy egyre nehezebb az áfa-körön kívül maradni. A cégekkel kötött szerződéseket szintén problémássá teheti ez a döntés. Egyre több olyan megrendelő lép a piacra, aki közbeszerzést lesz köteles kiírni a pályázatokra, itt megint döntő szempont az ár, melynek 23%-a nem lesz visszaigényelhető. Kérdés, hogy a taxisok még mennyi árbevétel-csökkenést viselnek el? Amennyiben az emelés mellett döntenek, úgy az előbbi problémából piacvesztés lehet. Tehát érdemes a kérdéssel már most foglalkozni.

– **Milyen lehetőségei vannak a kamarának arra, hogy kifejezze tiltakozását a közlekedésben dolgozók érdekében?**

– A kamara – mint köztestület – véleményezésre megkapta a törvénytervezetet és leírta ezzel kapcsolatos véleményét. Ebben szerepelt, hogy politikailag nem tartjuk helyesnek azt a tendenciát, melyben a tömegközlekedést sújtják az egyéni közlekedéssel szemben. Ez számunkra nem elfogadható. Leírtuk, hogy a tervezett fogyasztói árkiegészítéssel kapcsolatos változások is komoly következményekkel járnak majd. Felhívtuk a figyelmet arra is, hogy az EU-n belül a közösségi közlekedés a kedvezményezett körben van. Ebben a taxizást is beleértik. Kezdeményeztük, hogy az alanyi áfa-mentességhez tartozó árbevétel-maximumot emeljék meg. Remélem érveink meggyőzik a döntési helyzetben lévő hivatalnokokat, politikusokat, akik megváltoztatják ez irányú terveiket.

**Antal Attila**

**BKIK Közlekedési Osztályának elnöke**

**Tárgy: Személyszállítás**

**Tisztelt Elnök Úr!**

**A fenti témában írt levelével kapcsolatban tájékoztatom, hogy a Kormány július 16-i döntése alapján a személyszállításra egységesen 23%-os áfa-kulcsot kell alkalmazni 2004. január 1-től, amelybe beletartozik a személygépkocsis személyszállító és a taxis vállalkozás is.**

**Tisztelettel:**

**Pénzely Márta főosztályvezető  
Pénzügyminisztérium**

### Lapzárta után:

**A kormány szeptember első hetének végén úgy döntött, hogy a 25%-os áfát nem csökkentik 23%-ra. Így amennyiben az elképzeléseik valóra válnak, a taxizást 25% áfa terheli majd.**

**A szerk.**

Interneten hirdette szolgáltatását

## Dekódoló taxisofőr

**Mobiltelefonok dekódolásával egészítette ki jövedelmét a 23 esztendő V. Jenő fővárosi taxisofőr, aki egy-egy átalakításért 500 és 3000 forint közötti tarifát kért, de előfordult, hogy a csóróbb diákoknak ingyen is segített. A vállalkozó bünyös szolgáltatásait a neten is meghirdette és igény esetén házhoz ment – lebukásáig.**

Egyre erősödik a verseny a hazai mobilszolgáltatóknál is az új előfizetőkért, így nem csoda, hogy minden lehetőséget megragadnak a kuncsaftok megszerzésére. Ennek része, hogy a telefonokat kódolják, így a konkurens szolgáltató által használt sim-kártyák nem csereszabatosak. A különféle akciókat figyelemmel kísérők bizony rájöhetnek, hogy egy-egy csúcskészülékhez jelentősen olcsóbban hozzá lehet jutni új belépőként, ám nem mindig az a szolgáltató adja kedvezményrel a portékáját, amelyiknél a vásárló már kártyával rendelkezik. Mi ilyenkor a megoldás? Nos, jó néhányan kitanulták már a számítástechnikát annyira, hogy képesek feloldani a gyártó, szol-

gáltató által installált kódokat. Ezek eltávolításával a készülék bármely kártyával üzemképes. Azon csak kevesen gondolkodnak el, hogy ez a beavatkozás viszont bűncselekmény.

Így lehetett ez a budapesti 23 esztendő V. Jenő is, aki napközben taxizott, illetve ráérő szabadidejét a számítástechnikának szentelte. Az tudnivaló, hogy e területen hétről hétre, hónapról hónapra jönnek az új és még újabb szoftverek, hardverek, amelyekkel csak úgy lehet a lépést tartani, ha rendszeresen a zsebébe nyúl a fejlesztéseket magának tudni akaró ember. V. Jenő pedig ezek közé tartozott. A fuvarozásból nem mindig sikerült teljesíteni a napi penzumot, így a jövedelmét

azzal egészítette ki, hogy előbb csak a szűk környezetének, majd később mind tágabb körnek dekódolta a készülékét, ha erre megkérték.

Az internetet bújva a legmodernebb készülékek dekóder programjára is rá lehet lelni, csak tudni kell, hogy hol a megfelelő program. Jenő pedig tudta. A tarifát mindig az adott telefontípustól és annak gazdájának ismeretében állapította meg. A csóró, lepukkant diákoknak az olcsóbb árkategóriájú készülékeit nemegyszer ingyen dekódolta, míg a több százezres mobilokért sem kért háromezernél többet. A szolgáltatására pedig egyre nagyobb igény jelentkezett, főleg akkor, amikor az interneten megadta a mobilszámát és szükség esetén még házhoz is ment. Ez utóbbi és alvó veszélyeztete okozta vesztét, amikor az egyik szemfüles nyomozó a netet fűrkészve ráakadt hirdetésére. Nem kellett mást tennie, mint fölhívni a számot

és Jenőt egy előkészített terepre csalni, majd végig filmezni és rögzíteni, ahogy a helyszínen dekódolt. A munkát követően a jelzett pénz is gazdát cserélt, majd a tehetséges ifjú, saját autója helyett már rendőrautóban folytatta útját. A lebukott taxis naplójában számtalan név és telefonszám mellett akadtak olyan megrendelések is, amelyek alapján több tucat egyént azonosítottak, akiknek Jenő dekódolta a készülékét.

Gyanúsítottkénti kihallgatásakor V. elismerte, hogy több hónapja folytatott munkásságának „eredményeként” több mint ezer mobiltelefont dekódolt. Nem is gondolta, hogy ez törvénybe ütközik, különben nem hirdette volna magát és tudását nyíltan az interneten.

A büntetőeljárás még tart, amelynek végén a BRFK vizsgálói vádemelési javaslattal megküldik az ügyet az ügyészségnek. Amit sokan nem tudnak: ezért a dekódolásért, akár letöltendő szabadságvesztést is kiszabhat a bíróság. Úgyhogy ez nem tartozik a bocsánatos bűnök kategóriájába.

k. z. t.

## Úgy érzem, jó kollektívába kerültem

Beszélgetés Dudás Zoltánnal –

**Dudás Zoltánnal, a City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet korábbi elnökével pontosan egy évvel ezelőtt készítettem interjút, abból az apropóból, hogy az akkor második évébe lépő, rohamosan fejlődő Est.Taxi üzletág igazgatói szerepét elvállalta. Azóta sok víz lefolyt a Dunán, az Est.Taxi egy, a tulajdonosok által kiadott rövid sajtóközleményét követően beszüntette tevékenységét, felszámolta gépkocsiparkját, elbocsátotta gépkocsivezetőit és alkalmazottaikat, akik a taxi üzletágot üzemeltették. Arról, hogy mi történt, Dudás Zoltánt kérdeztük**

**Hogyan élted meg az utolsó néhány hónapot, mely már egyértelműen a bon-tás, nem az építés időszaka volt?**

– Nagy reményekkel és várakozással érkeztem az Est.Taxihoz. Ahogyan azt az akkori beszélgetésünkkor is elmondtam, úgy gondoltam, és gondolom ma is, hogy egy olyan cég volt alakulófélben, mely alternatívát kínált a szakmában nem vállalkozóként dolgozni kívánó taxisoknak és az utazóközönségnek egyaránt. Számos újdonságot próbáltunk megvalósítani és bevezetni, melyek még egyedibbé tették volna ezt a szolgáltatást a piacon. Sok és szerteágazó oka van annak, hogy mégsem vált belőle sikertörténet.

A leállás napján úgy fogalmaztam ezt

meg a kétségbeesetten gyülekező, megélhetésüket elveszni látó taxisofőröknek, hogy a maga szintjén mindenkinek el kell gondolkodnia azon, mit rontott el, aminek következtében a dolgok idáig jutottak. Ez vonatkozik a tulajdonosokra, a menedzsmentre és a gépkocsivezetőkre egyaránt.

Én a magam részéről ezt megtettem, de miután erre a tulajdonosi körből senki nem volt kíváncsi, nem érzem magam feljogosítva arra, hogy mindezt nyilvánosságra is hozzam.

Az mindenesetre még ebben a helyzetben is jó érzéssel töltött el, hogy a taxis kollégák beválasztottak a munkás bizottságba, mely az érdekeiket képviselte a cso-

portos létszámleépítés során a munkáltatóval szemben.

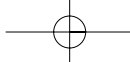
Talán van némi érdemem abban, nem elhallgatva a tulajdonosok pozitív hozzáállását, hogy mindenki megkapta a járandóságát a törvényi előírásoknak megfelelően.

**– Buta kérdés, de van megfogalmazható tanulsága az elmúlt időszaknak?**

– Igen, feltétlenül. Bár az Est.Taxi elbukott, az egyértelműen kiderült, hogy az utazóközönségnek van igénye ilyen jellegű szolgáltatásra, és aki a szakmában hosszútávon gondolkodik, annak abba az irányba kell haladnia, melybe az Est.Taxi kezdetben haladt. Ezek pedig a szolgáltatásnak azok az elemei, amelyeket én már korábban is hangoztattam, az öltözködés, a kulturált viselkedés, a nagy, kényelmes autó és az egy-séges arculat.

Az is érzékelhető, hogy a szakma is kezdi belátni ezek fontosságát, hogy mást ne mondjak, a Taxi 4 már ezen az úton jár, és ha a meglévő szakmai hozzáértés mellé kitartás is párosul, nem fogják az Est.Taxi

Folytatás a 9. oldalon



Folytatás a 6. oldalról

módjára végezni. De egyéb példák is igazolják, hogy ahol a kategóriabesorolásnál egyre inkább háttérbe szorulnak a kis autók és az öltözködésben is támasztanak elvárásokat a taxisokkal szemben, ott a fuvarszám-ban is megmutatkozik az eredmény.

**– Nem gondolod, hogy amit most elmondnál, nem lesz túl népszerű perspektíva a taxisok körében, hiszen mindezek megvalósítása további terheket jelentene számukra, miközben a többség napi megélhetési gondokkal küzd?**

– Ez pontosan így van, azonban már az sem halogatható tovább, hogy a szakma szembenézzen néhány alapvető ténnyel. Ilyen kökemény tétel többek között az, hogy „pénzt csak pénzzel lehet csinálni”, vagyis a vállalkozásba be kell fektetni, hogy onnan ki lehessen venni. Aki pedig nem hajlandó, vagy nem tud investálni, annak tudomásul kell vennie, hogy ki fog hullani a vállalkozói körből, alkalmazott taxisofőrként azonban mások lesznek a jövedelmi viszonyai, és nem lesz a maga ura.

Ettől még természetesen lehet valaki kiváló taxisofőr, az utasok legnagyobb megelégedésére, csupán vállalkozóként vallott kudarcot abban az öldöklő harcban ami jelenleg a taxi szakmában dúl.

**– Korábban egy olyan szövetkezetet irányítottál, amely kizárólag vállalkozó taxisokat fogadott soraiba, te pedig az ő érdekeiket képviselted. Most azonban azt veszem ki a szavaidból, hogy ezt már nem egészen így látod. Mi ennek a szemléletváltásnak az oka?**

– Ez csupán látszólag ellentmondás. Az elmúlt egy év során, melyet az Est.Taxinál töltöttem, nagyon sok olyan kollégával találkoztam, akinek a taxizás az élete, máshoz nem ért, és csupán kényszerből lett vállalkozó, ezért eleve kudarcra volt ítélve. Számukra egyetlen megnyugtató megoldás létezik, alkalmazottként taxizni valahol. Az, hogy ezt milyen életszínvonalon tehetik, viszont szoros összefüggésben van azzal, hogy a vállalkozóként dolgozó kollégáiknak mik a lehetőségei ma a piacon. Ez számomra azt jelenti, hogy mindkét csoport ugyanabban a hajóban evez, tehát közösek az érdekeik.

**– Azt, hogy mi az érdeke, szerintem minden taxis tudja: több fuvar, magasabb tarifa, kevesebb taxi, használható ingyenes taxiállomások, a nem szakmába való kiszűrése. Mégsem történik semmi, ami ebbe az irányba mutatna, szerinted miért?**

– Amiket felsoroltál, húszéves álmok, csak hogy sajnós az álmokhoz vezető utat mindenki másképpen képzei el, és ez itt a baj! Nem látok ma olyan embert és olyan szervezetet a szakmában, aki és ami képes lenne a közös célok érdekében összefogni a taxis társadalmat. Nincs, aki mögé odaállnának, hogy kellő erőt mutathasson azokon a tárgyalásokon, melyeken az eredményeket el kell érni.

A szakma nagyon megosztott, önjelölt, vagy néhányak által jelölt prófétáink vannak, akik többnyire már az érdekérvényesítő tárgyalások első körében elbuknak, mert a „szemben ülő” fél, aki a mindenkori hatalmat képviseli, pontosan tudja, hogy mindig lesz e szakmán belül egy ellendrukker, aki a felvetett problémamegoldással nem ért egyet, akire hivatkozva széttárhajja a karját, mondván; akkor jöjjenek vissza, ha már legalább egymás között megállapodtak!

Van, aki tiszteletre méltó megszállottsággal igyekszik a szakma érdekében tenni, nagy buzgalomban nem véve észre, hithű támogatóit már rég messze maga mögött hagyta, és van olyan, akit a sok kudarc már teljesen szkeptikussá tett a jövőt illetően.

Olyan mély ellentétek vannak a szakmán belül, korábbi vélt vagy valós sérelmek okán, hogy ma már nem az számít, mit mond valaki, hanem az, hogy ki mondja.

Persze ha jobban belegondolok, már tárgyalások sincsenek, évek óta nem történik semmi olyan változás, ami a szakmában dolgozók életkörülményeit javítaná vagy legalább stabilizálná.

Azt sem vállalja fel senki, hogy kimondja, a rendcsinálásnak lennének ártatlan áldozatai is, de tudomásul kellene már venni, hogy a közösség érdeke előbbre való lenne, mint az egyén sorsa. Ha mindenkivel jót akarunk tenni, senkivel nem fogunk és a taxizás tovább vergődik a saját csapdájában.

Talán a Kamara lehetne az egyetlen olyan hely, amelynek keretein belül lehetőség lenne újabb tárgyalások kezdeményezésére, és ahol közös platformot lehetne kialakítani a szakma válságának megoldására. Annál is inkább, mert a jövőre beharangozott változások véleményem szerint tovább fogják nehezíteni a helyzetünket. A tervezett áfakulcs-emelés, a használt gépkocsi behozatal feltételeinek szigorítása, az infláció, komoly tarifaemelés tenne indokoltá, azonban tartok tőle, hogy az egyre szűkülő piacon most sem fogjuk tudni érvényesíteni a ránk háruuló költségeket egy esetleges tarifa-emeléskor.

**– Gondolod, hogy a kamara jelenleg képvisel olyan erőt amely képes lehet a felsorolt problémák megoldásában a taxis társadalomnak segíteni, amikor a taxis vállalkozóknak csupán töredéke kamarai tag? Ha jól tudom, te is vállalasz szerepet a kamarában.**

– Igen, a VI-os osztály elnökségében részt veszek a kamarai munkában. Tisztában vagyok vele, hogy jobban kellene kommunikálni tevékenységünket. Erre bizonyosan jó alkalom lesz a tervezett októberi taxis fórum amely az előbbieken említett problémakörrel szól majd, és amire minden kamarán kívüli érdeklődőt is szeretettel várunk. Sajnos az elmúlt két évtizedben számos érdekképviselő „áldásos” tevékenysége eljuttatta oda a taxisokat, hogy ma már semmilyen ígéretnek és ígéretnek nem hisznek. Megjegyzem, ezt a hozzáállást jogosnak tartom. Komoly eredményeket kell előbb felmutatni annak a szervezetnek, amely a soraiban szeretné látni őket. Azt gondolom, erre ma a Kamarának jó esélye lehet, ha odafigyel a szakmából érkező jelzésekre.

**– Végezetül, attérve a „nagy” kérdésekről a személyesekre: a te sorsod hogyan alakul a továbbiakban?**

– Sok pletyka keringett ezzel kapcsolatban az elmúlt három hónapban, gyakorlatilag minden társasággal összehoztak, amellyel az Est.Taxinak a leállást követően kapcsolata volt a még meglévő fuvarok teljesítését illetően. Még azt is rebesgették, hogy visszatérek a City Taxihoz. Mindebből annyi az igazság, hogy én mindig igyekeztem jó kapcsolatot tartani a többi taxitársaság vezetőivel, a konkurenciát sohasem tekintettem ellenségnek, hanem csupán ellenfélnek, a szó nemes értelmében.

A pletykákon túllépve, augusztus vége óta a Buda Kft. alkalmazásában állok, ahol BudaTaxi és a Tele5 Taxi irányításában segítem a vezetőség munkáját. Úgy érzem, jó kollektívába kerültem, ahol kölcsönösen elismerve egymás eddigi eredményeit, tovább erősíthetjük a már több mint húszéves múlttal rendelkező taxitársaságot

**– Köszönöm a tájékoztatást.**

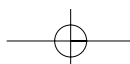
–kő–

## FELHÍVÁS!

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztályának Taxis Szakmai Kollégiuma októberben **Taxis Szakmai Fórumot** szervez.

A pontos időpontot (a lapzárta miatt) még nem áll módunkban közölni, de az Üzleti 7-ben, a taxiközpontokban és a BTI-ben megfelelő időben megjelenik majd a dátum.

A szervezők kérik, hogy – amennyiben ez lehetséges – a kollégák kérdéseiket, problémáikat előzetesen írásban juttassák el a taxitársaságok vezetőinek, vagy a BKIK címére, de szerkesztőségünk is szívesen továbbítja az anyagokat. Természetesen a helyszínen is lehetőség lesz a problémák megbeszélésére. Az előzetesen feltett kérdések az előadóknak segíthetnek a témaválasztásban.



## ...2003 FORMA-1

**Idén Cégünk kapta a Magyar Nagydíj Hivatalos Kizárólagos Személyszállítója Címet.**

Az Augusztus 24-i verseny már hónapokkal előbb sokrétű szervezési teendőket rótt ránk.

A BUDA Kft. idei legnagyobb, régóta várt feladatára készültünk. Rengeteg nagyobb problémát és sok-sok apróság-nak tűnő, de a lebonyolítás során mégis nagy jelentőséggel bíró feladatot kellett megoldanunk ahhoz, hogy a verseny végén vasárnap este kissé fáradtan, de jóleső érzéssel hátradől-hessünk.

A Nagydíj hetét egy vizsga előtt álló diák izgalmaival kezdtük, hiszen első alkalommal voltunk hivatalos résztvevői az ország egyik legjelentősebb rendezvényének.

A cég teljes vezetőségének, etikai állományának és sok külsős munkatársunk egyöntetű, összehangolt munkájának megszervezésére, koordinálására volt szükség ahhoz, hogy a versenyre kilátogató utazóközönség, a taxisaink, valamint a Hungaroring

Rt. elvárásainak megfeleljünk.

Bár a hivatalos értékelés még hátravan, de a személyes visszajelzések és a saját megítélésünk alapján is, **a mérleg pozitív!**

*Buda Kft.*



**Taktikai megbeszélés a verseny kezdete előtt**

*Köszönettel tartozunk a BUDATAXI, a TELES TAXI és a TAXI4 állomályaiknak, valamint mindazon munkatársainknak, akik részt vettek a FORMA-1 Magyar Nagydíj Hivatalos Személyszállító feladatai ellátásában.*



**A főbejáratnál a Buda-, a Taxi4 és a Tele5 Taxi reklámtáblái, autói és a segítő szolgálat**



**Változott a Tele5 Taxi külső megjelenése is. A Skoda már eszerint lett felmatricázva**



**Az Opel tetején az új „budás” szabadjelző**

**Idényjellegű a légi taxizás**

## Jó üzlet a Forma-1

**A magyar nagydíj vasárnapján 163 le- és felszállást regisztráltak a repülésirányítók a Hungaroring helikopter-leszállópályáján, ami a légi taxik több hónapos forgalmának fel-le meg. Hazánkban még kevés gazdag üzletember használja ki a szolgáltatásban rejlő lehetőségeket.**

A MI-44-es, R-44-es és Bell 206-os típusú gépek mintegy 650 utast szállítottak Budapest és Mogyoród között az augusztus végi Forma-1 futam versenynapján. Az év során ehhez fogható forgalmat egyetlen rendezvény sem hoz – tudtuk meg *Molnár Csabától*, a Hungaroring szervezőbizottságának tagjától.

Mint kiderült: a légi taxikat leginkább a repülőnapokon és a tűzijátékok idején veszik igénybe néhányan. A minimális forgalom egyik legfőbb oka, hogy Magyarországon egyelőre még csak csírájában él az a gyakorlat, amikor egy-egy multinacionális cég vezetője egy nap alatt helikopteren járja körbe vállalkozásait. Az is igaz, hogy nem is olyan nagyok a határon belüli távolságok, hogy azt

gépjárművel a földön ne lehetne megtenni, ami ugyancsak a jelentősen drágább szolgáltatás ellen szól. Akinek már van, saját helikopterét használja, akik pedig bérlik, azok elsősorban légi taxizásra, mezőgazdasági célokra, villamos távvezetékek ellenőrzésére használják ki a repülési időt.

Előfordul még, hogy légi fotózáshoz, valamint filmforgatásokhoz igénylik a könnyed hely- és helyzetváltoztatásra kialakított gépeket. Külföldi producerek és néhány, a médiából ismert és pénzesebb vállalkozó veszi alkalomszerűen igénybe e szolgáltatási kört – derül ki a tájékoztatóból.

Molnár Csaba azt is elárulta: két évvel ezelőtt jóval többen vettek igénybe a légi taxikat. Törzsutasnak csupán a versenypilóták, a különböző istálló tulajdonosai, a csapatok vezetői, néhány tehetősebb vállalkozó és családtagjai számítanak. Helikopter-leszállópályát pedig Pesten, a Duna-parton a Dráva utcánál alakítanak ki ez idő tájt, illetve a Budaörsi repülőtér is indítja és fogadja a gépeket. Egy-egy retúr út 50-60 ezer forintba kerül, amely megegyezik az európai árákkal. Mindaddig, amíg a hazai repülési szokások nem változnak, a tehetősebb üzleti kör nem ismeri föl a légi taxizás nyújtotta előnyöket, addig a nagyobb rendezvények és elsősorban a Forma-1 futam ideje hozza a legtöbb hasznot a konyhára.

