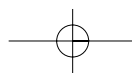


XIV. évf. 4. sz.

2004.

Április



TARTALOM

A taxisok jelentős része kizsoru! majd a taxiállomásokról	4.
Foglalt drosztok 3. rész	10.
Horváth Pál levele a főpolgármesterhez	11.
Robogó taxi	12.
Megbüntetik a drosztokon szabálytalanul parkoló civil autókat	12.
Adóváltozások – 2004	16.
Várakozásért 350 euró	17.
Körkérdés az EU-ról	17.
Meglepő árak az OPEL TOTH-nál	18.
A Mediacontact befizetéseivel csökken a taxiállomás-használati díj	21.
Egy teljes élet	23.
Tudod vagy tippelsz?	24.
Iparüzési adó bevallása	25.
Erősít a Budapest Taxi	26.
Zöldhatárról a zöld sapkásokhoz	28.
VW Caddy Combi	29.
Traffipaxok 24 órában	31.
Olasz taxisok világa	32.
Tisztelt Gépjárművezető!	35.
BTI-Taxicentrum hírek	35.
Golf V.	35.
Indul a futballbajnokság!	40.
Módosult a regisztrációs adó	43.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	43.
A budapesti magántaxisok története	68. rész 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 - m a i l :

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

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

Szomorú vagyok

A fővárosi taxiállomások rendjéről szóló jogszabályt még életbelépése előtt igen sok kritika érte mind a taxisok, mind a társaságok vezetői részéről. A sok, néha igen éles hangon megfogalmazott vélemény, a drosztdíjfizetés maximális elutasítása jogosan keltette azt a reményt, hogy végre összefog ez a szakma, és közös erőfeszítéssel megakadályozza egy mindenki számára hátrányos rendelkezés létrejöttét. Beadványok születtek, sajtónyilatkozatok láttak napvilágot, sőt a Fővárosi Közgyűlésben felszólalási lehetőséget is kapott a szakma (Horváth Pál vehemens hozzáállásának köszönhetően). A mindent eldöntő közgyűlés előtt már-már kezdtünk megnyugodni, hiszen több oldalról is ígéretet kaptunk, hogy ezt a szakszerűtlen és a taxisokra kimondottan hátrányos jogszabályt nem engedik megszületni. Tévedtünk.

Végül valakiknek a politikai ambíciói és valakinek a gazdasági érdekei súlyosabbnak bizonyultak a szakszerűségénél, a szakmai érveknél, sőt a matematikánál is (tudod: 6800 taxinak kell 1255 helyen elférni). Megszületett a rendelet, áprilistól taxi csak taxiállomáson állhat. Nem kevés pénzért. Több mint húszezer forintért. És még az összeget is úgy kommunikálták, hogy 17 000 forint plusz áfa, mintha nem lettek volna maximálisan tisztában azzal, hogy a taxisok 95%-a nem áfás, tehát őket csak a bruttó fizetmivaló érdekl.

Elfogadták, életbe lépett, most a taxis jön. Idealista agyammal arra számítottam, hogy most aztán valami elemi erejű felháborodás fog kitörni ebből a szakmából. Hogy többet nem hagyjuk magunkat hülyére venni, egyszer ugyanis már majdnem sikerült. Úgy véltem, a taxisok most minden személyes sérelmet, minden konkurenciaharcot félretéve egy emberként fognak felhördülni, és tenni ez ellen a végrehajthatatlan, szakszerűtlen és minden logikát nélkülöző szabály ellen. Most aztán lesz össze-

fogás, tüntetés, közös petíció, engedetlenségi mozgalom. Most majd megmutatjuk (még egyszer...), hogy ezt a szakmát nem lehet a sárba tiporni. Kíváncsian vártam április elsejét, és valóban: már kora reggeltől „izzottak” a telefonvonalak. A hívók taxisok voltak mind. Olyik dühös, olyik felháborodott, némelyik beletörődő. De a kérdés, amit feltettek, kivétel nélkül ugyanaz volt: Hol kell a drosztdíjat befizetni? Hogyan kell befizetni? Küldenek csekket? Be kell menni személyesen?

Szomorú vagyok. Bízom a régi taxis virtusban, bízom bennünk, de csak fáradt beletörődést tapasztaltam. Jobb a békesség – mondták többen. – Úgysem lehet mit tenni! – vélték mások. Muszáj dolgozni! Nem kockáztathatok! A családot el kell tartani...

Szomorú vagyok, mert ez az eset most már végképp bebizonyította, hogy a szakma soha többé nem lesz egységes. Soha többé nem érezhetjük azt a belső meggyőződést, hogy együtt vagyunk. Nem érezhetjük, hogy erősek vagyunk, szembeszállunk akár a hatalommal is. Ez a szakma csak egyszer írt történelmet...

Ma már nem lázadunk. Lenyeljük a sorozatos megaláztatást, a diszkriminációt, lehajtott fejjel csak fizetünk. Eltűrjük, hogy mindenki elszámolhatja munkaeszköze áfáját, csak a taxis nem. Elviseljük, hogy legnagyobb költségünket, az üzemanyag áfáját szintén nem kapjuk vissza. Szemünk se rebben az újabb és újabb, csak ránk vonatkozó teljesíthetetlen és értelmetlen követelmények láttán. Beletörődünk, hogy elképesztően magas tagdíjakat fizetünk, csak hogy elképesztően alacsony tarifával dolgozhassunk. És most fizetünk egy újabb komoly összeget, szó szerint a semmiért, sőt az újabb megaláztatások lehetőségéért.

Beletörődünk, rezignáltan elviselünk, lenyelünk. Sokáig még?

Szomorú vagyok...

-oli-

Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.

Futómű- és fékjavítás.

Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

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

(Eke u. sarok)

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

Telefon: 291-8714

Szakmai érvek, kontra politika

A taxisok jelentős része kiszorul majd a taxiállomásokról

Az elmúlt hónapban a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának vezetősége szinte óránként egyeztetett telefonon, e-mailen vagy személyesen. Sokszor éjszaka is folytatódott az egyeztetés, a taktikai megbeszélés. Több alkalommal tárgyaltak a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsággal, illetve annak elnökével, Ruzsnák Imrével. Megpróbálták az 1999-től hatályos „drosztrendeletet” úgy változtatni, hogy a fővárosban végzett taxitevékenység ne ütközzön felesleges korlátokba. Ez részben sikerült is, hiszen a Bizottság és Ruzsnák Imre nyitott volt szinte minden változtatási igényre. Ugyanakkor sajnos a taxisok számára egyik leglényegesebb kérdésben – érthetetlen módon – nem engedett a bizottság elnöke. Hiába volt a sok-sok megalapozott szakmai érv, tiltakozás, hiába mondta a taxis oldalról majdnem mindenki, hogy nincs hová áll-

ni, nagyon kevés a használható taxiállomás. Nem számított. Ahogy mondják: kutyaugatás nem hallatszik az égig. A Fővárosi Közgyűlésben beindult a többségi szavazógépezet, és a taxisok a politikai akarattal szemben természetesen alul maradtak. Hogy a főváros, illetve a bizottság mit nyert a hatalmi szóval keresztülvert rendelettel, az hamarosan kiderül. Sokan vélekednek úgy, hogy ez a taxiállomás-rendszer, a most már „magasabb körökben” is támogatott fixtarifa és az esetleges létszámkorlátozás érdekes módon esik egybe egy új, erős háttérrel rendelkező taxicég megjelenésével. Hallani olyan nézeteket is, hogy ez a lehetetlen helyzet valakinek, vagy valakiknek kedvezve átrendezheti a taxipiacot. Kérdéseinkkel Sipeki Józsefet, a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának elnökét kerestük meg.

mai napig nincs is elfogadott költségvetése. Ebben a közleményben a BKIK és a többi aláíró annak is hangot ad, hogy a drosztrendelet jelenlegi formájával szemben minden törvényes eszközzel fel kíván lépni. A BKIK elnöke, Koji László is lefelé fordult a főpolgármesterhez, úgy tűnik, hiába. (Lásd a 1. sz. mellékletet.)

– **Az jól látszik a kívülállók számára is, hogy a szükséges számú taxiállomás nem készült el. Kb. 60%-os a készültségi fok, így a taxisok jelentős része nem tud szabályosan megállni. Tehát itt egy elégtelen szolgáltatásért kell fizetni. Vagyis ez inkább**

– **A hatályos drosztrendelet alapvetően sérti a taxisok érdekeit. Ugyanakkor sem a kamarának, sem az érdekképviseleteknek nem sikerült a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságot meggyőzni erről.**

– A drosztrendeletet a Fővárosi Közgyűlés, pontosabban annak MSZP-SZDSZ-es többsé-

ge megszavazta. Tehát április 1-jétől ez a főváros területén érvényes. A napilapokban idéztek abból a közleményből, amelyet a BKIK, a Magyar Taxis Szövetség és a Fuvarozók Országos Szövetsége a döntéssel kapcsolatban közösen adott ki (lásd az 2. sz. mellékletet). Ez jól tükrözi, hogy melyek azok a pontok,

amelyekkel az aláírók nem értenek egyet. Tükrözi azt is, hogy a taxisok képviselőit mélysegesen felháborítja a drosztdíj megállapításának a módja is. Ugyanis ez az összeg eredetileg azt a célt szolgálta volna, hogy az elterjedt néven „Taxiállomás Kht.” működtetését fedezze. Csakhogy ennek a kht.-nak a

Drosztengedély nem budapesti taxisoknak

A fővárosban életbe lépett drosztrendelet kapcsán több környező településen dolgozó kollégában felmerült a kérdés, hogy részükről is szükséges-e a drosztengedély kiváltása és az ezzel kapcsolatos drosztdíj-fizetés.

A rendelet szerint drosztengedéllyel kell rendelkezni azokon a területeken, ahol a taxiállomások használatát az önkormányzat rendeletben szabályozta. Budapest ilyen terület. Amennyiben tehát a taxiengedélyben szerepel Budapest, mint működési terület (akár kiterjesztésként is), akkor drosztengedéllyel is kell rendelkezni.

Megfontolás tárgyát képezi ugyanakkor azoknak a környékbeli taxisoknak a helyzete, akik saját településükön dolgoznak rendszeresen, és csak azért váltottak Budapest területére is engedélyt (kiterjesztést), mert hátha egyszer egy visszaütés során a főváros területén őket is leintik. Nekik érdemes megfontolni, hogy ez a „hátha” megér-e évente 21.250 forintot. Amennyiben úgy döntenek, hogy nem éri meg, az illetékes közlekedésfelügyeleten meg kell szüntetni a főváros területére vonatkozó kiterjesztést, és így nem lesz kötelező a drosztdíj fizetése. Igaz, hogy nem lesz lehetséges ezen a területen a fuvarfelvétel sem...

1.sz. melléklet

Budapesti Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal

Dr. Demszky Gábor főpolgármester úr részére

Budapest

Városház u. 9-11.

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Kamaránk törvényes feladata, hogy a gazdasági tevékenységet folytatók általános, együttes érdekeinek érvényesítése céljából előmozdítsa a gazdálkodó szervezetekre vonatkozó jogszabályokat, kormányzati és helyi önkormányzati intézkedéseknek a gazdaság fejlődéséhez, szervezethez, az üzleti forgalom biztonságához és a piaci magatartás tisztességéhez fűződő közérdekkel összhangban történő kidolgozását. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara e feladata ellátása során kezdeményezheti a vállalkozás jogának és a gazdasági verseny szabályozásának érvényesülését, a piacgazdaság működését akadályozó vagy korlátozó jogszabályok, intézkedések módosítását vagy hatályon kívül helyezését, illetve az ilyen körülmények megvalósításához szükséges jogszabályok, intézkedések meghozatalát (1999. évi CXXI tv. 11.§).

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Taxis Szakmai Kollégiuma hetek óta egyeztet a főváros illetékeseivel annak érdekében, hogy az 59/1999. (XI.18) számú taxidroszt-rendelet és az ez év április 1-jén hatályba léptetett tervezett módosítása elérje kitűzött célját, a fővárosban a taxis szolgáltatás színvonalának emelkedését. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara ennek érdekében minden olyan célt támogat-

hat, amely a versenyképesség javulását, a szolgáltatás ésszerűbb megszervezését, a környezetvédelem, a műszaki fejlődés előmozdítását szolgálja oly módon, hogy a vállalkozók közti verseny kizárását nem eredményezi, és a meghozott intézkedésekből származó előnyök méltányos része a fogyasztóknak jut.

A kamara és a főváros tárgyalásai azonban megrekedtek, tekintettel arra, hogy a legfontosabb, a drosztrendszer használatosságát illető kérdésben nem jutottak konszenzusra. A kamara képviselői ez év január 25-én, február 10-én és március 9-én részletes szakmai indokolással bizonyították, a jelenlegi férőhely szám nem elegendő a ma engedéllyel rendelkező vállalkozók számához viszonyítva. A mai napig elkészült 1250 férőhely nem tudja kiszolgálni az 5840 taxit.

Javaslatot tettünk arra vonatkozóan, hogy átmeneti intézkedéssel, a szükséges droszt férőhely elkészültéig, illetve átfogó droszt-, létszám-, tarifaszabályozás kidolgozásáig a KRESZ és a parkolási rendelet betartása mellett, **ne csak a drosztokon lehessen utasfelvételt várakozni.**

Hangsúlyozni kívánjuk, hogy javaslatunk nem bontja meg a rendelet egységét, de megteremtí a kívánt nyugalmat a taxis vállalkozások körében, megfelelő környezetet teremt a „taxis kérdés” végleges rendezési folyamatához.

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Kérjük, hogy javaslatunkkal egyetérteni, azt támogatni és hatáskörében a Közgyűlés felé eljárni szíveskedjen.

Koji László elnök

Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara

egy újabb adó, melyet egy olyan, költségvetéssel nem rendelkező kht.-ba pumpálnak, amely fennállásának ideje alatt nem tudott komolyabb, látványos eredményeket elérni. Miközben saját bevallásuk szerint mintegy 250 milliót elköltöttek.

- Az borzasztóan érdekes, hogy a 17.000 Ft. + áfa díjról most a főváros azt próbálja elhíttetni: ez az ára annak, hogy a taxisok egy rendezett piacon dolgozhassanak. Ez az állítás a számok tükrében azonnal hamissá válik, mivel még közelítőleg sincs annyi megállóhely, mint amennyi feltétlenül kellene. Vagyis nyilvánvaló, hogy a taxisok jelentős része kiszorul majd a taxiállomásokról. Ráadásul ezért még fizetnie is kell. Szerintem tisztességesebb lett volna a főváros részéről, ha azt mondja: a taxisokra újabb 21.250 Ft-os adót vet ki. Ugyanis a 17.000 Ft.+ áfa összeg jól hangzik, de a taxisok jelentős része áfa alanyi adómentes körbe tartozik, vagyis nem tudja visszaigényelni a drosztadó áfáját. Ugyanakkor, ha adóként teszik a nyakunkba ezt az összeget, akkor legalább az embernek nem lenne az az érzése, hogy ismét hülyének nézik. Most sajnos azt próbálják elhíttetni velünk, hogy a jól láthatóan rossz drosztrendelet az általunk befizetett pénz elenszolgáltatása.

- Mint a bevezetőben már rögzítettük, a tárgyalásokon egy kivétellel elfogadták a kamara javaslatait. Ugyanakkor a leglényegesebb kérdésben a taxisok képviselői kőfalba ütköztek. Így az egész tárgyalássorozat végső eredménye most mégis a kudarc.

- Az sajnos ma már jól látszik, a főváros részéről ez egyértelműen politikai döntés volt. A szakmai kérdéseket ugyanis alá lehet támasztani érvekkel, illetve szintén érvekkel lehet cáfolni azokat. Viszont nincs olyan magyarázat, amely a tematikát képes semmissé tenni. Márpedig ehhez erre lenne szükség, mert ennyi taxi ennyi állomáson nem fér el. Tehát jól láthatóan valamilyen okból ez esetben politikai döntés született. Ma még nem látjuk tisztán azokat az okokat, hogy miért is volt erre szüksége a Közgyűlésnek. Azt tudjuk, hogy a

főváros vezetése még tavaly bejelentette: 2004. január 1-jétől nem finanszírozza tovább a „Droszt Kht.” működését. Tehát a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság előtt két út állt: vagy felszámolja a kht.-t és az egész eddigi működése hiábavalóvá válik, vagy „keresztülver” egy rendeletet a Közgyűlésen és a továbbiakban a taxisokkal finanszíroztatja tovább a kht.-t. Azt hiszem, leegyszerűsítve ez utóbbi történt most. Ezt túpírozták fel azzal a körítéssel, hogy „hú, de milyen jó lesz ezáltal a taxisoknak!”. Ezért mondtam azt az előbb, hogy tisztességesebb lett volna azt

mondani, hogy egy évi 21.250 Ft-os új taxis adóval kívánja a főváros egy bizonyos kht.-ját működtetni. Miután a kérdésben ott bujkál a hogyan tovább is, azt látni kell, hogy a kamara nem érdekképviselet, hanem köztestület. Természetesen van szervezeti és működési szabályzata, amihez ragaszkodnunk kell. Ebben fehéren-feketén megtalálható az, hogy mely kérdésekben és milyen módon foglalhat állást a BKIK. Ennek megfelelően, miután a rendelet nem biztosít versenysemleges helyzetet a taxiállomásokon, a Versenyhivatalhoz fordulunk. Ugyanis miután nem tud min-

den taxis megállni a drosztokon, ezért akiknek ez nem sikerül, azok versenyhátrányt szenvednek. Vagyis körözni kényszerülnek, miközben a drosztokra beférő szerencsesebb társaikhoz beülhetnek az utasok, illetve rádióon fuvart kaphatnak.

- A kamara köztestületi jellegéből adódik, hogy nem szervezhet utcai demonstrációt vagy egyéb hasonló akciót?

- Így igaz, bár azt a kamarai törvény nem tiltja a tagoknak, hogy csatlakozzanak bizonyos demonstrációkhoz vagy más megmozdulásokhoz. Viszont a

2. sz. melléklet

A „Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről” szóló 59/1999 (XI.18.) sz. Főv. Kgy. Rendelet”-tel kapcsolatban a **Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, a Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége és a Magyar Taxis Szövetség** az alábbi közleményt teszi közzé:

A taxis társadalom döntő többsége támogatta az ún. drosztrendelet megalkotását és bevezetését annak érdekében, hogy javuljon a helyzet a budapesti taxiszolgáltatás területén. A vállalkozók egy átgondolt, szakmai javaslataiknak megfelelő droszthálózatot azt remélték, hogy az megszünteti a békétlenséget, a káoszt és a zűrzavart, továbbá esélyegyenlőséget teremt a drosztok használata során mindenki számára.

A tárgyalások minden szakaszában hangsúlyoztuk, hogy a rendelet teljes körű bevezetése, tekintettel a drosztférőhelyek taxisok számához viszonyított aránytalanságára, a jelenlegi állapot szerint általunk nem támogatható.

Végrehajthatatlan a Rendelet 12.§ 5. bekezdése - mely szerint taxi-gépkocsi világitó szabadjelzővel utasfelvétel céljából csak taxidroszton várakozhat - április 1-jét követően. Mivel a droszthiány a taxis vállalkozókat törvényszegésre kényszeríti, a rendelet ezen része elfogadhatatlan. A taxiforgalom szempontjából legfrekvenciáltabb Belvárosban az V. kerületi önkormányzat tulajdonában lévő területeken a mai napig még ki sem írták a közbeszerzési pályázatot a taximegállók megépítésére. **Az V. kerületben jelenleg mindössze 33 db taxi számára van megállási lehetőség! Ennek kellene havonta**

Közlemény

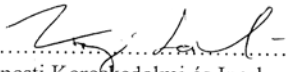
egymillió utast kulturáltan kiszolgálni! Az aránytalanul kevés belvárosi drosztférőhely következtében csak a rendelet

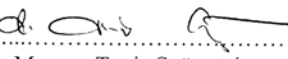
megszegésével várakozhat szabad taxi, vagy amennyiben el szeretné kerülni a büntetést, kénytelen az amúgy is zsúfolt utakon keringeni, tovább növelve a forgalmi dugót és a környezetszennyezést! Hasonló helyzettel találkozhatunk a város több olyan pontján is, ahol a fuvarigény nagyobb az átlagosnál. Számításaink szerint mintegy 800 taxi megállását kellene még biztosítani ahhoz, hogy az engedéllyel rendelkező taxik szolgáltatása ne ütközzön a rendeletbe. Másikféleképpen fogalmazva: a taxiállomásokhoz csak 60%-ban készült el. Így nem teljesíthető a szabályos várakozást csak a taxiállomásokon engedélyező paragrafus.