*k. z. t*

## Az adófolyószámlákról

A közelmúltban minden egyéni vállalkozónak megküldte az APEH az úgynevezett adófolyószámlát. Ez az az összesítés, amin az adóhivatal jelzi számunkra a bevallásainkból származó kötelezettségeinket, és a befizetésekből származó jóváírásokat. Ideális esetben e kettő összevetéséből nulla eredmény születik, tehát kötelezettségeinket mind teljesítettük. Az ideális állapot azonban a legkritikább esetekben jön létre. A BTI-ben, a folyószámlával kapcsolatos tanácsadás során, a kollégák túlnyomó többsége azt „nehezményezte”, hogy számlája túlfizetést mutat. Mitől lehet nekem túlfizetésem, ha minden bevallott összeget pontosan határidőre, fillérre kiszámolva fizetek be? – kérdezték többen.

Az adófolyószámlán feltüntetett túlfizetés a legtöbb esetben abból adódik, hogy adóelőleget, TB-járulékokat fizetünk év közben is. A folyószámlák július hónapban kerültek lezárásra, így az első két negyedévre befizetett előlegeket a befizetési oldal már tartalmazza. A bevallási oldal azonban nem, hiszen az erre az évre vonatkozó adó (és TB)-bevallásunkat majd csak 2004-ben

adjuk be. Addig ezek a befizetett előlegek az adóhivatal szempontjából túlfizetésnek minősülnek. (Persze nehogy bárki is a fentieket úgy értelmezze, hogy nem kell előlegeket meg tétét fizetni évközben, nehogy túlfizetésünk legyen...) Ha valaki tényleg egészen precízen le akarja kontrollálni adófolyószámláját, az vegye elő az ebben az évben előlegre befizetett csekkjeit. Ha ezeknek a csekkeknek az összege pontosan megegyezik a túlfizetesként megjelenő összeggel, akkor precíz az elszámolás.

Bonyolíthatja az ábrát az ún. nyitó-egyenleg is. Ebben a sorban azok a tételek vannak feltüntetve, amelyek keletkezése 2002. január elsejét megelőzően történt. Érdemes ezeket az összegeket figyelemmel kíséreni, mert a legnagyobb jóindulat mellett is lehet eltérés az adóhivatal és a saját nyilvántartásunk között, és ez bizony késedelmi kamattal is járhat. A késedelmi kamat mértéke mindenkor a jegybanki alapkamat kétszerese, lapzártakor (2003.09.04.) évi 19% volt, ami bizony nem kevés, főleg ha tartozásunk összege is magas.

A befizetésekor feltétlenül vegyük figyelembe az úgynevezett adónem kódokat, és a megfelelő számlaszámokra fizessük be az esetleges tartozást. Sokan vannak abban a tévhitben, hogy az adóhivatal majd kiegyenlíti a különböző számlákon lévő befizetéseket, a többletet átcsoportosítja a hiányokhoz, de ez nem így van! Ha bármelyik adónemben hátralékunk jelentkezik, annak bizony a késedelmi kamata is „ketyeg”, hiába van esetleg egy másik adónemen akár több ezer forint túlfizetés. A megoldás az ún. átvezetés, amelyet a megfelelő nyomtatványon kérhetünk az adóhivataltól. Ekkor a túlfizetett összeget átvezetik a hiányzó összegre, és így nem késedelmi kamatozik tovább. De ismétlem, ez nem automatikus, hanem kérni kell!

Ha valakinek a fenti „kimerítő” tájékoztatás ellenére még mindig nem világos az egész, az kérdezze meg kezelőorvosát, gyógyszerét... illetve könyvelőjét, valamint a BTI-ben is szívesen segítünk az értelmezésben.

-oli-

**Az utóbbi hónapokban szinte minden minisztériumtól és főhatóságtól megérkeztek azok a válaszok, melyekből kiderül szakmánkkal kapcsolatban: nincs akarat semmiféle változtatásra. Júliusban „Az illetékes válaszol” c. anyagban összefoglalva is közöltük az elutasításokat. A FODESZ elnöke, Horváth Pál azonban nem adja fel. Újabb levelekkel bombázza a minisztériumokat. Most közöljük az igazságügy-miniszter levelét, illetőleg a GKM-FODESZ levélváltást. Ezekből kiderül, a taxizás a felettes hatóságoknak úgy jó, ahogy jelenleg van. Kár.**

**A szerk.**

IGAZSÁGÜGYI MINISZTERIUM  
MINISZTER  
IM/CIV/2003/GAZD/423  
**Horváth Pál Úrnak,  
Elnök  
Fuvarozók Országos  
Demokratikus Egyesülete  
B u d a p e s t**

**Tisztelt Elnök Úr!**

A személytaxi-szolgáltatás egyes kérdéseivel kapcsolatos levelére válaszolva a következőkről tájékoztatom.

Elnök Úr három, a személytaxi-szolgáltatást nyújtó vállalkozások, személyek, illetve az ezeket tömörítő érdekképviseleti szervek részéről már többször felvetett kérdésben (létszám limitáció, a szolgáltatás kötött árássá tétele, illetve szakmai kamara létrehozatala) kérte álláspontom kifejtését.

Tekintettel arra, hogy e kér-

dések egyike sem közvetlenül az Igazságügyi Minisztérium feladat- és hatáskörét érinti, ezért amellett, hogy azokat a minisztérium több főosztálya is áttanulmányozta, beszereztem a Pénzügyminisztérium, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, a Belügyminisztérium, illetve a Gazdasági Versenyhivatal álláspontját is.

Mint Ön előtt is ismeretes, Magyarországon a rendszerváltás után a versenyelven működő piaci modellt érvényesül a taxiszolgáltatás szabályozásában.

Ennek rövid lényege, hogy:

- a személytaxi-szolgáltatás normatív rendszerű engedélyhez kötött tevékenység, melynek feltételei alapvetően a szolgáltatás minimális szintjének garantálását szolgálják;
- az állam szabályozza az engedélyek kiadását, a feltételek

ellenőrzését állami hatóság végzi;

- a fogyasztók védelme érdekében, a szolgáltatók kezdeményezésére a tarifa legmagasabb hatósági áras körbe tartozik (az árhatósági jogkör az önkormányzatoké);

- jelentős előrelépés tapasztalható a szolgáltatás ún. időbeni rendelkezésre állásában;

- a vállalkozások száma nem maximált, az a verseny hatására alakul, jellemző a túlkínálat, de ennek mértéke az évek folyamán csökkent. (A GKM adatai alapján Budapesten az 1990-es 8000-ról 2002. végére 5332-re csökkent a taxi-személygépkocsik száma);

- a szolgáltatási struktúra a technikai fejlődéssel párhuzamosan átalakul és egyre csökken a véletlenszerű szolgáltatásválasztással jellemezhető igénybevétel (utcai leintés), egyre jel-

lemzőbbé válik a fogyasztó részéről szolgáltatóválasztással párosuló rendelkezésre történő szolgáltatás;

- továbbra is visszatérő problémát jelentő kérdés az ún. droszt- és közterülethasználat kérdése, mely részben mennyiségi probléma;

E versenyelven alapuló modellre, illetve az érintett társaságok véleményére is figyelemmel a feltehető kérdésekre megfogalmazható álláspontom a következő:

**1. Van-e lehetőség arra, hogy törvényi beavatkozással létszám limitáció lépjen életbe?**

Egyes taxis szervezetek kezdeményezése alapján az Alkotmánybíróság 21/1994. (IV. 16.) AB határozatával a – rövid ideig hatályos – létszámkorlátozást tartalmazó törvényi rendelkezést megsemmisítette. Az Alkot-



mánybíróóság – mindmáig irányadó – elvi jelentőségű – határozata szerint a munkához (foglalkozásokhoz, vállalkozásokhoz) való alapjog a szabadságjogokhoz hasonló védelemben részesül az állami beavatkozások és korlátozások ellen. E korlátozások alkotmányossága elsősorban aszerint mérlegelendő, hogy a foglalkozás gyakorlásának, illetve annak szabad megválasztását korlátozza-e az állam, s ez utóbbin belül is különböző a megítélés az adott foglalkozás gyakorlásának szubjektív, illetve objektív korlátai szerint. Az Alkotmánybíróóság határozata alapján a kiadható engedélyek számának jogszabályi meghatározása tárgyi, objektív korlátnak minősül, és e korlátok alkotmányossága az Alkotmánybíróóság gyakorlatában a legszigorúbb vizsgálat alá esik. A tárgyi korlátok megítélése során az Alkotmánybíróóság vizsgálatában azért ilyen szigorú, mivel ez esetben az alapjog teljes elvonásáról van szó, ezért az eszköz nem alkalmazható a versenyszabályozásra. A numerus clausus alapján álló engedélyezési rendszer nem a piacgazdaság szabályozási eszköze. Az Alkotmánybíróóság megállapította, hogy az alapjog korlátozásának alkotmányos követelményei a személytaxi-szolgáltatás tekintetében nem állnak fenn, azaz a létszámkorlátozás a foglalkozás megválasztásához való jog nem szükségszerű és nem arányos korlátozása, ezért alkotmányellenes.

A jogalkotóra is kötelező határozat alapján az azzal ellentétes szabályozás kialakítására, a taxis vállalkozások, a tevékenység folytatásához szükséges engedélyek számának jogszabályi korlátozására nem látok alkotmányos lehetőséget.

Jelzem, hogy a megkérdezett társzervek az alkotmányos indokok mellett, szakmai, gazdasági és versenyjogi szempontok alapján sem tartják lehetségesnek és indokoltnak a létszámkorlátozást.

**2. Van-e lehetőség törvényi beavatkozással a taxis vállalkozók viteldíjának fixáras tarifaként történő meghatározására?**

Az árszabályozásra az 1990. évi LXXXVII. Törvény rendelkezési és elsősorban a PM, a GKM, és a GVH gazdaságpolitikai álláspontja az irányadó.

Jelenleg az ártörvény a szolgáltatást a hatósági árak körébe és azon belül is a legmagasabb hatósági árformába sorolja. Az ártörvény jelenleg nem tartalmaz rögzített, fixáras hatósági árformát.

Az Alkotmánybíróóság a személytaxi-szolgáltatás hatósági árának aspektusaival is foglalkozott (782/B/1998. AB határozat). E határozatban a jelenlegi árformát nem tekintette alkotmányellenesnek. Az Alkotmánybíróóság ugyanakkor hangsúlyozta, hogy az ilyen típusú árszabályozás elsősorban a tartósan monopol-szervezettségű területeken indokolt.

Figyelemmel arra, hogy az igazságügy-miniszter az árszabályozás gazdaságpolitikai megítélésében nem rendelkezik ügydöntő hatáskörrel, illetve az erre irányuló gazdaságpolitikai javaslat esetén, a jogalkotási törvényben foglalt feladatkörében vesz részt a szabályozás kialakításában, ezért e tekintetben elfogadom a PM, a GM és a GVH álláspontját. Ezek szerint a legalacsonyabb, illetve a legmagasabb hatósági ár akkor indokolt, ha az eladói vagy a vevői oldal monopolhelyzetben van, illetve az adott területet teljes mértékben a véletlenszerű szolgáltatásvásárlási szituáció jellemzi. Ezen feltételek egyike sem áll fenn a személytaxi-szolgáltatás esetében. A jelenlegi árszabályozási modellt (legmagasabb hatósági ár) a KHVM és a PM az ártörvény 1998-as módosítása során azért fogadta el, mert döntően Budapesten és elsősorban a külföldiek terhére indokolatlanul magas díjakat számítottak fel az egyes szolgáltatók a korábbi szabadárú rendszer alapján.

Az érintett társzervek álláspontja szerint az esetleges rögzített árakra vonatkozó igényeket elsősorban a verseny ármérséklő hatásának kiküszöbölése érdekében igénylik a szolgáltatók. Többek között a fogyasztói érdekek szem előtt tartása alapján, az árverseny korlátozása, a verseny szelekciós, hatékonyságra ösztönző kikapcsolása nem fogadható el, ezért a rögzített ár bevezetése nem indokolt.

**3. Felállítható-e egy taxis szakmai kamara az ügyvédi, orvosai stb. kamara mintájára?**

A szakmai kamara létrehozásában való döntés elsősorban

szakmapolitikai megítélést igényel, jogi szempontból azonban a szakmai kamara a köztisztület egyik, a Ptk-ban nevesített formája. Erre tekintettel a szakmai kamaráknak meg kell felelnie a törvényi feltételeknek. A szakmai kamara létesítésére irányuló igény megítélése során figyelemmel kell lenni a szakmai kamarák létesítésének kormányzati szempontjairól szóló 1037/1999. (IV.21.) Korm. Határozatban előírtakra, azaz:

– A kamara a tagságához, a tagság által végzett tevékenységhez kapcsolódó közfeladat ellátására jöhet létre,

– A szakmai kamara létrehozása közvetve sem jelentheti az egyesüléshez való alkotmányos jog korlátozását,

– A tagok által gyakorolt hivatás hagyományos szabad foglalkozás és olyan speciális bizalmi viszonyt testesít meg, amely közvetlen kihatással van az állampolgárok személyi és vagyoni biztonságára,

– A kamara létrehozása a közkiadások közvetlen vagy közvetett csökkentésével jár.

Jogi szempontból itt is figyelembeveendő az alkotmánybíróóság gyakorlat is, mely szerint senkinek nincs alanyi joga köztisztület létrehozására. A kamarák alkotmányos szabályozásának elsődleges szempontja a „közfeladat” megléte, illetve a kényzsértagságból eredő alapjog-korlátozás szükségessége és arányossága is a közfeladathoz mérhető vizsgálat tárgya.

A 39/1997. (VII.1.) AB határozat a hagyományos szabadfoglalkozások ismérvének megítélése tekintetében a következő szempontokat rögzíti. E hivatásokat a magas szintű speciális képzés, a szolgáltatások személyes teljesítése és az azokat igénybe vevő féllel szembeni bizalmi viszony jellemzi. Megítélem szerint e feltételek a személytaxi-szolgáltatás esetében nem állnak fenn.

A közfeladatok, illetve azok átadása tekintetében az érintett társzervek is jelezték, hogy az engedélyezési eljárással, a tevékenység ellenőrzésével kapcsolatos hatósági feladatok ellátása jelenleg megoldott, azt a közigazgatás különböző szervei jelenleg maradéktalanul ellátják. A kérdésfelvetésében szereplő közfeladatok átadása ezért jelenleg nem tűnik indokoltnak.

Utalok arra is, hogy a GVH

tapasztalata szerint az egyes önszabályozó szervezetek működése során a versenykorlátozó megállapodások megkötése, működtetése, mint motiváció erősen jelen van. A taxis szervezetek esetén a versenykorlátozási érdek különösen domináns. Ebből következően a versenypolitikai megfontolások sem indokolják egy különösen erős szabályozói jogosítványokkal felruházott szakmai kamara létrehozását.

Kizárólag e feltétel szempontjából vizsgálva, mivel a jelzett közfeladatok mellett más egyéb közfeladatok is alapját képezhetik szakmai kamara létrehozásának – egyetértve a GKM azon álláspontjával, hogy a szakmai kamara létrehozásával kapcsolatos kérdések további vizsgálatot igényelnek – rövid távon nem látom lehetségesnek a szakmai kamara létrehozását. Amennyiben a fent jelzett kormányzati szempontoknak teljes mértékben megfelelő javaslat kerülne kidolgozásra, úgy a kérdés ismételt szakmapolitikai mérlegelését azonban nem tartom kizártnak.

Budapest, 2003. július  
Üdvözlettel:

**dr. Bárándy Péter**  
miniszter

**Igazságügyi Minisztérium**

\* \* \*

**GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKE-  
DÉSI MINISZTERIUM**  
1055 Budapest, Honvéd u.  
13-15.

**Dr. Csillag István Úr részére**

**Tisztelt Miniszter Úr!**

Sajnálatos módon egyetlen minisztérium, vagy hatósági szerv sem biztatta szövetségünket a taxis szakmában felgyülemlett problémák megoldására. Előterjesztésünkben szinte minden szervezethez azzal a kéréssel fordultunk, hogy szakmánk további ellehetetlenülésének megakadályozása érdekében különböző szabályokat, illetve törvényi előírásokat módosítsanak.

**Ez szakmánk 3 fő kardinális kérdése:**

**1. Létszámlimit, hiszen ha a jelenlegi budapesti, de akár országos igényeket is figyelembe vesszük, szinte minden városban vésszen létszámtöbblet van a taxisok számára. Ennek meg-**

oldását sajnos minden fórum elutasította.

2. Fix tarifa kérdése, mellyel azt szeretnénk volna elérni, hogy egységes tarifával dolgozhasson mindenki az adott önkormányzati területeken. Ezt a kérésünket is – úgy érezzük – most már végérvényesen elutasították.

3. Egy önálló szakmai kamara felállítását kezdeményeztük volna, amely egy kézbe vette volna a pályára kerülés, illetve a pályán maradás összes problematikáját, az ellenőrzést, illetve a különböző szankcionálásokat is. Sajnos, úgy tűnik ez az ötletünk is elutasításra került.

Igy tehát kénytelenek vagyunk további lehetőségeket keresni a szakma megújulása érdekében, hiszen tagjaink, akik egyre inkább az el lehetetlenülés szélére sodródnak, és négy keréken rohanak a pénzügyi csőd felé, erre köteleznek minket.

Ha tehát ezt a rendszert, ami most működteti budapesti, illetve országos szinten a taxizást, fentről belenyúlva nem lehet megváltoztatni, akkor a pályára kerülés módjait kell valamilyen formában megváltoztatni, nehezíteni. Erre szeretnék kérni Öntől, Önöktől támogatást.

Alapkritériumok megváltoztatása:

Legalább 10 éves szakmásvitott jogosítvány bevezetése, ebből 5 év eltöltött munkaviszony igazolása.

Legalább középfokú iskolai végzettség, minimum alap- vagy középfokú nyelvismeret bármely nyelvből.

Szigorított helyismereti tanfolyam, illetve vizsga, amely az adott önkormányzati területen teljes biztonságú szolgáltatást biztosít.

Minimum középkategóriájú, légkondival és teljes körű biztonságtechnikai eszközzel felszerelt gépjármű biztosítása (ABS, 4 légszák, gépkocsivezetői védelem).

Amíg ezt az új rendszert bevezetni nem tudjuk, addig a pályára kerülést, illetve az új oktatást, új vizsgáztatást be kellene fagyasztani, hogy ennyi kezdő vállalkozó, mint amennyi az elmúlt időszak-

ban a pályára került, ne tudja rontani a szolgáltatási színvonalat.

– Az EU-csatlakozás, az EU-jogharmonizáció, illetve mint EU-tagországnak nagyon fontos, hogy a hozzánk érkező tagországi személyek ugyanolyan szolgáltatásban részesüljenek, mint saját országukban, pl. Ausztriában, vagy Angliában. A példa előttünk van, hiszen mindenki számára elérhető az interneten, de egyéb más fórumokon is, hogy milyen nehéz londoni taxissá válni.

Ezenfelül, természetesen annak fontosságát nem utolsó helyre sorolva, a kiemelt és konkrét ellenőrzések sürítése és célirányosítása kapná, hogy a legfontosabb feladat legyen az új rendszer felállításáig, azaz azok a renitens taxisok, akik nem hajlandók egy tisztességes rendszeren belül tisztességes szolgáltatást nyújtani, azokat időszakos büntetesként, vagy végleges büntetesként vállalkozói, taxivezetői, illetve sárga rendszámának elvételével lehessen büntetni.

Kardinális kérdés, ha jelenleg egy taxis túlszámláz, azaz utaskárosítást hajt végre, akkor a taxitársaságok Etikai Bizottságai szerződést bontanak velük, ám ezzel a „mezítlábas” körbe száműzik, ahol most már minimális ellenőrzés nélkül véggezheti ugyanezt a tevékenységet.

Ildomos lenne tán azon is elgondolkodni, ha sem a felügyeletnek, sem az önkormányzatoknak, sem a minisztériumoknak nincsen pénze a hatékonyabb ellenőrzés végrehajtására, akkor a „mezítlábas” rendszer megszüntetésével, egyszer s mind ellenőrzött helyzetbe való kényszerítése ezt a problémakört áthárítaná a taxitársaságok Etikai Bizottságainak részére. Ezek ajánlásával pedig a részleges, időszakos, vagy végérvényes letiltások jól adminisztrálhatóak lehetnének.

Mindezek figyelembevételével 3 kérdést kívánok Önnek, Önöknek feltenni, amelyre gyors, pontos és érhető választ kívánok kapni, amit továbbítanék a taxisok részére, illetve megjelentet-

nénk a taxisok hivatalos lapjában, a Taxisok Világa című újságban, amely alanyi jogon minden taxis részére biztosított.

Van-e arra lehetőség, illetve remény, hogy rövid időn belül, közös akarattal kidolgozásra kerülhessen egy új pályára kerülési rendszer a szakmát felügyelő és a szakma érdekeit képviselő szervezetek közreműködésével? Van-e erre felső akarat?

Látnak-e lehetőséget arra, hogy a pályára kerülés műszaki kritériumait az új EU-s normatívák és elvárások szellemében megváltoztassuk?

A szakmai színvonal emelése, az egyén szakmai elvárásainak magasabb szintre való emelése érdekében emelhető-e a szakmai követelményrendszer? Van-e erre fentről jövő elvárás, valamint mindezek kidolgozásáig, illetve bevezetéséig lehetséges-e a jelenlegi pályára kerülési rendszer, illetve oktatás, vizsgáztatás befagyasztása?

Tisztelettel kérem Önt a jelenlegi áldatlan helyzet figyelembevételével az általunk felvetett témakörök megválaszolására egy rendezettebb, magasabb szolgáltatási színvonal működtetése érdekében.

Gyors választát várva, köszönettel:

Horváth Pál  
elnök

Fuvarozók Országos  
Demokratikus Szövetsége

\* \* \*

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG  
GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKE-  
DÉSI

MINISZTERIUM  
1055 Budapest, Honvéd u.  
13-15.

Közúti Közlekedési Főosztály

Horváth Pál elnök úr  
FODESZ

Budapest

Tisztelt Elnök Úr !

Miniszter úrnak írt, a taxis vállalkozók pályára kerülése (piacra jutása) feltételeinek módosítására vonatkozó megkeresésében foglaltakat áttanulmányoztuk és szakmai álláspontunkat Miniszter úr nevében az alábbiakban közöljük Önökkel:

Elvben nem kifogásoljuk a taxis vállalkozókkal szembeni követelmények emelésére vonatkozó kezdeményezéseket, amennyiben ez a taxis tevékenységet végzőkkel szembeni magasabb képzettségi követelményekre vonatkozik.

A taxizáshoz használt járművek műszaki előírásaival kapcsolatban figyelembe kell azt venni, hogy ezek a szabályok nem vezethetnek diszkriminatív megkülönböztetésekre az egyes taxis vállalkozók között.

Javasoljuk tehát a beadványokban vázolt elképzeléseknek az összes, az ügyben érintett szakmai érdekképviseleti szervezettel történő részletes, előzetes egyeztetését. Amennyiben valamennyi kérdésben kialakult az egységes álláspont, úgy kérjük, szíveskedjenek azt részletesen kifejteni és indokolva főosztályunknak eljuttatni a további szakmai munka lefolytatása céljából.

A levelükben foglalt egyik hangsúlyos felvetéssel kapcsolatban azonban külön is foglalkozni kívánunk.