Miután fentiekre vonatkozó szakmai érveinket tekintetben a Fővárosi Önkormányzat a rendelet bevezetésekor teljes mértékben figyelmen kívül hagyta, az érintettek minden lehetséges törvényes eszközt felhasználva annak érdekében, hogy az elutasított javaslatoknak érvényt szerezzenek. **Elfogadhatatlan számunkra a drosztdíj megállapításának módja**, hiszen az ebből finanszírozandó Droszt Kezelő KHT-nek a mai napig nincs elfogadott költségvetése.

Tekintettel arra, hogy a rendelet jelenlegi tartalommal történő bevezetésének fentiekben is részletezett ellentmondásaira, veszélyeire Koji László, a BKIK elnöke március 16-án kelt levelében eredménytelenül hívta fel Demszky Gábor főpolgármester úr figyelmét is, a rendelet bevezetéséből adódó konfliktusokért a Fővárosi Önkormányzatot terheli a felelősség.

Budapest, 2004.március 29.


Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara


Magyar Taxis Szövetség


Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége

FODESZ
Fuvarozók Országos
Demokratikus Szövetsége
1031 Bp., Kalászi u. 11.

kamara nem szervezhet ilyeneket. Ez tipikusan érdekképviseleti feladat.

– Sokszor felmerül a kérdés, miért nem tudnak a taxis vezetők, tulajdonosok egy asztalhoz leülni és közösen fellépni az újabb és újabb taxisnyomorító intézkedések ellen?

– A taxis vezetők, tulajdonosok a taxiállomások kérdésében nagyon sokszor ültek egy asztalhoz, de telefonáltak, és e-maileztek is. Számos közösen fogalmazott beadványunk született, pont ennek köszönhetően az utóbbi hónapokban. Tudom, hogy a látszat szerint egységes fellépésre nem képes a szakmai vezetés, az igazság azonban ezzel ellentétes. Még az érdekképviseleti vezetőket is meghívtuk tárgyalásainkra, azokkal a cégtulaj-

donosokkal, illetve vezetőkkel együtt, akik jelenleg nem tagjai a kamarának. Sokkal fontosabb volt a szakmai egység e kérdésben, mint a tagi jogviszony felhántorgatása. Sajnos a főváros politikai döntésével szemben még ez a szinte példa nélküli szakmai egység is kevés volt.

– Említetted, hogy a taxisok kiszolgálására alapított kht.-nak jelenleg még költségvetése sincs. Miért baj ez?

– Azért, mert mint az a nevében is szerepel, ez egy közhasznú társaság. Vagyis a nyilvánosság előtt, közpénzekből gazdálkodik, és ezt – legalábbis eddig így gondoltam – csak szigorú költségvetés alapján teheti. Miután a Felügyelő Bizottság a hevenyészett, elnagyolt költségvetési tervezetet alkalmatlannak

tartotta előterjesztésre, a kht. most már a 4. hónapja működik költségvetés nélkül. Ide folyik majd be a taxisoktól beszédett díj, amit ma még nem tudni hogyan és mire használnak majd fel. A nem létező költségvetés pedig nem lehet alapja egy korrekt, valós számításokon alapuló droszthasználati díj kivetésének. Szinte hihetetlen, de a kht. egész évi költségvetése elfért egy A/4-es lapon. Erre minden kicsit dörzsöltebb taxis azt mondaná: ügyes! Ugyanis a kht.-nál pontosan tudták, hogy hány forintot akarnak az idei évre beszélni, és ehhez igazították a többi sort. Ebbe egy kisebb taxitársaságnál már tíz éve belebukott volna a vezetés. Ilyen „egyoldalú” éves költségvetést semmilyen komolyabb helyen nem

fogadnának el, de úgy gondolták, nekünk ez is elég... A Felügyelő Bizottság viszont másképpen látta, és 3:0 arányban ezt leszavazta.

– Kikből áll a Felügyelő Bizottság?

– A három főből: 1 kormánypárti és 1 ellenzéki képviselő. 1 fő, Antal Attila pedig a BKIK részéről a taxisokat képviseli. Mindhárom felügyelő bizottsági tag, pártállástól függetlenül, elfogadhatatlannak tartotta az A/4-es papíron látható „adatsort”. Bár már ebből is kiderül világosan, hogy a taxisoknak legtöbbször is kerül, hogy tölük a pénzt beszédjék. Arra kell egy egész apparátust tartani irodákkal, személyzetrel, fűtéssel, világítással, légkondicionálással, külön ügyfélszolgálatlaltal, hogy a beszédett pénzért adjanak egy matricát...

– Ugyanakkor, most április elején még mindig nem tudni, hogyan lehet a drosztdíjat befizetni: személyesen, átutalással, esetleg csekken. Eközben állítólag 2 milliárd szántak arra, hogy a taxisokat korrekt módon tájékoztassák a jövőről.

– A dolog pikantériája, hogy a kht. a kamara épületén belül bérel irodát, sőt az ügyfélszolgálaton működtet egy saját ügyfélszolgálatot. Mégsem tud hivatalosan a kamara erről a kérdésről semmit. Mi eddig egyetlen hivatalos értesítést nem kaptunk, de ez igaz a taxitársaságokra is. Azok sem tudnak felvilágosítást adni taxisaiknak. Hogy az erre a célra elkülönített pénzből kit tájékoztattak idejében, arról nem engem kellene kérdezni. Ugyanakkor szeretném ezt az alkalmat megragadni arra, hogy rögzítem: bár a kamara épületében zajlanak a taxiállomások kht. ügyei, de ehhez a kamarának csak annyi köze van, hogy helyiségeit bérbé adta. Vagyis nem a kamarának kell a díjat befizetni, a helyszín csak véletlenszerű, szerencsétlen egybeesés. Ami a konkrétumokat illeti: én a mai napig semmit sem tudok a részletekről. (A riport április 5-én készült. A szerk.) Kamarán belül más sem kapott eddig tájékoztatást a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságtól vagy a „Droszt Kht.”-től. Nem tudjuk, hol kell befizetni, változik-e a matrica színe, formája stb. Saj-

Folytatás a 9. oldalon

Megállapodás

1. Jelen megállapodás egyrészről a **Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht.** (Budapest I. ker., Krisztina krt. 99.) a továbbiakban: Taxi Kht. -, képviselőjében Héray László igazgató, másrészről.....**Vállalkozó** (taxiszolgáltató) (Lakcím: taxigépjármű szolgáltatói rendszáma:, vállalkozói igazolvány száma:) között jött létre az alábbiak szerint:

2. A Vállalkozó kérelmére a Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI. 18.) Főv. Kgy. rendelet (továbbiakban: rendelet) 9. §, illetve a 11. §- aiban foglalt rendelkezések értelmében a Taxi Kht. jelen megállapodással engedélyezi a főváros közterületein létesített taxiállomások használatát. A Vállalkozó köteles a taxiállomást a rendelet szabályainak megfelelően használni.

3. A megállapodás érvényességéhez szükséges, hogy a Vállalkozó a rendeletben foglalt éves taxiállomás-használati díjfizetési kötelezettségének (17.000 Ft + ÁFA, vagy évközben kiadott engedély esetén az időarányos díj) eleget tegyen.

4. A taxiállomás használati engedély **2004. április 1-től** (illetve évközben kiadott engedély esetén a kiadás dátuma) – **2005. március 31-ig** érvényes.

5. A taxiállomás-használati engedéllyel együtt kiadott – sorszámmal ellátott – öntapadós címkét a Vállalkozó köteles a rendelet szabályainak megfelelően a taxigépkocsi szélvédőjén elhelyezni.

Budapest, 2004.



**Fővárosi Taxiállomásokat
Üzemeltető Szolgáltató Kht.**
Képviseli: Héray László

.....
Vállalkozó

Ezt a gyöngyszemet az utókor számára őriztük meg: ami kötelező, azt a vállalkozó kéri és egy kht. engedélyezi

Folytatás a 6. oldalról
nálom, hogy ezt kell mondanom, de ez nem a kamara hibája.

- A dolog önmagát minősíti, de térjünk át a konkrét férőhelyekre. Legalább 800 megállóhely hiányzik ahhoz, hogy viszonylag kis sűrűdásokkal működjön a taxiállomás-rendszer. Ugyanakkor a sajtóban megjelenő „hurrá-optimista” nyilatkozatokban 41, illetve további 60 új férőhely építéséről adnak hírt. Ha ez egyszer megépül, akkor még mindig hiányzik közel 700.

- Amikor Rusznák Imre ezekről a dolgokról nyilatkozik, egy dolgot rendszeresen elfelejt említeni. Azt, hogy a belvárosban mindössze 33 taxinak van jelenleg szabályos férőhely kialakítva. Nem ennyi taxiállomás van, hanem ennyien tudnak megállni. Ehhez jön még majd az ígért 41. De ehhez előbb ki kell írni a közbeszerzési pályázatot, azt el kell bírálni, és csak azt követheti az építés. A rendelet meg április 1-jétől büntetni rendeli a taxiállomásokon kívüli várakozást...

- És a még hiányzó 700?

- Lehet, hogy nem lesz népszerű amit mondok, de nem biztos, hogy taxiállomásokat kellene építeni, hanem például

a létszámot kellene csökkenteni. Sajnos eddig mindenki félve nyúlt ehhez a témához a korábbi alkotmánybírósi döntés miatt. Pedig annak idején is az volt a probléma ezzel a kérdéssel, hogy nem volt rögzítve az, miért ennyi és miért nem annyi. Vagyis egy konkrét mérőszám hiányzott. Mi azt mondjuk, hogy a drosztférőhely-szám megfelelő jogi alap lehet erre. Annyi taxi kell Budapesten, amennyit - a munkaidőt, pihenőnapot is figyelembe véve - a droszthálózat képes kiszolgálni. Ezeknek létesítése pedig a főváros feladata az állampolgárok számára, miután a taxi a tömegközlekedés egyénileg igénybe vehető formája. Így a megállókat az adófizetőknek a város kell hogy biztosítsa. Természetesen a taxisok számára meghatározhatja a szolgáltatás feltételrendszerét. Amennyiben azt szeretné Budapest vezetése, hogy ez problémamentesen működjön, úgy nem emel majd ki elemeket önkényesen abból a komplex rendszerből, amit e szakma már több mint egy évtizede hangsúlyoz: vagyis a létszám, tarifa, droszt és az ellenőrzés nem kezelhető külön-külön, mert az csak ront a helyzeten. Példa erre a maximált tarifa, amit már megkaptunk a fővárostól. Ezt korábban a

rendteremtés zálogaként illet emlegetni. Hogy a valóságban ez mennyit is ér, azt jól mutatják a különféle televíziók rejtett kamerás felvételei, vagy az áruház újságírók rémtörténetei. Ennek ellenére én egyetlenegy taxiengedély-visszavonásról sem tudok. Tehát hiába nyúltak „bele” az árkérdésbe, Budapesten nem lett nagyobb a rend. Most következett a taxiállomás. De ez is hasonlít a Tanú c. film szinte szállóigévé lett „kicsi is, savanyú is, de a miénk...” mondására. Vagyis ebből sem az lett, mint amit vártunk. Ehhez pedig vagy hozzárendelnek egy fix tarifát, vagy sem. Ez sem old majd meg semmit. Addig, ameddig túlkínálat van a taxi piacon, addig, ameddig a taxisok a létminimum peremén sodródhatnak (mert a lízing-díjat fizetni kell, a családot el kell tartani), addig nem lesz rend. Kizárólag a problémák egyidejű és komplex rendezése oldaná meg a kérdést.

- Erről az előző számban a Magyar Taxis Szövetség elnöke azt mondta: nem tudni milyen utcába sétált be a szakma és hogyan jön ki majd abból. Kérdezhetném úgy is, hogy a korábban határozottan elutasított fix tarifa most kinek kedvez majd? Benned nem merült fel az, hogy itt valamiféle előkészítés folyik?

- Érdekes a kérdés, de én nem vagyok híve az összeesküvés-elméleteknek. Bár kétségtelenül elgondolkodtató egybeesés, hogy április elsején indult a Mobil Taxi, és ugyanekkortól vált „élessé” a drosztrendelet is. Ráadásul nagyon úgy látszik, hogy ez az új cég a taxiállomá-

sokra „épült”. A logójukon ugyanaz a betűtípus szerepel, mint a taxi feliratot ábrázoló jelzés a drosztokon. Az is érdekes, hogy áttételesen ugyanaz a cég üzemelteti, mint amelyik a taxiállomásokon a reklámokból szerez bevételt. Szkeptikus vagyok abban is, hogy milyen versenyztetés volt itt e kérdésben, hogy kiirtak-e közbeszerzési eljárást. Már csak azért is érdekes a kérdés, mert ha a taxiállomásokat csak közbeszerzési eljárással lehet megépíteni, akkor hogyan lehet az, hogy az ott elhelyezett reklámokra mégsem volt közbeszerzés? Nem értem, hogy a közpénzeket használó kht.-nek miért nem volt kötelessége a pályázatás? Nem pontosan értem azt sem, miért lett politikai kérdés a rendelet 12/5-ös pontja. Tudom, hogy ki lehetne ebből kerekíteni egy kis történetet, belekeverve a hatalmat, pénzt és politikát, de ismételtlen mondom, nem vagyok híve az összeesküvés-elméleteknek. Azt viszont készséggel elismerem: itt igen érdekes összefüggések lehetnek.

- A kamarának nincs arra lehetősége, hogy politikai téren lobbizzon e kérdésben?

- A kamara gazdasági önkormányzat és elsősorban a piaccal, versennyel és ezek feltételrendszerével foglalkozik. Amikor egy probléma politikai síkra terelődik, ott véget ér a kamara tevékenysége. E kérdés pedig - mint már többször mondtam - valamiért politikai kérdéssé degradálódott. Hogy ez érdekl-e majd az ellenzékét, azt még találgatni sem tudom. Mindenesetre a dologról tudnak hónapok óta...

Tiszteletem!

Tapasztalatok, kérdések a taxiállomásokkal kapcsolatban.

Tapasztalatok: semmi sem változott; ami eddig rossz helyen volt, az ott is van, a magánautósok ugyanúgy elfoglalják, mint eddig, ami ún. foglalt állomás volt, az most is az.

Természetesen a fent említett dologhoz még hozzátenném az autósok keresetlen, nyomdafestéket nem tűró megjegyzéseit, amikor esetleg szóvá teszem, hogy ő rossz helyen áll és várakozik. Viselem mindezt 17 000 Ft+áfa-ért!

Lehetne még szaporítani a szót, de minek. Inkább kérdeznék: ha alkotmányos jogom az, hogy mint egyéni vállalkozó dolgozzam, akkor miért nem dolgozhatok úgy az utcáról (természetesen a közlekedési szabályok betartásával), buszmegálló környékéről stb., hogy az utas is megtalálja és én is, megéljek valahogy? Milyen joga kényszeríthetnek ebbe az elfuserált drosztrendszerbe? Amit nem használok, vagy nem tudom használni, azért milyen joga kérhetnek pénzt? Úgy gondolom, elsősorban a feltételeket kell 100%-ban biztosítani, aztán majd eldöntöm, hogy kell-e az nekem, megéri-e az nekem, vagy nem!

Még egy kérdés vetődik fel: valamilyen úton-módon nem lehetne ezt a kérdést az ombudsmani hivatal, vagy az Alkotmánybíróság elé vinni? (Mint a létszámkérdést annak idején.)

Egy „mezítlás” töprengése.

**Üdv: Teniszkönyök
(Kovács Tibor)**

Drosztkialakítási kérelmek

Folyamatosan érkeznek a kérelmek a szerkesztőségbe újabb és újabb drosztkialakítására. Természetesen mi minden esetben továbbítjuk ezeket:

VIII. kerület Kerepesi út - Festetics utca sarok

A jelenlegi fizető-parkoló utolsó három helyén lehetne kialakítani taxiállomást. A fuvarigény igen jelentős a közeli villamos végállomás miatt.

VII. kerület Baross tér - Bethlen Gábor utca sarok

A gyalogátkelőhely mögött két férőhelyes taxiállomást kellene kialakítani. Itt meg a trolibusz-végállomás miatt nagy a fuvarigény.

XIV. Thököly út - Róna utca sarok

Újra és újra felvetődik a kérés, amit most is továbbítunk. Nagyon jól működő droszt volt itt, most a taxik a járdán várakoznak szabálytalanul. Vissza kellene helyezni a taxiállomást!

Várjuk további a kéréseket.



I. kerület, Szentháromság tér



II. kerület, Tölgyfa u.



III. kerület, Torma Károly u.



IX. kerület, Ferenc körút 1.

Foglalt drosztok

3. rész

Nem érzik korrektnek a taxik, hogy bérleti díjat fizessenek olyasmért, amit nem tudnak bérelni.

És teljesen igazuk van. Fényképfelvételeken bemutatunk majd egy tucat drosztot a fővárosban, ahol civilek vagy idegen taxik várakoznak, ők pedig nem tudnak megállni. A Városházán meg jól megsértődtek. Merthogy néhány helyet kiválasztottunk a kétszázból, ahol éppen nem lehet megállni. „De a többivel semmi gond!” Éppen ezért legutóbb ismét bemutattunk egy tucat foglalt taxiállomást. Most ismét...

Majd ötven droszt a kétszázból! Jönnek az üzenetek, az SMS-ek, a telefonok, hogy itt se lehet megállni, meg ott se... Legalább ötven helyszínt jelölték meg a taxis kollégák!

Lassan már kötetekre rúg az az információ, amit a taxiállomásokról írtak. Most csak nagyon röviden:

1. Közismert, hogy csak a taxik egy része állhat be a drosztokra, a többieknek nincs hely!

2. A taxiállomások egy része teljesen komolytalan helyen van, azokat nem is kellene figyelembe venni!

3. A drosztok egy része (jelentős része) idegen autók által foglalt.

Ezek után ismét felteszük a kérdést: jogosnak érzik az illetékesek a drosztbérleti díjat?

Juhász Péter



VII. kerület, Rákóczi út 40.



VIII. kerület, Üllői út 28.



XIV. kerület, Népstadion út



XI. kerület, Vöfély u.



XII. kerület, Németvölgyi út



XIV. kerület, Hermina út



VIII. kerület, Üllői út 40.

Segítséget ígértek a politikusok, de mégis megszavazták a drosztrendeletet

Horváth Pál levele a főpolgármesterhez

Budapest Főváros
Főpolgármesteri Hivatal
1054 Budapest, Városház u. 9-11.
Dr. Demszky Gábor Úr részére

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Csalódtunk. Csalódtunk a főváros vezetésében, és Önben, akire évek óta szavaztunk, akit évek óta megválasztottunk, akit évek óta támogattunk.

Örültünk, mert fiatal volt, örültünk, mert nélküldöz ellenálló volt, örültünk, mert élhető várost ígért, örültünk, mert közülnk való volt, taxis volt, és örültünk, mert azt hittük, liberális gondolkodásával segíteni fogja dolgunkat. Csalódtunk, mélységesen csalódtunk, mert nincs velünk.

Nem azt állítjuk, hogy ellenünk van, de nincs velünk sem. Ahogy a figyelmét, vagy figyelő szeméit Brüsszelle veti, azóta Budapest másodlagossá vált. A budapestiek problémája alárendeltséget kapott. Nem jó a közlekedésünk, nem jók az útjaink, nem jók a hidjaink, nem jó a hangulatunk, mert Ön már nem figyel ránk.

Csalódtunk, mert azt gondoltuk, aki ült már a 'bal 1-en' és tudja mi az, hangyaként szaladgálni a városban, megfélemleni mindenfajta elvárásnak, és sok kilométer alatt, sok gyötrelemmel, kevés pénzecske hazavinni szeretteinknek, az mellénk áll, és támogatja azt, ami támogatható. Támogatja azt, ami mögé lehet állni, támogatja azt, amihez a jól csengő, nagy nevet hozzá lehet párosítani. Mi ezt elvártuk Öntől, de csalódnunk kellett.