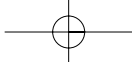
Már régóta meglévő jogszabályi lehetőség, hogy a tevékenységet szabálytalanul végző taxis vállalkozó engedélyt/eit – többek között az érdekképviseleti szervezetek jelzései alapján – a területi közlekedési felügyelet meghatározott időre bevonja. Ismereteink szerint ezzel az eszközzel a jogosultak nem éltek, ezzel a szabálytalanul tevékenykedő taxis vállalkozók kiszűrésének egyik igen fontos eszköze kihasználatlanul marad. Ez nem azt jelenti, hogy a hatósági ellenőrzés feladatait maguknak a taxisoknak kellene elvégezniük, de az is nyilvánvaló, hogy még a leg-sűrűbb ellenőrzés sem képes a szabálytalankodók többségének felderítésére.

Ebből következik, hogy az ellenőrzés kérdése korántsem egy-síkú, csak a hatóságot érintő feladat.

A fentiek figyelembe vételével várjuk egyeztetett és részletes javaslataik megküldését.

Budapest, 2003. augusztus 16.  
Üdvözlettel:

Székely András  
főosztályvezető  
GAZDASÁGI ÉS KÖZLE-  
KEDESI MINISZTERIUM



**GUMIÁRUHAZ ÉS SZERVIZ**

ESZRE VETTE,  
HOGY GYORS  
ÉVSZAKVÁLTÁS  
VAN ?  
MEGOLDÁS...?



**DEBICA® NAVIGATOR**

NÉGÉVSZAKOS  
GUMIABRONCS  
SZEPTEMBER, OKTÓBER,  
NOVEMBER HÓNAPOKBAN  
TAXIS KOLLEBÁKNAK  
AKCIÓS  
KEDVEZMÉNNYEL

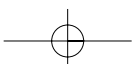
**-20%**

---

**PENTA-X**

Gumiipari és Kereskedelmi Kft.  
1107 Budapest, X., Bihari út 19.  
Telefon/Fax: 261-7602

6000 Kecskemét, Izsáki u. 3.  
Telefon: (06-76) 476-309



## „Csak ide lesz, aranyoskám!”

A taxifuvarozás során az egyik legfontosabb tényező a taxi-gépkocsivezető nyugodt idegrendszere. Eppen ezért nem célszerű semmilyen váratlan cselekedettel megbilblenteni a sofőr kiegyensúlyozott életvitelét. A bölcs utas nem kísérel meg ezer forintnál nagyobb címllettel fizetni, nem tesz ráutaló magatartást a jobb első (jobb hátsó) ajtó taxis általi kinyitására. A legjobb, a legmegnyugtatóbb, ha az utas már induláskor közli, hogy milyen hosszú lesz a fuvar. A fuvar hossza fordítottan arányos a taxi-gépkocsivezető vércukorszintjével.

Igazából az utas már az első mondatával megmondja, mire számíson a gépez, csak a kezdő taxis még nem tud olvasni a jelbeszédből! Most röviden ismergetjük az induláskor elhangzó varázsszavakat és azok értelmezését. Valamint nézzük végig, milyen egyéb „varázsszavak” lehetnek induláskor.

„Csak ide lesz, aranyoskám!”

Ötperces fuvar, maximum három sarok. Felkészülhetünk, hogy végig kell hallgatni mi történt az utassal az elmúlt nyolcvan évben. Ne kíséreljünk meg közbeszólni, nem fog sikerülni!

„Jaj, de nehéz ez a cekker!”

Még rosszabb szituáció! Bevásárlás, piac, közért, hazafelé háromperces út. Vagy ki van készítve a 360 forint 10-20 forintosokból, vagy tízezrellel akar fizetni az utas. „Jaj, minden pénzemet elköltöttem! Majd legközelebb adok borraivalót!”

„Tudja, melyik az „X” utca?”

A lehető legrosszabb helyzet. az utas nem csak azt nem tudja hol van, azt sem, hova akar menni! „Tudja, melyik az „X” utca?” Hogy ebből 10 van Budapesten? Én abba akarok menni, amelyek Pesten van! Ja, hogy ott is 8 van? Nem maga a taxis? Magának kell tudni, hova akarok menni! Általában tíz perc után derül ki, hogy nem is kell taxi az utasjelöltnek!

„Jaj, megint maga az, fiatalember?”

Vigyázzunk, ne dőlünk be a cselnek! Még soha nem találkoztunk! Féláron és – vagy – óra nélkül akar utazni! Menet közben derül ki, hogy itt is megállunk egy kicsit, ott is! Persze menet közben egyre jobban pirosodik a taxis feje, általában egészségtelen hangvételi párbeszéd lesz a vége!

„Tud visszaadni húszszreszből?”

Ne örüljünk korán! Általában tizenkilencezer-ötszázat vissza kell adni... Lehet,

hogy nem is taxizni akar, csak pénzt váltani!

„Jaj, de fáj a lábam!”

Itt ismét idegrendszert megviselő fuvarra készülünk fel! Végig kell hallgatni az utas egészségügyi panaszait a különböző hólyagproblémáktól kezdve a sorozatos műtétek részletes ismertetéséig.

„Tízdszerre vették fel a telefont!”

Haragban áll a világgal! Mindenki vel perlekedik, mindenbe beleköt! És csak mondja, mondja és mondja! Mi csak hallgassunk, ne kíséreljünk reagálni! Viszont készülünk fel a legrosszabbra! A végén minket is feljelent, kiátkoz!



A jó taxis már az első mondatnál kapcsol, és már tudja, mire számíthat! Mert ez a taxizás művészete! A taxis már az utas első mondatából, első lépéséből tudja, mit fog cselekedni. És tudja, hogy az ő cselekedete után még milyen lehetősége van az utasnak. Majd ezek után ő mit tesz!

Például a jó taxis az utas első mondatából vegye észre, hogy esetleg kötekedő alk. Ilyenkor már tudja, hogyan viselkedjen. De azt is tudni kell, mi lesz az utas következő reakciója! Például megnyugszik, vagy újra támadásba lendül? És mit tesz ezután a taxis? Ez sakkjátzsma, művészet.

A taxizás művészete!

Egyetlen mondatból találunk ki egy eseményorozatot!

José

Erről írt a Taxisok Világa 1993 szeptemberében

### 10 éve történt

#### Hány bört lehet egy taxisoról lehúzni?

Megkezdődtek a taxizást szabályozó új rendeletek alapján indított tanfolyamok, és lezajlottak az első vizsgák is. A (rém)hírek elképesztő arányú bukásokról szóltak...

#### Továbbra is drosztháború

A cikk felsorolja az ún. „csiki-csuki”-val érintett legújabb drosztoikat. A Nagykörút és a Duna által határolt terület már szinte teljes egészében „foglalt”, de természetesen nem maradnak ki az egyéb frekvenciált helyek sem. A kiszorított taxisokban még néha jelentkezik ugyan a felháborodás, és az ennek köszönhető bátrabb kiállítás, azonban ez a viselkedés egyre ritkább – helyét a csendes beletörődés veszi át. És ez így van, már tíz éve...

#### Változott a taxizás áfája

1993 augusztus elsejével lépett életbe az áfa-törvény módosítása, amely – többek között – a taxisozolgáltatás általános forgalmi adóját 6%-ról 10%-ra emelte. Ez a negyven százalékos emelkedés csak azért nem érintette nagy számban a taxisokat, mert túlnyomó többségük alanyi áfa-mentes körbe tartozott, vagyis nem érte el az erre a mentességre vonatkozó, akkor 500 ezer forintos bevételi határt. A történelem úgy látszik, ismétli magát, hiszen megint áfa-kulcs-változás elé nézünk. Ezúttal a 12%-os kulcsból kívánják a 23%-os kulcsba terelni a közlekedést, közte a taxit is. Kérdés, hogy az évek óta változatlan kétmillió, ill. átalányadózóknál négy millió forintos bevételi határ ma elegendő-e a mentességhez, vagyis a taxis „benne tud-e maradni” az alanyi áfa-mentes körben...

### 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.

### Autószerelő-műhely

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

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

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

Telefon: 291-8714

# Sziget 2003

– Nyári emlékek a City Taxi archívumából –



Kezdődik...

Vendégvárás (-látás) „felsőfokon”



Délutáni szieszta I.



Délutáni szieszta II.

## Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

### ■ Elfogadhatom a viteldíjat euróban?

A forint teljes konvertibilitása nyomán megszületett jogszabályok lehetővé teszik, hogy az áruk és szolgáltatások ellenértékét nemcsak forintban, hanem valutában, tehát euróban is el lehet fogadni. Az átszámítás hivatalosan az MNB napi árfolyamán történhet, ill. a könnyelésben is ezt az átszámított forint összeget kell szerepeltetni. Felhívjuk a figyelmet, hogy Nyugat-Európában már megjelentek a rendkívül jó minőségű hamisítványok, így csak az fogadjon el eurót, aki jól ismeri annak jellegzetességeit.

### ■ Mikor lesz már fix tarifa?

Ezt a kérdést akár minden hónapban belehetnénk az aktuális lapba, olyan sokan kérdezik. A válasz is már hónapok óta ugyanaz, bár most már talán kissé hangsúlyosabban: A fix tarifa bevezetését egyetlen illetékes hatóság sem támogatja. Bővebb információért javasoljuk a júliusi és augusztusi számban megjelent miniszteri válaszok, valamint az e számban található „Csak magunkra számíthatunk” című cikk tanulmányozását.

## 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 taxi kollégának is rendelkezésére áll.

## LABDARÚGÓ ÖREGFIÚK SPORTMŰSOR

Közljük a szeptemberi lapmegjelenéstől az őszi bajnokság befejezéséig terjedő időtartam teljes sportműsorát. Jó lenne, ha nem csak a játékosok, szakvezetők, de a családtagok, szurkolók, nézők is eltennék az újságból kiollózott listát és egyre többen

jönnének ki a labdarúgó-mérkőzésekre:

Ne felejtjük el, hogy a közelmúlt – nyugodtan mondhatjuk – világhírű labdarúgóival találkozhatnak a taxis csapatok mérkőzésein. A Ferencvárosban játszik a világválogatott Détári mellett Nyilasi, Jancsika,

Ebedli, Rab, Bücs, Dzurják, Takács, Ifj. Albert és a többiek. De ragyogó csapata van az MTK-nak, a Budafoknak, vagy a Csepelnek.

Gyertek minél többen szurkolni a taxisoknak az őszi szezonban.

Labdarúgó sportműsor (Taxisok otthon: „O”, taxisok idegenben: „I”.)					
Öregfiúk bajnokság három csapata				Főtaxi Old Boys'	
Időpont	6x6 TAXI	Főtaxi	Pepita TAXI	Időpont	Keleti csoport
Szept. 22. 16.30	Budafok (I)	Chinoi (I)	HSC-MTK (I)	szept. 19. 17.00	BHG (I)
Szept. 29. 16.30	REAC (O)	Békásmegyer (O)	Lágymányos (O)	szept. 26. 16.30	Testvériség (O)
Okt. 6. 16.00	MTK (I)	Ujp.Nosztalgia (I)	GAMMA (I)	okt. 3. 16.30	Rákoshegy (I)
Okt. 13. 16.00	Csepel (O)	Csatornázás (O)	BEAC (O)	okt. 10. 16.30	Senior'92 (O)
Okt. 20. 15.30	Budaörs (I)	Róna (I)	Solymár (I)	okt. 17. 16.30	Közterület (I)
Okt. 22. 14.30	BKV (O)	Varius Boys (O)	Erzsébetváros (O)	okt. 24. 15.30	Pestszentimre (O)
Nov. 3. 14.30	RTK (I)	ERDÉRT (I)	Sashegy (I)	okt. 31. 14.30	Róna SC (I)
Nov. 10. 14.30	Budakeszi (O)	Sziget '98 (I)	-	nov. 7. 14.30	RTK (O)
Nov. 17. 14.00	FTC (I)	MÁV Előre (O)	-		-

## Nem változnak a rendszámok

Több kolléga szeretné, ha olyanok lennének a rendszámok nálunk is, mint Európa legtöbb országában. Ott ugyanis a rendszám megmutatja, hogy a jármű honnan érkezett.

Ez két ok miatt is fontos. **1. Közbiztonság:** könnyebb kiszűrni az „utazó” bűnözőket. Például mit keres egy Vas megyei kis falucskában egy Szabolcs-Szatmár megyei autó? Nem kell ragozni... **2. Közlekedésbiztonság:** Egy jó taxis ugyanúgy, mint egy jó autövetető, figyelni az előtte (mögötte) haladó autó rendszámát. Nem mindegy, hogy egy taxi mögött döngöttünk „ezerrel”, vagy egy nyémet turista „teblábol” elötünk.

Ezért mutatja meg a legtöbb európai ország, hogy az autó honnan jön. Nálunk is sokan szerették volna a változást az új európai rendszámot bevezetésük. Ha már úgyszólván cserélni kell a rendszámokat, cseréljük európaikra...

Sajnos csatlakozni kellett ide. Nem változik a rendszám.

A jelenleg használatos rendszámot – melyek lehetnek állandó (sorozatban előállított, sorozatban előállított egyénileg kivá-

lasztott, egyedileg előállított, különleges) és ideiglenes rendszámot – tartalmazza a rendszámot a fajtájából függően az alfabétikus és numerikus karaktereket, nemzeti színeket, valamint a H jelet az MSZ 140/1990 magyar szabvány szerint. A rendszámot jelenlegi felépítése az európai uniós előírásoknak megfelel. A rendszámot a fajtájától függően jól felismerhetők a diplomáciai és konzuli képviselők, nemzetközi szervezetek gépjárművei, az üzletszerűen bérelhető járművek, a tartósan belföldön üzemeltetett külföldi tulajdonban lévő járművek, a jogszabály alapján közúti közlekedési szolgáltatást végző járművek, a lassú járművek, a fegyveres testületek által üzemeltetett járművek, a behozatali előjegyzésben vámkezelt járművek, a kísérlet, kipróbálás céljából üzemeltetett járművek, a külföldre szállítás ideiglenesen belföldön üzemeltetett járművek, a műszaki vizsga nélkül ideiglenesen üzemeltetett járművek.

A jelenleg használatos rendszámot, az ismertetett elkülönítés biztosítja a belföldön üzemeltetett járművek nyilvántartását.

Az 1968. november 8-i Bécsi Közúti Közlekedési Egyezmény 37. cikke előírja, hogy a nemzetközi közlekedésben részt vevő valamennyi gépjármű hátsó részén a rendszám kívül fel kell tüntetni azon állam államjelzését is, amelyben azt bejegyezték.

A forgalomban lévő rendszámot továbbra is használhatóak, elfogadottak lesznek, tekintettel az Európai Unió Tanács 1998. november 3-i 2411/98/EK Rendeletének (azon tagállamok államjelzésének a Közösségen belüli forgalomban történő elismeréséről, amelyben a gépjárműveket az azokhoz tartozó pótkocsikat bejegyezték) a preambulumban (4) bekezdésében foglaltak alapján elfogadta a gépjárművek rendszámot feltüntetett államjelzést. Az elfogadás indoka, mivel több tagállam olyan rendszámot – mintát ve-

tett be, amelynek a bal felső részén az európai zászlót jelképező kék mezőben 12 sárga csillag szerepel a nyilvántartó tagállam államjelzésével együtt, a Közösségen belüli közlekedésnél ez az államjelzés megfelel annak a célnak, hogy a bejegyző állam az Egyezmény 37. cikkében előírtak szerint azonosítható legyen.

Az EK rendelet értelmében tehát az Egyezmény céljainak megfelel – azonosítható a nyilvántartó ország abban az esetben is – ha az Unió jelzésén belül a rendszámot feltüntetettre kerül a járművet nyilvántartó ország államjelzése.

A jelenleg használatos államjelzés, a „H” betű is, teljesen megfelel a nemzetközi szabályozásnak és az erről rendelkező bécsi közúti közlekedési egyezményben foglaltaknak.

Az európai uniós rendszámot a csatlakozást követően, várhatóan 2005-től kerül fokozatosan, nem kötelező jelleggel, bevezetésre.

Urbán György

BM KÖZPONTI ADATFELDOLGOZÓ, NYILVÁNTARTÓ ÉS VÁLASZTÁSI HIVATAL VEZETŐJE



**Ezekkel a több milliós kisbuszokkal vitték utasaikat a taxisok**

akár magukat a versenyzőket is. Minden évben több taxitársaságtól „verbuválódik” össze a megszokott csapat. Ez a hétvége is jelzi, hogy van még „respektje” a taxisoknak, ha ilyen értékes „szállítmányt” bíznak rájuk.

*Juhász Péter*



**Farkas Tamás újabb utasokért indul**

**A**zt mindenki tudja, hogy taxisok, taxiutók viszik a nézők, a szereplők, a résztvevők egy részét a Hungaroringre, a világ egyik legnagyobb autós sporteseményére.

Erről olvashattak lapunk más oldalain is. De azt kevesen tudják, hogy a taxisok más, komoly feladatot is kapnak minden évben a Forma 1-es verseny teljes idején! Kisbuszokkal szállítják a Hungaroring egész területén az újságírókat, fényképeszeket, hivatalos résztvevőket, vagy



**Farkas Balázs autogramot kap a sokszoros világbajnoktól, Michael Schumachertől**



**Ábrahám Tibor az év felfedezettjével, Baumgartner Zsolttal**



**Kondó György („Kisgyuri”) cigarettaszünetben**

## Ne beszélj annyit!

Kedves utasom közölte, mikor egy hosszabb út során alkalom nyílt eszmecserére, hogy mennyire sajnálja a taxisokat. Miután némi iróniát véltem felfedezni e mondatban, megkérdeztem, miért mondja ezt. Erre elmesélte, hogy a közelmúltban utazott egy taxitársasági taxissal, aki egész idő alatt a keserveit sorolta. Többek között azt is elpanaszolta, hogy annyi a kiadása a társasági tagdíjjal, a kocsirészzel, meg az egyéb jelentős költségekkel, hogy havi háromszázezer forintig jóformán nem is keresett semmit! Az ő része csak ez után jön! Háromszázezer után!

Kedves Kollégák, Sorstársaim! Sírva könnyögök, ne beszéljeteK ilyen marhaságot az utasoknak, vagy az utasok jelenlétében egymásnak, mert az összefüggések ismeretének hiánya miatt teljesen félre fogják magyarázni! Mint ahogy tette az én kedves – szerencsére jóindulatú és megértő – állandó utasom is. Hosszan tartó utunkon volt időm elmondani neki, hogy a taxis nem keres több százezer forintot havonta, hanem bevétele van, amelyből jó, ha néhány tízezer megmarad. Amit aztán majd hazavihet a családjának. Annak az összegnek a nyolcvan-kilencven százalé-

ka, ami a nap végén a brifkójában lapul, nem az övé, hanem a vállalkozásáé. Utasom szerencsére megértett, és immár ironia nélkül sajnálta a taxisokat. Ne higgye azonban senki, hogy majd mindenki ilyen megértő lesz, ezért ne is beszéljen utasával a jövedelméről, sőt a keresetét firtató kérdések elől is térjen ki, ha nem tud, vagy nem akar hosszadalmas magyarázatokba fogni.

A túl sokat és túl könnyelműen beszélő kollégámnak pedig azt javaslom, hogy mielőbb olvasson népszerű pénzügyi szakönyveket, például Schäfer, és Kiyosaki könyveit, hogy legalább saját maga legyen tisztában siralmas anyagi helyzetével.

*k-n-b*

## Benzinhiány fokozza az elégedetlenséget Irakban

# Taxin menekültek a brit katonák

**Elégedetlen irakiak gránátot dobtak brit katonák dzsipjére augusztus utolsó vasárnapján a dél-iraki Bászrában. A robbanás következtében a terepjáró kigyulladt, ám a katonáknak sikerült súlyosabb sérülések nélkül kimenekülni a járműből. A brit egyenruhások nem sokat tétováztak, egy arra haladó taxit leintettek, majd visszavitették magukat a katonai bázisra.**

Energia, és üzemanyagihiány miatt egyre több az elégedetlen Irakban, s jobb híján azon töltik ki bosszújukat, akivel találkozhatnak. Hőzöngőkben pedig van jócskán az egész országban. Legutóbb 15 fekete ruhába öltözött iraki nő Kalasnyikov gépkarabéllyal lövöldözött a levegőbe Bászra város központjában, ezzel is támogatásukról biztosítva a tüntetőket. Magas rangú vallási vezetők érkeztek a helyszínre, hogy a tüntetőket lecsendesítsék, de küldetésük nem járt sikerrel. Ekkor történt a britek elleni támadás is. Az esetet a 35 esztendős iraki taxisorfőr a következőképpen mesélte el az AFP tudósítójának: a britek éppen egy benzinkút mellett haladtak el gépkocsijukon, ahol a hosszú sorból egy férfi kivált és

hirtelen kézigránát dobott a járóautóra. A katonák kiugrottak a lángra lobbanó autóból, majd fegyvereiket magukhoz véve hátrahagyták a dzsipet és beültek a taximba, és a bázisra vitték magukat.

Nem sokkal később több terepjáró és páncélozott szállító harcjárművel tértek vissza a helyszínre és megpróbálták feloszlatni a közben mintegy 2500 főre bővülő tömeget. A békés felszólításnak a tüntetők nem tettek eleget, majd összecsaptak a katonákkal, amelynek következtében gumilövedékkel a tömegbe lőttek a britek.

Az összecsapás során négy felnőtt és egy 12 éves gyermek megsérült, akiket a katonák kórházba akartak szállítani, de ezt is megakadályozták a tüntetők, ők vitték a vállukon az elsősegélyhelyre – hangzott a taxisorfőr beszámolója.

A Reuters szintén szemtanúkra hivatkozó beszámolója szerint a tüntető irakiak nem csak a briteket támadták meg kövel, hanem megrongáltak több kuvaiti rendszámú gépkocsit is és felgyújtottak több gumiabroncsot a város legnagyobb terén.

Cash

## APEH-táblázatok

A közelmúltban kiküldött adófolyószámlák tanulmányozása jó indokot szolgáltat arra, hogy ártvizsgáljuk visszamenőlegesen könyvelésünket. Vajon helyes összegeket vallottunk be? Vajon helyes összegeket fizettünk be? A százalékok és folyószámlák dzsungelében bizony nehéz az eligazodás, még szakembernek is.

Egy átlagos főállású taxis, aki nem tart alkalmazottat, negyedévenként a következő csekkeket fizeti be:

- Egészségbiztosítási járulék
- Nyugdíjbiztosítási járulék
- Egészségügyi hozzájárulás
- Személyi jövedelemadó előleg
- Magánnyugdíjpénztár (választása esetén)
- Gépkocsi kötelező biztosítása

Ehhez a csekk-halomhoz járul még fél-évenként a

- Iparüzési adó előleg
- Gépkocsi-súlyadó

És akkor még nem beszéltünk az önálló választáson alapuló fizetnivalókról, mint például

- Érdekképviselési tagdíj
- Kamarai tagdíj
- Társasági tagdíj
- Satöbbi

Ebből a felsorolásból most az adó- és TB-ügyeket ellenőrizendő, közöljük azokat a táblázatokat, amelyek a legutóbbi öt év, vagyis az elévülési határidőn belüli időszak alatti fizetnivalókat szabályozták, ill. amelyek alapján e fizetnivalókat számítani kellett.