Hiába írtam szövetségem nevében Önnek, és hívtam fel a figyelmét, hogy rossz ügyhöz adja a nevét, hogy kidolgozatlan, betarthatatlan, elfogadhatatlan, hogy ezer pontban vérzik az a rendelet, ame-

lyet meg enged szavaztatni. Ön nem gátolta meg, ezért csalódtunk. Ön nem gátolta meg annak ellenére sem, hogy a főváros Jogi Bizottsága kétszer leszavazta abszolút többséggel a rendelet jelenlegi formáját. Nem vette figyelembe a BKIK elnökének, Koji László úrnak a március 16-án keltezett levelét, nem vette figyelembe a Taxis Tagozat, amely mintegy 5000 taxist tömörít magába, Önhöz írt levelét, és természetesen nem támogatta szövetségem módosító javaslatait sem, ezért csalódtunk.

Ön harcolt az értelmetlen diktatúra ellen, Ön harcolt a demokráciáért, Ön harcolt azért, hogy a nép nép lehessen, hogy a támogató akarata érvényesülhessen ebben az országban. Most egy olyan rendeletet támogatott, amely nélküldöz minden szakmai támogatottságot, nélküldöz minden ésszerű megoldást, amely mögé büszkén odaállhat Ön is és a legális szakmai vezetés is, amely DEMOKRATIKUS és NEM ANTIDEMOKRATIKUS, amely KONSZENZUSOS és NEM DIKTATÓRIKUS. Ezért aztán csalódtunk Önben.

Nem hisszük, hogy politikai pályafutása ennyire feledtetni Önnel a régmúltat, azt a múltat, amely Önnek izzadtságsgú, nélküldöz életében meghozta az egyéni sikert, amely évek óta folyamatosan fővárosunk első emberévé választotta. Mi bíztunk Önben, de csalódnunk kellett.

Ön elfelejtett minden tisztességes harcot, amelyet folytatott az elnyomó intézkedések ellen, elfelejtett minden olyan gumibotcsapást, amely figyelmeztette, hogy ne keresse az ésszerű demokráciát.

Most statisztált egy olyan ügyhöz, amely 7000 vállalkozó életét keseríti meg, pedig ez minimum 20 000 választópolgár, ezért csalódtunk Önben. És a rövid idő múlásával csalódnunk fognak Budapest

azon lakosai is, akik a közintézményekből, színházakból, és rendezvényekről az utcára, pályaudvarokra megérkezve nem találnak majd taxit, hiszen ott nem működik a drosztrendelet, mert nincsenek is drosztok, így tehát ők is csalódnunk fognak Önben, bár lehet, hogy Ön addigra már Brüsszelben lesz. Pedig Budapestnek van Önre szüksége, mert Ön tudja és a bőrén érezte, milyen szavahihetetlenül, elfogadhatatlanul, szakmai, politikai emberi mívtába legyőzve, elnyomva élni ebben a városban, amely szülőházaja, fővárosa.

Kénytelenek vagyunk minden törvényes eszközzel tovább harcolni igazunkért, úgy, mint annak idején Ön tette, mert megbízóink, taxisaink és azok családtagjai ezzel bíztak meg minket.

A káosz felett, amelyet ez a rendelet okoz, Önnek kell uralkodni, és Önnek kell a felelősséget vállalni. Gyanítom, ha gumibotot nem is, de sok-sok feljelentő cédukkát, és sok-sok pénzbírságot ki kell majd addig fizetnünk, ameddig az általunk benyújtott módosítások nem kerülhetnek be a rendeletbe, ameddig az általunk ígért rendcsinálás nem kerül vissza ismét szakmai kezekbe.

Cáfoljon rá levelem tartalmára, bizonyítsa be, hogy él Önben még a jobbító szándék, él Önben még a liberális gondolkodás, él Önben még a demokrácia igénye, és hozza össze azt a kerekasztalt, ami megalkothatja ennek a rosszul elővezetett, és bevezetett rendeletnek a politikai és szakmai konszenzusos megalkotását.

Ezt várjuk Öntől, mint szakmai szövetség, és ezt várjuk Öntől, mint budapesti polgárok!

Köszönettel:

Horváth Pál
FODESZ elnöke

Csúcsidőben, csúcsforgalomban, csúcs...

ROBOGÓ TAXI

Ha kalandvágyó és unja a városi forgalomban az araszolást, ha pontosan kell következő programjára érkeznie, akkor ne gondolkodjon, hívja a robogó taxit, amellyel biztosan célba ér. Ez egy reklámszlogen, de a Szajna-parti világvárosban egyre népszerűbbek a kétkerekű taxik.

Első hallásra, a kétkerekű taxiról óhatatlanul az ázsiai kontinens kerékpárral sűrűn megáldott vidékei jutnak az ember eszébe. Képzletében felsejlik a kép: a gyenge felépítésű, vékony, alacsony ázsiai, aki háromkerékű szállítójárművével véresre izzadja magát, miközben elől, az utas helyén, az enyhén szólva is túlsúlyos Piedone ücsörög, némi ironikus mosollyal szemlélve a kerékpárját nyögve-nyelősen tekerő, a feladat nehézségi fokáról mit sem sejtő vállalkozót. Pár

snitt, újabb kép: amelyen a korábban magát alig vonszoló jármű, erőre kap és szinte száguld az utcán. A megoldás pedig végtelemül kézenfekvő. Piedone ül a pedálnál, a személyszállító vállalkozó az utas helyén. Elvégre haladni kell és időre célhoz érni.

Azt nem tudni, hogy a francia vállalkozó látta-e valaha is ezt a filmet, de merész ötlete – úgy tűnik –, egyre több idejét beosztó embernek tetszik Párizsban. A City Bird névre hallgató közlekedési társaság ugyanis jelentős mennyiségű robogóval rendelkezik, és szolgáltatásait a francia metropolis leg több kerületében igénybe lehet venni. A megrendelés történhet telefonon vagy interneten. Az igazság az, hogy a robogó taxikat még nem szokás leinteni, így a fuvarszerzés e hagyományosnak tűnő változata nem eredményes a szolgáltatás speciális területén.

A főleg Piaggio X9-esekkel fuvarozó céget leginkább a délutáni csúcsforgalom idején hívják az ügyfelek, akik tisztában vannak a kétkerekű nyújtotta előnyök sorával, a guruló, csúcsforgalomban várakozásra kényszerülő autók közepette. Ráadásul a viteldíj nem tér el a hagyományos szolgáltatás díjaitól. A városban egy hosszabb fuvar 20 eurót kóstál, míg a repülőterre 45 euróért lehet gyorsan eljutni – persze korlátozott mennyiségű és nagyságú csomaggal

A robogó taxi szolgáltatás – értelemszerűen –, idényjellegű. Télen fűtött garázsban, konzerválva állnak egymás mellett a motorok, várva a jó időt, míg tavasztól őszig az esős idő veszi el az utas kedvét a szolgáltatás igénybevételétől. A közlekedési társaság ennek ellenére nyereségesnek ítéli e vállalkozását, amely iskolai szünetben számos diák számára jelent kiegészítő kereseti lehetőséget. A robogók ugyanis csak a cég által biztosított „sofőrrel” vehetők igénybe. **k.z.t.**

Májustól matrica-ellenőrzés a fővárosban

Megbüntetetik a drosztokon szabálytalanul parkoló civil autókat

Április 1-jétől „éles” a taxisok által egyszerűen csak drosztrendeletként ismert jogszabály. A „Taxiállomás Kht.” által korábban adott információk szerint az ezzel kapcsolatos ellenőrzési feladatok elsősorban a Fővárosi Közterület-felügyelet munkatársaira hárulnak majd. Arról, hogy mit ellenőriznek, illetve mire kell kollégáinknak odafigyelni a jövőben, Varsányi Pétert, a Fővárosi Közterület-felügyelet igazgatóját kérdeztük.

– A Fővárosi Közterület-felügyeletnek a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlése 59/1999. (XI. 18.) többször módosított rendelete szabta feladatát, hogy a taxidrosztok működésével kapcsolatos ellenőrzési feladatok bizonyos részét elvégezze. A felügyelet ezt kétféle bontva hajtja végre. Egyrészt büntetjük a taxidrosztokra beálló azon gépjárművezetőket, akik nem taxisok. Ez nem új keletű feladat, mert a KRESZ eddig is tiltotta a taxiállomásra való beállást magánhasználatú autóval. Ebben az esetben a kollégáim mindig intézkednek, ami azt jelenti, hogy vagy helyszíni bírságot szabnak ki, ha találkoznak a gépjármű-tulajdonossal, vagy ún. távolléti bírságot, ami azt jelenti, a szélvédőre tesznek egy értesítőt arról, hogy majd ez után fogja megkapni a csekket. Illetőleg – ha súlyos szabálysértésről van szó, vagy visszatérő

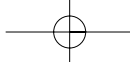
szabálysértőről, akkor feljelentéssel élünk. Ebben az esetben a területileg illetékes rendőrkapitányság bírálja majd el a szabálysértést és ők szabják ki a büntetést is.

Másrészt feladatkörünkbe tartozik a jövőben annak ellenőrzése is, hogy a taxigépkocsivezetők befizették-e a droszthasználati díjat, illetőleg az erről szóló matricát kihelyezték-e a szélvédőre ennek igazolásául. Ebben olyan döntés született – mivel április 1-jén lépett életbe a jogszabály – hogy egy hónap türelmi időt biztosítanak a taxisoknak a használati díjak megfizetésére, illetve a szükséges engedélyeket beszerezzék. Ez azt jelenti, hogy május első hetében kezdjük el az ellenőrzést. Vagyis a kollégáim annyit tesznek majd, hogy amennyiben a taxi gépkocsin nem látható ez a matrica, akkor elkérjük a gépkocsivezető személyi igazolmányát, megkérdezik tőle: van-e droszthasználati engedélye. Erről egyébként egy külön igazolást is kiadnak majd, tehát nem csak a matrica lesz. Ha van ilyen, akkor természetesen semmi probléma sincs, ha pedig nem rendelkezik ilyenekkel a taxis, akkor a kollégáim helyszíni bírsággal sújthatják, illetőleg feljelenthetik. Itt nem közlekedési szabálysértésről van szó, hanem a közterület engedély nélküli használatáról. Vagyis, hogy a Fővárosi Önkormányzat kezelésében lévő taxiállomást az adott taxis engedély nélkül használta. Ez a két szabálysértési kategória van.

Az előbb említett két szabálysértés mellett a harmadik eset – amit a kollégáim szankcionálni fognak – az, hogy ha a taxigépkocsivezető az engedély birtokában beáll a taxidrosztra, de elhagyja a gépkocsit. Tehát ha úgy parkol, hogy nincs az autó közvetlen látókörnyezetében. Ezt is tiltja a rendelet, így ki lehet szabni a helyszíni vagy távolléti bírságot.

A közterület-felügyelőkről annyit tudni kell, hogy alapműködésüket az 1999. évi LXIII. törvény szabályozza. Ennek megfelelően egységes egyenruhában teljesítenek

szolgálatot, igazolvánnyal, illetőleg jelvényekkel vannak ellátva, amit a Belügyminisztérium ad ki részükre. Ez azt jelenti, hogy intézkedésre jogosult hivatalos személyek, jogosultak arra, hogy az állampolgárokat igazoltassák, a szabálysértés elkövetőinek felírják az adatait. Ha az intézkedés során életük, testi épségük ellen irányuló támadást intéznek, akkor önvédelmi eszközként könnygázpajt alkalmazhatnak. Ha a közterület-felügyelőt támadás éri, vagy bárki megüti intézkedés közben, mondjuk közterületen, az elkövető ugyanolyan büntetőeljárás alá esik, mintha rendőrt ütött volna meg. Ez nagyon fontos dolog. Én azt gondolom, hogy a Fővárosi Közterület-felügyelet ezt a feladatot a fővárostól megkapta, nem feladatunk mérlegelni azt, hogy egy jogszabály jó, vagy nem jó, az a dolgunk, hogy ha egy jogszabályt megalkotnak, akkor azt nekünk be kell tartatni. Nem jogalkotók, hanem jogalkalmazók vagyunk. Azt kérem a taxisoktól, hogy próbálják meg a helyzetet elfogadni. Ne fogadjanak bennünket ellenségként. Tudom, nehéz helyzetben vannak, jóval kevesebb droszt van, mint ahány



BÉCSIGUMI Kft.

a gumiabroncsok áruháza



Kleber **Kormoran**

gumiabroncsok
teljes méret és mintaválasztékban

AKCIÓS GUMIABRONCSOK (Az árak az áfá-t tartalmazzák, visszavonásig, illetve a készlet erejéig érvényesek!)

175/70 R13	MICHELIN	E3B T	12 900 Ft
165/70 R13	MICHELIN	E3A T	12 900 Ft
175/65 R14	MICHELIN	E3A T	16 100 Ft
155/70 R13	MICHELIN	E3B T	10 800 Ft
145/80 R13	KORMORAN	IMPULSER T	5 800 Ft
135/80 R12	KORMORAN	IMPULSER T	5 500 Ft
165/80 R13	KORMORAN	IMPULSER T	6 800 Ft
165/65 R14	KORMORAN	IMPULSER T	8 000 Ft

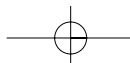
További abroncsok széles választékban, érdeklődjön áruházainkban!
szereelés, centrírozás, futómű javítás,
-beállítás, lengéscsillapító ellenőrzés,
fékhatás mérés, fékjavítás,
motordiagnosztika, olajcsere,
környezetvédelmi felülvizsgálat,
kipufogó javítás

1037 Budapest, Bécsi út 343.
1037 Budapest, Bécsi út 335.

Tel.: (06-1) 387-92-90, 387-85-58 Fax: (06-1) 454-03-33

2011 Budakalás, Szentendrei út 1-3.
(a volt lenfonó területén)

Tel.: (06-26) 340-180, 341-408 Fax: (06-26) 540-505



taxi megállni szeretne, de erről nem a Fővárosi Közterület-felügyelet tehet. A napokban a taxisok részéről kollégáim felé köszönet hangzott el azért, mert intézkedtek azokkal a gépkocsivezetőkkel szemben, akik elfoglalják a helyüket az amúgy is szűkös taxidrosztokon. Úgyhogy nekem az a véleményem, meg kell tanulnunk békésen egymás mellett élni. Nekünk ez a dolgunk, nekik pedig az, hogy szállítsák az utasokat. Ezután sem szeretnénk, ha mindenféle összetűzésbe kerülne a szervezetünk (akármilyen formában), mi nem ezért vagyunk.

– Az április elseje előtt is szabálysértés volt, ha a taxiállomásokon parkoltak a civil autók. Mégsem foglalkozt vele senki. Miért?

– A Közterület-felügyeletnek 37 szabálysértés tartozik a hatáskörébe. Ilyenek a kisebb fokú közlekedési szabálysértések, mint pl. a főútvonalon, a járdán történő parkolás, a megállni tilos tábla hatálya, a koncentrált rakodóhelyen történő várakozás, megállás, illetőleg a taxidrosztokon történő megállás, várakozás is. Annyit határoztam meg a kollégáknak, hogy a jogszabály életbelépésével egyidejűleg a taxiállomásokat fokozottan ellenőrizzék, tehát ez élvezzen prioritást az összes többi feladat között.

– Az ellenőrzésekkel kapcsolatosan az a pletyka terjed, hogy ez nem lesz folyamatos. Vagyis éjszaka, szombaton és vasárnap a köztisztviselők nem dolgoznak. Mi igaz ebből?

– A közterület-felügyelő

köztisztviselők, tehát meghatározott a havi munkaidőkeretük, illetőleg az éves túlórákeretük. Ez azt jelenti, hogy egy évben 160 óránál többet túlórában nem dolgozhatnak. Ezt törvény szabályozza. Ebből kiindulva egy köztisztviselő napi munkaideje 8 óra. Mivel egyenruhás szervezetről van szó, mi ezt úgy oldottuk meg, hogy nyújtott műszakot vezettünk be. Illetőleg a kollégák egy része későbbben, a másik csapat korábban kezd.

Így azt mondhatom, hogy folyamatosan, gyakorlatilag 12 órát kint vagyunk az utcán. Nyári időszakban még tovább, 7.00 és 21.00 óra között teljesítünk szolgálatot. Még a szombati napokon is. Vasárnap viszont nem. Ez az egy nap, amikor nem tudunk jelen lenni, pontosan a törvényi megkötöttség miatt, hiszen a törvény szabályozza azt is, hogy a köztisztviselő hány szabad hétvégével kell hogy rendelkezzen. Ha a nyújtott műszakokat beleszámítjuk, akkor ezek már valamennyire a túlórákeret terhére is mennek, tehát arra is vigyáznunk kell, hogy az egyénekenkénti 160 órát ne lépjük túl. Természetesen megoldható az, hogy a rendőrség is ellenőrizze ugyanezt, hiszen nekik is van intézkedési kötelezettségük akár KRESZ-szabálysértésről, akár a közterület engedély nélküli haszná-



Varsányi Péter: – Tudjuk, hogy sajnós a szűkésnél jóval kevesebb droszt van

latáról van szó. Úgy gondolom, hogy a jelenleg hatályos rendőrségi törvény szerint a rendőr sem mehet el a szabálysértés mellett, tehát azt a „holt-időszakot”, amikor a közterület-felügyelők nincsenek kint, át kell vállalják a rendőrség munkatársai. Ezen kívül úgy tudom, hogy a taxis társaságoknak is vannak különféle ellenőrzési csoportjaik, akik hasonló módon járnak el. Tehát úgy gondolom, hogy meg kell találnunk az összhangot, esetleg közös akciókat kell majd szervezni, ahol mindenki nézi a saját területét.

– Mennyi felügyelő dolgozik az utcán?

– A pillanatnyi létszám 181 fő. Ez a jelenlegi állapot, ennyi közterület-felügyelő lát el folyamatosan közterületen szolgálatot.

– Hol ellenőriznek majd? Csak a taxiállomásokon, vagy azok előtt és mögött is?

A mozgó járművet megállítják-e? Oda mennek az utasra váró taxihoz is?

– Feladatainkat már felsoroltam: ellenőrizzük a magánautók várakozását a taxidroszton, a taxi gépkocsit a droszthasználati díj befizetése tekintetében, és szankcionáljuk, ha a taxigépkocsi-vezető megáll a droszton, kiszáll az autóból, és azt otthagyja. Ugyanakkor a hatályos jogszabály bár tiltja, hogy a taxi gépkocsi szabadjelzéssel máshol vára-

kozzon, mint a taxiállomás, a rendelet azonban nézetem szerint csak a droszthasználatra vonatkozik. Nem pedig arra a területre, ahol az ilyen módon várakozó taxi áll. Tehát úgy gondolom, erre az esetre a jogszabály nem tartalmaz konkrét rendelkezést, hogy azt milyen formában kellene büntetni.

– Hol lesznek ellenőrzések a közeljövőben? A belvárosban, vagy a külső kerületeken?

– Megkaptuk a főváros területén lévő összes taxiállomás helyét, illetőleg azt, hogy ezen hány taxi gépkocsi várakozhat. Jelenleg a legfontosabb terület a belváros, azon belül is a kiskörút és a Duna által határolt terület, a Budai Vár, a színházak környéke, de természetesen a peremkerületekbe is eljutunk majd.

– Köszönöm a tájékoztatást!

–kó-

KÉZI AUTÓMOSÓ
Taxisoknak
külső-belső tisztítás
1000,-
23 - 06 óráig!

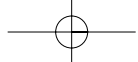
A Duna-Plaza parkolóház földszintjén
Telefon: (+36) 1 238-0170 Mobil: (+36) 30 593 2278

DIGITAXI TAXIÓRA
Kamatmentes részletre 30 ezer forintos beugróval elvihető!
Autórádió méretű helyekre műszerfalba süllyeszthető
vagy a visszapillantó tükör fölé szerelhető.
Választható: szürke és fekete előlappal.
EÖRDÖGH TRADE KFT. DIGITAXI SZERVIZ
1196 BUDAPEST, Áchim A. u. 91.
Telefon: 282-4280

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



Adóváltozások - 2004

Az átfogó adóreform még mindig várta magára, ugyanakkor az átlagosnál több változásnak lehetünk tanúi a 2004. évi adótörvények tanulmányozása során. A törvények, rendeletek elemzését a taxis vállalkozásra „kihegyezve” végezzük, egyéb változásokat itt nem tárgyalunk.

Általános forgalmi adó

A törvénymódosítás fontos változást mutat az áfa-kulcsok tekintetében: a legalacsonyabb, nulla százalékos kulcs az uniós jogharmonizációnak megfelelően 5 százalékra emelkedett. Nem tévesztendő ez össze az alanyi vagy tárgyi adómentes tevékenységekkel, azok továbbra is érvényben maradtak.

A kedvezményes kulcs 12-ről 15 százalékra emelkedett, ez érint bennünket a legközelebről, ugyanis a személyszállítás, ezen belül a taxifuvarozás ebbe a kategóriába tartozik. Fontos megemlíteni, hogy akik alanyi áfamentes körbe tartoznak, vagyis éves összes bevételük nem éri el a négy millió forintot, azok tekintetében nincs változás. Az elenyésző számú „áfás” taxinak viszont döntenie kell: ezt a háromszázalékos emelkedést áthárítja az utasokra, vagyis tarifát emel, illetve „lenyeli” az emelést, ezáltal nettó bevétele – ha minimális mértékben is – csökkenni fog. A nagyságrendek érzékeltetése végett fordítsuk le ezt a változást a számok nyelvére: ha csak az áfakulcs-változást vesszük figyelembe, egy átlagos 200 Ft-os kilométerenkénti tarifa esetén öt forint harminchat fillért kell emelnünk ahhoz, hogy nettó bevételünk változatlan maradjon. Ha nem akarunk emelni, akkor el kell viselnünk, hogy ugyanezen bruttó kettőszáz forintból az eddigi 178,58 Ft helyett csak 173,92 Ft marad meg, a veszteség tehát kilométerenként négy forint hatvanhat fillér. Nem is tűnik soknak. Persze ha megvizsgáljuk, hogy tíz utaskilométer esetén ez negyvenhét forint, száznál négyszázhétven, és így tovább, akkor arra az eredményre jutunk, hogy éves hárommillió forint bruttó bevételnél eddig 2.678.700 forintunk maradt nettóban, ezután pedig csak 2.608.800 Ft lesz ez az összeg. „Bukunk” közel hetvenezer forintot! Ez azért már egyáltalán nem elhanyagolható összeg!

A 15%-os áfa-kulcs alá tartozik még a személyszállításon felül a gáz- és vízellátás, tüzelőanyagok, a szállodai és éttermi szolgáltatás, valamint a szennyvíz- és hulladékkezelés is. A villamos energia adókulcsa viszont az eddigi kedvezményes 12%-os kulcsból a „normál” 25%-osba került át.

Személyi jövedelemadó

A személyi jövedelemadó-tábla továbbra is háromkulcsos marad. A legmagasabb kulcs 40-ről 38-ra, a közepes 30-ról 26-ra és a legalacsonyabb 20-ról 18 százalékra csökken.

Duplájára nő a cégautó magáncélú használatá miatt fizetendő adó összege. Mit érdekel ez engem? – kérdezheted. Nos, mindenkit érinthet, aki egyéni vállalkozó, és gépkocsijára amortizációt óhajt elszámolni. Ebben az esetben ugyanis a gépkocsi a vállalkozás tulajdona, és a magáncélú használat miatt cégautó-adót kell fizetni, hiába a vállalkozás és a használó egy és ugyanazon személy. A társas vállalkozások ebben a körben kivételt élveznek, melynek okát már évek óta nem sikerült kiderítenünk. Idézzünk a vonatkozó paragrafusból:

„Nem kell a cégautó-adót megfizetni azon cégautó után,... amelyet a társas vállalkozás taxi rendszerű személyszállítás ... céljából üzemeltet”

Szintén nem kell cégautó adót fizetni, ha amortizációt nem óhajtunk elszámolni, illetve ha átalányadózást választottunk. Ismét idézet (nem kell cégautó-adót fizetni azon cégautó után) „amelyet az átalányadózást választó egyéni vállalkozó üzemeltet, (továbbá...) amelyet a vállalkozói jövedelemadózást alkalmazó egyéni vállalkozó üzemeltet, kivéve azon időszakot, amelyre vonatkozóan az értéksökkenési leírást, a bérleti díjat költségként számolja el.”

Ez utóbbi kitételre különösen érdemes figyelni azoknak a kollégáknak, akik egyéni vállalkozóként ugyan, de nem saját tulajdonú gépkocsival végzik szolgáltatásukat, és a kifizetett bérleti díjat költségként elszámolják.

Megszűnik a nyugdíjjarulék utáni adókedvezmény. Mint ismeretes, eddig a munkabérből és a munkabér jellegű jövedelmekből (egyéni vállalkozóknál szinte csak a táppénz ilyen), a befizetett nyugdíjjarulék 25%-a levonható volt, ez a kedvezmény 2004-től megszűnt.

Társasági adó

A társasági adókulcs 18 százalékról 16 százalékra mérséklődik.

Az idei évtől a keletkezett veszteséget korlátlan ideig lehet elszámolni az eddigi 5 év helyett. Abban az esetben, ha a megelőző két adóév adóalapja is negatív volt, vagy az adóévi árbevétel nem éri el az elszámolt költségek 50 százalékát, az adóévi veszteség elhatárolásához az adóhivatal engedélyét is bírnunk kell.

Az iparüzési adó ráfordításként történő elszámolásától függetlenül a társasági adóalap mérsékelhető lesz a helyi iparüzési adó 25 százalékával, de legfeljebb az adózás előtti nyereség összegéig.

Helyi iparüzési adó

2004-től minden vállalkozás jogosult lesz az egyszerűsített adóalap-megállapításra, amennyiben évi nettó árbevétele nem több, mint 4 millió forint. Ez esetben az adóalap a nettó árbevétel 80 százalékában is megállapítható. Nem változik az átalányadózók egyszerűsített adóalap-megállapítási lehetősége.

Vám

Magyarországnak az Európai Unióhoz történő csatlakozás időpontjától, az EU vámjogát kell alkalmaznia, a jelenlegi magyar vámjogszabályok a csatlakozással hatályukat veszítik. Ez azt is jelenti, hogy az EU országok közötti forgalomban nem kell vámot fizetni.

Regisztrációs adó

A személygépkocsikra kivetett fogyasztási adó Magyarország EU-csatlakozása kapcsán már február 1-jétől megváltozott. A változás oka az, hogy a vámunióhoz történő csatlakozás miatt nincs lehetősége a magyar vámhatóságnak, hogy a más EU-tagállamokból érkező gépkocsikra az államháron fogyasztási adót vessen ki. A változás miatt megszűnő adónem helyett - új adónemként - a regisztrációs díj kerül bevezetésre mind az EU-tagországokból behozott, mind egyéb országokból importált személygépkocsik után. Az adó kivetése a személygépkocsik (új és használt) Magyarországon történő első forgalomba helyezésekor, az egyes kategóriákra tételesen megállapított fix összegben történik. Az adótertelek megállapításának fő szempontjai a gépkocsik kora és azok környezetvédelmi besorolása.

Környezetterhelési díj

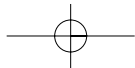
A környezetterhelési díj vadonatúj adónemként 2004. január 1-jétől került bevezetésre. Környezetterhelési díjjal terhelt tevékenységek: vizeket, levegőt, talajt szennyező, terhelő kibocsátás. Bár a mi taxink kipufogóján sem özöndűs hegyi levegő távozik, ez az új adó nem vonatkozik a szakmára; levegőterhelés tekintetében kizárólag a bejelentés-köteles, helyhez kötött légszennyező forrást üzemeltető kibocsátók kötelesek megfizetni.

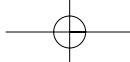
Jövedéki adó

Ez az adónem közvetlenül nem érinti szakmánkat, mi csak felhasználói vagyunk egyes jövedéki termékeknek.

Energiadó

Szintén az EU jogszabály-alkotási irányvonala érvényesül az energiaadóról szóló törvény megalkotásában. A törvény a környezetvédelem, az energiatakarékosság és az igazságos közadózás ideálját említi az elérendő célok között. E törvény hatálya szerint, az új adó a villamos energiát és a földgázt előállító, importáló, az ezekkel a termékekkel kereskedő adóalanyokat terheli. (Azért a villany- és gázzámlában majd nyilván mi is megfizetjük...)





Egyéb rendeletek

A gépkocsi-súlyadó 100 kilogrammonként 1200 forintra növekedett.

A biztosított által fizetendő egészségbiztosítási járulék 3 százalékról 4 százalékra nőtt.

A magánnyugdíj-pénztári tagdíj 7%-ról 8%-ra nőtt, a nyugdíjjárulék ugyanakkor 1%-ot csökkent. Magánnyugdíj-pénztárban tagsággal nem rendelkezők részéről változatlan, 26,5%-os járulékot kell fizetni.

2004. február 1-jétől a 3000 legnagyobb adóteljesítményű adózó adókötelezettsé-

gét kizárólag elektronikus úton teljesítheti (ne aggódj, mi nem tartozunk ide...).

Bevezetésre kerül az adatszolgáltatás alapján történő adóhatósági adó-megállapítás módszere, amely bizonyos esetekben a személyi jövedelemadóztatást hivatott egyszerűsíteni, mentesítve az adózókat a bevallási kötelezettség alól. Vállalkozókat ez a változás nagy valószínűséggel nem fog érinteni.

Az adózás rendjéről szóló törvény bevezeti az úgynevezett részjogerőt. Amennyiben a jogorvoslati kérelemmel megtámasztott adóhivatali határozat csak részben

volt jogszabálysértő, lehetőség van csak a jogszabálysértő megállapítások tekintetében elrendelni az új eljárást, egyébként a határozatot helyben lehet hagyni.

Megszűnik az önkormányzatoknak az a jogköre, hogy az adózás rendjétől eltérően önkormányzati rendeletben meghatározott feltételek szerint mérsékeljék az adótartozást. Adóhatósági adatszolgáltatáshoz kapcsolódó adókötelezettségek nem, vagy nem megfelelő teljesítése 300 ezer forint mulasztási bírsággal sújtható ezután. Ide tartozik például a bevallások határidőre történő be nem adása is. **-oli-**

Sztárkényelem, ketyegő taxióra

Várakozásért 350 euró

A sztárok nem használják a tömegközlekedési eszközöket, s a legnagyobbak között is akadnak, akik nem rendelkeznek saját gépkocsival, sofőrrel, így ők taxival járnak, kelnek. Olykor belefelelkezve a szórakozásba a taxi várja utasát, akár több órán át, ilyenkor a várakozás is pénzbe kerül, de még mennyibe. Geri Halliwell, egykori Spice Girls tagnak legutóbb potom 350 eurójába.

A sztárok sok mindent megengedhetnek maguknak, amiről egy földi halandó nem is álmodhat. Az igazi csillagok már nem vegyülnek a nép körébe, így ők a saját limuzinjaikon, saját sofőr által vezetve közlekednek, vagy taxiba huppanva jutnak el egyik programhelyszínről a másikra. Azt persze senki ne gondolja, hogy akár Magyarországon, akár külföldön ez úgy zajlik, hogy a sztár eldönti, hogy indul, majd felhívja az egyik taxis társaság diszpécserét, hogy küldjön neki egy autót, s akkor a legközelebb tartózkodó „kockásautó” odagurul a villához. A legtöbb nagymenőnek saját taxija és taxisa van, vagy ha az valamilyen oknál fogva nem tud rendelkezésére állni, akkor olyan típusú autót és sofőrt állhat elő, amely az előzetesen megadott követelményeknek megfelel. Ezek között nemegyszer a sztár programját, ügyeit szervező titkár megadja a gépjármű kategóriáját, esetleg konkrét típusát. Az sem számít itt luxusnak, hogy a gépkocsi légkondicionálóját arra a hőmérsékletre kell állítani, amit a megrendelő a hátsó utastérben kér. Egyik-másik autót minibárjában ott kell lennie az utas

kedvenc itókáinak különböző hőfokon, szénsavdúsításban stb...

Nem egyszerű feladat a sztárok igényeinek megfelelni. Van, aki elbeszélget a sofőrrel, de van, akihez hozzászólni sem lehet. Akad, aki csak fehér bőrű sofőrrel indul útnak, míg van, aki előírja: a kért autót az adott országban született honfitársa vezesse, tökéletes nyelvtudással. És vannak a botrányaitól hírhedt, erőszakos, randalírozó, agresszív, garázda sztárok is, akiknek intimitásairól és közönséges viselkedéseikről sem a taxisoktól szerez tudomást a bulvár-sajtó. Az egyik legfontosabb erény ebben a körben, a diszkréció.

Geri Halliwell szereti a kényelmet és rendszerint állandó taxisával járja a várost. A Spice Girls egykori farosbögős tagja nem sajnálja a pénzt, ha a kényelméről van szó. A minap 350 eurót fizetett taxisának, de nem azért, mert olyan sokat utazott, hanem mert a sofőrnek egész nap rá kellett várnia. A fuvar mindössze annyiból állt, hogy lakásáról, Notting Hillből a Harley Streetre (pár kilométer) kellett időre mennie az orvosához, ahol órákat töltött. Ezután a város másik végében lévő stúdióba vitette magát, ahol a nap hátralévő részét töltötte. Este, amikor véget ért a sofőrt, vigye haza. A fuvar költség elenyésző volt, viszont a várakozásért 350 eurót adott, az egyébként rendkívül szolgálatkész és diszkrét sofőrnek. Átszámítva ez a 80-90 ezer forintnak megfelelő összeg, azért napi díjnak se semmi, ráadásul, csak türelmesnek kell lennie a sofőrnek, és jó sok olvasnivalóval felszereltnek. A többi már szinte jön magától.

Cash

Körkérdés az EU-ról

Május elsejétől hazánk az Európai Unió teljes jogú tagja lesz. Megkérdeztünk néhány taxist, hogy szerinte mit hoz számára ez a változás. Pozitív, vagy negatív várakozással néz elé? Egyszerűbb, vagy komplikáltabb lesz az élete? Több, vagy kevesebb utas jut majd? Magasabb, vagy alacsonyabb lesz a tarifa?

A válaszok igen változatosak voltak. Azt kell megállapítanunk, hogy a legtöbben szkeptikusak, inkább pesszimisták, nem várnak semmi pozitívát. Nézzünk néhány véleményt:

- Mitől lenne egyszerűbb az élet? A saját hülye rendeleteink mellett most még az uniós hülye rendeletekhez is alkalmazkodnunk kell majd. Ami az utasokat illeti, én nem várok sokkal többet. A tarifa meg... sajnos nem rajtunk múlik.

- Én bizakodó vagyok. Egy uniós országba talán bátrabban jönnek a turisták és az üzletemberek is. És az utasok számának növekedése előbb vagy utóbb a tarifa emelésével járhat majd. Az élet nem lesz egyszerűbb, de lassan talán könnyebb lesz.

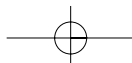
- Azt hallottam a kollégáktól, hogy a taxizásra is új törvények jönnek majd. Euro 4-es, vagy hányas motor, újabb tanfolyamok, megemelt kaució. Minek örüljek? Utas az biztosan nem lesz több, hiszen aki jönni akart, az már eddig is jött. Figyeld meg, hogy nekünk csak rosszabb lesz a helyzetünk

- Az EU a határtalan lehetőségek hazája - mondja a reklám. Mehetek dolgozni külföldre! Ugyan! Te el tudod képzelni, hogy mondjuk Münchenben, vagy Párizsban taxizol? Nem is ismered a nyelvet! Jószérivel azt sem tudod, hol a Dohány utca, hát akkor hogy navigálnál külföldön? Nevetséges! Szerintem jól meg fogjuk szívni ezt az egészet, mert hozzánk azért majd jönnek taxisok és taxivállalkozók. Figyeld meg, hogy ezt a szakmát öt éven belül két-három nagy társaság fogja uralni, és ezek egyike sem a mai taxis vezetők közül kerül ki. Nekem volt alkalmam néhány évvel ezelőtt Németországban tölteni több évet, és tapasztaltam, hogy az üzleti világ sokkal kegyetlenebb, mint ahogy mi azt el tudjuk képzelni. Hiába volt itt már majdnem tizenöt éve rendszerváltás, a feketelés még csak most jön. De bár csak ne lenne igazam. Én mindenesetre már más lehetőségek felé vizsgálódom, és a taxis pályát ha csak lehet el fogom hagyni.

- Optimista vagyok! Tudom, hogy a kisebbséghez tartozom ezzel a véleményemmel, de szerintem jobb lesz nekünk. Több lesz majd az utas, és magasabb a tarifa. Előbb-utóbb csak elérjük, hogy fix tarifával dolgozzunk, de az legalább egy euró lesz. Az üzletemberek jönnek új piacokat keresni, és mi mással utaznának, mint taxival... Szóval én optimista vagyok, és kíváncsian várom a májust.

Ennyi információ után talán megengedhetek magamnak némi szubjektív véleményt is. Ez pedig a következő: jobb lesz, és roszzabb lesz. Bizonyos előnyöket nyilván fogunk élvezni, és bizonyos hátrányokat nyilván el kell tűrnünk. De ez hosszú folyamat lesz: május elsején egycsapásra semmi sem fog megváltozni...

-oli-



Árgarancia, összevonható dízel és taxis kedvezmény

Meglepő árak az OPEL TOTH-nál

Márciusban taxisok javasolták, hogy érdeemes lenne ebben az újságban is megjeleníteni a dízel Opelekre vonatkozó kedvezményről egy részletesebb tájékoztatót. Ezekről ugyanis a reklámokban helyhiány miatt nem eshet szó. Természetesen felkerestük az OPEL TOTH márkakereskedést az Üllői úton, ahol a részletekről a cégvezetőt kérdeztük. Nos, ő elmondta, hogy márkakereskedésükben az egyik legújabb hír, hogy ún. árgaranciát adnak az autókra. Ez azt jelenti, hogy a megrendeléskor kikötött ár már nem változhat akkor sem, ha közben esetleg változna a forint – euró átváltási ár, vagy ebből eredően autóár-változás következne be. Vagyis biztosabbá, tervezhetőbbé válik az autóberuházás. Valószínűleg örömet okoz majd az is, hogy a márkakereskedésben 12%-ra emelkedett a „taxis kedvezmény”. Ráadásul ez összevonható a dízel Opelekre adott speciális kedvezményekkel! A szokatlanul magas árelőnnyel – bizonyos esetekben – akár 25%-os (!) vétel-

előkészítést ISOFIX gyerekülés számára, tárcsaféket elől-hátul, első üléseket állítható háttámlával, variálható hátsó üléseket, tárolódobozt az első ülések és ajtó között, ajtó zsebeket elől-hátul, középső konzolt 2 pohártartóval, tárolórekeszt a kesztyűtartóban, akasztót a biztonsági háló számára a B oszlopon, csomagter borítást, mely merev, tárolót a csomagtartó lemez alatt, oldalsó tárolót rekesz hálójával, kioldó pedálokat, 30.000 km-es szerviz indikátort, oldalsó tolató lámpát, parkoló lámpát, gyerekzárát a hátsó ajtókon, tanksapkazárát, krómzott hűtő díszrácsot, fekete színű tetősíneket.



változathoz a taxis,- és a **440 000 forintos dízel kedvezményt** is figyelembe véve 4 milliós áron hozzájuthatnak a kollégák! Ez pedig valamivel több mint **20%-os árkedvezmény**. A típus alapfelszereltsége a következő: ABS, szervokormány, vezető- és utasoldali légszák, állítható és dönthető kormányoszlop, CAR 400 rádió-magnó, 6 db hangszóró, elektromosan állítható, fűthető külső tükrök, központi zár távirányítással, elektromos ablakemelők elől, első ülések állítható háttámlával, állítható magasságú vezetőülés, kartámsz hátul silénnyilással, pollenzűrő, indításgátló, elektronikus kipörgésgátló (1,6-nál nem széria) 6J x 15 acél keréktárcsák, 195/65 R 15-91 H gumiabroncsok, rakodótér-borító fedél, előkészítés Opel Fix gyerekülésre a 2. sorban, csomagter elválasztó háló, szerviz időköz kijelzés 30.000 km, szellőzőnyílás a középső konzol hátsó részében, lábtér-fűtés a 2. sor utastérben, krómkeretes hűtőrács, hosszanti tetősínek.



ár-csökkentés is elérhető. Ez pedig már az autóár egynegyede, vagy ha úgy tetszik, az áfa összege.