### Minimálbér (1998-2003)

1998.01.01-1998.12.31.	19.500 Ft
1999.01.01-1999.12.31.	22.500 Ft
2000.01.01-2000.12.31.	25.500 Ft
2001.01.01-2002.01.31.	40.000 Ft
2002.02.01-jétől	50.000 Ft

2001. február 1-jétől a havi járulékalap kiszámításánál naptári napi kerekítést használni nem lehet, csak a tárgy hónap járulékalapjának összegét szabad kerekíteni (pl. járulékfizetési kötelezettség 2001.03.17-2001.03.31-ig:

### Adótáblák 1997-2004

<b>2004*</b>	
0-800 000 Ft	18%
800 001 - 1 500 000 Ft	144 000 Ft és a 800 000 Ft-on felüli rész 26%-a
1 500 001 Ft-tól	326 000 Ft és az 1 500 000 Ft-on felüli rész 38%-a

\*Az adómértékek és jövedelemhatárok még változhatnak.

<b>2003</b>	
0-650 000 Ft	20%
650 001 - 1 350 000 Ft	130 000 Ft és a 650 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 350 001 Ft-tól	340 000 Ft és az 1 350 000 Ft-on felüli rész 40%-a

<b>2002</b>	
0-600 000 Ft	20%
600 001 - 1 200 000 Ft	120 000 Ft és a 600 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 200 001 Ft-tól	300 000 Ft és az 1 200 000 Ft-on felüli rész 40%-a

<b>2001</b>	
0-480 000 Ft	20%
480 001-1 050 000 Ft	96 000 Ft és a 480 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 050 001 Ft-tól	267 000 Ft és az 1 050 000 Ft-on felüli rész 40%-a

<b>2000</b>	
0-400 000 Ft	20%
400 001-1 000 000 Ft	80 000 Ft és a 400 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 000 001 Ft-tól	260 000 Ft és az 1 000 000 Ft-on felüli rész 40%-a



**Adótáblák 1997–2004 (folytatás)**

<b>1999</b>	
0-400 000 Ft	20%
400 001-1 000 000 Ft	80 000 Ft és a 400 000 Ft-on felüli rész 30%-a
1 000 001 Ft-tól	260 000 Ft és az 1 000 000 Ft-on felüli rész 40%-a
<b>1998</b>	
0-250 000 Ft	20%
250 001-300 000 Ft	50 000 Ft és a 250 000 Ft-on felüli rész 22%-a
300 001-500 000 Ft	61 000 Ft és a 300 000 Ft-on felüli rész 31%-a
500 001-700 000 Ft	123 000 Ft és az 500 000 Ft-on felüli rész 35%-a
700 001 Ft-1 100 000 Ft	193 000 Ft és a 700 000 Ft-on felüli rész 39%-a
1 100 001 Ft-tól	349 000 Ft és az 1 100 000 Ft-on felüli rész 42%-a
<b>1997</b>	
0-250 000 Ft	20%
250 001-300 000 Ft	50 000 Ft és a 250 000 Ft-on felüli rész 22%-a
300 001-500 000 Ft	61 000 Ft és a 300 000 Ft-on felüli rész 31%-a
500 001-700 000 Ft	123 000 Ft és az 500 000 Ft-on felüli rész 35%-a
700 001 Ft-1 100 000 Ft	193 000 Ft és a 700 000 Ft-on felüli rész 39%-a
1 100 001 Ft-tól	349 000 Ft és az 1 100 000 Ft-on felüli rész 42%-a

$15 \times 1.333,33 = 19.999,95 \Rightarrow$  kerekítve 20.000 Ft).

Fenti megosztás ismerete az adóbevallás kitöltéséhez szükséges. Főállású egyéni vállalkozó befizetésekor csak két (magánnyugdíj esetén három) csekket tölt ki. A 2003-as értékeket vizsgálva például egészségbiztosítási járulékra befizetendő 11+3, összesen 14 százalékos, nyugdíjbiztosításra 18+8,5, összesen 26,5 százalékos (magánnyugdíjpénztári tagnak 18+1,5 százalékos, és a magánnyugdíjpénztárba 7 százalékos) a jövedelem alapján. Ha a számított jövedelem nem éri el a mindenkori minimálbér összegét, akkor a minimálbér alapján.

**A magánnyugdíjpénztári tagdíjak mértéke\***

2003	7%
2002	6%
2001	6%
2000	6%
1999	6%
1998	6%

\*10%-ig önkéntes alapon kiegészíthető

**TB-járulékok 1998–2003****A fizetendő járulékok megoszlása**

Év	Tb-járulék (%)		A biztosított nyugdíjjáruléka (%)		A biztosított egészségbiztosítási járuléka
	nyugdíjbiztosítási járulék	egészségbiztosítási járulék	magánnyugdíjpénztári tag	nem magánnyugdíjpénztári tag	
2003	18	11	1,5	8,5	3
2002	18	11	2	8	3
2001	20	11	2	8	3
2000	22	11	2	8	3
1999	22	11	2	8	3
1998	24	15	1	7	4

**A baleseti járulék mértéke**

2003	5%
2002	5%
2001	5%
2000	5%
1999	5%
1998	10%

A baleseti járulék a kiegészítő tevékenységet folytatóknak minősülő taxisok (jellemzően a nyugdíjasok) által fizetendő Tb-járulék.

## Taxival eredt az expressz nyomába Vészfék helyett bombariadó

**A szerelem nemcsak csodákra, hanem olykor örültségekre is képes. Egy 27 esztendőes török férfi miután lekéste az Isztambulból Ankarába tartó expresszvonatot, amellyel szerelméhez indult volna, gondolt egy merészet, taxiba ugrott, hogy utolérje a vonatot, ám előtte bejelentette a rendőrségnek, hogy pokolgépet helyezett el a szerelvényen.**

Nincs annál kellemetlenebb, mint amikor az ember orra előtt húz ki a szerelvény a pályaudvarról, ráadásul aznap épp az utolsó. Ezt a kellemetlen érzést csak fokozza, ha éppen a szerelméhez igyekezne, illetve lekésve a vonatot, igyekezett volna. Történetünk főszereplője néhány pillanatig teljesen elkéseredett, hogy szerelmét csak másnap ölelheti magához, így furcsa ötlete támadt. A pályaudvarhoz közeli nyilvános telefonfülkéből riasztotta a rendőrséget, miszerint pokolgépet helyezett el a vonaton, amely egy órán belül robban, majd letette a kagylót.

El lehet képzelni, hogy a rendőrök minő gyorsan igyekeztek feltartóztatni a szerelvényt, s erre számított szerelmes hősünk is. Beugrott egy taxiba, majd a vonat útvonalán végig haladva a 80 kilométerrel távolabbi Izmit település vasútállomásán be is érte a szerelvényt. A rendőrök még bőszen kutyával keresték a pokolgépet, amikor az egyik járőrnek szemet szúrt a taxival érkező ifjú, majd az is, hogy a szerelvényre felszáll, mintha ez lett volna a legerőszakosabb. Gyanúja csak később igazolódott be, amikor az állomásfőnök tudatta a hatóságokkal: itt az expresszvonat – normális esetben – nem áll meg, így a taxival érkező férfi – több mint gyanús –, honnan tudta, hogy ma éjjel ez másként lesz.

A vonatról bilincsből elkísért férfi – előállítás után – a kihallgatáson töredelmesen bevallotta, mi inspirálta tettét. A rendőrök kevésbé voltak megértők, így a fiúnak nemcsak a felmerülő költségeket kell megtérítenie a vasúttársaságnak és a rendőrségnek, de közveszéllyel fenyegetés miatt a bíróság előtt kell felelnie megdöbbenésért.

Szíve hölgyét pedig így sem, és úgy sem ölelhetette magához csak jóval később, és ha belegondolunk – pestiesen szólva – nem semmi áron. Bár ki tudja, lehet hogy az ugyancsak szerelmes arának még imponált is kedvese nem mindennapi elszántsága és vágyakozása. Hiába, szerelmesen az ember sok hülyeségre képes. **Cash**

# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



### 1. Mit jelez ez a táblakombináció?

- Azt, hogy milyen irányú manőverrel lehet az úton lévő sárfelhordást kikerülni.
- Azt, hogy az út kettősívű útkanyarulatában vízfolyásra kell számítani.
- Azt, hogy hóesés esetén az úttest erősen csúszóssá válhat.



### 2. Megállhat-e taxijával, a táblával jelölt út leállósávján?

- Igen, bármikor, hiszen azt erre a célra építették.
- Legfeljebb akkor, ha a forgalom-ellenőrzést végző személy erre utasítja.
- Nem.



### 3. Egy lovaskocsi előzésébe kezdett. Folytathatja-e a manővert, ha azt befejezni csak a tábla elhagyása után tudná?

- Igen.
- Nem.



### 4. Lakott területen kívül a táblával jelzett helyen közlekedik. Köteles-e a külső forgalmi sávot igénybe venni folyamatos haladásra?

- Igen, de csak akkor, ha egy gyorsabban haladó jármű utoléri.
- Igen, ha 70 km/h sebességnél lassabban halad.
- Nem.



### 5. Mit jelez ez a tábla?

- Gyalogos övezetet.
- Gyalogutat.
- Lakó-pihenő övezetet.



### 6. Mi a jelentése a táblának?

- Nyomvályús útszakasz.
- Bukkanó.
- Egyenetlen úttest.



### 7. Mit jelez ez a tábla?

- Taxijával a megjelölt sebességgel kell haladnia.
- Taxijával a megjelölt sebességnél gyorsabban haladnia tilos.
- Taxijával a megjelölt sebességnél lassabban haladni tilos.

### 8. Közlekedhet-e „T” jelzésű személygépkocsi az autópályán?

- Csak akkor, ha a tanulóvezető mellett az oktatója is ott ül.
- Csak akkor, ha a vezető már megszerezte a vezetői engedélyt.
- Igen.

### 9. Főútvonal lakott területén kívüli szakaszán

- taxijával az úttesten nem várakozhat,
- taxijával az útpadkán sem várakozhat,
- taxijával csak akkor várakozhat az úttesten, ha a közelben közlekedésre alkalmas betorkolló út nincsen.

### 10. A keresztező út eredeti termett talajjal borított. Számíthat-e arra, hogy az onnan érkező jármű elsőbbséget fog adni a szilárd burkolatú úton közlekedő taxijának, ha a másik út utolsó 40-50 méteres szakasza ugyancsak szilárd burkolattal van ellátva?

- Igen, de csak akkor, ha a bal keze felől érkezik a partnere.
- Igen, akár a jobb vagy a bal keze felől érkezik a partnere.
- Nem.

### 11. Lehet-e indokolt a közlekedési partner akadályozása?

- Igen, ha egyébként méltatlanul hátrányos helyzetbe kerülne a másik vezetővel szemben.
- Igen, ha az adott helyzetre vonatkozó szabály kifejezetten megengedi, vagy ha ezzel baleseti veszélyhelyzetet hárít el.
- Nem.

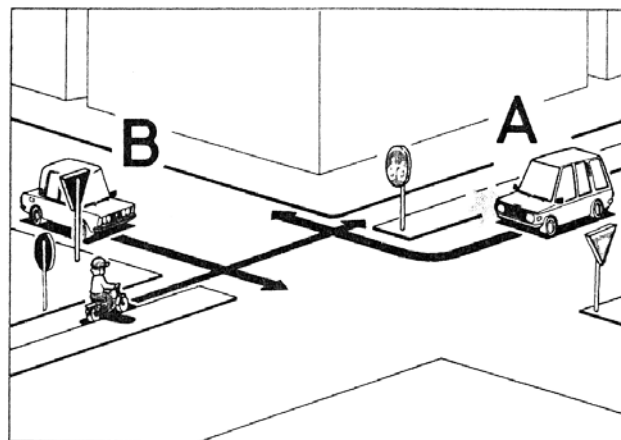
### 12. Köteles a gyalogos jelezni a járműveknek a „zebrán” való áthaladási szándékát?

- Igen, kézfeltartással.
- Nem, de az úttestre váratlanul nem léphet.

### 13. Járműosztályozóban nem a továbbhaladási szándékának megfelelő forgalmi sávba sorolt be. Milyen irányba haladhat tovább?

- Csak az előjelző nyíl által jelzett irányba.
- Az úti céljának megfelelő irányba, de közben a többi járművet nem zavarhatja.
- Partnereitől udvarias segítséget kérve a kívánt irányba.

### 14. Hányadikként folytathatja útját az „A” jelű jármű?



- Elsőként.
- Másodikként.
- Utolsóként.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 40. oldalon található.



Magyarországon az elalvásból eredő balesetek száma igen magas. Dr. Békési István, a Közlekedési Főfelügyelet igazgatója egy sajtótájékoztatón ezzel kapcsolatban felhívta a figyelmet a vezetési idő betartására. Azonban a Tachográf-ot személyautóban nálunk nem használják. /Svájcban a taxik számára is kötelező a berendezés működtetése. Az előírt vezetési idő túllépését szigorúan büntetik/ Így bizony sokszor fordul elő, hogy a járművezető a hosszú úton a monoton motorzaj mellett, különösen éjszaka egy pillanatra elszundít. Ez pedig az esetek többségében beláthatatlan következményekkel jár. Bár a taxisokat többnyire a droszton való elalvás fenyegeti a kevés fuvar miatt, mégis előfordulhat egy-egy hosszabb út ahol nincs mód a pihenésre, egyben kell „lehúzni” a célíg és esetleg vissza is. Ilyen esetben jól jöhet az az okos kis szerkezet, melyet már ismernek Japánban, az USA-ban, Németországban, Angliában, és Franciaországban. A könnyű, ergonomiai szempontok figyelembe vételével tervezett, műanyagból készült kis szerkezetet a fül mögé kell helyezni. Úgy készül, hogy szemüvegesek is hordhatják. Addig, amíg a vezető éber, a fejtartása egyenes a készülék nem jelez. Amikor a fej előre bukik és a fejtartás arra utal, hogy a vezető elszundított, az ALVÁSGÁTLÓ 86 dB-en 2000 Hz erősséggel sípol és ébreszt. A készülék cserélhető gombellemmel működik. Rendelkezik CE-minősítéssel. Az Országos Rendőrfőkapitányság Balesetmegelőzési osztálya és a Tisza Volán az ALVÁSGÁTLÓT vizsgálta és hasznosnak tartotta.

A készülék kizárólagos importőre:  
**SANDIMPEX Kft.**

Budapest, Szent István krt. 13.  
Tel./fax: (06-1) 332-8273, mobil: 06/30-567-7019

E-mail: rapcsak@posta.net  
**Taxisok kedvezménytel nagyker. áron  
- 1300 Ft + áfa/db - megvásárolhatják.**  
Megrendelhető utánvétellel is.  
Postai kgt: 550 Ft.

## Taxi-marketing

Nyilvánvaló tény, hogy lehet bármilyen színvonalas egy taxiszolgáltatás, bármilyen szép az autó, és bármennyire olcsó az ár, egyetlen utas sem fog megjelenni, ha ezek a tények titokban maradnak, ha nem ismert, nem elérhető a szolgáltatás. A taxitársaságok ezért használják ki a marketing erejét, és hirdetnek, reklámoznak, szponzorálnak. Tehetik, a taxis által befizetett „tagdíjából” futja erre is. De mit tegyen a mezítelbas taxis? Vagy mit tegyen, aki ugyan „csapattag”, de úgy érzi, kapacitása még megengedne néhány egyénileg szervezett fuvar. Ő hogyan reklámozzon, hogyan hirdesse magát?

Utánanéztünk néhány lehetőségnek, és elszomorító eredményre jutottunk. A számunkra még elérhető összegű újsághirdetések sajnos az apróhirdetés kategóriájába tartoznak. A sok ezer apró betűs blokk között pedig igen nehezen található meg reklámunkat. A népszerű heti- és havilapok hirdetési tarifái már 1/16-od oldalra vetítve is meghaladják az 50-60 ezer forintot. Televíziós és rádiós megjelenésről pedig egyéni taxis esetén nem is érdemes szót ejteni.

Mi lenne azonban akkor, ha összefognánk? Ha szinte kis csapatként hirdetnénk saját magunkat? Úgy már többfelé oszlana ugyan a költség, de kisebb lenne a hatékonyság is.

A BTI-ben már régen gondolkodunk azon, hogy lehetne az egyéni taxisok elérhetőségén javítani. Hiszen sokan vannak közülünk olyanok, akik akár az átlagos szintet jóval meghaladó, netán különleges, extra szolgáltatást tudnak nyújtani. Gondolok itt elsősorban a nyelvtudásra, az exkluzív gépkocsira, esetleg egyterűre, mikrobuszra, vagy a többnapos, akár külföldi fuvarra is elvállaló kollégákra. Persze ezeken kívül is lehet még bármi olyan, amire a taxis büszke, amit szeretne közhírré tenni.

Talán emlékszel, voltak már próbálkozásaink. Évekkel ezelőtt egy internetes tartalomszolgáltató céggel kötöttünk szerződést a taxisok adatainak megjelenítésére, ami meg is történt, csak a kutya sem vette észre. Aztán próbálkoztunk a részletes adatbázis alapján kiejelölhető taxisok közvetítésével, itt azonban az volt a hiba, hogy kevés volt a jelentkező. Ezért aztán kevés volt a kiközvetített fuvar is. De volt!

A tapasztalatokat összegezve, a hibákból tanulva, és a fenti két elképzelést összevonva **szeptembertől beindítottuk új szolgáltatásunkat.** Lényege egy önkéntes alpokon szerveződő szakmai adatbázis, amely hangsúlyosan megjelenik az interneten. Hangsúlyosan alatt itt az értendő, hogy ezt a honlapot beregisztráljuk a legtöbb keresőrendszerbe, a későbbiekben pedig hagyományos módon is reklámozni kí-

vánjuk. Minél több taxis szerepel ebben a rendszerben, annál hatékonyabb lehet, annál több információt nyújthat a leendő utasoknak. A szolgáltatási díj - bevezető áron - kevesebb, mint egy átlagos társaság havi tagdíjának egyharmada. Am nem havonta, hanem évente!

Az interneten való jelenlétnek több előnye is van a hagyományos reklámokkal szemben (amit úgysem tudunk megfizetni...). A látogatók önszántukból keresik fel a weboldalt, így sokkal nyitottabbak az információk befogadására. A hagyományos hirdetésekkel szemben, amelyek gyakorlatilag mindenkihez szólnak, a mi célközönségünk az elfoglalt üzletemberek köréből kerülne ki; ők nem sok időt fordítanak egy-egy plakát, vagy újsághirdetés tanulmányozására. Számítógépük előtt ülve azonban - megfelelő előkészítés esetén - eljutnak a megfelelő weblapra és ott van idejük szétnézni, felírni adatokat, telefonszámokat, sőt akár azonnal fel is tudnak hívni téged! Ezt a hatékonyságot egyetlen más reklámhordozó nem tudja nyújtani...

Az internet hihetetlenül széles, az átlagnál magasabb jövedelemmel rendelkező közönséghez juttatja el az üzenetet. Szolgáltatásaid leírása a nap huszonnégy órájában elérhetővé válik az érdeklődők számára.

Az internet előnyeit már sok helyen felfedezték, sőt fel is használják a világ fejlettebb felén, de pontosan ilyen rendszerben működő szakmai adatbázis tudomásunk szerint sehol sincs. De hát miért lennénk kishitűek? Mi nem tehetünk valami olyat, ami valahol az első - akár Európában is?

Ha még van benned némi ambíció és nem fásultál bele teljesen a napi rutinba, a fenti tervet minden bizonyon felkelti érdeklődésedet. Ne feledd: ahhoz, hogy részt vegyél programunkban, neked nem kell számítógéppel rendelkezned! Bővebb tájékoztatásért hívj bennünket a (06-1)282-9887 telefonszámon, hétköznapokon 10 és 16 óra között, vagy küldj egy SMS-t „taxi” szöveggel a 30/989-4279 számra. Megkeresésedre részletes írásos tájékoztatást küldünk.

Azt kérdezed, milyen Internet-címen érhető el ez a szolgáltatás? A Taxisok Világa októberi számából majd ez is kiderül...



**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

## Fizetendő minimális járulékok 2003. III. negyedév

### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

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

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

## BTI hírek

– Szeptember 1-jétől irodánkban beszerizhetők magánnyugdíj-pénztári bevételek, valamint néhány APEH-nyomtatvány is. Új, hagyományos, és exkluzív taxis brifkók érkeztek.



– Beindítottuk internetes szakmai oldalunkat, amelyen bármely taxis (nem csak BTI-tag) szerepelhet kívánt adataival, képeivel, szolgáltatásának leírásával. A részleteket lásd a 24. oldalon.



– Új nyitva tartásunk az alábbiak szerint alakul:

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



– Továbbra is **vállalunk átalányadós könyvelést, adatrögzítést** taxis egyéni vállalkozók részére, igen kedvezményes áron. Közeleg az év vége, érdemes már most rendbe tenni a könyvelést!

### Könyvelés adótanácsadás

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

**Novofax Kft.**

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

**§ Tel.: 215-1483 §**

### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

### NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

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

## A BTI kínálata

### BTI Taxi Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

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

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

www.apel.hu

#### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

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

www.mnb.hu

#### TAXIAUTÓK BÉRBEADÓK KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL

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

#### GUMIJAVÍTÁS, SZERELÉS

FALKEN, KORMORAN, BARUM,  
MICHELIN, BRIDGESTONE  
AKKUMULÁTOROK  
NY.: H-P: 8-18  
KÉZI AUTÓMOSÓ  
KÁRPITISZTÍTÁS, POLÍROZÁS,  
ALVÁZ és MOTORMOSÁS  
NY.: H-P: 8-19, Cím: 1072 Bp., Dob u. 38.  
Tel.: 344-5226

**TAXIS KEDVEZMÉNY!**

## TAXIS KÓTYA-VETYE

**Skoda Octavia 1.9 SDI**, 1999. novemberi, 2004. 01. 20-ig szóló taxivizsgával, nem városban használt, sérülésmentesen, profilváltás miatt eladó 2,5 Mft-ért, hitel is.

**Érdeklődni lehet Csányi Mihálynál,**  
tel.: 06/20-326-8492



**Zamárdiban szobák kiadók** utószekciónban is. Kifejezetten olcsó ár, barátságos, családias légkör. Gyerekeknek plusz kedvezmény!

**Érdeklődni: 06/30-313-8310**  
(Tóth Józsefné), vagy esti órákban:  
06/84-349-329 telefonszámon.



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

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



**Diesel 220 E 1998-as Mercedes**, full extrás, Németországban taxiként üzemelt, vámolás után, vizsga előtt 3 Mft-ért eladó. Hitel megoldható.

**Érdeklődni lehet: 06/30-850-3041,**  
vagy 06/20-346-1953



**1997-es, fehér, turbo diesel**, 9 személyes Mercedes Vito szkg. Klímával, ABS-szel, könnyűfém felnivel, egyéb extrákkal, 4 hónapja taxiként felszerelve eladó. Ár 3.600.000 Ft. (1.600.000 Ft. hitelátvállalás + 2.000.000 Ft. készpénz). Esetleg fiatal személygépkocsit beszámítok.