Nézzük a kínálat egy részét kicsit részletesebben:

A **Meriva** 1.6-os, (87 LE) motorral, alapfelszereltséggel a taxis kedvezmény igénybe vételével 2 640 000 Ft-ért hozható el. Az 1.7-es dízel(75 LE) „taxis áron” 3.414 000 Ft lenne, de a **330.000 forintos**, e motorhoz és típushoz megállapított további **árelőnyt** is igénybe véve a „gázolajos” Meriva 3.000.000 forint körüli összegért hozzáférhető a taxisok számára. Az autohoz tartozó alapfelszereltség magában foglalja az elektronikus szervokormányt, vezető- és utasoldali légszákot, indításgátlót, fordulatszámérőt, pollenzűrőt, fényszórómagasság-állítást, hátsó ködlámpát, háromfunkciós kijelzőt, kétszólamú kürtöt,

2005 CD-lejátszó, 7 hangszóró, állítható magasságú első ülések, aktív fejtámlák, szerviz intervallum kijelző 30.000 km, ISOFIX gyerekülés előkészítés, fűtésnyílások a hátsó utastérben, 12 V-os elektromos rendszer, kétszólamú kürt (kivéve Essentia), bal dekrétámsz (kivéve Essentia).

A taxis körökben igen népszerű **Zafira** a 100 lóerős 1.6-os motorral taxis áron 3 830 000 ezer forintba kerül. Amennyiben valaki a dízelautókat szereti, úgy a kétliteres 74 kW-os/100 LE/ motorral szerelt



Az idén még 40 utcabútort helyeznek el a drosztokon

A Mediacontact befizetéseivel csökken a taxiállomás-használati díj

Az újonnan épített taxiállomások száma, elhelyezése, fenntartása és az értük fizetendő díj mértéke hónapok óta foglalkoztatja a taxisokat, a sajtót és a politikusok egy részét. Számos nyilatkozat hangzott el ez ügyben, és sok-sok beadvány is született. Az érintettek pedig egyre tájékozottabbak lettek az őket kiszolgáló hivatott kht. belső ügyeivel kapcsolatban. Így került a képbe egy olyan vállalkozás is, mely évekkel ezelőtt kötött megállapodást a „Taxiállomás Kht.”-val az ún. „utcabútorok” építésére, és az ott kialakított felületeken történő reklámozásra. Akkor még úgy tűnt, ezzel a szerződéssel mindenki jól jár. A tevékenység nyereséget hoz tulajdonosainak, ebből egy meghatározott ösz-

szeggel hozzájárulnak a kht. működéséhez, amivel végül, de nem utolsósorban a taxisok „drosztdíja” jelentősen csökkenhet. Most úgy tűnik, valami még sincs rendben. Az áprilistól „éles” rendelet komoly indulatokat váltott ki a taxis oldalon. A hosszan sorolható problémák közül az egyik az, hogy a kollégák sokallják a megállókért rájuk kirott díjat. Taxis cégvezetők úgy vélik, ez alacsonyabb lenne, ha a taxiállomásokon képződött reklámbevétel nem egy off-shore céghez kerülne, hanem közvetlenül a kht.-hoz. Úgy gondoltuk segítheti a tisztánlátást, ha megkeressük a Mediacontact Kft. tulajdonosát és ügyvezető igazgatóját, Somogyi Miklóst, hogy az esetleges félreértéseket oszlassa el.

– A Mediacontact Kft. 1996 óta működik a magyar piacon. A cégnek magyar és külföldi tulajdonosai is vannak. Ezekhez az adatokhoz bárki hozzáférhet, nyilvánosak, a Cégbíróságon megtekinthetők. A tulajdonosok között valóban van off-shore cég, ám ebben semmi rossz nincs, hiszen a Magyarországon lévő nagy multicégek egy része szintén off-shore cégen keresztül jegyzi a nálunk működtetett vállalkozásait. Tehát még egyszer, ami nagyon fontos: off-shore cég ide, off-shore cég oda, a Mediacontact magyar cég, a magyar törvények szerint adózik, azok szerint vallja be a nyereségét. Az elmúlt években komoly nyereségeket tudtunk felhalmozni. Ennek gyümölcsét lehet látni többek között a budapesti utcákon taxiállomások képeiben. Ezekből eddig 85 db. valósult meg és körülbelül 350-360 millió forintot ruháztunk be Budapest közterületein.

– Hogyan kerültek kapcsolatba a taxiállomásokkal? Felkérték a Mediacontactot erre a tevékenységre?

– Nem. A vállalkozás 1996 óta működik, és óriásplakátokkal, valamint city-light hirdetések kihelyezésével foglalkozik. Tehát alapvetően médiavállalkozás. A kérdésben szereplő kapcsolat onnan indult, hogy annak idején olvastam az újságban a Fővárosi Közgyűlés által megszavazott taxirendeletéről. Ezt követően arra gondol-

tam, hogy mi lenne, ha visszaállítanánk a taxiállomások rendjét a segély- és taxihívó be rendezésekkel, valamint egyéb más szolgáltatásokkal. Adódott egyből a gondolat, hogy ehhez



Somogyi Miklós: – A 1757 minden taxisárság részére hozzáférhető

csak akkor lehet beruházót találni, ha valamilyen bevételtermelő forrást is sikerül kitalálni ide. Média-vállalkozóként számomra egyértelmű volt: itt el kell helyezni egy olyan felületet, ami értékesíthető és ebből ez a dolog 5-6-7 év alatt megtérül. Ettől kezdve a rendszer már szépen működik majd. A gondolatokat tett követte. Összeállítottam egy anyagot – ez még 1999 végén volt – és különböző lobbistákat is megkértem, hogy segítsenek. Eljutottam végül is a fővároshoz, a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsághoz. Majd innen már ajánlással a kht.-hoz, ahová beadtam a terveimet. Úgy tudom, hogy ók

máshol is tájékoztak a médiapiacra, de végül is engem választottak. A dolog gyakorlatilag így indult.

– Ha nem titok, miről szerződtek a kht.-val?

– A titkosságot nem érdemes említeni, mert e kérdésben már nincs semmi titok, többek között a Népszabadságban is lejtettek a számok. Tehát a Mediacontact azt vállalta, hogy teljes mértékben kiépíti és beruházza a taxiállomásokat Budapesten, saját forrásból.

Ehhez jön még tudomásom szerint az az összeg – mintegy 250-270 millió Ft – amit a kht. a főváros kasszájából elköltött saját működésére. Az útkorrekciókra, a sárga útfelfestésekre, a KRESZ-táblák kihelyezésére, a tervekre, engedélyezési eljárásokra, stb. A mi költségünk pedig az volt, hogy teljes mértékben megépítsük a taxiállomások felépítményeit, engedélyezzük, megtervezzük ezeket, az elektromos kábeleket kihúzzuk. Egy-két kerületben ajándékba építettünk még járdákat, a XII. kerületben füvesítettünk, bokrokat, padokat helyeztünk el, tehát rendkívül sokat költöttünk el arra, hogy a taxiállo-

mások környéke szép legyen. Saját elképzelés alapján térképet tervezettünk. Ebbe bevontuk a Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériumot. Ők segítettek szakmailag a térkép megszerkesztésében. Ezeket már kitéttük, folyamatosan megtekinthetők. Előfordul olyan hónap amikor többet, előfordul, hogy kevesebbet lát belőlük a lakosság és a turista. A térkép funkció gombbal működik, azonban e téren vannak hibák: a gombok sajnos többnyire rosszul működnek. A cseréről folyamatosan gondoskodunk. Sajnos tudomásul kell vennünk, hogy még egy ilyen drága, rozsdamentes acélból készült taxiállomásnál is lehetnek hibák. A segélyhívó rendszer modemjével jelenleg még csak 5 állomást tudtunk felszerelni, ám egy hónapon belül már 40 működik majd. Az erre vonatkozó megállapodásunk már jó fél éve megszűnt a BRFK-val. A segélyhívó rendszerre korábban több rendőrségi próbálkozás is volt. Kis tornyokat állítottak fel a városban, ezekből néhol még most is lehet látni néhányat. Mi mondtuk, hogy ez felesleges, nekünk van egy oszlopunk árammal, és ez részünkről egy pluszszolgáltatás lehet a lakosság felé.

– Ezekkel a gombokkal mindenki egyetértett. Ugyanakkor a taxihívó gomb nagyon sokakat felháborított. A közpénzekből épült taxiállomásra egy kiválasztott céget hívni nem éppen versenysemlegességet biztosító lehetőség.

– Alapgondolatunk az volt, ha a taxiállomáson nem áll taxi, akkor a közelben lévő taxisokat oda lehessen hívni. Mi erre azt találtuk ki, hogy ha az erre a célra szolgáló gombot megnyomjuk a taxiállomáson, akkor a legközelebbi taxis mobiltelefonja megcsörren. Ebből szabadalom lett. Később sajnos rájöttünk, hogy ez nem működik. Például, ha valaki mindenféle ok nélkül nyomogatja a gombokat, akkor abból egy csomó felesleges hívás lesz,

ezért ettől teljesen elálltunk. Gyakorlatilag a szabadalomötlet az volt, ami a 1757-es számban tükröződik most, hogy kössük össze az utast közvetlenül a taxissal, a mobiltelefonjával. Ezt a szabadalmat két és fél éve adtuk be. Ezt követően elkezdttük a magyarországi fejlesztéssel kapcsolatos tárgyalásokat.

- Azoknak a taxisoknak, akik nem akarják a Mediacontact hívórendszerét használni, miért kell azt mégis a drosztdíjba elrejtve kifizetni?

- A taxisok most azt fizetik, amit megszavaztak számukra a Közgyűlésben, és nem pedig a mi rendszerünket. Ebben a kht.-nak fizetendő összegben szerepel a közterület-felügyelő díja, a taxiállomások fenntartása, az ellopott KRESZ-táblák pótlása, a lekopott felfestések frissítése. Az éves díjakból az első évben nagyobb energiákat kell fordítani a kht.-nak, a fővárosnak, hogy a szabálytalanul a taxisok helyén parkoló civil autót elvigyék, vagy megbírságot adják. Én úgy érzem, hogy nem a taxisok ellen van ez a rendelet, de ez nem az én asztalom, nem az én dolgom, hogy megmagyarázzam. Azt viszont tudom, hogy a fizetendő díj akár a nulla felé is elmozdulhat azáltal, hogy a kht. a későbbiekben a Mediacontacttól kapott reklámbevételeiből fenn tudja magát tartani. Természetesen ez csak akkor következhet be, ha a teljes hálózat kiépül majd. Ezért kötöttük ki a kht.-val kötött szerződésben a 200-as darabszámot. A 200 taxiállomás viszont jelenleg még nem azért nem épült meg, mert én nem akartam, hanem mert rendkívül hosszadalmas építési eljárások előzik meg a megvalósítást. A legkisebb kapacitást is csak építési engedéllyel lehetett megtenni, ezért tartott ilyen sokáig a 85 taxiállomás megépítése. A következő hónapokban újabb 40-et építhetünk meg, mert csak ennyire kaptuk meg az engedélyt. A még tervezett további 40-50-60 darabot ezért valószínűleg csak a jövő évben sikerül majd megépíteni. Ennek ellenére a Mediacontact az erre az évre vonatkozó teljes összeget átaltalta előre a kht. részére, füg-

getlenül attól, hogy még csak április közepe sincsen. Ezt azért vállaltuk, mert a főváros idén már nem finanszírozza a kht.-t, és kérték, hogy hozzuk előre a fizetést. Ezt egyeztetttük Héray úrral, ezzel semmi gond nincsen, ez a könyvelésünkben is látszik. Kihangsúlyozom, hogy a díj a 85 darabra vonatkozik. Ahogy építjük az állomásokat, az összeget folyamatosan emeljük majd. A sajtóban is megjelent 30 milliós éves átlánydíjat a 200 darab utcabútor felállításától kezdve utaljuk majd a kht.-nak. A következő lépés lehet az, hogy a taxisoknak kevesebbet, vagy esetleg semmit sem kell majd fizetniük droszthasználati díj címén.

- Ennek ellenére adott az a probléma, hogy a közpénzekből épült taxiállomások hálóján, legalábbis annak beültípusait felhasználva megindult egy új taxicég. Erről pedig az a hír járja, hogy a Mediacontacté...

- Fontos ez esetben is, hogy elválasszuk a dolgokat. Tehát a Mediacontact médiacég, amely a beruházásaival a drosztozt megépíti, ezeket fenntartja, karbantartja, a reklámokat cseréli. A Mediacontact az ügyvezetője, tulajdonosa én vagyok. E mellett nekem és egy társamnak van egy világszabadalmunk, amely arról szól, hogy létrehozunk cella alapú telefonkapcsolásokat. Ennek a szabadalomnak az első állomása a taxiösszeköttetés, de ezen kívül számos más terület is van, amire a szabadalmunkat fel lehet használni. Csak néhány példa: rendőrség, polgárőrség, mentők a társalgó-barátkozó vonalon felül egy csomó mindenre használható, de az első - és legkézenfekvőbb - a taxiszolgáltatás volt. Ez több mint kétéves munkánk eredménye, ahol a GSM-szolgáltatók versenyeztek azért, hogy ki hasznosítsa ezt az ötletet, itt a Pannon volt a gyorsabb, de a jövőben a Westel, a Vodafone és a Matáv vonalakon is hívható lesz ugyanez a hívószám. Még egyszer mondom: a szabadalom az enyém, a felhasználási szerződést a Mediacontact írta alá a Pannon GSM-mel. Ami a taxicégeket illeti, a projekt fejlesztése és kialakítása során többet is megkerestünk. El-

mondtuk terveinket, vágyainkat, volt, aki komolyan vett minket, volt, aki nem. Ezekre a tárgyalásokon megtudtuk, hogy nagyon sok rendszer van a piacon, többnyire URH-bázis-

szel ebben jó, erről szól, anélkül, hogy sérülnének a társaságok érdekei. Amennyiben erre fogadókészség van, én örömmel állok rendelkezésére mindenkinek. Az pedig gyakorlati-



A Práter utcai taxiállomáshoz tartozó utcabútor. A hívógombok hamarosan üzemelnek majd

sal, de már van GPS-re épülő kezdeményezés is. A Mediacontact szabadalmának az a lényege, hogy beruházás nélkül az ember a mobiltelefonjával bejelentkezik a rendszerbe, és ezzel fuvarot tud kapni. A nagy előnye még, hogy nagyon erős médiaháttérrel rendelkezünk, ahonnan erős médiakampányokat tudunk csinálni, bevezette ezt a számot. A technológia alapvetően adott és alkalmas arra is, hogy a csellengő fuvarokat egy jó marketingkampánnyal át lehessen hozni erre a hívószámra. E rendszerben, a jövőt meglátva, alakult egy Mobiltaxi nevű társaság. Ők az első között - a nagy taxitársaságok előtt - kapták meg a használati lehetőséget. Az okokról március végén a taxis cégeket tájékoztattam a kamarában. Ott elmondtam, hogy ez a rendszer nyitott mindenki számára. Nem csak azért, mert ez az én gazdasági érdekem, hanem azért is, mert a főváros vezetői ezt kérték tőlem. Hogy ebben a helyzetben, amikor a drosztrendelet bevezetésre kerül, akkor tegyem azt meg, hogy a rendszer legyen teljesen nyitott, versenysemleges. Ezért a főváros kérésére a rendszert nyitottá tettük, illetve nyitottá szeretnénk tenni bármely társaság számára, hogy használja és a taxisainak ezt szabadon rendelkezésére bocsátsa, plusz fuvarszerzés céljából. A rend-

szel véletlenszerű egybeesés, hogy április 1-jétől van drosztrendeletünk és április 1-jétől indul ez a rendszer is a 1757-es hívószámmal.

- A 1757-es szám kié, ki üzemelteti? Ha valamelyik taxicég csatlakozni szeretne, akkor a Mediacontacthoz kapcsolódhat?

- Nem. Az alapjogok a DML Kft.-ben (Direct Mobil Line) vannak, ahol két év óta folyik a fejlesztési munka. Ez egy viszonylag komoly, 10 MFT-tal alapított társaság. A DML Kft. - amelynek szintén én vagyok az ügyvezetője - adta át a Mobiltaxi Kft.-nek a hasznosítási jogot. Az egy másik, teljesen független, két magyar állampolgár által alapított cég, amelynek a szakmai vezetője Bakutcz úr. A Mobiltaxi Kft. csak használja a DML Kft. fejlesztését, ugyan úgy mint majd a későbbiekben más is. Nincs kizárólagosság nekik sem! A 1757 minden taxitársaság részére hozzáférhető. Ugyanakkor mindenféleképpen valamilyen taxitársaságon keresztül próbáljuk ezt a kérdés megoldani, mert a minőségi kontrollt, a szervezést valakinek fel kell vállalni. És mivel a DML nem taxicég, hanem telekommunikációs szoftverfejlesztő cég, ezért mi nem akarunk foglalkozni a taxiszolgáltatással. Mi csak egy hívószámot adunk, telekommunikációs

szolgáltatással. Ezt szeretnénk mindenki számára hozzáférhetővé tenni.

– **Tehát ha valamelyik taxitársaság belép az igénybevevők közé, onnantól kezdve a saját rendszerén belül intézi a panaszokat stb.**

– Pontosan. Itt nem tud belemenni a címkadási részbe, mert ez teljesen automatikusan történik. A rendszer úgy van programozva, hogy ha az

ügyfél például Tele5-ös taxit kér, akkor oda fogják kapcsolni, ha 6x6-ot, akkor oda, még hozzá úgy, hogy a hívószámhoz csak az fér hozzá, akinek erre joga van.

– **Még egy kérdés: elhangzott a kamarai tájékoztató, hogy ez országos fejlesztésű rendszer, tehát a vidék is bekapcsolódhat?**

Igen, természetesen. A rendszer előnye az, hogy országos.

Szeretnénk már most a nyáron ezt a Balatonnál bevezetni. Tehát szeretettel várunk mindenkit, akit érdekel, bármelyik megyeszékhelyről, bármelyik vidéki városból, vagy a Balaton mellől. Vidéken, a Balaton mellett nagyon fontos lehet az, hogy rendszer 100-200 méteren belül legközelebb lévő taxishoz kapcsol automatikusan. Ez a cellainformáción alapuló rendszer lényege. Nem mind-

egy, hogy például egy Zamárdi-Felsőről érkező megrendelőért Siófokról vagy Földváról indul a taxi. A mi rendszerünk a legközelebbit küldi majd.

Az érdeklődőket várjuk személyesen a **II. kerület Hívősvölgyi út 83. címen 9.00-18.00 óra közötti időpontban**, de a **06 20/339-9260, illetve 06 20/339-9220-as telefonon** is szívesen adunk felvilágosítást.

EGY TELJES ÉLET

– Az akaratérő diadala –

Sokan emlékszünk még taxis kollégánk tragikus balesetére. Két és fél évvel ezelőtt Vokoun Iván kiszállt taxijából, hogy segítséget nyújtson egy autós hölgynek. Ekkor, mint egy torpedó csapódott beléjük egy részeg autós.

Kollégánk egyik lábát – térd alatt – azonnal elvesztette, a másikért még hónapokig küzdöttek az orvosok. Akkor riportot készítettünk vele a kórházi betegágyánál. Ott fekiüdt összetörten – sajnos, mondhatni – nyomorékon, de bizakodóan.

Most két és fél év elteltével meglátogattuk barátunkat. Bicegve bár, de ő nyitott ajtót és megszokott mosollyal üdvözölte a vendéget.

– **Mi történt azon a szörnyű napon?**

– 2001 decemberében, egy pénteki napon késő este megálltam az Árpád hídon, hogy segítsék egy bajba jutott autós hölgynek. Éppen vizet töltöttem a farmortoros Skodájába, amikor hátulról „eltalált” bennünket egy részeg autós. Később csak annyit mondott: „Sajnos nem vettelek észre.” Mentők, rendőrök, seregnyi kolléga a helyszínen. Mint valami filmforgatás.