**Telefon: 06/70-316-1540**



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

**Tel.: 06-30-315-6145**



**Igényesen kialakított**, könnyen szét-és összeszerelhető 18 nm-es fémvázás garázs eladó. Megtekinthető összeállított állapotban előzetes egyeztetés után. Ára: 180.000 Ft.

**Telefon: 06/30-931-0517**



**AET rádióhoz zárható csúszka** eladó.

**Telefon: 06/30-9-514-872**

## Kik ellenőriznek, mit ellenőriznek?

Nagyon sokan kerültek be a szakmába az elmúlt időszakban, közülük néhányan azt sem tudják, kik ellenőrzik a taxikat a közutakon, és mit néznek. Ugyanis ahány szerv, annyi ellenőrzés. Majd' mindenki más okmányt kér. Jó, ha a taxis előre tudja, mit készítsen elő az ellenőrzés megkezdésekor.

Az összesítő táblázat áttanulmányozása előtt vegyük számba, hány igazolványt, engedélyt, dokumentumot kell leellenőriznünk már mun-

kába indulás előtt. Hányféle papír legyen nálunk, mielőtt a taxiba ülünk! Nézzük sorban:

1. Személyi igazolvány 2. Jogositvány 3. Taxivezetői igazolvány 4. Taxivezetői (arcképes) igazolvány 5. Taxiengedély 6. Forgalmi engedély 7. Vásárlók könyve 8. Taxistanfolyam elvégzését igazoló okmány 9. Taxaméter napló 10. Számlatömb 11. Nyugtatómb 12. Kötelező biztosítás 13. PÁV-vizsga 14. Taxióra-hitelesítés 15. Igazolólap.

Vegyess	Mérésügyi Hivatal	Főv.Önk. Hivatal	Fogyasztóvédelem	Közl.Főfelügy.	Taxiautó vizsgáztatás	APEH
1. Viteldíj-jelző OMH bélyegzők	x					
2. Viteldíj-jelző szerviz bélyegző	x					
3. Viteldíj-jelző INFO hívó		x			x	
4. Viteldíj-jelző adatok	x					
5. Utastájékoztató			x			
6. Ártájékoztató			x			
7. Igazolólap				x	x	
8. Rendszámtábla				x	x	
9. Taxióra megléte	x	x	x	x	x	x
<b>Igazolványok, engedélyek</b>						
1. Taxivezetői igazolvány		x		x		
2. Arcképes azonosítólap		x		x		
3. Vezetői engedély		x		x		
4. Személyi igazolvány				x	x	x
<b>Egyéb papírok</b>						
1. Taxiengedély		x	x	x	x	
2. Járműforgalmi engedély		x		x	x	
3. Vásárlók könyve			x	x		
4. Taxis tanfolyam elvégzését igazoló okmány			x	x		
5. Taxaméter napló			x			x
6. Számlatömb			x			x
7. Nyugtatómb			x			x
8. Kötelező biztosítás			x		x	
9. PÁV-vizsga				x		
10. Taxióra hitelesítés	x	x	x	x	x	

## Gépkocsi-költségelszámolás

**Az új és még újabb gépkocsik rohamos elterjedése nyomán egyre elavultabbá válik az a lista, amely a gépjárművek alapszabályát tartalmazza. (Még a kilencvenes években készült.) Több fordultak szerkesztőségünkhöz azzal a kérdéssel, hogy milyen normát, ill. milyen értékeket használjanak költségelszámolásuk során, ha gépkocsijuk típusa nem szerepel a tételes listán. Az értelmezést érdemes felidézni az APEH tájékoztatóját.**

### Tájékoztató a tevékenységhez használt gépjárművek fogyasztási normáiról

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

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

A 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet 1., illetőleg 1/A. számú mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapszabályt, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. (A mellékletet közölni, annak nagy terjedelme miatt sajnos nem áll módunkba, de megtalálható a CD Jogtárban, ill. a rendszeresen frissített lista, és az ennek alapján készülő költségelszámítás a BTL-ben hozzáférhető.)

A Kormányrendelet 1, valamint 1/A. szá-

mú mellékletében nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabály értékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján szakértő állapítja meg.

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

Az üzemanyag-fogyasztási alapszabály meghatározására - alapvetően a rendelkezésre álló dokumentációk felhasználásával - alkalmas „tárca-szakértők” jegyzékét a 21/1993. (VIII. 7.) KHVM rendelet alapján a Közlekedési Főfelügyelet tartja nyilván. E nyilvántartás a Közlekedési Főfelügyeletnél megtekinthető.

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

- Közlekedési Főfelügyelet
- valamennyi megyei közlekedési felügyelet
- Közlekedéstudományi Intézet
- AUTÓKUT
- gépjárműfenntartó szervezet (amennyiben a vállalási szabályzatában üzemanyagfogyasztási norma megállapítás szerepel)
- közúti járműgépészeti oktatással foglalkozó közép- és felsőfokú oktatási intézmények
- közúti járműgyártók.

Az alapszabály helyett - a magánsze-

mély választása szerint alkalmazható az úgynevezett alapszabály-átalány.\*

\*Alapszabály-átalány választása esetén korrekciós tételek nem alkalmazhatók!

Ez a következő:

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

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

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

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

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű, valamint kettős üzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértékét - liter/100 kilométerben meghatározott alapszabály-érték - továbbá

cseppfolyós propán-bután gázüzem (LPG) esetén 1,2 (liter/liter) értékű, földgáz (CNG, LNG) üzem esetén 0,8 (Nm<sup>3</sup>/liter) értékű módosító tényező szorzataként kell megállapítani.

Forrás: [www.apeh.hu](http://www.apeh.hu)

## A csomagtartó sincs biztonságban!

Sok-sok évi taxizás után azt hittem, engem nem érhet „baleset”. Általában elolvasom a Taxisok Világában megjelenő intelmeket és igyekszem megtartani azokat.

Nem viselek ékszer munkában (sem), csak váltópénz van a taxis tárcámban, hosszú fuvar előtt mindig kérek előleget. Ha a kocsiból kiszállok, leveszem a szabadjelzőt, letekerem az antennát, mindent berakok a biztonságot jelentő csomagtartóba.

És itt a bökkenő. Most már ez sincs biztonságban! Egyszer több taxinak török fel a csomagtartóját! Sajnos a rossz emberek is tudják, hogy a rádió, az URH-k nagy része egy mozdulattal kiserelhető a taxiból. Miután nagyon sok taxit feltörtek, ezért a taxisok eldugják a rádiókat a csomagtartóba.

Ott sincs biztonságban!

Sajnos én is megtanultam! Az autót beindítani, elvinni bonyolult dolog. Egy ajtót ki-

nyitni egy másodperc műve! Egy kis félmekével szétroppantják a zárat! Utána szabad az út az utastérbe. Onnan meg újabb fél perc bejutni a csomagtartóba. sok taxis - köztük én is - akkurátusan összepakolja a kis értékeit és eldugja a csomagtartóba.

Sajnos itt is szemléletet kell váltani! Ne hagyjunk semmit ott sem! Kellemetlen mindig kis szatyorkával jönni-menni, de

még kellemetlenebb összeállítani egy kárlistát a kocsifeltörés után!

Nem beszélve arról, hogy a legtöbb biztosítónál még a drágább casco biztosításoknál sincs poggyászbiztosítás! Amit elvisznek, az megy a „nyelőbe"! Egyedül a zárcserébe száll be a biztosító. A felét fizeti...

Név és cím a szerkesztőségben



### 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

# Kötelező biztosítás

– Melyiket válasszam? –

Ezúttal talán sikerül idejében szólnunk a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás megújításának ügyében. Mint bizonyára ma már mindenki tudja, ennek a biztosításnak az évfordulója minden év december 31-e. Ám ha valaki biztosítót akar váltani, annak régi biztosítását legkésőbb november 30-ig fel kell mondania.

Miért váltanék én biztosítót? – kérdezheted. Meg vagyok elégedve a jelenlegivel.

A válasz egyszerű. Két alapvető oka van, amiért legalábbis érdemes megvizsgálni annak lehetőségét, hogy megéri-e más biztosítótársasághoz átpártolni. Egyrészt a kötelező biztosítás az a forma, amikor neked nem lesz dolgod a társasággal, nem számít a kiszolgálás, a gyorsaság, az udvariasság, mert ezeket a balesetben részes má-

sik fél fogja „élvezni”. Számokra tehát ennél a biztosítási módozatnál egyetlen dolog számít – mivel megkötni kötelező, mégpedig az, hogy mennyibe kerül. És ezzel át is térünk a másik okra. A kötelező biztosítások a fokozatos liberalizáció hatására mára már teljesen szabadárúvá váltak. Ezt a tényt a biztosítóintézetek ki is használják, és egészen elképesztő eltérések vannak két azonos paraméterekkel rendelkező gépkocsi biztosítási díjai között. A minősítés elemei minden biztosítónál más és más részekből tevődnek össze, ezért nem lehet generálisan azt mondani, hogy ez vagy az a biztosító olcsóbb, vagy drágább. Összehasonlítani azért mégis kell, így csak a szemléltetés kedvéért kiválasztottunk egy gépkocsit, és megvizsgáltuk a biztosítók erre

adott ajánlatait. A példa-adatok a következők: 1400 köbcen-tis Citroën márkájú új benzines gépkocsi, nem taxi. A gépkocsi-vezető 1962-ben született, lak-helye Budapest, X. kerület. Bónusz besorolás: alapdíj. Lás-suk a különböző biztosítók erre a konkrét esetre adott ajánlatait. A biztosítótársaságokat nem neveztük meg, csak sor-

Biztosító	Negyedéves díj
1	14.943.-
2	11.629.-
3	10.740.-
4	9.613.-
5	14.307.-
6	15.060.-
7	13.779.-
8	21.943.-
9	17.100.-
10	10.441.-
11	10.920.-

számmal jelöltük, a fent emlí-tett okból.

Ugye milyen érdekes? A legol-csőbb és a legdrágább között több mint tízezer forint külön-b-ség van. Negyedévente! És úgy, hogy a taxi-üzemet még nem is vettük figyelembe, ami pedig néhány biztosítótársaságnál díj-növelő tényező (többek között az itt szereplő legdrágábbnál is).

Érdemes lesz tehát tanulmá-nyozni a jövő évre vonatkozó különböző ajánlatokat, ame-lyek reményeink szerint októ-ber vége felé már napvilágot látnak. Borítékolom, hogy a 2004-es díjakban még nagyobb lesz az eltérés. Az eddigi évek-hez hasonlóan ezúttal is **segí-tünk a BTI-ben a legkedve-zőbb biztosítás kiválasztásá-ban, sőt a régi biztosítás le-mondásában, és az új meg-kötésében is.** -oli-

## HOLNAP IS LESZ NAP!

Mi van ezekkel a néme-tekkel? Van egy csomó bevételük, hasznuk, és nem költik el a nyeresé- get! Befektetik... Nekem már az is gyanús volt, amikor jött a híradás a külön repülőgépekről. Vannak olyan „alávaló gazember” kapitalisták, akik külön repülőgépet bérelnak a dolgozóik- nak, hogy mehessenek nyaralni! A tulajdonos pénzén mennek pihen- ni... Mert a kapitalista rájött, a kipihent dolgo- zó jobb dolgozó, mint a nyüzött, fáradt melós! Ugyanígy rájöttek arra, mi a lényege a befekte- tésnek. Holnap is lesz nap!

Ezt viszont itthon so- kan elfelejtik a taxis szakmában, sokan csak a mának élnek! Ma lera- bolni, ma lekaszálni a „kedves” utast, a hol-

nappal ki törődik? Sze- rencsére már csak né- hány turisták által ked- velt helyen találkozha- tunk ilyen „taxisokkal”, de még léteznek! És a legfrekvenciáltabb pon- tokon! Mivel találkozik az utas ezeken a taxiál- lomásokon? A tipikus árkartellel! Megkérdezi az első taxit az utas- jelölt: Mennyiért visz át a Keletibe? – Négyezer forint – jön a válasz szemberebbenés nélkül. A hűledező utas széde- legve továbbténfereg a második taxihoz. Az a pilóta visszanéz az első- re, aki éppen a homlo- kát törli oly módon, hogy négy ujja felfelé mutat. Senki sem tulaj- donít jelentőséget a szit- uációnak, csak a szak- avatottak értik a lénye- get. Négy felfelé mutató ujj, azaz négyezer forin-

tot kért az első taxi. A második se kérhet keve- sebbet! Mehet az utas a nyolcadik taxihoz is... Ott is négyezer forint lesz a tarifa! 600 he- lyett!

Az utasait becsapó ta- xis arra kalkulál, hogy másfajta, korrekt taxist úgysem talál az utas! Szabad a rablás! Remél- jük, hogy nemsokára el- jön az idő, amikor a tisztességes taxisok is sorba állhatnak a Keleti- nél, Délinél, Nyugatinál. És mindenki elhiszi, hogy holnap is lesz nap.

Kár, hogy így a sok be- csületesen dolgozó, tár- sasághoz nem tartozó taxist is kikerülnek az uta- sok, pedig ők nem szol- gáltak rá az ilyen általá- nosításra.

Tasnádi Áron

## Forgalmirend- változások

### VI-VII. Király utca

Már időben szoltunk a tervezett forgalmirend vál- tozásokról, most mégis sokakat meglepett az idő- szakos útlezárás. Rádásul van, aki félreérti a helyze- tet. Nem sétálóutat készül, hanem csillapított öve- zet, olyan, mint a IX. Ráday utcában. Padokat, virág- ládákat és más utcabútorokat helyeznek ki, a forga- lom csökkentett sebességgel, de folyamatosan ha- ladhat majd.

### IX. EUROPARK

Kispesti „tutisták”, figyelme! Két építkezés is elke- zdődik a közeljövőben – a tervek szerint. Részben a Kőbánya-Kispest metróállomás melletti, most még gazos területen, részben az Üllői úti villamos-végál- lomás melletti szabad placcon. Egyik helyen üzlet- központ, míg a másik helyen szórakoztató központ épül. Már most lehet tervezni a „menekülő-útvona- lakat”.

### XI. Leányka úti felüljáró

Egyenesbe ért, előbbre tart az építkezés a Leányka úti felüljáró mellett. Már erről a beruházásról is szoltunk időben, most csak annyit, hogy kiszélesítik a felüljárót – az elképzelések szerint. Néhány hóna- pig gondok lesznek a Budafokról való bejutásnál, de utána sokkal jobb lesz a helyzet, mint jelenleg.



## A fuvarok hossza térben és időben

Egy évvel ezelőtt olvastam a Taxisok Világában egy kolléga összegzését, hogy 10 nap alatt milyen fuvarjai voltak. Kíváncsiságból én két héten keresztül írogattam a fuvarok hosszát térben és időben. Megdöbbentő szám adatok jöttek ki! Naponta 12 órát vagyok kint (reggel 5-től délután 5-ig), és a 12 óra alatt mindössze 3 óra 23 percet töltök el utassal, azaz munkával. 8 óra 37 perc az „édes semmittevésé”! Egy műszakban – átlagban – 142 kilométert tettem meg, és abból csak 78 kilométert utassal! Minden nap 64 kilométer volt az! Csak az erre eső benzinpénz 1400 forint volt.

Természetesen üres kilométer mindig lesz! A szakemberek 70-30 százalékra teszik az utas-kilométer-üres kilométer arányát. A 140 kilométerből legalább 100-at kellene utassal megtenni! A felesleges 20 kilométer is legalább 1000 forint pénzkidobás. (Benzinpénz, szervizköltség, alkatrészko-pás.)

De még tragikusabb az utcán feleslege-sen töltött idő mértéke! Mindennap 8-8 és fél órát töltünk várakozással!

Ezeket a tényeket feltétlenül változtatni kell (kellene)! Sokan nem szeretnék a változásokat, pedig mindenképpen törvény-szerűen lépni kell! Végre kell hajtani a rendszerváltozást a taxis szakmában! Né-zünk körül Európában! A fejlett országok-ban a műhold figyel a taxikat, és a számí-tógép küldi a legközelebbi taxit! Szinte nincs is üres kilométer! De ha van, akkor is elenyésző mértékben! Nyugat-Európában – tetszik, nem tetszik – csak meghatározott ideig dolgozhat a taxis! Itt még senki sem merete megtenni ezt a lépést! Minden taxi-társaság a taxisra bizza, mennyit akar dol-gozni!

A fejlettebb országokban már előrébb tartanak! Ott tudják, hogy az egészséges, kipihent taxis a jó taxis.

Remélhetőleg nálunk is lesz előbb-

utóbb változás. Egyre több helyen tervezik a GPS taxiirányítást. Hátha egyszer valaki be meri vezetni a maximált munkaidőt...

Több utas akkor sem lesz, ha több időt va-gyunk az utcán!

Csak az ácsorgás lesz több.

1. számú táblázat

Fuvarok átlaghossza	percben	km-ben
1. nap	18	8,2
2. nap	14	5,8
3. nap	14	6,1
4. nap	24	5,0
5. nap	19	4,2
6. nap	12	3,9
7. nap	16	7,2
8. nap	14	5,3
9. nap	14	6,1
10. nap	14	4,7
11. nap	16	7,3
12. nap	12	5,8
13. nap	16	6,8
14. nap	17	6,7
	<b>16 perc</b>	<b>5,9 km</b>

3. számú táblázat

	Összes km	Utas- km	Üres km
1. nap	181	115	66
2. nap	187	82	108
3. nap	165	88	77
4. nap	106	50	56
5. nap	110	55	55
6. nap	108	63	45
7. nap	138	70	68
8. nap	147	74	73
9. nap	128	73	55
10. nap	131	66	65
11. nap	138	95	43
12. nap	152	87	65
13. nap	153	95	58
14. nap	142	86	54
	<b>142</b>	<b>78</b>	<b>64</b>

2. számú táblázat

	Utassal töltött idő	Utas nélkül töltött idő
1. nap	4 óra 14 perc	7 óra 46 perc
2. nap	3 óra 21 perc	8 óra 39 perc
3. nap	3 óra 8 perc	8 óra 52 perc
4. nap	3 óra 40 perc	8 óra 20 perc
5. nap	4 óra 6 perc	7 óra 54 perc
6. nap	3 óra 18 perc	8 óra 42 perc
7. nap	2 óra 46 perc	9 óra 14 perc
8. nap	3 óra 15 perc	8 óra 45 perc
9. nap	2 óra 48 perc	9 óra 12 perc
10. nap	3 óra 15 perc	8 óra 45 perc
11. nap	3 óra 29 perc	8 óra 31 perc
12. nap	3 óra 40 perc	8 óra 20 perc
13. nap	2 óra 50 perc	9 óra 10 perc
14. nap	3 óra 44 perc	8 óra 16 perc
	<b>3 óra 23 perc</b>	<b>8 óra 37 perc</b>

## Ne vegyétek fel!

2003. július 17-én az egyik budapesti taxi-társaság etikai bizottsága szerződésbontási javaslattal élt az adott taxitársaság vezetője felé, az egyik „kollégával” kapcsolatban. A rövid indoklás: URH-berendezés engedélyezetttnél nagyobb teljesítménye, az URH-án lévő plombák eltávolítása.

Kész. Ennyi. A társaság vezetője minden bizonnyal időközben már aláírta az „elbo-csátó szép üzenetet”. A kolléga mehet egy házzal odébb... Most lenne jó ha a többi társaságnál talpra állnának! Ha sehol sem vennék fel ezt a „kollégát”.

Tudom, hogy a 30-40.000 forint számít minden cégnél! Mégis azt kell mondani: ne vegyétek fel! Emlékezzünk egy másik taxis „úrra”, akit vagy három éve távolított el soraiból ugyanaz a taxitársaság. Fialtal „hősünket” máshol felvették, majd egy év után kirúgták... Úgy van, a rádió miatt! Jött a harmadik cég. Ott fél év (!) alatt meg-bukott. Valószínűleg itt is hamar utoléri a végzet!

Ne csak azon fáradozzunk, hogy minél több taxit vegyünk fel! Ha sok a taxis egy adott fuvarmennyiségre, akkor lesz, aki

sportszerűtlen eszközökhöz nyúl! Itt az élő példa! Tehát ezeket a „kollégákat” ne vegyék fel! Ezen (is) múlik, hogy megtisztul-e a szakma!

Ferenczy P. Károly

**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!**

Három típus, háromszáz helyen

## Többfunkciós taxidrosztok

Néhány újonnan épített taxiállomáson már fellelhetők az új, többfunkciós modulok, amelyek a 21. század elvárásainak is megfelelnek. A tervek szerint a drosztok formai és tartalmi elemei reklámhordozóként is szerepelnek, illetve a későbbiekben kialakítandó elemek szél- és esővédelmet nyújtanak a gyalogos várakozóknak. A taxihívó mellett rendőrségi telekommunikációs berendezések teszik teljessé a szolgáltatások körét.

A marketing nem hagyta figyelmen kívül a taxiállomások és környezetük nyújtotta reklám- és hirdetési lehetőségeket. Néhány hónappal ezelőtt éppen e sorok írója rótta föl a hazai vállalkozóknak, hogy nem használják ki a Nyugaton már bevált módszereket és eszközöket. Igaz, akkor még csak a taxik felületeire gondolva tettem szóvá ezt, mintegy figyelemfelhívásként, ugyanakkor mint egy újabb bevételi lehetőséget. Mára a marketingesek már megálmodták, sőt meg is tervezték azt a tökéletes taxiállomást, ahol a city light reklámok mellett egyik oldalán fix, a másikon pedig négy, önmagát cserélő posztert láthatnak majd a drosztra látogatók. Az egyes kerületek speciális igényeinek kielégítésére a taxiállomások három különböző típusban épülnek, mégis városszerte egységes látványt nyújtanak, és a hirdetői szempontból lényeges elvárások ellenére,

teljes egészében egységes hálózatot alkotnak majd.

Jelenleg a főváros 12 kerületében közel száz, a hálózat teljes kiépítésekor pedig Budapest egész területén közel 300 ilyen új utcabútor lesz majd látható a taxiállomásokon.

Az új információs központok 1500 hirdetési felületet biztosítanak igénylőinek, ugyanakkor a hazai tapasztalatokat is figyelembe véve, reklámhordozók rongálástól védettek lesznek. Emellett a teljes hálózat olyan GSM-SMS hibaérzékelővel és távvezérlő modemmel látják el, amely a meghibásodást éppúgy jelzi a központi számítógép felé, mint a szándékos rongálást.

Az új taxiállomások a taxiforgalom és a hirdetői igények kiszolgálása mellett számos további funkciót is ellátnak. Ugyan az állomások újonnan kialakított rendszere elsősorban a kulturált, rendezett taxiszállás infrastruktúrájának megerősítését szolgálja, a tervezők a gyalogosan közlekedők kedvét is keresték az új elemek kialakításakor. A speciálisan megformált építmények mellett, hogy taxihívóval felszereltek, a várakozók részére szél- és esővédett helyet biztosítanak, továbbá szolgáltatásként az adott környék térképét is megjelenítik. Ezen túlmenően az építmények a rendőrségre közvetlenül bekötött, könnyen kezelhető segélyhívókkal is ellátottak, amelyek baleset vagy más kritikus, kriminális helyzetben azonnali kapcsolatteremtést tesznek lehetővé. A rendőrséggel megkötött szerződés alap-

Taxiállomás funkciói:

Figyelem felhívás

Eső elleni védelem

Óra

Taxi és segélyhívó telefon

Internet monitor lehetősége

Tájékoztatás (idegenforgalom, térkép)

Tájékoztatás hátoldalán reklám



ján jelenleg folyik a szükséges telekommunikációs rendszer kiépítése.