– **Hogyan alakult az életed az elmúlt időszakban?**

– Kórházba kerültem, bent voltam három hónapig. Akkor hét (!) műtéten estem át. Azóta ezeket pedig még újabb kettő követte. Az utolsó éppen a múlt héten. Itt kell elmondanom, milyen segítséget kaptam kollégáktól, taxis cégektől. Az természetes, a családom mindvégig velem volt, kitartásra buzdítottak. De éppen ilyen fontos volt a taxisok segítsége. Ismét ki kell emelni Hriagyel Pali és Kartali Pisti barátaim segítségét. Állandóan vitték a feleségemet a kórházba, majd hozták haza. Segítettek a kocsit eladni, segítettek az ügyes-bajos dolgok intézésében. A taxit muszáj volt eladnom, az kuplungos volt és egy lábbal

bajos lenne vezetni. Vettem egy automata-váltós autót.

– **Mi a véleményed az igazságszolgáltatásról, a biztosítók tevékenységéről?**

– A kártérítési dolgokat az „ellenfél” biztosítója intézi a kötelező felelősség biztosítása alapján. Sajnos még nincs vége az ügynek és várhatóan sokáig el fog húzódni. Perben állunk a biztosítóval, ugyanis fillé-



Vokoun Iván: – A kollégáktól nagyon komoly segítséget kaptam

reket akartak fizetni. Voltam különböző orvosi vizsgálatokon, egy sor orvos szakértő vizsgált meg. Készítik a szakvéleményt, majd a bíróság dönt. Lesz újabb tárgyalás. Feltehetően életjáradékot fogok kapni. Az a lényeg, hogy a másik autóssal nekem semmilyen viszonyom nincs, én a biztosítóval tárgyalok. A biztosító áll helyt a gépkocsi-vezető helyett. Ezért fizetjük a kötelező biztosítást. A bírósági ügy külön történet. Bejön egy orvos-szakértő és magyarázza a bizonyítványt. Bizonyítja, hogy az ellenfél nem is volt részeg! A baleset fél tizenegykor volt és egy óraker vettek vért! Két és fél óra múlva! Az orvos szakértő meg magyarázódik! Jöttek a hókuszpókuszok! Ilyen számok meg olyan táblázatok. Így, meg úgy, ennyi meg annyi. Ezt így kell kiszámolni, azt meg úgy. Hogy mennyi alkohol lehetett a vérben. A lényeg az, 0,8 ezrelékes határ! Az

alatt csak vétség, a felett pedig bűncselekmény! A szakértő meg kihozott 0,78 ezreléket. Szerintem ez nevétséges! Ha 0,78 ezrelék, akkor még nem részeg, ha 0,8 ezrelék, akkor meg részeg? Nevétséges kritériumok. A szakértő meg folyamatosan azt hajtogatja: „Sajnos ezt nem lehet ilyen egzaktul meghatározni!” Valaki tántorog, vagy nem tántorog az egyértelmű! Minek az orvos szakértő? Az a gyanúm, az a kérdés, kinek mi a jó! Mást akar a védelem szakértője, és mást a biztosító szakértője! Ha valakinek keresztbe áll a szeme és tántorog, az részeg! Szerintem... Az ítélet különösen felháborított! Kapott egy (azaz egy!) évet! Azt is felfüggesztve...

– **Milyen lehetőségeid vannak, mik a terveid?**

– Két évig voltam betegállományban, 2003 decemberében lettem hivatalosan nyugdíjas. Rokkantsnyugdíjas. A City Taxinál régen dolgoztam már, mint diszpécser. Megkeresett a diszpécserközpont vezetője, munkalehetőséget kaptam. Voltam bent egypárszor gyakorolni. Jelenleg ugyan nem dolgozom, mint említettem a múlt héten volt az utolsó műtétem. Körülbelül egy hónap múlva mehetek majd dolgozni. Tudom, hogy új központi rendszer van a City Taxinál, de remélem, belejövök. Eddig nem dolgozhattam, mert betegállományban voltam, de most már semmi akadály a munkának, rokkantsnyugdíjas vagyok. Végre lesz munkám. Bizakodom.

– **Köszönjük a beszélgetést, jó egészséget kívánok a kollégák nevében.**

Juhász Péter

Gumiambulancia Bt.

Nyitva: Május 1-től

NON-STOP

Taxisoknak kedvezmény!

Szerelés 400 Ft/db, defekt 800 Ft/db

1106 Budapest, Maglódi út 12/b.

Tel.: **06-30/201-2155**

06-30/338-9902

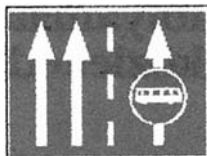
Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Behajthat-e bármelyik személygépkocsi a jelzőtáblával megjelölt területre?

- Igen, ha bármilyen jellegű úti célja az övezetben van.
- Csak akkor, ha a megengedett legnagyobb össztömege nem több mint 2500 kg.
- Igen, ha a vezetője ott lakik vagy látogatókat szállít oda.



2. Közlekedhetnek-e a megkülönböztető jelzésekkel felszerelt gépjárművek a táblával jelzett sávban?

- Igen.
- Csak abban az esetben, ha a megkülönböztető jelzéseiket adó berendezéseiket működtetik.
- Nem.



3. Várakozhat-e díjmentesen a táblával jelzett helyen a mozgáskorlátozott személyt szállító gépkocsi?

- Igen, de csak tárcsa használata mellett és legfeljebb 1 óra időtartamot nem meghaladóan.
- Csak ha egyébként jogosult megkülönböztető jelzések használatára is.
- Nem.



4. Szívbeteg utasa kéri, hogy szállítsa őt kórházba. Úti célja felé tartva áthajt-e a táblával megjelölt útszakaszon?

- Igen.
- Nem.



5. Mi a jelentése ennek a táblának?

- Internetes közlekedési információs szolgálat.
- Számítástechnikai vizsgacentrum internetes csatlakozással.
- Közösségi internet hozzáférési (e Magyarország) pont.

6. Közlekedhet-e az autóbuszforgalmi sávban a műszaki segínyt nyújtó autómotortő?

- Igen, amennyiben a figyelmeztető jelzését használja.
- Igen, akár a figyelmeztető jelzés működtetése nélkül is.
- Nem.

7. Bekanyarodáshoz történő besorolás céljára elhagyhatja-e az autóbuszforgalmi sávot a menetrend szerint közlekedő autóbusz?

- Igen.
- Nem.

8. Megállhat-e az autóbuszöbölben a kommunális szemet szállítását végző jármű?

- Igen, bármikor, ha ez a munkája végzése céljából történik.
- Legfeljebb 20.00 óra és 06.00 óra között.
- Nem.

9. Használhat-e a vezető radioaktív anyagot szállító járművén figyelmeztető jelzést?

- Igen.
- Nem.

10. Haladhat-e 40 km/h sebességnél gyorsabban az olyan személyszállításra készült motorkerékpárral, amelynek szimmetrikus elhelyezésű három kereke van?

- Igen.
- Nem.

11. Mi a célja az előéleti pontrendszernek?

- A büntetés maga.
- Hogy gyengítse a szabálysértő anyagi helyzetét.
- Önkéntes közlekedési jogkövetésnek az elérése.

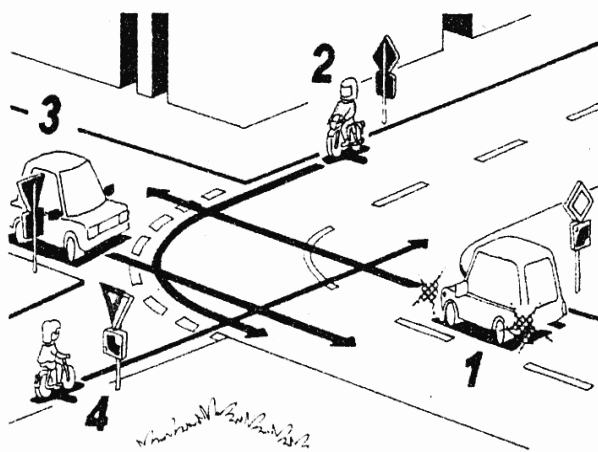
12. Az elmúlt időszak adatai szerint melyik szabálysértés miatt adták a rendőrök a legtöbb előéleti pontot?

- Az elsőbbségi szabályok megsértése miatt.
- A sebességkorlátozásra vonatkozó szabályok megsértése miatt.
- Az előzési szabályok megsértése miatt.

13. Az alábbiak közül milyen új tényállás került a pontrendszer hatálya alá?

- A bekanyarodási szabályok megsértése.
- Biztonságos közlekedésre alkalmatlan jármű vezetése (üzemképtelen fék, kormányberendezés).
- A forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésén történő áthaladás.

14. Hányadikként haladhat át az útkereszteződésen a 3-as számmal jelölt gépkocsi?



- Elsőként.
- Másodikként.
- Utolsóként.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatók.

Iparüzési adó bevallása

Mint minden évben, ezúttal is május 31-e az iparüzési adó bevallásának és befizetésének határideje. Mivel a nyomtatvány formája és részben tartalma is megváltozott a tavalyi évhez képest, érdemes részleteiben is megvizsgálnunk a kitöltés menetét.

Az első és legfontosabb dolog elővenni a tavalyi iparüzési adó bevallásunk saját példányát és megnézni, hogy az „adóbevallás egyszerűsített módját választom” nevű rovat be van-e ikszelve. Ez határozza meg ugyanis, hogy a továbbiakban mely rovatokat kell kitöltenünk.

A másik legfontosabb dolog, változás a korábbi évekhez képest, hogy az adóbevallási ív önindítható! Kitöltése előtt tehát vizsgálni kell a megfelelő helyeken, vagy tegyünk alátétet a piros példányok alá.

A címlap kitöltése értelemszerű: adóév 2003, bevallási időszak 01.01-12.31, ill. aki év közben kezdett, vagy befejezte vállalkozását, annak a megfelelő dátum. Többet kérdezték, hogy mire szolgál a név előtt lévő „előtag” rovat. Nos, ide kell beírni azokat a rövidítéseket, amelyek a névhez tartoznak, például dr., ifj., id., özv. stb. Az esetek legnagyobb részében ez a rovat üresen marad. A folyószámla-azonosító az a szám, amelyen az önkormányzati adóhatóság nyilvántart bennünket. Megtalálható a minden évben kiküldött adófolyószámla, vagy fizetési meghagyás fejlécében. Ha esetleg hiányzik, nem okoz problémát, mert a többi adatunk alapján egyértelműen tud azonosítani a hatóság.

Adószámunk kitöltése után a személyi adóazonosítót is meg kell adni, ez az a szám, amely a zöld színű adókarttyánkon szerepel.

Székhely, ill. postacím kitöltése értelemszerűen történik, ha nincs külön postacímünk, akkor ezt a rovatot kitölteni nem kell.

A bevallás jellege rovatban éves bevallás esetén 21-es számot írunk a kockába, megszünt vállalkozás esetén 22-est (akkor is, ha a vállalkozás december 31-én szűnt meg!), kezdődő vállalkozás esetén 25-öst (akkor is ha a vállalkozás kezdete január 1. volt)

A következő, IV-es szakaszban kell jelölnünk, ha 2004-évre az adóalap-megállapítás egyszerűsített módját választjuk. Ez a választás átalányadósnak mindenképpen javasolt, de a tételes adózók is megvizsgálhatják a lehetőségét. Részletes tájékoztató a kitöltési útmutatóban található.

Az adómentesség oka rovatra a bevallás kitöltését követően térünk vissza.

Lapozunk a következő oldalra, és a lap tetején található adószám rovat kitöltése után kell eldöntenünk (ill. az előző évi bevallás szerint megállapítanunk), hogy az

egyszerűsített módszerrel töltjük-e ki a bevallást, vagy sem.

Ha az egyszerűsített módszert választottuk, akkor a bevallás kitöltése a 931-es sorból kezdődik. Ide írjuk be az éves összes árbevétel a személyi jövedelemadó-bevallásunk alapján. Átalányadózás esetén a következő, 932-es sorba az szja szerinti adóalap, vagyis a bevétel 20%-a kerül (nyugdíjas vállalkozónál 25%). Az iparüzési adóalapot pedig úgy számítjuk ki, hogy ezt az összeget 20%-kal megemeljük, vagyis megszorozzuk 1,2-vel. A kapott eredményt a 933-as sorban tüntetjük fel. Ugyanezt az összeget aztán átírjuk a lap felsőbb részén található 915-ös sorba, és ha csak Budapesten végezzük a tevékenységet, akkor a 916-os sorba is.

Most jutottunk el arra a pontra, hogy megállapítsuk, túl vagyunk-e az adómentes határon. Iparüzési adó esetén ez 700.000 forint. Ha tehát a 916-os sorban 700.000 forintnál kisebb összeg szerepel, akkor adómentesek vagyunk, a 918-as, 919-es, és 923-as sorba nullákat kell írni. Ebben az esetben ne felejtünk el visszatérni a címlapra, és a lap alján lévő adómentesség oka nevű kockába egy 1-est beírni.

Ha a 916-os sorban szereplő összeg meghaladja a 700.000 forintot, akkor a teljes összeg után 2%-os iparüzési adót kell fizetnünk. Ebben az esetben a 918-as sorba ismét az adóalap, a 919-be pedig annak 2%-a kerül. Ez a 2%-os összeg ismétlődik meg a 923. sorban is.

Nézzük most, mi a helyzet abban az

1. MIKROHITEL:

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

2. SZÉCHENYI KÁRTYA:

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

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

3. JELZÁLOGHITELEK

5,8 %-tól deviza alapú hitelek, hitelkiváltások. Csak ingatlanfedezet szükséges

Várjuk érdeklődésedet, hívj bizalommal, biztosan találunk megoldást: City 767

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

esetben, ha a vállalkozó nem jelölte be az ún. egyszerűsített módszer választását. Ekkor a bevallás kitöltése a lap tetején a 911-es sorban kezdődik, ide kerül az éves árbevétel, és ismétlődik meg a 911 sorban is. Ebből az összegből levonható az anyagköltség, ami taxisoknál jellemzően üzemanyag, ennek gyűjtése tételes adózóknál adott, átalányosoknál külön el kell végezni. Az anyagköltség levonása utáni összeg az adóalap, ez kerül a 915-ös sorba, és ettől kezdve a bevallás kitöltése már megegyezik az előbbieken részletezettel.

Ismételt lapozás után a záró oldalra kerülünk, itt szintén ne felejtünk a lap tetején adószámunkat feltüntetni. Az adóalap megosztási rovatokat csak annak kell kitöltenie, aki Budapesten kívül máshol is végez vállalkozói tevékenységet, és ezt érvényesíteni is akarja.


A VIII. tájékoztató adatok nevű blokk kitöltése: egyéni vállalkozó könyvvezetése, ha tételes adózó, akkor egyszeres, ha átalányadós akkor bevételi nyilvántartás. (Ha nem az egyszerűsített módszert választotta, tehát levont üzemanyagköltséget is, akkor célszerű a bevételi- és költségnyilvántartás megnevezést választani. Bt.-k és Kft.-k könyvvezetése kettős. A megfelelő számot kell a kockába beírni.

A statisztikai számjel és bankszámla rovatok kitöltése csak annak kötelező, akinek van ilyen.

Végül a bevallást dátumozni és aláírni se felejtünk el. Célszerű a kitöltő nevét és telefonszámát feltüntetni, mert kisebb hibák esetén akár telefonon is tud intézkedni az adóhatóság.

A mellékelt borítékban a bevallás május 31-ig ingyenesen feladható. A kék színű példányt kell beküldeni, a pirosat pedig öt évig megőrizni.

Nagy Zoltán



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

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

**20%
KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

**10%
KEDVEZMÉNY!**

Új diszpécserközpont, profi fuvarszervezés, létszámbővítés

Erősít a Budapest Taxi

Hónapok óta terjed a pletyka taxis körökben, hogy tulajdonosa szeretne megválni a Budapest Taxitól. A mendemondák szerint Hrumó Miklós már csak azért ül az igazgatói székben, hogy a taxisok ne vegyék túl gyorsan észre a változást. Erről kérdeztük az érintettet.

– Igaz a hír, hogy céged a Buda Kft. tulajdona lett?

– Hallottam én is ezt a pletykát, de csak cáfolni tudom. Jelenleg is én vagyok az egyetlen tulajdonosa a Budapest Taxinak. Ráadásul nincs is szándékomban eladni.

– Akkor miért terjedhetett el ez a hír? Nincs semmilyen alapja?

– A szóbeszéd valószínűleg abból ered, hogy a Buda Kft.-vel kötöttünk egy megállapodást, mely szerint nem csak az ún. lakossági címeiket adjuk át egymásnak, hanem a szerződéses, csekkes megrendelőket is, amennyiben azokat nem tudjuk „eladni” házon belül. Ebből adódóan a kollégák pletykálni kezdtek. Ráerősített a hírre az is, hogy az én autómatt többször látták a Buda-székház előtt, amikor a Pásztor Gyurival és a Dudás Zolival tárgyaltam. Az sem volt titok, hogy nemrég olyan befektetőt kerestem, aki a jövőben anyagilag, szakmailag és erkölcsileg meg támogatná a céget. Erről a szándékomról több számba vehető személlyel tárgyaltam. Volt köztük szakmán belüli és kívüli ember is, akik természetesen ajánlatokat is tettek. Ezek azonban számomra nem voltak elfogadhatóak, tehát úgy döntöttem, más megoldást választok. Ezért kerestem egy taxiban jártas szakértőt a céghez. Hosszas tárgyalások, vívódások után sikerült a City Taxi egykori kereskedelmi és marketing-vezetőjével, Tihanyi Sándorral megegyeznem, így ő március 1-jétől a Budapest Taxinál dolgozik. Tevékenységét azzal kezdte, hogy sorba vette a cég hiányosságait. Kereste annak okait, hogy korábban miért nem mű-

ködött jobban ez a vállalkozás. Sok-sok hiányosságra derült fény. Ezeket közösen kielemeztük, és most nekiláttunk az átalakításnak. Mindenekelőtt a meglévő alapokat szeretnénk megerősíteni, amire építkezni fogunk a jövőben. Nem lesz egyszerű folyamat. A kitűzött cél érdekében újabb beruházásokba kezdünk. Áprilistól 50 m²-rel bővítjük irodánkat, ahová egy korszerű diszpécserközpontot építünk, mely külön konyhával pihenő és dohányzóhelyiséggel rendelkezik majd. Természetesen az új diszpécserközpontunk közvetlen irányítását, működtetését, valamint telefonos és diszpécser kollégáink képzését is egy tapasztalt szakember segítségével szeretnénk megvalósítani. Nem titkolt célunk, hogy - Tihanyi Sanyival közösen - a Budapest Taxiból professzionálisan működő, a piacot meghatározó taxitársaságot kívánunk létrehozni. Ehhez azonban szükségünk van a kollégák támogatására, ezért az ő véleményüket is ki fogjuk kérni egy-egy komolyabb változtatás előtt. Továbbá nagyon fontosnak tartjuk, hogy a nálunk dolgozó taxis kollégák terheit nem szeretnénk indokolatlanul növelni, ami azt jelenti, hogy a fenti fejlesztések ellenére őszig a tagdíj mértéke biztosan nem változik. Bízunk benne, hogy erőfeszítéseinknek hamarosan meg lesz az eredménye, és a jövőben is minden taxis kollégánk megtalálja majd számítását a Budapest Taxinál.

– Gondolom, azért kerestél befektetőt, hogy a célokhoz megfelelő tőke álljon rendelkezésre. Most viszont saját zsebből kell gazdálkodni. Jut így is a fejlesztésekre?

– Igen, jut. Ugyanis én első sorban másik tervemhez keres-

tem befektetőt. Nevezetesen az egységes megjelenésű, homogen autópark létrehozásához, ami jól kiegészítette volna a meglévő taxikínálatunkat. Ez most nem sikerült, de a többi cél megvalósítható.



Hrumó Miklós: – Egy, a piacot meghatározó társaságot szeretnénk létrehozni

– Milyen problémákat találtak a cég korábbi életében?