Számos külföldi minta tanulmányozása mellett a rendszer kiépítői a taxiállomás-hálózat Budapest városképéhez leginkább illeszkedő építményeinek kidolgozására pályázatot írtak ki, amelyet egy fiatal magyar tervező *Üveges Péter* nyert el. A szakember olyan építmények kialakítására törekedett, amelyek markánsak ugyan, de nem hivalkodóak, bár karakteresen, de mégis könnyedén illeszkednek környezetükbe – adja hírül *Below the line magazin*.

Nyitott szemmel járva, nyilván

a megvalósuló, korszerű köztéri elemekből is mind többet láthatunk a közeljövőben, s nem csak a tervek szintjén maradnak meg azok a kiegészítő, mégis a hétköznapi gondjainkat enyhítendő eszközök, amelyeket fentebb ismertettünk. Félő, hogy lesznek, akik a megromálhatatlanról bizonyítják, hogy mégis az, és lesznek, akik a telekommunikációs rendszert is hamar szétszerelik „mobiljaira”, hogy mobilizálhassák. A tervek és elképzelések mindenesetre biztatóak és valóban európaiak, most már csak nekünk kell ehhez is felnőnünk.

k. z. t.

## Kelendő hazánkban a Škoda Fabia RS (131 LE)

A Škoda Fabia modellsorozat egyik csúcsmo­delljének tekinthető, régóta várt modell érkezett fokozott várakozás előzte meg Magyarországon mind az ügyfelek, mind a szaksajtó részéről. Az előértékesítés során 40 darab Škoda Fabia RS talált gazdára hazánkban. A modell bemutatása újabb vonzerőt jelent a Fabia modellcsaládnak. Az 1.9 PD TDI (131 LE) motorral szerelt erőbajnok 6 sebességes kézi­váltóval kapható, 4 990 000 Ft-tól. A bő­ség

széria­felszereltségéhez tartoznak: fényezett, sportos kialakítású lökhárítók, könnyűfém keréktárcsa 6,5 J x 16, 205 / 45 R 16 abronccsal, 3 pontos automata biztonsági övek elöl, 3 pontos aut. biztonsági övek hátul (2 db) + csípőöv közepén, 3 küllős sportkormány, sport sebességváltó, bőrborítású kormány és kézifékkar, kormányoszlop magasság- és axiális állítással, magasságállítható vezetőülés és utasülés – hogy csak a legfontosabbakat említsük. A biztonságról ABS, EDS és ASR, valamint vezető- és utasoldali légszák gondoskodik. Az automatikus klímaberendezés, az elektrohidraulikus szervokormány, az elektromos ablakemelő elöl, és a központi zár rádió-távírányítással szintén már az alapmodell tartozékai.

## Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Fótaxi URH 558

### IX. Boráros tér

Nagyon hiányzik a „BUSZ” útburkolati jel felfestés a tér közepén, az autóbuszok végállomásánál. Most az autóbuszok (és taxik) nem tudnak a „BUSZ” lámpára elindulni a Soroksári út irányába az ott lévő idegen autók miatt.

- A jövő évi burkolatjel-listában szerepeltetni fogjuk a címet.

### VIII. Szentkirályi u. 47.

Egy hosszú szakaszra tilos a várakozás éjjel-nappal a Szentkirályi utcában az Üllői út és Baross utca között a páratlan oldalon. Jó lenne feleslegesnek tűnő jelzőtáblát leszerelni, mert senki sem veszi komolyan. Ha a közeli nyomda miatt kell valamennyi várakozóhely (rakodóhely), akkor helyezzük ki időben és térben a kiegészítéseket.

- A javaslatot a Fővárosi Szállítási Bt. megvizsgálja.

### V. Belgrád rakpart - Irányi sarok

Célszerű lenne felülvizsgálni egész Budapest területén, hogy hány felesleges, semmitmondó jelzőtábla van kint a közutakon. Például rengeteg „I” (Információ) táblát láthatunk többek között az V. kerületi Belgrád rakpart - Irányi utca sarkán. Ott egy tábla, miszerint „I” 800 méter.

Ha valaki elindul a nyíl irányába, belefut a REÁLTANODA UTCA - SZÉP UTCA vonalba, ott viszont már semmi utalás nincs arra, hol lehet az a fránya információ!

- A jelzőtábla áthelyezésére intézkedtünk.

### VI. Nagymező utca 16.

Itt is van egy mindenféle kiegészítés nélküli „Várakozni tilos, rakodóhely” jelzőtábla. Most egy hosszú szakaszon éjjel-nappal tilos a várakozás. Senki sem veszi komolyan. Jó lenne valamilyen kiegészítő tábla.

- A kiegészítő jelzőtáblák létesítésére intézkedtünk.

### XVI. Egressy út 27.

Jó lenne újra festeni a „Gyalogátkelőhely” útburkolati jeleket, már csak a közeli iskola miatt is. Tudjuk, hogy kevés a pénz és sok útburkolati jel hiányzik, de itt is célszerű lenne pótolni.

- Burkolatjel-felújítási programunkban szerepeltetni fogjuk a címet.

### XVI. Margit utca 32.

Egy fa teljesen eltakarja az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát. 1-2 méterrel előbbre kellene helyezni a jelzőtábla-oszlopot.

- A jelzőtábla áthelyezésére intézkedtünk.



Sajnos semmi sem látható az előjelző táblából a XVI. Kerületi Margit utcában

### V. Veres Pálné utca - Irányi utca sarok

Nagyon sok külföldi autós bemegy - tévedésből - a Veres Pálné utca zsákutca részébe. Ezt már jeleztük, a válasz szerint a tábla jól látható. Ez igaz, ha valaki a Veres Pálné utca felől jön. De az Irányi utca felől érkezők semmit sem láthatnak a táblából! Jó lenne a jelzőtáblát megismételni vagy áthelyezni.

- A jelzőtábla áthelyezésére intézkedtünk.



Zsákutca a Veres Pálné utca, ez jól látható. Persze, ha felőle jövünk...



... de ha az Irányi utcából jön az autós (pl. turista vagy külföldi), az már nem látja a „zsákutca” táblát!

### XI. Fehérvári út - Andor utca sarok

Már jeleztük, hogy kidöntötték a „Kikerülési irány” jelzőtáblát a sínek mellől. Most fényképfelvétellel igazoljuk, mennyire kellene az a hiányzó jelzőtábla.

- A kért burkolatjel megvalósítására intézkedtünk.

(Fotó illusztráció a 37. oldalon.)

### XIII. Dagály utca - Népfürdő utca sarok

Sajnos éppen egy fa mögé helyezték a jelzőlámpát a XIII. kerületi Dagály utca - Népfürdő utca sarkán. Jó lenne az oszlopot áthelyezni a fa elé.

Folytatás a 37. oldalon

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

**CISAM KIPUFOGÓK!!!**  
 Forgalmazása, ingyenes szerelése  
 NYUGATI, KELETI és SUZUKI alkatrészek, elektromos AC-k.  
**KO-CSI Autósbolt**  
 Bp., XXI. Szent István u. 171.  
 Tel./Fax: 277-8553, 06-20/9427-220  
 Tel.: 278-0198

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Ez az Ön hirdetési helye**

**Üdülés Hévízen 7 vagy 14 napos turnusokban**

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



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

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

Ebéd: 1008 Ft      Vacsora: 784 Ft

Az ezen felüli étkezés külön térítési díj ellenében igénybevehető.



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

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

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

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

**ESZTIKE VENDÉGHÁZ**  
 Fertőd

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

Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!

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

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

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás  
 fényképről lézeres képvésés medálra

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

**TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!**

Folytatás a 34. oldalról



**A nyíllal jelölt helyen egy járdaszívet (!) látható (nem látható...) a forgalmi sáv közepén. Már jeleztük a gondot. (XI. Fehérvári út – Andor u. sarok) Most ismét jelezzük**



**Bármilyen hihetetlen, egy forgalomirányító jelzőlámpa van a képen (a fa mögött!). Helyszín: XIII. kerület, Dagály utca és Népfürdő utca sarok**



**Ragyogóan látszik az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla a XXII. kerületi Ferenc u. 1. szám előtti járdáról...**

- A fa alsó ágainak gallyazása indokolt, ezért a szükséges intézkedést megteesszük.

#### **XXII. Ferenc utca 1.**

Egyszerűen semmit sem látni az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblából Budafokon. A lombok eltávolításával láthatóvá válna a jelzőtábla.

- A XXII. kerületi Polgármesteri Hivatal felkértük a gallyazásra.



**... a taxi volánja mögül viszont ezt látni!**

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

**SMS: (0620) 924 76 45**

**FAX: (061) 280 18 64**

**ÜZENETRÖGZÍTŐ: (061) 322 31 76**

**E-MAIL: lampafeelos@axelero.hu**

**lampafeelos@freemail.hu**

**ebf676@axelero.hu**

## Személyszállítás és személyszállítás taxival

(A sárga rendszámoktól a fehér rendszámokig)

Érthetően mérgező olvasói levelek jelentek meg az utóbbi időben a Taxisok Világában a fehér rendszámú „taxisokról”. A román kisbuszok, a repülőtéri kisbuszok mellett megjelentek az egyéb kisbuszok. Például több szálloda, panzió, kaszinó(!) vállal személyszállítást plusz szolgáltatásként.

A legegyszerűbb megoldást választjuk: Részleteket közlünk az 1988-as Közúti Személyszállítási Szabályzatból. Száraz olvasmány ugyan, de egyértelmű! Mi a különbség taxi személyszállítás és a nem taxi személyszállítás között.

Végezetül a román kisbuszokról: Szer-

kesztőségünk eddig is és ezután is mindent megtesz azért, hogy kiszorítsuk a „pályáról” a nem idevalókat! Biztosan mindenkinek feltűnt, hogy az elmúlt hetekben a rendőrség rendszeresen ellenőrzi a Keleti pályaudvar melletti román kisbuszokat.

Nem véletlenül...

**Részletek a 89/1988. (XII.20.) Minisztertanácsi rendeletről, mely érvényes az EU-csatlakozásig.**

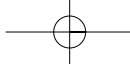
*Személygépkocsival közúti személyszállítási szolgáltatás személytaxi-szolgáltatásként vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatásként végezhető.*

A vállalkozás a területi közlekedési felügyelet engedélyével végezhet személytaxi-szolgáltatást.

Taxiengedély annak a vállalkozásnak adható, amelynél igazolt

- a személyes megbízhatóság,
- a szakmai alkalmasság,
- a megfelelő pénzügyi teljesítőképesség, továbbá

- amely olyan személygépkocsival rendelkezik, amelyet a területi közlekedési felügyelet – külön jogszabály alapján – személytaxi-szolgáltatás végzésére alkalmasnak minősített és ezt igazoló lappal tanúsítja.



Taxiengedélyt a területi közlekedési felügyelet kérelemre, a vállalkozás nevére, meghatározott működési területre (településre településekre) és a személytaxi forgalmi rendszámára szólóan adja ki.

A területi közlekedési felügyelet az illetékségi területén kívül eső működési területet csak e működési terület szerint illetékes területi közlekedési felügyelet egyetértése alapján jegyezhet be az engedélybe.

A taxiengedélyben fel kell tüntetni az engedély sorszámát, a vállalkozás székhelyét, telephelyét, a szakmai vezető nevét, továbbá a személytaxihoz minősítő vizsgálat alapján kiadott igazolólap és a működési területen lévő taxiállomások használatára jogosító engedély számát is, amennyiben azok használatát a települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat) rendeletben szabályozta.

Személygépkocsis személyszállító szolgáltatás kizárólag szálláshely-hasznosítási, idegenforgalmi, turisztikai, sport, kulturális, oktatási vasúti, vízi, légi utasszállítási tevékenységhez kapcsolódó személyszállítás vég-

zésére, továbbá rendezvények szervezésére jogosult vállalkozás keretében, a területi közlekedési felügyelet engedélyével (a továbbiakban: személygépkocsis személyszállító engedély) végezhető. A személygépkocsis személyszállító engedély taxigépkocsira nem adható ki és az személytaxi-szolgáltatás végzésére nem jogosít.

A személygépkocsis személyszállító engedélyt a területi közlekedési felügyelet kérelemre, a vállalkozás nevére, a gépkocsik rendszámára adja ki. Az engedélyben fel kell tüntetni az engedély sorszámát, a szakmai vezető nevét, a vállalkozás székhelyét, telephelyét, a személygépkocsinhoz minősítő vizsgálat alapján kiadott igazolólap azonosító számát is.

A személytaxi- és a személygépkocsis személyszállító szolgáltatás esetében a jármű vezetőjének a jármű műszerfalán – az utas felőli oldalon – az azonosító lapot el kell helyezni.

Autóbuszszal nem közúti közlekedési szolgáltatásként a belföldi székhelyű üzemben tartó abban az esetben végezhet utasszál-

lítást, ha kérelmére a területi közlekedési felügyelettől - külön jogszabály alapján – saját számlás utasszállításra szóló igazolványt kapott.

Az igazolvány abban az esetben adható ki, ha az üzemben tartó büntetőjogi felelőssége tudatában nyilatkozik, hogy az utasszállítást nem gazdasági tevékenységként végzi, hanem azt a saját tulajdonában lévő, illetve tartósan bérelt vagy lízingelt járművel végzi és a járművet maga vagy tagja, illetőleg személyzete (alkalmazottja) vezeti.

Az igazolvány rendszámra szólóan, legfeljebb 5 évre, nemzetközi közúti személyszállításra nem alkalmas jármű esetében belföldi forgalomra szóló érvényességgel adható ki.

**Az igazolványt vissza kell vonni, ha olyan körülmény merül fel, amely annak kiadását kizárná, vagy az üzemben tartó nem tartja meg a járműre és a járművezetőre vonatkozó szakmai előírásokat, illetőleg ha olyan tevékenységet végez, amelyhez nem rendelkezik jogosultsággal.**

## HOGYAN LETTEM „CSIKÁGÓI” TAXIS?

A napokban kezembe került néhány felvételi lap, amelyet olyan kollégák írtak, akiknek, valamilyen kényszerítő okból céget kellett váltani. Miért akarsz taxis lenni és miért éppen itt, ennél a cégnél? Ezt a drámai kérdést már ösidők óta felteszik minden új belépőnek. A régi, az átkos, szörnyűséges időkben még vették a fáradságot a fiúk és színezték: „Életem nagy vágya, hogy itt, ebben a kék ingkabátban építsem a cucilizmust, ráadásul itt szeretném erősíteni a békétábor és védeni a békét. (Meg a válogatott kapuját, a Grosits már ügyis kifele megy.) A Kertész utcában (mindjárt az elszámoltatóknál) szentül fogadom, hogy Sztálin és Rákosi elvtárs vezetésével soha nem adok borraválót. (Meg is nézhettem volna, hogy milyen Moszkviccsal nyomják ki a szememet a kislányok.) Azt már nem merem mondani, hogy nem is fogadok ell!” Ezt a horgot, meg ami vele jár, minden személyzetis bekapta. Ma már más szelek fújdognak. Ma a cégvezetők hiúságát legyezgetve azt írják a fiúk, hogy „ez meg az a cég a leg-

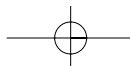
jobb azok között, amelyek a flaszteron vannak. Mindig is ez volt, és úgy érzem, hogy itt fogok megöregedni, mint a Misi bácsi, és meggazdagodni, mint a Gyurcsán Feri, vagy a Demján Sanyi. És különben is az etikusok itt a legszebbek, legokosabbak, legigazságosabbak. Erről eszembe jut, hogy én hogy is kerültem a szakmába. Azt nem fogom elárulni nektek, hogy mit írtam az önéletrajzomba és valószínű, hogy igazándiból közlésemmel nem fogom megrengetni a világot, ami még ennél is több, a taxis társadalmat. Sőt, a történet, amit elmesélek elég nagy bátorságot igényel elsősorban tőlem, meg ettől a nagyszerű szakmai laptól, már ami a cikk megírását és leközlését illeti. Mert a történet kissé bonyolult, mondhatni kacifántos, imitt-amott sérti a jó ízlés határát, és legfőképpen rávilágít arra, hogy milyen üres volt a lelkivilágom, mielőtt mondhatni jó útra nem tértem, mint József – na nem a bibliai, hanem a másik, akiből újra ügyvéd lett, hála Istennek és a választók kegyelmének!

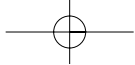
Szóval visszatérve az alapkér-

déshez, hogy miért lettem taxis, annak igen prózai okai vannak. Első ok, mely arra predesztinált, hogy magamra öltsem a szolgálati kék ingkabátot és az ellenőrök szemében vörös posztó lila jersey nadrágot, amelyet Amcsiból kaptam egy már régen odaszakadt barátomtól. Ő ezzel a lila nadrággal akarta bizonyítani örök barátságát, meg, hogy legyek én is olyan szakadt hazánk fia, mint ő. Meg kell hogy mondjam, véleményetekkel ellentétben igen jól és izlésesen nézhettem ki eme öltözékben, legalábbis így gondoltam akkor, húszon túl, harmincon innen!

Szóval az ok a Kéttojás volt! Sokféle tojást ismerünk ugyi, de két lábon járó azért nem sűrűn, négy lábon járó pedig abszolúte nem. Nem csigázom a kíváncsiságotokat. Kéttojásnak „Csikágóban”, azaz Budapestnek a hetedik kerületében lakó népszerű, de egyetlen ikerpárját nevezték. A hasonlóság, amellyel az Úr megáldotta őket, egyszerűen penetráns volt. Természetesen anyukájuk semmiről nem tehetett, talán inkább a papa. Ő egy kicsit gya-

nús volt. Foglalkozását tekintve ugyanis híres-neves orvosprofesszor volt a lelkem. Ráadásul igen jelentős, elismert szakmai körökben! Érdekes, ő nem volt tojás! Viszont micsoda véletlen, a házukban lakó zöldséges annál inkább. A fiúkkal egyébként semmi baj nem volt, okosak, dörzsöltek nagyon is, pedánsak, jólsituáltak, igen elegánsak és emellett süketnémák is voltak. De mivel nagyon érdekesen artikuláltak, kicsit hangosan, kicsit furcsán, aki régebben ismerte őket megértette a mondandójukat. A szájukat kellett figyelni! Minden este járták a belvárost, szinte az összes jobb helyen megtalálhatóak voltak. Csörögtek a Duna Szálló sörkertjében Szabó Jóska és Beamter Bubi muzsikájára, surbliztak a Nagyszálló teraszán és rázták a rongyot a Hotel Gellértben Martiny Lajos és kisegyüttese muzsikájára. A baj csak az volt, hogy semmi közülük nem volt se a ritmushoz, sem a dallamhoz. Összevissza rángatóztak, ugráltak, mint a focistáink a selejtezőkön! Ha jól emlékszem a Csengery utcában volt a Fáklya Klub, ahol min-





den kedden osztánc volt a süketnémák részére.

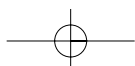
Rettenetesen izgatott, hogy hogyan is van ez? Tojásék meghívtak és én mentem. A terem szokványos, ragyogóan felviaszolt parketta, és ami szükséges a jó hangulathoz, teltház. Csupán nekem, a hozzá nem értőnek valami, vagyis a lényeg hiányzott, és ez nem más, mint a zenekar! Gondoltam, hogy talán késnek. Az már eszembe sem jutott, hogy ezek süketnémák és nem is hallhatják a zenét. Milyen ostoba földhöz ragadt voltam! Mit tudok én erről a világról? Mintegy varázslásra minden szem a színpad felé fordult, ahol megjelent egy úr, aki meghajolt és letette azt a széket a színpad közepére, amelyet magával hozott. A székre letámasztott egy táblát, kvázi a zenekart, amelyen a következő felirat volt olvasható: TANGÓ! Ennyi! Ezután az öszszefonódó párok néhány percig úgy siklottak, mint Fred Astaire, Benny Goodman zenekarának muzsikájára, mígnem kicserélték a táblát ROCKY-feliratra. Ami ezután következett, az szinte észvesztő volt. Én még ilyet soha nem láttam. Röpködtek a csajok, vonaglottak a krapekok, mint Elvis Prézli suhanc korában. De hang egy szál sem, csupán a csoszogás és a dübörgés volt hallható, és az is csak nekem! Sosem fogom elfelejteni! Tojásék ilyen örömeiket tudtak okozni, hiszen amúgy kellemes emberek voltak, csak emígy... Volt egy szörnyű szokásuk, hogy jó vagy rossz, ítélje meg ki-ki saját belátása szerint. Kölcsönt kértek! Mindig és mindenkitől, de főleg tőlem! Én megegyeztem ugyan a Hitel Bankkal, hogy amíg az OTP nem taxizik, addig én meg nem adok kölcsön! Ez így korrekt! Jó – mondhatnánk –, más is kér kölcsön, sőt az egész világ bankrendszerei erre épültek rá, a gatyalehúzó kölcsönökre. De az ő stílusuk valahogy eltért mindenkiétől. Ezek előlről, hátulról, orra, szájba kéregettek! Némi adalék: Ugye emlékeztek, régi taxisok a