– Egyrészt, ami a taxist legjobban érinti, az a fuvarszervezés. Ez eddig ad-hoc módon zajlott. Nem volt kidolgozott, stratégiaileg felépített módszer erre, hanem „aki kapta marta”. Ez egyébként a Budapest Taxi eddigi működésére is jellemző volt, bár az is igaz, hogy meglepő módon, de a cégem működött magától. A másik hiányosság az ellenőrzésben volt. Kicsit szabadabban lehetett itt taxizni, mint máshol, és ez sajnos a szolgáltatásunk minőségében meg is látszott. A továbbiakban sem célunk katonaságot létrehozni, de a jövőben szolgáltatási színvonalunk emelése érdekében mindenkinek, legyen az telefonos, diszpécser vagy taxis, egy közösen kidolgozott szabályrendszer szerint kell a munkáját végeznie. A legnagyobb problémánk azonban az, hogy nem tudjuk megrendelőinket időben kiszolgálni, mert létszámgondokkal küzdünk. Azt szoktam mondani: nálunk a diszpécser csak azért dobja fel három perccel a címet, hogy bemelegedjen a szája. Pedig nyugodtan kijelenthetem,

hogy az aktív létszámhoz viszonyított címmennyiség az egyik legjobb a Budapest Taxinál. (Egy aktívan dolgozó taxisra - ami azt jelenti, hogy egy nap legalább két címet vesz fel - átlagosan havi 200 megrendelés jut.) Ugyanakkor nem szeretnénk átesni a „ló túloldalára” sem azzal, hogy számolatlanul vesszük föl a jövőben a taxisokat. Csak a címarányos taxisfelvételt tartjuk elfogadhatónak. Tehát lesznek időnként létszámstopok, majd egy bizonyos fuvarszám-emelkedés után újabb felvétel, és így tovább.

– Lehet, hogy a változtatásoknak köszönhetően pont az a jó tulajdonsága szűnik meg a Budapest Taxinak, amit az itt dolgozók szerettek benne: a családiás légkör, a nyugodt címfelvételi lehetőség. Most majd itt is jön a 2 perces címre rohanás?

– Nem hiszem, hogy így történik majd, hiszen a család is szabályok szerint működik, amiben mindenkinek megvan a feladata, és mindenki tisztában van azzal, hogy mit szabad és mit nem szabad tennie. A 2 perces címfelvételt pedig csak időszerűkítés esetén tartjuk elfogadhatónak. Jelenleg azonban a havi címmennyiségünk 3-5 %-át kénytelenek vagyunk lemondani, mert nem sikerül eladni még máshol sem. Fuvarjaink egy részét pedig sajnos más taxitársaságok teljesítik, ami azzal jár, hogy elveszítjük a már meglévő megrendelőinket. Ezért most mindenképpen szeretnénk 20-30 olyan kollégát felvenni, aki tud taxizni, ismeri a várost és rámozdul a címekre. Bízom benne, hogy ez a problémánk is hamarosan megoldódik, hiszen a tagdíj nálunk még mindig csak harmincezer forint körül mozog.

– Köszönöm a tájékoztatást!

–kó-

Erről írt a Taxisok Világa 1994 áprilisában 10 éve történt

Levélváltás a pénzügyminiszterrel

Ezeket a hasábkon már többször megállapítottuk, hogy a taxis szakmában – legalábbis ami a követeléseket illeti – szinte megállt az idő. 1994-ben az akkori pénzügyminiszter, Szabó Iván, személyesen válaszolt a problémafelvetésekre. Hogy mik voltak ezek?

Nyolc tarifa
Hatósági ár
Átalányadózás
Áfa-visszaigénylés
Létszám

Ugye, hogy a témák nagy része ma is visszaköszön? Ugye, tíz év sem volt elegendő, hogy rendeződjön a helyzet?

A nyolc tarifáról egyébként még ma is sokan azt hiszik, az valami kötelezően előírt dolog. Hogy ez nem így van, a pénzügyminiszter levele egyértelműen magyarázza: „A taxiszoigáltatás körében a nyolc tarifaelem alkalmazását állami előírás nem teszi kötelezővé. A ...rendelet csupán azt írja elő, hogy a taxaméternek minimum nyolc tarifa egyidejű tárolására kell alkalmasnak lennie. ... Az utas számára is áttekinthetőbb, ha a tarifák száma kevesebb. Segítené a társadalmi elfogadtatást, ha a fogyasztói érdekképviseletekkel és az érintett önkormányzatokkal is egyeztetett díjakkal működne a szolgáltatás.”

Ami a létszám korlátozását illeti, a pénzügyminiszter a következőképpen vélekedik:

„A csökkenő-stagnáló kereslet és az azt jóval meghaladó kapacitások elmentmondásáról van szó. A kormányzat az alkotmányos elveket szem előtt tartva nem korlátozhatja a piaci szereplők számát másként, mint ahogy az 1993-ban, a szakhatósági előírások szigorításával történt. A szakma presztí-

zésnek helyreállítása a taxis érdekképviseletek által is felkarolt szakmai önkormányzattal és önszabályozással látszik megoldhatónak.”

Hát, hiába látszott úgy, még mára sem sikerült...

Taxizás Európában

Az IRU felmérést készített az európai országok (jellemzően Nyugat-Európáról van szó) taxiszoigáltatási előírásairól. Ebből idézett a lap néhány – talán számunkra is tanulságos – érdekességet:

Belgium: Taxi működési engedélyért akkor lehet folyamodni, ha azon a területen igény mutatkozik a szolgáltatásra.

Finorszag: a polgármester szükség esetén parkolási engedélyeket adhat ki, és meghatározhatja a területen működő taxik megengedett számát.

Németorszag: arra törekszik, hogy teljesen nyitná tegye a taxis szakmához való hozzájutást. Az ezt szorgalmazó liberális párt nyilvánvalóan a taxis szakmát mint kísérleti esetet szemléli.

Nagy-Britannia: A helyi tanácsoknak joga van korlátozni a taxiengedélyek számát. A taxiengedélyt kérelmező bírósághoz fordulhat a tanács döntése ellen. A bíróságon a tanácsnak bizonyítania kell, hogy az adott területen nincs szignifikáns kielégítetlen taxiigény. Londonban a taxisnak jelentkező kétéves oktatási időszak után kerülhet csak pályára. A vizsga rendkívül szigorú és pártatlan.

Hollandia: semmilyen megszorító intézkedés nincs a taxik számára vonatkoztatva, viszont a viteldíjakat az illetékes engedélyező hatóság szabja meg.

Portugália: az új taxiengedélyeket nyilvános tenderkiírás útján ítélik oda, a szakmában már benne lévők előnyt élveznek

Spanyolország: a taxipiacot a helyi hatóságok szabályozzák, mint a városi szállítás eszközt. Szintén tenderkiírás működik, a jelentkezésre lezárult határidő után a legjobb minősítésűek fognak taxiengedélyt kapni.

Svédország: vizsgálják a jelentkező anyagi körülményeit, szaktudását, adózási morálját. Nincs korlátozás az egy vállalkozóhoz tartozó taxigépkocsik tekintetében

Svájc: a szabályokat nem nemzeti, hanem kantoni szinten hozzák. A felmérés idején éppen átalakulásban voltak az előírások.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

– **Vidékre vittem utast retur tarifával. Visszafelé értelemszerűen világító szabadjelzővel jöttem (az üres kilométerek taxiórába kerülése miatt), de nem vettem fel utast. Megbüntethet-e a rendőr, ha működési területen kívül világító szabadjelzővel közlekedek?**

– A válasz csak első látásra tűnik egyszerűnek. Ugyanis azt mondhatnánk, hogy természetesen megbüntethet, hiszen a világító szabadjelző a taxi szabad voltát jelzi, tehát mintegy „felkínálkozik” az utasnak, miközben az adott területre nincs engedélye. A helyzet azonban ennél bonyolultabb. Ismét találkozhatunk ugyanis azzal az esettel, amikor jogszabályok egymásnak ellentmondanak. Mire gondolok? A vonatkozó adótörvény és a taxióráról szóló PM rendelet egyértelműen szabályozza, hogy az utasnak – akár kérés nélkül is – nyugtát kell adni a fuvardíjról (itt most nem foglalkozunk azzal az esettel, ha számlát kér). A nyugta összegének pedig értelemszerűen a fuvardíj összegét kell tükröznie. Igen ám, de mi van a vidékre irányuló fuvarokkal? Ahol a visszautat is meg kell fizetni? Két eset lehetséges:

1. Normál tarifával viszem az utast, az óra a visszaúton is ketyeg. Szabálytalan, mert nem tudok nyugtát adni

2. Retur tarifával viszem az utast, a megérkezéskor az általa fizetett összegről nyugtát kap,

majd üresen, világító szabadjelzővel jövök visszafelé. Szabálytalan, mert szabad jelzést használok olyan területen, ahová nem szól az engedélyem.

Két választásom van tehát, vagy szabálytalanul fuvarozok, vagy szabálytalanul. Akinek megoldási ötlete van (ez a rendeletalkotókra is vonatkozik!), kérjük, jelezze a szerkesztőségben.

* * *

– **Mi a teendőm, ha az utasom kárt okoz a kocsimban?**

– Ebben a hónapban olyan kérdések érkeztek szerkesztőségünkbe, amelyekre nem tudunk konkrét, megnyugtató választ adni. Ez a kérdés is ilyen. Az utas általi károkozás ugyanis csak látszólag egyszerű eset. A múltban egy letört Lada kilincsből általában sem a taxis, sem az utas nem csinált problémát, „mellényzebből” kifizette azt a 65 forintot, amibe került, és öt perc alatt felszerelte. Ma egy Mercedes könyöklő a hátsó ajtón több mint 60.000 Ft, és aránylag könnyen törik. Ekkora „mellényzebe” már keveseknek van. Vagy vegyünk egy olyan taxit, amelyben a gépkocsivezető megengedi a dohányzást. Egy kiegészített ülészhuzat nem jelenthet problémát, veszünk másikat. Am egy Mercedes bőrülés javítása, felújítása százazres nagyságrendű! Erre már nemigen mondhatjuk, hogy a vállalkozó kockázata...

Ne vegyünk Mercedest, vagy más drága autót – mondhatjuk. Igen ám, de a taxitársaságok ma már egyre inkább a nagyobb, kényelmesebb, újabb, tehát drágább gépkocsik megvételére presszionálják tagjaikat. A drága autóknak pedig az alkatrésze is drága...

Aránylag egyszerűen (?) megoldható a probléma, ha az utas rendelkezik olyan biztosítással, melynek felelősségbiztosítási eleme is van. A lakásbiztosítások nagy része ilyen. Ekkor szükség van egy elismerő nyilatkozatra, a biztosítás költségviselésére, esetleg tanúkra, és az okozott kár rövid (?) időn belül megtérül. Mindenesetre célszerű a biztosítótársaságot a károsultnak és a károkozónak együtt felkeresni.

Bonyolultabb, ill. egyenesen megoldhatatlan az a helyzet, amikor az utasnak nincs megfelelő biztosítása, vagy esetleg külföldi. Utóbbi esetben még nyelvi nehézségek is felléphetnek. Biztosítással nem rendelkező hazai utas esetén – meg egyezés hiányában – viszont csak a polgári peres út marad, amelynek kimenetele igen kétséges, és csak nagyobb összegű károkozás esetén érdemes megpróbálkozni vele.

Több más ok mellett fenti esetekre is érvényes, hogy sokat segíthet, ha a taxis rendelkezik jogvédelmi biztosítással. Ebben az esetben felkészült jogászok segítik a kárigény érvényesítését. Ez a fajta biztosítás Nyugat-Európában már igen elterjedt, nálunk még gyerekcipőben jár. Pedig egy hivatásos autóvezetővel gyakran előfordul, hogy jogsegélyre szorul. E biztosítás éves díja taxira 25.000 forint körül mozog.

Taxival a határőr-kirendeltségre

Zöldhatárról a zöld sapkásokhoz

Áprilisi tréfának tűnhetett: a szlovén férfi Szabadkáról gyalog indult Tompára, hogy a zöldhatáron átjutva, hazájába visszatérjen. Magyar földre érve egy szerb taxist leintett, aki viszont ahelyett, hogy „jó fuvar” reményében átvitte volna a határon, a határsértőt átadta a magyar határőröknek.

Minden taxis gyanús, aki a határ közelében autózik, s ha még netán utasokkal közlekedik, akkor biztos számíthat a határőrök kitüntetett figyelmére, hovatovább ellenőrzésére. Közéledve az európai uniós csatlakozáshoz, még inkább igyekeznek a magyar határőrizeti szervek is megfelelni a schengeni előírásoknak. Igaz ez még akkor is, ha május elsejétől nem hazánk határai lesznek az uniós teljes körű határai.

Magazinunkban többször beszámoltunk már olyan bűncselekményekről, amelyek elkövetői – nevezik jóhiszemű taxisoknak őket – a zöldhatárra igyekeznek vagy éppen onnan érkező kuncsaftokat fuvaroztak, és lebuktak. Jobb esetben pár órát töltöttek az előállítóban, de akadtak olyanok is, akiket előzetes letartóztatásba helyezték a bi-

róság. A nagyobb haszonnal kecsegtető, de a törvényesség határait olykor érintő, nem egyszer átlépő fuvarok nem kis veszélyt rejtenek magukba. Mindezt talán nem tudta az a 44 esztendőszős szlovén férfi, aki április elsejére virradóra indult útnak Szabadkáról Magyarországra, hogy Tompánál átjutva a zöldhatáron, Magyarországot érintve jusson haza. Útvonalát megtervezte ugyan, de mivel illegális átlépéséhez helyismerettel rendelkező „segítő” nem vett igénybe, csak magára számíthatott. Tompához érve megvárta míg besötétedik, majd a határátkelőhely fényeit figyelve, az ellenőrzési pontot jól elkerülve, sikeresen bejutott az országba. Gondolhatta, ha eddig minden rendben ment, akkor nagy baj már nem érheti. Úgy tervezte, hogy az első településre beérve, keres egy Szlovénia irányába tartó buszt, felszáll, és így jut el a következő határszakaszra. A sötétben bandukolva éppen kapóra jött a jó irányba tartó taxi, amelyet rögvést leintett. Azzal ugyanis nem volt tisztában, mennyit kell a településig gyalognia.

Szóba elegyedett a taxisofőrrel, aki rádőbbenve, hogy utasa határsértő, nem

kockáztatott, egyenesen a határőrségre hajtott és átadta alkalmi megrendelőjét a hatóságoknak.

A szlovén – kihallgatásakor – megszeppenve mesélte el történetét a tolmácsnak, aki jó néhány valós és kitalált legendát fordított már le a vizsgálónak, de hasonló sztorival még nem találkozott.

Az illegális határsértőre kitoloncolás vár, ám az eljárás további lefolytatását a magyar határőrizeti szervek felajánlották a szlovén kollégáiknak, így a férfi, ha egy kis kerülővel és néhány napos késéssel, de hivatalosan is hazajutott, ahol feltehetően pénzbírsággal megússza a történeteket.

Az élet fura fintora, hogy Magyarországon egy szerb taxis vette föl, aki végül feladta. Arra a vizsgálat nem terjedt ki, hogy a szerb taxis miért furikázott hazánkban, mint ahogyan évek óta senki nem lép fel hatékonyan a számtalan külföldi személyszállításra szakosodott vállalkozó ellen sem, akik a hazai fuvarozók elől veszik el a munka lehetőséget, miközben – ha egyáltalán – adóznak is, azt más állam kasszájába fizetik be.

Cash

Forgalmirend-változások

Már közöltük az erre az évre esedékes forgalmirend-változásokat, most csak néhány pontosítást.

Alsó rakpart

A környezetvédők és a városvédők tiltakozása miatt mégsem szélesítik ki a budai alsórakpartot 2x2 sávra. A főgyűjtőcsatorna ettől függetlenül megépül.

XIV. Bosnyák tér

Nagyszabású tervek szöttek a zuglói városvezetők a Bosnyák tér teljes átépítésére. Az elképzelés kudarcba fulladt. Idén tavasszal új tervek készítenek, az építkezés kezdete nyilvánvalóan eltolódik.

V. Piarista köz

Az egyház továbbra sem enged a „48”-ból. A jelenlegi helyzet szerint sétálóutca lesz a Piarista köz. Az Erzsébet híd felé ha-

ladóknak hatalmas kerülőt kell tenni az Irányi utca – Ferenciek tere útvonalon.

II. Moszkva tér

Nagyon szükséges a Moszkva tér átépítése, a közlekedés teljes átszervezése. Sajnos pénz most sincs, 2004-ben egyelőre csak a tervek készülhetnek.

M0-ás körgyűrű

Végezetül egy jó hír. Nagy lendülettel folytatódik az M0-ás körgyűrű építése. A napokban véglegesített tervek szerint a Gyál és Vecsés közötti szakasz építése 2004-ben elkezdődhet, és 2005-ben már át is adják!

Ugyanakkor megkezdődnek az előkészületek a Vecsés és Fót közötti szakaszon.

Új utcanevek

VIII. Gaal Mózes

A VIII. kerületi Rezső utca új neve: Gaal Mózes. Hogy ki volt a névadó, arra majd a utcanevekről szóló rovatunkban visszatérünk.

A kerületi rendőrség is válaszolt

Tisztelt Uram!

Megkerestük Budapest főpolgármesterét, a BRFK és a Közterület-felügyelet vezetőjét a taxiállomásokkal kapcsolatban. Legutóbb közöltük a válaszukat. Most mellékeljük a kerületi rendőrkapitányok választát a taxiállomások körüli anomáliákkal kapcsolatban.

Tisztelt Uram!

Budapesti Rendőr-főkapitánysághoz eljuttatott beadványával kapcsolatban, melyet illetékességéből hatóságunkhoz megküldtek, az alábbiakról tájékoztatom.

A kerületünket érintő helyszíneket a járőrökkel visszatérően ellenőriztettem, illetve a szabálytalanul várakozókkal szemben szabálysértési eljárásokat kezdeményeztünk.

Tájékoztatom továbbá, hogy – egyéb feladataink mellett – a megjelölt helyszíneket továbbra is visszatérően ellenőriztetni fogom.

Tisztelettel:

**Tóth Béla r. őrnagy, osztályvezető
Budapesti Rendőr-főkapitányság
XII. ker. Rendőrkapitányság
Közrendvédelmi Osztály**

Lappantyú utca

Újonnan kialakított utca Gazdagréten, a Gazdagréti út 26-nál nyílik.

Rét utca (Budaörs)

Új utca, még a térképeken sem szerepel: Kifelé menet, a bal oldali AGIP benzinkút háta mögött található.

Osztályomhoz írt megkeresésével kapcsolatosan tájékoztatom, hogy a kerületben található taxiállomások területén szabálytalanul parkolókkal szemben, az elmúlt egy hónapban tizenegy alkalommal történt rendőri intézkedés.

Ebből négy esetben szabálysértési feljelentés készült, míg hét esetben helyszínbírság kiszabására került sor. Ezen belül a mellékelt fényképen látható Pauler utcában található taxiállomás területén szabálytalanul parkolókkal szemben öt alkalommal került sor rendőri intézkedés kezdeményezésére, amelynek során egy alkalommal szabálysértési feljelentés készült, míg négy esetben helyszínbírság került kiszabásra.

A fokozott rendőri intézkedések után a taxiállomások területén szabálytalanul parkolók száma nagymértékben visszaesett.

Ezen állapot fenntartását, illetve további javítását a jövőben további fokozott ellenőrzésekkel kívánjuk elérni.

Tisztelettel:

**Dr. Keszttyús Rudolf r. ezredes
Rendőrségi főtanácsos
kapitányságvezető**

VW Caddy Kombi



A dobozos kisáruszállító személyszállító megfelelője a Fiat-nál, a Renault-nál, a Citroën-nél és a Peugeot-nál is megtalálható. Ezek között sok taxi kivitelével is találkozunk az utakon. Valószínűleg nem ezért, de a Volkswagennél is rájöttünk arra, hogy ebben a szegmensben van még mit keresni. Így született meg az új Caddy, melynek Kombi (személyszállító) verziója a taxisok figyelmét is felkeltheti. A 7 üléses(!) bővíthető verzióból a hátsó két ülőhely egyszerűen kiemelhető, majd igény esetén néhány mozdulattal berakható újra. Minden – egyébként igen kényelmes – üléshez 3 pontos biztonsági öv tartozik. Az autó belseje széria változatban igen puritán, de azért az extra felszerelési lista szerint minden lehetőség adott a bővítésre. Az alapváltozatban elől-hátul tárcsafék fogja a járművet. Két oldalon (vezető + utasoldali) légszák nyújt ütközéskor védelmet. A por- és pollenszűrő előnye tavasztól jól kihasználható, főleg az allergiás taxisoknak. Az új Caddy-ben minden a megfelelő helyen van. Az első ülések, és a (szériatartozéként légszákkal felszerelt) állítható kormánykerék mögötti munkatér kiegyensúlyozott, meggyőző ergonómiai tulajdonságokat mutat. Ezen kívül ki kell emelni a rengeteg rakodóhely mindennapi előnyeit. Így például a jobb első ülés utasának térdmagasságában nyitott kesztyűtartóban, a műszerfalon fent pedig két kisebb rekeszben tárolhatók a gördülékeny üzletmenethez szükséges eszközök. Az állva tárolt italos üvegek (akár 1,5 literes ürtartalomig) kiömlésbiztos helyen tárolhatók az ajtóborításokban. A középső konzolon lévő kézifékkar körül összesen négy pohártartó és számos rakodóhely található. A szélvédő felett körülfutó, nagy rakodópólc A4-es méretű iratrendezők elhelyezésére is alkalmas. A fűtés, szellőzés és (az opcionális) klímaberendezés kezelőelemei a műszerfal középső részén, a vezető és a jobb első oldalon ülő utas számára jól elérhetően helyezkednek el. A három forgatható szélővezető-felett, a klímaberendezés kapcsolói mellett található a kívánságra rendelhető ülésfűtés kezelőszerve is.