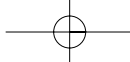
Fütyös Gyurira. Hogyne emlékeznének, amikor éjszaka més, mendegélsz az Üllői úton, vagy bárhol a városban, mert ez a Gyuri gyerek mindenhol ott volt, gurulsz álmódzva, és egyszercsak mint derült égből a villám, hirtelen eléd ugrik valaki. Te persze – ha még nem ismerted, naivan azt hiszed, utas, aki beül melléd. De Gyuri csak annyit mond: „Te haver, adj egy ruppót!” Végül is nem kért sokat. Ha adtál, megköszönte és hálából egy összetekert Népsporttal egyet a fejedre csapott, kettőt meg a szélvédőre, és úgy, ahogy jött, eltűnt az éjszakában. Vagy ott volt a Lejmos Guszti, aki elegáns, nyakkendős, fényes cipőjű volt, három nyelven beszélt, de azt folyékonyan. Ő már egy mallért kért, még folyékonyabban, igaz háromszorosan anyanyelvi szinten. Őt is meg lehetett találni az éjszakában, s ha rátaláltál, biztosan gazdagabb lettél egy nagy élménnyel, de szegényebb egy mallérral. Még a Négy Rabló idejében, mert hogy szerettem a lehetetlen kihívásokat, megpróbáltam Gusztit rávenni, hogy néha dolgozzon, nem sokat, csak piánóban, kicsikét már csak azért, hogy ne vigye el a héség KMK-ért (közveszélyes munkakerülésért). Például moshatnál kocsit – győzködtem ott a Rudasban. A taxisok jól jattolnak. (Tartja a közhiedelem. Ugye fiúk?) Jó – mondta, bár sötét fellegetek láttam a homlokán átvonulni, kissé morózus lett, ez azért mégiscsak támadás volt a becsülete ellen, hiszen a családjában soha, senki nem dolgozott. Mit szólnak a barátok, ha ezt megtudják. De másnap mégis megjelent, kis vödörrel a karján néhány rongydarabkával, és mielőtt vizet kért a vödörkéjébe, melyet szerintem valamelyik játszótér homokozójából csórt el, még kért mellé két sört is kísérőnek. Azt persze ledöntötte, mint a partizánok Gömbös Gyula szobrát, majd le-, vagy nekivetkőzött erre az ünnepélyes alkalomra kimosott hófehér atlétájára. Szó se róla, Gusztinak

nagyszerű kisportolt alakja volt, de az izomzata valahogy nem igazán bírta a gyűrődést. Vagyis a munkát. A két kerék valamilyen szintű lemosása, inkább összemaszatolása után komótosan felvette ingét, zakóját, mint egy sértődött Dior manöken, megtörölte izzadt homlokát, munkában megkérgegedett tenyerét, majd a kisdvödrot és a rongyokat hátrahagyva, mint a Vörös Hadsereg a partizánokat, kurtizánokat és miegyebeket (de az én tangóharmonikám még most se került elő, tovariskám panaszolhatnám!) és Gusztikám örökre eltávozott körünkéből! Na, de ott van még a Kéttojás, kikről alig ejtettünk szót. Szóval ez az egész díszes kompánia ott laktott a „Csikágóban”. Egyszer az összes mangázós ott ült a Bethlen moziban. Egészen véletlenül ez is, és együtt zokogtunk a Tovariskák című hósi szovjet filmeposzon, amikor Vologya, a novoszibirszki komszomolista hősiiesen ráfeküdt a géppuskaállás nyílására. Nem, nem! Bocs, összekevertem a dolgot, itt most Nágvesdára feküdt rá, aki viszont Szmororogodorovoszkában volt fejőnő. Most már ugyan teljesen mindegy, hogy hogyan történt, ha már egyszer rendszert váltottunk. Azért az sem volt piskóta, amikor a Fütyös Gyurinak szereztünk egy lotyót a kerületi KISZ-ből némi készpénzért, plusz két matrözfröcscsért. Ő megígérte, hogy mozgalmilag vagy politikailag kezébe veszi a Gyuri dolgát ott a Bethlen moziban. Mert igenis Gyurinak rengeteg dolga volt a mozgalomban, már akkor. Úgy is lett! Mert, hogy Gyuri még sosem volt nővel, pláne a zenekari zsöllye első sorában. Az első két-három sorban mi ültünk, a bennfentesek. Ott voltak a Pönögék, meg a Leimos, a Kéttojás, a Tigris, a Pék és a cukrász a Fáskörből, valamint jómagam. Már a híradó alatt Gyuri kétszer is elment! Először a büfébe, a lánynak nyalókaért, nekünk pécért, majd másodszor is elment, de azt már a

piszkos fantáziára bízom, hogy hogyan. Akik ott ültek, mind-mind áldozatok lettek a szerelem oltárán. Először a lány törölgette a szeméit, mint aki sír, de nemcsak a szovjet film okán. Majd miután neki kézenfekvő volt a dolog, egy laza mozdulattal eltolta a dolgot kissé balra, ahonnan a Guszti gejerolt, amíg látott szegény, majd ijedtében ő is eltolta két kézzel a dolgot magától kissé jobbra, mert azon az oldalon meg ült a Kéttojás. (Egy széken ültek, mert az olcsóbb volt.) Kissé előre dölve, hogy jobban lássanak, emiatt csak úgy kapkodták a tojásfejüket, nehogy elérje őket egy-egy aszteroida becsapódás, vagy ahogy a köznyelv mondja... (.pszt! Te aztán ki ne mondjad!) Én szerencsére csak két sorral hátrébb kaptam helyet, de még így is jutott az áldásból. Hiába no, „Csikágóban” zajlott a mozgalmi élet!

Barátság ide, barátság oda, Tojásék kivetették rám a hálójukat! Nem ciziztek. A Bethlen téren ültem egy lánnyal a nemibeteg-gondozó előtt (azért, mert ott volt egy üres pad). Egészen véletlenül odajötték Tojásék és pofátlanul egyenesen egy százat kértek. Nyomatékosan hozzátették, hogy csak kölcsön! Gondold csak meg, egy százasért teletankoltál. Csajjal voltam és kicsit blamáltam a társaságukat, meg hogy igen hangosak voltak. „Adgy e tádat!” Üvöltötték a behegesztett gigájukkal! Lehet egy ilyen kérdésnek ellenállni? Ugye, hogy nem. Adtam, hogy eltűnjenek, amilyen gyorsan csak lehet! Nagy marha voltam! Mert az nagy pénz volt akkoriban. Ezután sokszor találkoztunk a „belben”, ahogy mifelénk mondták akkoriban a Váci utcát és környékét, de nem voltam türelmetlen, míg csak egyszer egy teljesen új nyulacskaival iszogattunk a Paradisóban, La Congat táncoltunk és valahogy még mentem volna egy italra a Piperébe, mert csak Kármán Gyuri tudta nekem eljátszani a „Halk zene szól, muzsikál a szívem”-et. Ez





a kedvenc dalom! És ekkor pont kapóra érkezett az egyik Tojás. Hogy melyik, azt a rosszabb tudja. Ugye megfigyeltétek ti is, az ember hajlamos arra, hogy ugyanolyan taglejtéssel ejtsen ki szavakat. Kvázi utánozni, mintha ő is néma vagy süket lenne! „Add meg a tádatomat!” – gügyögtem. Tojás rám nézett, mintha én is záp lennék és csak annyit gurguláztam: „dem én tértem, a báttám!” (Azt hiszem, egy perccel született előbb!) Tudomásul vettem, és ez így ment hosszú éveken át. „Nem én tartozom, hanem a báttám!” Soha, de soha többet nem láttam őket együtt! Ahogy az illene két tojáshoz! Mint ahogy a százasomat sem. 1956-ban természetesen disszidált az egyik Tojás. Ne is kérdez, melyik! Naná, hogy a bátyja. Nem baj, gondoltam, egyszer majd csak hazajön. Most már nem is a százás miatt izgattam magam, hanem a sejtés, hogy ezek átvágnak, csak firőlnek engem. Engem, a kite-rített bűdös palit. Ennek a végire kell járnom. Egy szép nyári délelőtt Lejmos Gusztival be-

szélgettünk a Dembinszky utcában. Én a buszra vártam, Guszti dolgozni ment! (Csak hülyéskedtem, na!!! Nem kell mindent komolyan venni. Ott lakott.) Az 5-ös nem jött, viszont érkezett tojgli. „Há mé?” – kérdezte röviden, jasszosan. Megyek a csajomhoz, mondtam és a fejemmel odamutatam a szemben lévő ház egyik földszinti ablakán kikönyöklő, de nagyon dögös kis nő felé. „De dó kis dó, dem adod dekem?” – kérdezte. De, mondtam egyszerűen, én már úgyis meguntam. „Betélj vele!” – kérelt szelíden Tojás (a kilométer adnád meg, te szemét lágytojás!) Majd ördögi tervet eszeltem ki! Átsétáltam az úttesten és megállva az ablak alatt megkérdeztem igen udvariasan: „Kisasszony, lenne szíves megmondani mennyi az idő?” A nő bement a szobába, az óra valószínű bent volt a szekrény tetején, majd visszajött és megmondta a pontost. Én visszamentem és elmondtam a tojnak, hogy ő is tetszik a csajnak és akár be is mehetne hozzá ismerkedni, de semmi tipitapi –

figyelmeztettem, ő rendes lány, éppen ezért ne is menjen az udvar felől, mert a banyák szokás szerint kint ülnek a gangon és még rossz hírért keltenék! „Mi tináljak?” – kérdezte csücsörítve, tanácstalanul, de igen izgatottan, közben kissé elpirult, mint egy húsvéti piros! Majd a Gusztival besegítünk az ablakon, mondtam neki, ezzel is bizonyítva jó szándékunkat! Átsétáltunk a túloldalra és tojásukat nem besegítettük, hanem úgy, ahogy volt, bedobtuk teljes erőből. És ahogy illik, Gusztival nyomban elszaladtunk!

Egy távolabbi, de igen huzatos kapualjból figyeltük az eseményeket. A nőnek véletlenül otthon volt a férje (hála Istennek – jutott eszembe a veszett százasom), mert éppen nem volt melő a páncélszekrényszállítóknál. Később, szerencsére jóval később, kijött a „salátás”, vagyis a riadóköcsi, tizenkét rendőrral, csillapítani a breibárt szállítót (akinek belerondítottak a családi békéjébe), hogy a rohadt kéjenc Tojás ne törjön már annyira össze. Bár

lehet, hogy ha még egy kicsit veri, pláne habosra, megjön a hallása is... Gusztival megittunk még néhány korsót, az Elek kocsmában és hülyére röhögtük magunkat, majd elbűcsűztünk. Hová mész? – kérdezte. Bujtyizni – mondtam. Hol bujcsázol? A taxinál – mondtam, csak hogy kielégítessem a kíváncsiságát. Ez akkor még nem volt igaz. Csak úgy spontán jött ki a számon. És mivel éppen jött az ötös busz, amely elrepített egészen a Keretész utcáig, ott is a Cyklop garázsra. Eszembe jutott, hogy mit mondtam a Gusztinak. Mit is csinálhattam volna mást, jókor, jó helyen voltam, így hát beléptem a Fótaxihoz, taxistának! És azóta hálás vagyok a Kétttojásnak. Szakmát adtak a kezembe! Azt hiszem, ti is úgy látjátok, hogy én is, a Tojások is megszenvedték a százás tartozást. Nekem megért ennyit, pláne mai árfolyamon! Így a lovagiasság szabályai szerint tehát nem tartozunk egymásnak!

Tisztelettel:

*Demeter Mihály*

## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- 1. Helyes a „C” válasz.** A „Csúszós úttest” tábla alatt lévő kiegészítő tábla a hóesés következtében jelentkező veszélyre figyelmeztet.
- 2. Helyes a „B” válasz.** Autópálya leállósávján – a műszaki okból való veszélyesen kívül – akkor szabad megállni, ha erre a forgalom – ellenőrzést végző személy utasítást ad.
- 3. Helyes az „A” válasz.** Taxival a lovas kocsi megelőzhető még az „Előzni tilos” tábla hatálya alatt is.
- 4. Helyes a „B” válasz.** Lakott területen kívül a 70 km/h sebességnél lassabban haladó jármű köteles a kapaszkodósávra húzódn.
- 5. Helyes az „A” válasz.** A tábla gyalogos övezetet jelez.
- 6. Helyes az „C” válasz.** A tábla jelentése „Egyenetlen úttest”.
- 7. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Sebességkorlátozás”.
- 8. Helyes a „C” válasz.** A tanulóköcsi

közlekedését az autópályán semmilyen szabály nem tiltja.

**9. Helyes az „A” válasz.** Tilos várakozni lakott területen kívül főútvonal úttestjén.

**10. Helyes a „B” válasz.** A legfeljebb 50 méter hosszú ún. sárrázó nem teszi szilárd burkolatúvá a földutat.

**11. Helyes a „B” válasz.** Ahol a KRESZ „csak” a veszélyeztetést tiltja, ott indokolt esetben a zavarás, ill. az akadályozás még megengedett.

**12. Helyes a „B” válasz.** A kijelölt gyalogátkelőhelyen a gyalogosnak külön jelzés hiányában is elsőbbsége van a járműforgalommal szemben.

**13. Helyes az „A” válasz.** A járműosztályozóban a forgalmi sávokat már záróvonal választja el egymástól. Az ilyen helyen forgalmi sávot nem szabad változtatni.

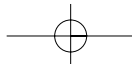
**14. Helyes a „B” válasz.** Az „A” jelű személygépkocsi a kerékpáros után másodikként folytathatja az útját.

## Legördült a 900 ezredik Škoda Octavia

Elkészült Mlada Boleslavban a 900 ezredik Škoda Octavia. A jubileumi darab egy ezüstmetál Škoda Octavia Elegance 1.8 Turbo (150 LE), amely egy angol ügyfélhez kerül. Az elkészült modellek mintegy kétharmada limuzinváltozat, a többi pedig kombi. Csaknem 40 ezer darab készült az összkérékmeghajtású 4 x 4 változatokból, mintegy 17 ezer a Laurin & Klement luxusmodellekből és több mint 11 ezer az RS sportváltozatokból.

A Škoda Octavia szériagyártását 1996 őszén kezdték meg, és azóta számos díjat nyert el. Ezek közül a legismertebbek: 1997-ben lett az „Év autója”, kombiváltozata pedig az angol Auto Express Magazin közvélemény kutatása alapján a „2000-es év legjobb autója” díjat nyerte el.

Hazánkban a különböző Octavia modellváltozatokból évről évre többet adnak el: 2000-ben 1220, 2001-ben 1578, 2002-ben 2028 darab talált gazdára. 2003 első félévében 1659 Octavia került a magyar utakra, ami az előző év hasonló időszakához képest több mint 65 százalékos növekedést jelent.





## Ötcsillagos minősítés az Espace IV-nek is Lezárult a 12. Euro NCAP töréstarteszt-sorozat



A Renault szakértelme és modellkínálatának kiváló szintű biztonsága eredményeként egy újabb modell, az Espace IV is elnyerte az Euro Ncap töréstartesztjein elérhető 5 csillagos minősítést.

Az Euro Ncap 12. töréstarteszt-sorozata az Espace IV ötcsillagos minősítésével zárult, amely mind felszereltségével, mind biztonságával kitűnt vetélytársai közül. Frontális ütközésnél a 16 elérhető pontból megszerzett 15,11 pont, oldalsó ütközésnél a 18 maximális pont és a biztonsági öv becsatolására figyelmeztető hangjelzésnek köszönhetően elnyert további két pont révén az Espace IV az Euro Ncap történetében első alkalommal lépte át a 35 pontos határt: összesített eredménye a lehetséges 37 pontból 35,11 pont lett. Az Espace IV az egyterű kategória, valamint a piac valamennyi szegmensének legbiztonságosabb autója. Az Espace IV – a biztonsági övre figyelmeztető hangjelzésért kapott két ponttól elvonatkoztatva is – a Laguna II-vel együtt a töréstarteszteken eddig elért legjobb eredményt produkálta.

Az Espace IV kiváló szintű biztonságának alapját képezi a magas rugalmasságú acélból készült szerkezet és a harmadik generációs Renault Utasvédelmi Rendszer (SRP) – amely a Laguna II 2001 januári megjelenése óta minden modell alapfelszereltségének része – hatékonysága. A Renault biztonsági rendszere, többek között az adaptív – tehát az ütközés erejéhez igazodó térfogatú – légzsákok, az első ülések alácsúszásgátló és az alsó végtagok védelmét biztosító kettős előfeszítői bizonyították szük-

ségességüket a balesettani vizsgálatok során. Az új Renault-modellek bevonásával végzett valós ütközések tanulmányozása során bebizonyosodott, hogy a súlyos mellkasi sérülésekért felelős öv-alácsúszás veszélye teljesen megszűnt.

Az autópiacon legbiztonságosabb autóinak rangsorában az Espace IV után a második legjobb minősítést a Laguna II nyerte el. A biztonsági öv becsatolására figyelmeztető hangjelzés – a Berline változatban 2001 júliusa óta megtalálható – hatékonysági vizsgálatát követően az Euro Ncap a Laguna II-nek egy plusz pontot ítélte oda. Az adható 37 pontból megszerzett 34,11 pontos eredményével a Laguna II ismét elnyerte a „kategóriája (M2) legbiztonságosabb autója” címet, melyet 2003 májusában a Toyota Avensis hódított el tőle. A biztonsági öv becsatolására figyelmeztető hangjelzés valamennyi új Renault-modell alapfelszereltsége.

### Twingo: a kategóriában kiemelkedő biztonsági felszereltség

Az Euro Ncap tesztjei nem kizárólag az új modellekre korlátozódtak: a szervezet a Twingo biztonsági szintjét is értékelte. A tizedik születésnapját a közelmúltban ünnepelet kisautó 23,13 pontot ért el, s ezzel 3 csillagot érdemelt ki. Az 1993-ban megalkotott Twingót az évek során a Renault biztonsági újításaival gazdagították: frontlégzsákok 1995-ben, överőhatárolók az első és hátsó ülésekénél 1997-ben, programozott leeresztésű légzsákok 1998-ban (második generációs Renault Utasvédelmi Rendszer). A Twingo hátsó utasainak biztonsága kiemelkedő a piac ezen szegmensében: överőhatárolók 600 kg-ig, övelőfeszítők, 3 pontos Isofix rögzítőrendszer a gyermekülések optimális stabilizálásához mind menetirányban, mind annak háttal. A Twingo utasülését szintén 3 pontos Isofix rögzítésekkel és manuálisan hatástalanítható légzsákkal látták el.

Az Euro Ncap tesztjein legtöbb csillagot szerzett gyártóként a Renault folyamatosan bizonyítja hozzáértését a modellkínálat legbiztonságosabbá alakításában:

- Espace IV	5 csillag	„kategóriája legbiztonságosabb autója” (2003)
- Vel Satis	5 csillag	„kategóriája legbiztonságosabb autója” (2002)
- Laguna II	5 csillag	„kategóriája legbiztonságosabb autója” (2003)
- Mégane II	5 csillag	„kategóriája legbiztonságosabb autója” (2002)
- Clio	4 csillag	(2000)
- Twingo	3 csillag	(2003)

## A világ első hétfokozatú személygépkocsi automata váltója a Mercedes-Benztől

A világ első, személygépkocsihoz kifejlesztett hétfokozatú automata váltója a jövőben még takarékosabbá és fürgébbé teszi a Mercedes modelljeit és jelentős mértékben növeli a váltás kényelmét.

A jelenlegi ötfokozatú automata váltó helyett 2003 őszétől a 7G-TRONIC-kal fog készülni az E 500, az S 430, S 500, a CL 500 és az SL 500.

Típustól függően akár 0,6

l/100 km üzemanyag-megtakarítás, 0,3 másodperccel jobb gyorsulás (0–100 km/h), valamint nagyobb rugalmasság (60–120 km/h) érhető el az új erőátviteli szerkezet segítségével. A 7G-TRONIC ezen felül még kifinomultabb és kényelmesebb váltást tesz lehetővé, mint az eddigiekben alkalmazott automata.

A Mercedes mérnökeinek mindenképp előtérbe helyezték

fokozattal sikerült elérniük a műszaki előrelépést. A szokásosnál több áttételnek köszönhetően váltáskor kisebb lépcsőkben ugrik a fordulatszám és finomabb az átmenet a legkisebb és a legnagyobb sebességfokozat között. Az elektronikus vezérlésnek így egyrészt könnyebb megvalósítania a fogyasztás szempontjából kedvező és gyors kapcsolást, másrészt csökken az átl-

gos fordulatszám is – mindez együttesen takarékosabb és csendesebb működést eredményez.

A 7G-TRONIC gyors visszaváltáskor (kickdown) nem sorban, egymás után kapcsolja vissza az egyes fokozatokat, hanem ha indokolt, hetedikből közvetlenül ötödikbe, majd onnan harmadikba vált. Így a korábbi négy helyett közlekedési helyzetből függően akár két vál-

tás is elég lehet ahhoz, hogy dinamikus gyorsuljon az autó.

A fentiekkel együtt számottevően javul a váltás minősége. Gyorsan, egyenletesen megy végbe a kapcsolás és a magasabb sebességfokozatokban szinte nem is érezhető.

Akárcsak elődjéé, az új hétfokozatú automata hidrodinamikus nyomatékváltója is rendelkezik áthidaló tengelykapcsolóval. Ez a legtöbb esetben messzemenően kiegyenlíti a szivattyúk és a turbínakerék közötti fordulatszám-különb-

séget azáltal, hogy szinte tökéletesen merev kapcsolatot hoz létre a motor- és a váltótengely között, így hatásosan meggátolja a teljesítményvesztést. A hagyományos automataktól eltérően, amelyeknél csak a nagyobb sebességfokozatokban kerül sor a nyomatékváltó áthidalására, a 7G-TRONIC már egyesben is aktív.

A 7G-TRONIC komplexebb felépítése ellenére is alig nagyobb és nehezebb valamivel a Mercedes-Benz személyautóiban alkalmazott ötfokozatú

váltónál. Ez nagy mértékben a könnyű magnéziumból készült váltóháznak köszönhető – ugyancsak világujdonság a személygépkocsi-sorozatgyártásban.

A 7G-TRONIC a Mercedes-Benz automata váltóinak ötödik generációja, és mint ilyen, nagy múltra tekint vissza: 1959 óta több mint 11 millió automata váltó készült a stuttgarti autógyárban. Míg az S-osztálynál alapfelszerelésnek számít az automata, az E-osztályhoz külön kéri a vásárlók 88 százaléka.

A C-osztály esetében ez 65 százalék az automatával felszerelt limuzinok, kombik és sportkupék aránya – részesedésük folyamatosan nő az értékesített mennyiségben.

Az új hétfokozatú automata váltó a Mercedes tradicionális gyártóhelyén, Stuttgart-Untertürkheimben készül, ahol a DaimlerChrysler 400 millió eurós beruházás keretében csúcsmódn gyártóberendezésekkel felszerelt új épülethez költöztet és vele együtt kb. 1100 munkahelyet létesített.

## Az utcanevekről

Budapesten 7500 km közterületi elnevezés van, ezek egy része személynév, híres ember neve. És legyünk őszinték, a többségéről fogalmunk sincs, hogy kicsoda volt.

Néhány példa a régi, mára már nem létező elnevezésekből: Vilmos császár út (a korábbi Váci körút, jelenleg Bajcsy-Zsilinszky Endre út), Vorosilov út (előtte Stefánia út, majd Népstadion út, most ismét Stefánia út), Malinovszkij fasor (a korábbi Olasz fasor, most Szilágyi Erzsébet fasor), Hitler körönd (a korábbi körönd, jelenleg Kodály körönd), Mussolini tér (előtte Berlini tér, most Nyugati tér), Gróf Apponyi Albert tér (később Felszabadulás tér, most összevonva a Ferenciek terével), Tolbuchin körút (eredetileg Vámház körút, rövid ideig Horthy István körút, most ismét Vámház körút), Conti Lipót utca (jelenleg Tolnai Lajos utca), Tisza Kálmán tér (most Köztársaság tér), Széll Kálmán tér (jelenleg Moszkva tér), Görgey Artúr utca (napjainkban Varsányi Irén utca).

Ennél a kis írásnál maradjunk a jelenlegi elnevezéseknél, hívjuk segítségül a Budapest Lexikont. Remélhetőleg tanulságos lesz. Ha csak annyit tudunk meg, hogy kiről neveztek el a Boráros teret, vagy a Marcibányi teret, már megérte a munkálkodás. Természetesen nem szerepelnek azok az elnevezések, amelyeket mindenkinek ismernie kell, mint például az Ady Endre, Petőfi Sándor, vagy Semmelweis Ignác név. Tehát íme a lista a Budapest Lexikonból:

Ábel Jenő: Klasszika-filológus, egyetemi tanár, az MTA levelező tagja.

Alkér Gusztáv: Jogász, alpolgármester, Buda város jegyzője, majd főjegyzője, tanácsnok.

Alpár Ignác: Építész, több városképileg kiemelkedő jelentőségű középület tervezője (Vajdahunyad vára, Tőzsde Palota - MTV Székház, Osztrák-Magyar Bank - Nemzeti Bank).

Andrássy Gyula: Politikus, miniszterelnök, a MTA tagja, országgyűlési képviselő, honvédelmi, majd külügyminiszter.

Apáthy István: Zoológus, hisztológus, egyetemi tanár.

Bajza József: Költő, kritikus, publicista. Ügyvéd, színikritikus, lapszerkesztő, színházigazgató.

Balassa János: Sebész, egyetemi tanár, a korszerű magyar sebészeti oktatás és gyakorlat megteremtője.

Bányai Elemér: Újságíró, író, könyvtáros.

Bárczy István: Jogász, liberális politikus, polgármester, igazságügyi miniszter.

Baross Gábor: Politikus, miniszter, a magyar közlekedésügy kimagasló jelentőségű fejlesztője.

Bebo Károly: Szobrász, fafaragó, a barokk templomi berendezések mestere.

Benedek Elek: Író, újságíró, a magyar gyermekirodalom egyik megteremtője.

Boráros János: Városi vezető tisztviselő, Pest város tanácsosa, főbíró, helyettes polgármester, országgyűlési követ.

Clark Ádám: Skóciai születésű angol mérnök, a Lánchíd és az Alagút tervezője, az építések vezetője, műszaki tanácsadó.

Dési Huber István: Kossuth-díjas festőművész.

Diószegi Sámuel: Neves botanikus.

Ditrői Mór: Színész, színiigazgató, színészképző iskola vezetője, a Vígszínház első igazgatója.

Dohnányi Ernő: Világhírű zongoraművész, zeneszerző, karmester, pedagógus, a magyar zenei élet egyik vezéralakja.

Dutka Ákos: Költő, a budai természet szépségeink finom hangú költője.

Farkas Bíró: Buda város középkori bírója.

Fényes Elek: Statisztikus, az MTA levelező tagja, a magyarországi statisztika megalapozója, az Országos Statisztikai Hivatal megszervezője, vezetője.

Fényes Adolf: Festőművész.

Ferenczy István: Szobrász.

Festetics Géza: Jogász, alpolgármester.

Fiáth János: Hajdúkapitány, Buda 1686-os ostromában ő tűzta ki elsőnek a magyar zászlót a várfalra.

Frankel Leó: Ötvös, újságíró, a magyar és nemzetközi munkásmozgalom harcosa.

Gábor Andor: Kossuth-díjas regényíró, drámaíró, publicista, kritikus, műfordító.

Ganz Ábrahám: Vasöntőmester, a budapesti vasipar megteremtője.

Gerlóczy Károly: Városi tisztviselő, alpolgármester, főjegyző, az 1896-os millenniumi kiállítás egyik szervezője.

Glück Frigyes: Szállodaiparos, várospolitikus. Elnöke a szállodás ipartestületnek, megalapítója az első budapesti pincériskolának.

Gönczy Pál: Pedagógus, az MTA levelező tagja. Nevelőintézet alapítója, református gimnázium igazgatója, Vallás- és Közoktatásügyi Minisztériumban államtitkár.

Grassalkovics Antal: Herceg, mecénás, császár és királyi kamarás, belső titkos tanácsos.

Gyulai Pál: Kritikus, író, irodalomtörténész, az MTA tagja. Tanító, színiiskolai igazgató.

Harrer Pál: Tisztviselő, polgármester. Óbuda jegyzője, majd első és egyetlen polgármestere.

Hatvany Lajos: Író, kritikus, irodalom-szervező, Kossuth-díjas, az MTA levelező tagja.

Hauszmann Alajos: Építész, műegyetemi tanár, az MTA levelező tagja. Eklektikus középületei (pl. New York Palota) a városképben igen jelentősek.

Hess András: Budai nyomdász, az első magyarországi nyomda megalapítója.

Hevesi Sándor: Színház rendező és igazgató, író, dramaturg, művészet politikus.

Hollós Korvin Lajos: Író, költő.

Hollán Ernő: Hadmérnök, közlekedési szervező, szakíró, az MTA tagja.

Horváth Mihály: Történész, kultúrpolitikus, püspök, az MTA tagja.

Högyes Endre: Orvos, egyetemi tanár, az MTA tagja, az első magyar tudós, aki rendszeres bakteorológiai kutatásokat folytatott.

Jahn Ferenc: Orvos, a munkásmozgalom harcosa, Kispest képviselő-testületének tagja.

József nádor: Főherceg, nádor, Magyarország helytartója.

Kelemen László: Színházalapító, kántor, kántor tanító, az első magyar színjátszó társaság megszervezője.

Királyi Pál: Jogász, újságíró politikus, Pest város főjegyzője, országgyűlési képviselő, a közoktatási bizottság tagja.

Korányi Sándor: Báró, belgyógyász, egyetemi tanár, belgyógyászati klinika igazgatója, az MTA tagja, az egyik legkiemelkedőbb magyar tudós.

Kresz Géza: Orvos, tisztiorvos, a Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület megalapítója, igazgatója.

Kuny Domokos: Fazakasmester, keramikus, fajansz és kerámia cserépműhely megalapítója.

Kvassay Jenő: Mérnök, Magyarország vízügyeinek legfőbb irányítója, a vízjogi, halászati törvény létrehozója.

Lenhossék Mihály: Orvos, az élettan tanára, orvosi kar igazgatója, országos főorvos.

Marcbányi István: Az irodalom és tudomány pártfogója, mecénás, udvari tanácsos.

Mechwart András: Gépészmérnök, feltaláló. Vasöntő részvénytársaság vezérigazgatója, a magyar villamosipar megalapítója.

Mosonyi Mihály: Zeneszerző, a magyar operairodalom egyik kiemelkedő egyénisége, önálló nemzeti stílusunk kifejlesztője.

Orczy László: Báró, főispán, a pesti királyi kamara adminisztrátora, helytartó tanácsos, a nemesi bandériumok fővezére.

Paulay Ede: Színiigazgató, rendező, a Nemzeti Színház főrendezője, a magyar drámairodalom felvirágoztatásának lelkes művelője.

Pecz Samu: Építészmérnök, műegyetemi tanár, jellegzetes alkotásai (Szilágyi Dezső téri templom, Fővámter, Nagycsarnok, evangélikus templom és gimnázium a Városligeti fasorban) érdekes elemei a budapesti városképnek.

Pesti Barnabás: A munkásmozgalom mártírja, a nyilas haditörvényszék kivégeztette.

Petermann bíró: Buda város egyik középkori bírója.

Petzval József: Mérnök, matematikus egyetemi tanár, Pest város mérnöke.

Podmaniczky Frigyes: Báró, politikus, író, az MTA levelező tagja, főrendiházi tag, szabadságharcos honvédtiszt, Fővárosi Közmunkák Tanácsának elnöke.

Pollack Mihály: Építész, a klasszicista Pest legkitűnőbb épületeinek (Deák téri evangélikus templom, Nemzeti Múzeum, Sándor-palota) alkotója.

Ráday Gedeon: Műgyűjtő, költő.

Ráskai Lea: Domonkos rendi apáca, kódexmásoló.

Ráth György: Jogász, történész, műgyűjtő, a pesti ítélőtábla elnöke, Iparművészeti Múzeum vezetője.

Reitter Ferenc: Mérnök, az MTA levelező tagja, Közmunkák Tanácsának első főmérnöke.

Rómer Flóris: Régész, művészettörténész, Benedek rendi szerzetes, az MTA tagja. Honvédtiszt, gimnáziumi igazgató.

Rottenbiller Lipót: Ügyvéd, Pest főpolgármestere.

Rökk Szilárd: Ügyvéd, hatalmas vagyonát művelődési és szociális célokra hagyományozta.

Rumbach Sebestyén: Tisztiorvos, többszörös háztulajdonos, az első pesti gyógyfürdő létrehozója.

Somogyi Béla: Tanár, újságíró, rovatvezető, közoktatásügyi államtitkár.

Szabó Ervin: Társadalomtudós, kultúrpolitikus, könyvtáros, a fővárosi közművelődési könyvtárának első vezetője.

Szilágyi Dezső: Politikus, igazságügyi miniszter.

Teleki Blanka: Grófnő, a magyar nemzeti nyelvű és szellemű nevelés egyik úttörője.

Torma Károly: Régész, egyetemi tanár, az MTA tagja.

Tüköry Lajos: A Sziciliában partra szálló Garibaldi-csoportok vezérkari főnöke.

Veres Pálné: A magyar nevelés egyik előharcosa.

Vigyázó Ferenc: Gróf, nagybirtokos, jogász, főrendiházi tagja, az MTA öröktagja.

Virág Benedek: Költő, író, tanár, pálosrendi szerzetes, majd világi pap, a magyar ódaköltészet egyik legnagyobb mestere.

Weiner Leó: Kossuth-díjas zeneszerző, pedagógus, kiváló művész, nemzetközi tekintélyű muzsikusz.

Zirzen Janka: A magyar nevelés és tanítóképzés egyik jelentős úttörője.

**Összeállította: Juhász Péter**

**CSERGO**  
**OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM**  
 1139 Budapest, Teve u. 41.  
 Tel.: (361) 330-0000  
**SZERVIZANYAG AKCIÓ**  
**(OLAJ IS)**  
**20%**  
**KEDVEZMÉNY!**  
**TAXISOKNAK**  
**MINDEN EGYÉBRE**  
**10%**  
**KEDVEZMÉNY!**

**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**

## Elbúcsúzott a Škoda Octavia WRC

Toni Gardemeister jó emlékekkel búcsúzik a Škoda Octavia WRC-től, derült ki a ciprusi ralifutam után, ahol bár Toninak fel kellett adnia a küzdelmet az autóval, annak egyébként is utolsó útja lett volna a WRC-ben. „Az Octavia WRC rendkívül jól vezethető és igen megbízható autó volt” – nyilatkozta a versenyző, aki nemsokára beülhet a Fabia WRC-be a németországi futamon, 2003. július 25–27. között. A Škoda Octavia WRC modellek 1999-es monte-carlói bemutatkozása óta 48 futamon indultak, összesen 111 autóval. 22 ralifutam óta nem fordult elő, hogy föl kellett volna adni a versenyt. A 2000-es Catalunyai és 2001-es Safari Raliin pedig szakaszgyőzelmet, illetve első helyet szerzett a modell. A németországi megmérettetés előrehozott startot jelent az eredetileg tervezetthez képest. Az új WRC lényegi aszfaltos tesztjei mindössze néhány hete kezdődtek meg, így a két gyári versenyző mostanában szállt be igazán komolyan a tesztelés folyamatába.

## A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 62. RÉSZ

## A közös droszthasználat

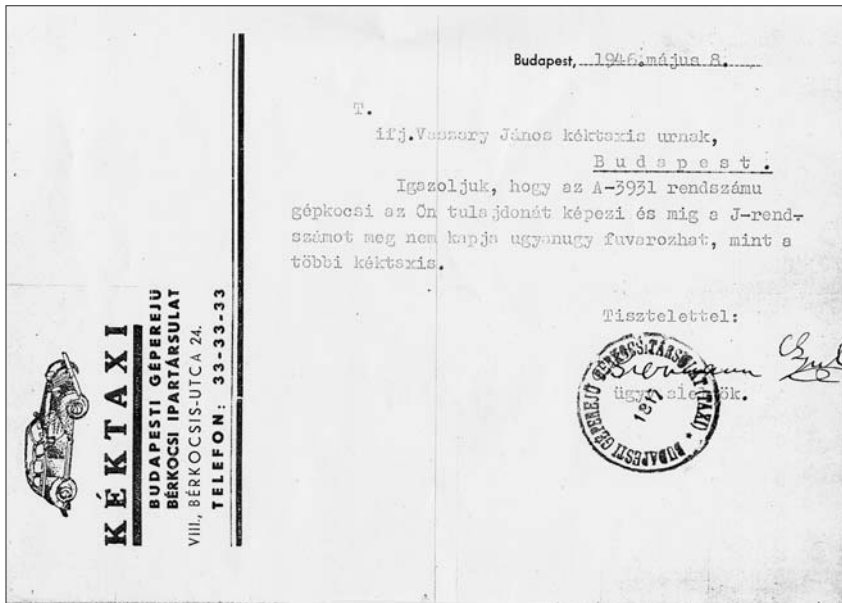
1946. első negyedének végén a Szakszervezetek Tanácsa és a KÖGE Közhasznú Gépjárműfuvarozók Országos Egyesülete tanácskozára hívta össze a magántaxis érdekeltségeket azzal a céllal, hogy bélyegezzék meg az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt.-t, s fogalmazzanak meg egy határozati javaslatot, amelyet felküldenek a minisztériumba és a Magyar Kommunista Pártba. Követeljük ebben a részvénytársaság engedélyeinek visszavonását és kiosztá-

Az első napon a Taxiiparosok Szövetkezetének garázsánál, a Tüzoltó u. 29. előtt tartották meg az ellenőrzést, ám a további két napon a Taxi Rt. Teleki tér 17. sz. alatti garázsába vonultak át az érintettek. A vizsgálatnak siralmas eredményei lettek. Kiderült, hogy az 1945 után kiadott engedélyek tulajdonosai nem sokat törődtek kocsijaikkal, a forgalmi engedélybe bejegyzett adatok nem egyeztek meg a valósággal, kocsijaik ápolatlanok voltak, műszakilag

szűrketaxikat ellenőrizte a hatóság. Jágerszky György ÜB elnök és forgalmi főnök következetes szigorának köszönhetően az egykori szűrketaxik mindegyike baj nélkül átment a vizsgán.

A kocsivizsga kapcsán új rendszámablakokat szerelt fel a rendőrség a taxiautókra, tehát április 17-től a budapesti taxik tábláinak jelsora egységesen „J” betűvel kezdődött. Az egységes rendszámablak mind a részvénytársasági, mind a magántaxisok örültek, hiszen kaptak egy jelet, amely végre megkülönböztette őket a többi magánautótól. Mint ismeretes korábban színük után (kék és szürke) ismer- te fel őket a járókelő, mostantól pedig rendszámablájukról. Mindkét nagy taxi- érdekeltség köszönettel fogadta a megkülönböztetést, mert ennek alapján kiszűr- hették a taxisok a taxiállomásokon fuvar- ra váró vidéki próbálkozókat, illetve a feketefuvarozókat.

1946. április 29-re évi rendes közgyűlést hívott össze a Budapesti Géperejű Bérkocsi Ipartársulat. Ezen megjelent Feledy Béla, a minisztérium autóközlekedési főosztályá- nak egyik vezetője. A közgyűlésen csaknem teljes létszámban megjelentek a magánta- xisok, tehát határozatképesek voltak. Endrényi dr. röviden vázolta az elmúlt hetek fejleményeit, a KÖGE és a Szakszervezetek Tanácsának félresikerült kezdeményezésé- ről is szót ejtett, majd rátért az egységes ta- xis rendszámablak rendszerítésére. A táblá- kon egy betű a „J” betű és négy szám sze- repelt. Elmondta, hogy a közös rendszám-



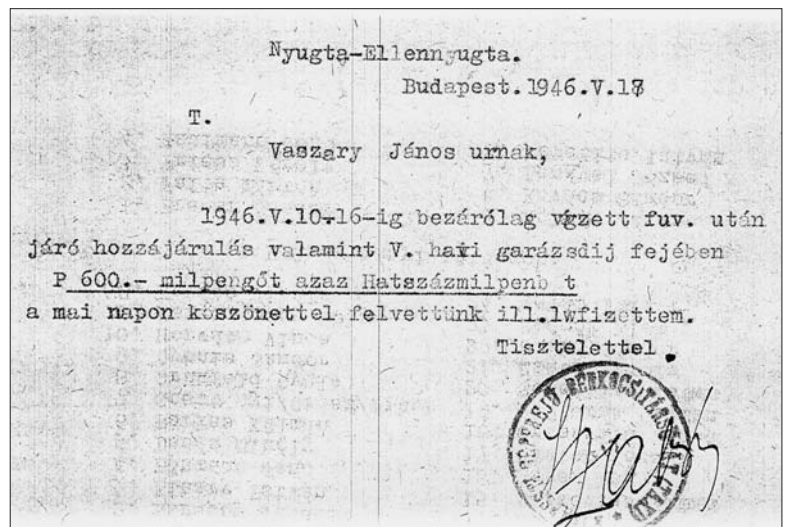
**Előfordult, hogy a rendőrség csak később adta ki a taxis rendszámot, ez esetben a régi számmal közlekedett az iparos**

sát a kiségzisztenciák között. A magántaxisok nem értették a kezdeményezés lényegét, ám a választmányuk sokkal körülte- kintőbb volt a kezdeményezőknél, s nyomban visszakérdeztek: mi lesz a Kerepesi u. 15. sz. alatti, valamint a Teleki téri és az Aréna úti Taxi Rt. objektumokkal. Endrényi dr. a jogász felvette a kapcsolatot dr. Halász Jánossal a részvénytársaság jogi ügyeinek intézőjével, aki elmondta kollégájának, hogy már hónapok óta támadják az egyko- ri szűrketaxikat, egyesek meg akarják őket fosztani személyfuvarozó joguktól, de eddig valamennyi akciójuk kudarcot vallott.

A tanácskozáson a magántaxisok nem foglaltak állást, nem ítélték el a szűrketaxikat, egyébként semmi gondjuk nem volt a részvénytársasággal, inkább barátokztak, sem- mint hadakoztak egymással.

Április 17-től három napon át tartó ta- xikocsi-vizsgálatot rendelt el a rendőrség,

sem felelték meg a kívánalmaknak. Ezek rendszámai t nyomban le- szerelte a rend- őrség, s a for- galmi engedé- lyeiket pedig bevonta. Az ez- zel kapcsolatos viták veszeke- désbe, majd dulakodásba csaptak át. Négy „új” ta- xist vittek el a rendőrök. A három nap alatt az összes magántaxi és a



**A befizetéseket reggelenként bonyolították le, mert estére a befizetendő összeg értéke jelentősen csökkent**



**Az adók fizetésére kiadták az ún. adópengőt**

tábla megjelenését a közös taxiállomás-használat követte: április 30-tól kezdve nyugodtan beállhatnak a Taxi Rt. drosztjaira, csakúgy, mint a szürkék a magántaxisokhoz. Akkoriban az utóbbiaknak négy drosztjuk volt javításban, de még egyik sem működött, a részvénytársaságnak 12 működő és 20 javításban lévő telefonos taxiállomása volt már. Az Ipartársulat műszaki bizottsága ugyan felmérte már a háború okozta károkat, azonban pénze nem volt a telefonos taxiállomások újjáépítéséhez.

Endrényi bejelentette, hogy a nemrég alakult Szövetkezetügyi és Közlekedési Minisztérium állásfoglalása szerint mindenkinek szövetkezetbe kell tömörülnie. Hangzott, hogy a jelzett minisztérium felmérése szerint a magántaxisok 90 százaléka akarja a tömörülést. A tagság felmorajlott, nem tudtak a felmérésről. Amikor a zaj elcsendesedett, Endrényi folytatta s el-

mondta, hogy eljártak a minisztériumban az engedélykíratok alapidejének meghosszabbítása tárgyában. Feledy Béla közreműködésének köszönhetően az 1949. december 31-én lejáró engedélykíratokat 10 évre meghosszabbítják. Mint mondta azzal érveltek, hogy a taxisok kizárólag hosszú

Ha az említett országos jelentőségű intézményeket, gyárat tudnak vezetni, a fegyelmi bizottság munkájában is jól megállják majd a helyüket a 6 elemisek. Tehát ne ragaszkodjanak a polgári iskolai végzettséghez (8 elemihez). Az engedélyesek dühükben szóhoz sem jutottak, majd feltették a kérdést: és a többi feltétel teljesítését is elutasítják a szervezetek? A hangulat lecsillapodása után Feledy kért szót és a minisztérium nevében kérte az érdekvédelmi szervezeteket, hogy ne becstüljék le a tudást, mert az a fejlődés záloga, és idézte Lenin szavait: tanulni, tanulni, tanulni! Visszaemlékezésekből ismeretes, hogy a képviselők nem szóltak fel a továbbiakban, de még csak nem is jegyzeteltek.

Biermann Gyula, a műszaki bizottság ve-



**1946. június 3-án már az egymilliárd-millió pengős címletet adták ki**

távra tudnak tervezni, ha 5 évre kapnak jogot, ennyi idő alatt nem amortizálódik egy új autó, pedig valamennyi taxis korszerűsíteni óhajtja szolgáltatását, új kocsikkal akarják szolgálni a főváros közönségét. Tíz évre nyugodtan beruház, mert ennyi idő alatt kitermeli autóját árát, de az újabb kocsiját is.

A közgyűlés utolsó pontjaként hangzott el, hogy az Ipartársulat fegyelmi bizottságának munkáját meg kell szigorítani, mert megnőtt a szabálysértések száma. A demokrácia azt kívánja, hogy a fegyelmi bizottságban az új sofőrök is képviselve legyenek, az érdekvédelmi szervezetekkel együtt. E bejelentés nem váltott ki osztatlan sikert. Vaszy János úgy érezte, hogy a demokráciára hivatkozva az engedélyesek jogai egyre szűkülnek. Kérte, kizárólag azokat a sofőröket hívják be a fegyelmi bizottságba, akiket már jól ismernek, fegyelmi vétséget nem követtek el, továbbá tisztában vannak a taxis regulákkal, és legalább polgári iskolai végzettségük van. A Szabad Szervezetek és a Szakszervezetek Tanácsának képviselői zajosan tiltakoztak a kívánás ellen, mondván az új társadalmi rendben számos olyan vezető tölt be országos tisztséget, akik csupán 6 elemi végeztek. Ne akarjon az Ipartársulat különködni.

zetője feltette a kérdést, vajon mikor szünetetik meg az inflációt, az ország vezetése miért nézi tétlenül, hogy már nem is százszekben, hanem milliókban s lassan milliárdokban, majd billiókban számolnak az üzletekben, a kiskereskedelemben. A gazdasági megerősödéssről, ennek eszközeiről kellene beszélni és nem a demokráciáról. Az Ipartársulat balosainak többsége Biermann gondolatát vallotta.

Feledy elmondta, hogy magáninformációi szerint már ebben az évben megállítják az inflációt, a pengőt valószínűleg kivonják a forgalomból, és új pénzt rendszeresítenek. Nem kizárt, hogy augusztus végére, vagy szeptember elejére kiadják az új pénzt, amelyet nem kizárt, hogy tallérnak, vagy forintnak neveznek el. E hírek örült a tagság, csak az átszámolást nem tudták elképzelni.

A tagság vegyes érzelmekkel távozott a közgyűlésről. A közös droszthasználatnak örültek, bár egyesek szegyenkeztek, hogy nekik még egyetlen drosztjuk sem épült újjá.

Májusban megrettentek, amikor megtudták, hogy Vaszy János és Szabó Sándor taxiengedélyét a hatóság felfüggesztette.

**Bálint Sándor**

**A Printax szervizben:**

**Autórádió, hangszóró, riasztó központi zár, ablakemelő, kihangsúlyozó, 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](http://www.vilcomp.hu)