Az új Caddy négy különböző motorral kerül forgalomba: két benzines és két dízel aggregáttal. A piaci bevezetéskor szállítható motorok: egy 1,4 literes, 55 kW/75 LE teljesítményű benzinmotor, és el-

ső ízben egy 2,0 liter lökettérfogató és 51 kW/70 LE teljesítményű közvetlen befecskendezéses, porlasztószivattyús szívó dízelmotor (PD SDI).

Hamarosan követik ezeket az erősebb motorok: egy benzines (1,6 literes, 75 kW/102 LE teljesítménnyel), valamint egy kiemelkedően dinamikus és takarékos porlasztószivattyús PD TDI (1,9 literes, 77 kW/104 LE teljesítménnyel).

Az új Caddy kimagasló biztonságot nyújt. Az elől-hátul tárcsafékes fékberendezés a különböző mértékben fellépő terhelési állapotok tekintetében a lehető legkedvezőbb méretezett. Az ABS, ASR, MSR szériatartozék, az Elektronikus stabilitásprogram (ESP) opcionálisan szállítható a Kombihoz. A széria dupla légszák mellett rendelhető oldallégszák gondoskodik az utasok védelméről.

A Volkswagen az új Caddyyal első ízben gyárt önálló projektként városi szállítóautót. A gyártás a lengyelországi Poznanban történik. A

Volkswagen Haszonjárművek az új Caddy esetén tud először profitálni a Volkswagen nagyszériás gyártásának úgynevezett platform-effektusából. Az ötödik generációs Golf, valamint a Touran moduljainak felhasználása révén 50 százalékot meghaladó mértékben érhető el azonos alkatrészek alkalmazása. A kocsik első része nagyrészt megegyezik a Touran első részével, azt azonban a haszonjármű jelleg által megkívánt specifikus követelményekhez igazították.



Az új Caddy minden fontos technikai paraméter tekintetében új minőséget hoz a kategóriába, felfelé tágítva a határokat.

Az autó alapára 3.549.000 Ft., melyhez rendelhető már bal oldali toloajtó is (106 ezer forint bruttó összegért). A 2 literes PD SDI 3.909.000 Ft-ért hozható el a Volkswagen kereskedésekből.



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

LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPIRÁL Rugó

(Új, felújított)

ÉS FUTÓMŰ

GYORSAN, OLCSÓN

Sziváknál:

Budapest IV., Váci út 35.

1/3695-065, 1/3702-385

Kék fény nélkül a buszsávban

TRAFFIPAXOK 24 ÓRÁBAN

Április elsejétől – az uniós jogharmonizációnak köszönhetően – megkülönböztető jelzés nélkül is használhatják a buszsávot a mentő, betegszállító, tűzoltó és rendőrautók. Este nyolctól reggel hat óráig a kommunális szemétszállító járművek is engedéllyel dolgoznak e sávban, miközben a kamerával ellenőrzött területek száma és hossza változatlan marad. A traffipaxok a korábbi két műszak helyett a nap 24 órájában felügyelik a főváros közútjait.

A legutóbbi KRESZ-módosítás alapján, április elseje után az ún. „buszsáv”-okat nem csak a buszok és taxik használhatják, hanem a mentő és betegszállító járművek, a tűzoltó és rendőrautók is. Este nyolc órától reggel hatig a kommunális szemétszállításban részt vevő járművek is – derül ki az új rendeletből. A jogszabály-módosítás – a szemetekocsikon kívül – lehetővé teszi, ezen gépjárművek számára, hogy az egyes behajtási és várakozási tilalmat figyelmen kívül hagyva, a díjfizetésre kötelezett várakozó helyeket is egy óra hosszat díjmentesen használják. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy akár a „buszsáv”-ban is várakozhatnak ezek a gépjárművek, ha ott dolguk akad. Nem nehéz megjósolni, hogy ez a módosítás lassítani fogja ebben a sávban nem csak a tömegközlekedést, de a személyi fuvarozást is. Igaz ez még akkor is, ha senki nem kérdőjelezi a mentő és betegszállító gépjárművek alkalom és szükségszerű várakozását vagy a rendőri intézkedés esetén indokoltságát. A tűzoltóautók pedig oltskor vagy mentéskor eddig is használták a kék fényt, amely ezt így lehetővé tette számukra. Ami viszont ettől talán elkeserítőbb, hogy a korábbi kedvező fejlesztés –

miszerint e sávok jogszerű használatát kamerával ellenőrzik – egyelőre nem folytatódik. Így a meglévő helyeken figyel a kamera, de további útszakaszokon a kontroll elmarad. Pedig megfigyelhető: ahol a gépjárművezetők tarthattak a szabálysértés utáni feljelentéstől, ott jogkövetően közlekedve, csak akkor használták a „buszsáv”-ot, ha kanyarodáshoz ez szükséges volt. Egyéb helyeken viszont már kevésbé érzik ezt a készletét a szabályok betartására.

Győrfi Pál, az Országos Mentőszolgálat szóvivője magazinunknak elmondta: a mentőgépkocsi-vezetők eddig is a beteg érdekében használták a „buszsáv”-ot, s a jövőben sem lesz ez másként. Az viszont elgondolkodtató gyakorlat volt korábban, hogy ezért a mentőautók sofőrei ellen szabálysértési eljárást indított a rendőrség. Ez a módosítás rendezte ezt a problémát, ugyanakkor ezentúl nem csak a megkülönböztető jelzéssel felszerelt gépjárművek vehetik igénybe a sávot, hanem a betegszállításban részt vevő, de kék lámpával, szirénával nem rendelkező gépjárművek is. Esetükben azzal is gyakrabban kell számolni a jövőben, hogy a szállításkor kénytelen lesznek ebben a sávban várakozni is, amíg a betegeket kísérik. Ez nyilván nagyobb türelmet és megértést igényel majd a közlekedés minden résztvevőjétől – hallottuk a szóvivőtől.

Dr. Komáromi Endre rendőr ezredes, a Budapest Rendőr-főkapitányság (BRFK) közlekedésrendészeti főosztályvezetője érdeklődésünkre közölte: a rendőrség a jövőben is eljár minden olyan szabálysértővel szemben, aki a „buszsáv”-ot használja, legyen ez kamerával felügyelt terület vagy sem. Igaz, egyelőre újabb útszakaszokat nem vontak be az ellenőrzési rendszerbe, de ez nem a rendőrségen múlik, hiszen a

telepítést nem a BRFK végzi. Viszont a közlekedés és forgalom irányításában és ellenőrzésében aktív szerep jut a motoros rendőrökre, akik már róják az utakat. Ezen mobil, gyors helyváltoztatásra képes egységek a legváratlanabb helyzetben és pillanatokban képesek feltűnni, s ha szükséges, intézkedni. Vagyis, ahol nincs kamera, ott sem lehet a szabálytalankodó biztos abban, hogy a felelősségre vonást megúszhatja.

Az elmúlt hetekben a főváros különböző pontjain az éjszaka legkülönbözőbb pillanataiban villant a fehér fény, vagyis egész éjjel dolgoznak a traffipaxok. Kérdésünkre a közlekedésrendészeti főosztályvezető megerősítette: míg korábban valóban csak két műszakban, vagyis reggel hattól este tízig voltak szolgálatban a sebességellenőrző járművek, a kedvezőtlen baleseti helyzet szükségessége tette a 24 órás üzemeltetésüket. Komáromi ezredes nem titkolta, az elmúlt hónapokban több olyan éjszakai baleset történt, amely egyrészt a jelentős sebességtúllépésre volt visszavezethető, másrészt pont a gyorsajtásból adódóan igen súlyos, nem egy esetben halálos kimenetelű volt. Éppen ezért azokra az útszakaszokra, ahol az éjszakai forgalom lehetővé teszi a gyorsajtást, száguldozást, ott számítaniuk kell a közlekedőknek a traffipaxokra a nap 24 órájában. A tavaszi fokozott közúti ellenőrzés erre a területre is hangsúlyt helyez, így nem csak arra lehet számítani, hogy villan a vaku, hanem arra is, hogy a szabálysértés helyszínén a rendőrök a gyorsajtót igazolgtatják, s eljárást kezdeményeznek vele szemben. Amennyiben jelentős a sebességtúllépés, úgy az sem kizárt, hogy akár a jogosítványát a helyszínen bevonják az előírásokat semmibe vőknek – tudtuk meg az ezredestől.

k.z.t.

Előfizethető a Taxisok Világa

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

**amit postautalványon kérünk
a szerkesztőség címére feladni.**

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

ÜZEMORYOSI SZOLGÁLTATÁS!

**A City Taxi üzemorvos
a Taxi 2000-es kollégák-
nak is rendelkezésére áll
minden héten csütörtökön
10.00 – 13.00 óra között.
Jogosítvány-hosszabbítás,
beutalók, receptek stb.**

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

Olasz taxisok világa

Szia Apuci!

Ígéretemhez hívem folytatom olaszországi taxitapasztalataim leírását. Szóval ugyan két hete a lábamat nem tettem ki itthonról az esti órákban, azért azt megelőzően elég gyakran vettem igénybe az olasz taxisok szolgáltatásait, s rá kellett, hogy jöjjenek (a helyi BKV feltérképezése után): itt nekik áll a világ: éjjel fél 1-kor megy az utolsó metró, fél 2-kor az utolsó éjszakai busz, 2-kor az utolsó Rádió-busz. Viszont reggel az első metró, busz, villamos csak fél 6-kor indul. Ez azt jelenti, hogy éjjel három és fél órán keresztül semmi mással nem lehet közlekedni, mint az elbűvölő milánói taxisokkal... Főleg télen, amikor annyira hideg van, hogy senkinek sincsen kedve sétálgatni. Ha kicsit jobban tudnék tájékozódni (és nem mellesleg férfi lennék, mivel itt még egy női taxissal sem találkoztam), biztosan megpróbálnék ezzel az üzletággal. Ugyan még nem kérdeztem rá, hogy mire van szükség ahhoz, hogy itt valaki taxizhasson, de annyi különböző emberrel találkoztam már, kizártnak tartom, hogy nagy lenne a szűrés. A múltkor például mielőtt beültem volna, észrevettem a Koránt a szélvédőnél, s mikor beszálltam, megbizonyosodtam róla, hogy valóban arab a sofőr. Különbösen nagyon kedves volt, ha nem lett volna annyi cím(!), biztos beszélgetett volna velem...

A múltkor már írtam arról, hogy itt drágább a telefonos tarifája. Nemrég meg is tapasztalhattuk: péntek éjjel volt, sehol egy szabad taxi, a társasá-

gunkban viszont az egyik lány nem volt túl jól, így nem kockáztattuk sem a sétát, sem az első vilamos megvárását. Hívtunk tehát egy taxit. Óra állása induláskor: 10 euró!!! (ha jól sejtem a mostani váltószámot, ez úgy 2600 forintocská...) Na, nem csak én néztem nagyot, hanem az elől ülő brazil barátnőm is, aki kifejtette, hogy ez egy rablás! Ugyanis, mint megtudtam a beszélgetésből, Braziliában csak egy tarifa létezik, ezen kívül nem számolnak fel várakozási díjat sem (s gondolom egyébként az összes taxis éhen hal, mert ott folyton jó idő van, s mindenki sétál inkább éjszaka, vagy talán „hazaszambázik”?). A taxis nem húzta fel magát, közölte, hogy ez itt nem Rio, hanem Milánó, itt ez a szokás és kész. Többet nem beszélgettünk. Viszont azt még hozzáfűzte, hogy a „péntek és szombat esti lázban” annyian utaznak taxival, hogy van olyan is, hogy foglaltak a vonalak és kocsit sem tudnak küldeni (ha nem tévedek, ez nálunk Magyarországon csak egyszer fordul elő egy évben: szilveszterkor, igaz?), tehát örülnék neki, hogy ott ülhettünk az ő taxijában...

Érdekes módon több olyan mini-tv szerűsége emlékeztető, okos, beszélő, műholdkövetővel ellátott csoda-herkentyűt nem láttam, pedig az a sofőr azt mondta, itt mindenkinek van. Ezek szerint mégse... Helyette van viszont, egy másik okos masina, amelyik egyrészt leírja a legközelebbi utat (meg nem mutatja ugyan, mint a másik), másrészt amikor új címre jelentkezik a taxis, akkor eldönti a taxis helyének a meghatározása után, hogy odaér(het) időben vagy sem. Tehát ez

is valami műholdas rendszerrel működik, ha nem tévedek, mert a sofőr nem adta meg a tartózkodási helyét, a gép tudta magától. (Ez különben nem rossz rendszer, mert legalább a taxiskoknak nem kell folyton gyanakodniuk, hogy a másik nem ér oda időre a címre. A gép dönt és kész! Szóval ennyit a csoda-ketyerekről.)

Az árakkal kapcsolatban még el akartam mondani, hogy a taxi relatív drága itt Milánóban. Először is például a távolság, amit mi megszoktunk tenni, metróval mérve (nekem ez csak így megy...) 15 megálló, azaz kb. 20 perc, az ára pedig 15 euró. Viszonyításképpen: egy liter tej 1,25 euró, egy kiló kenyér 3,30 euró (bár az élelmiszer itt kifejezetten drága); a havi diákbérletem (hogy az utazásnál maradjunk) 17 euró, egy villamosjegy pedig 1 euró. Ehhez képest nem drága a taxi. Az csak az ösztöndíjamhoz képest drága... A milánói fiatalok számára azonban nem az, sőt, ők a célközönség. Ők maradnak tovább az éjszakában, és nekik nincsen kocsijuk. Az idősebbek vagy nem maradnak olyan sokáig, vagy nem isznak, vagy isznak és maradnak, és vezetnek...

Na, most befejeztem! Illetve még annyit akartam, hogy ezeknek a taxisoknak fele annyi eszük sincsen, mint a magyaroknak. Az egyetlen előnyük, amivel viszont elérik, hogy meg tudnak élni, az az összetartás, a másik tiszteletben tartása, tudod: „élni és élni hagyni!”. Pedig itt is több taxitársaság van ám, fejlettebb és kevésbé fejlett, de mégsem ölik egymást, nem lopják el egymás elől a fuvart, sőt! S ha sztrájk van, akkor sztrájk van. Nincs áruló. A kis eszűkkel is felfogták, hogy közös az érdekük...

Na ennyit az okoskodásból. Ezt tutira Tóled örököltém. Most megyek aludni. Légy jó, Apuci!

Puszil lányod: Barbi

Milánó, 2004-03-29

Életveszélyes lehet a nem eredeti alkatrész

A Porsche Hungaria logisztikai bázisa, a Parts Center Budapest adott otthont annak a bemutatónak, melyen a sajtó képviselőit az eredeti és az utángyártott alkatrészek közötti különbségről kívánták meggyőzni. Erről a kérdéstről igen eltérőek a vélemények. A gyári alkatrészek jóval drágábbak, de minőségük garantált. Ráadásul a szervizek többsége a garanciális időn belül csak ilyet hajlandó beépíteni, az autósok többségének nagy szomorúságára. Annak ellenére, hogy például bizonyos kopó alkatrészek, ha ugyanazon a soron, egy autómárkához készülnek, minőségüknek számítanak, délután pedig „csak” a gyártó emblémáját viselve már a lenézett utángyártottnak. Ez így kissé vicces. Viszont az is tény, hogy egy nem megfelelően megválasztott olcsó fékbetét lehet, hogy hosszabb ideig bírja, mint „eredeti” megfelelője, viszont „megeszi” a féktárcsát. Ennek cseréje pedig sokkal többbe kerül majd a spórolásabb autósok.

Viszont egyértelműen sikerült a megjelenteket meggyőzni, a különféle karosszéria-elemek pótlásával kapcsolatos állításokról. A németországi KTI bemutatójából kiderült, hogy bizony az ütközésállóságban és a javítási költségek tekintetében sokkal jobb eredményeket hoztak azok a vizsgálatok, melyeket az eredeti alkatrészekkel készítettek. Csak egy példa a nagyon sok

közül: ... „A korszerű járművek – mint például a Golf IV-es – légszákkal is rendelkeznek, melyeket szükség esetén a gyorsulásmérőhöz csatlakozó vezérlőegység old ki. Ebben a vezérlőegységben a Volkswagen kereszt- és hosszmerítők alakváltozási jellemzőit tükröző kioldási értékeket tárolnak. Amennyiben az utángyártott alkatrész alakváltozási tulajdonságai nem egyeznek meg az eredeti alkatrész tulajdonságaival, akkor a légszákok kioldása túl korán, túl későn, vagy egyáltalán nem következik be.”... Ennek következményeibe pedig még belegondolni is rossz...



A bal oldali képen látható autót nem gyári motorháztetővel szerelték. Ezért gyűrődött ilyen nagy mértékben. Ütközésnél ez az autóban ülőket is veszélyeztetheti

Fizetendő minimális járulékok 2004. II. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 159.000 Ft	Járulékalap 15%-a 23 850 Ft	Járulékalap 26,5%-a 41 135 Ft	Tételes összeg 3x3450 = 10 350 Ft
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	A járulékalap 11%-a 17 490 Ft	A járulékalap 18%-a 28 620 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft

HORGÁSZOK FIGYELEM!

2004. május 8-án szombaton, immár 10. alkalommal kerül megrendezésre Balatonlelle-Irmapusztán a

City Taxi Kupa Horgászverseny.

Sok szeretettel várunk mindenkit (családtagokat is!) a versenyre és az azt követő ebédre.

Nevezési díj: 3500,- Ft., mely magában foglalja az ebédet is.
Érdeklődni: Laczi Gyula City 247 (Rozsdi)

Telefon: 06/70-3839-247

Magánnyugdíj-péntári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**29 415 Ft**), a magánnyugdíj-péntárba pedig 8%-ot (**12 720 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

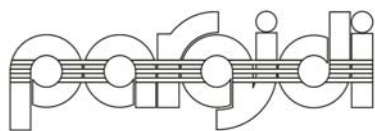
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, A második negyedévre tehát 2004. július 12.



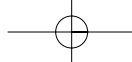
AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



**VW AUDI OPEL
SEAT FORD
SZAKÜZLET**

Üzletünkben gyári minőségű és utángyártott alkatrészek széles választékával várjuk vásárlóinkat.

Parajdi Kft. 1134 Budapest Klapka u. 9.
Telefon: 450-2290 Fax: 450-2299
e-mail: info@parajdi.hu www.parajdi.hu
Nyitva: Hétfő-Péntekig 8,00-18,00-ig
Taxisoknak kedvezmény!



A BTI kínálata	
BTI Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda	
1191 Budapest, Attila u. 49–53. Tel.: 282-9887, fax: 280-1864, SMS: 30/989-4279, E-mail: bti@axelero.hu, Web: www.taxicentrum.hu	
Ügyfélszolgálat: hétfőn 10–18, kedd, szerda, csütörtök: 10–17, péntek 10–14 óráig.	
Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	280.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta) Ötödik éve változatlan!	800.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag / év AKCIÓ 06.30-ig!	8.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés prémium csomag / év AKCIÓ 06.30-ig!	8.000.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.691.-
Magyarország atlasz	1.982.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	2.184.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	3.276.-
Netta® csomagtartó védőszőnyeg	490.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.880.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.30

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2004 (Ft/liter) – www.apeh.hu			
időszak	98	95	gázolaj
01.01–03.31.	240.00.-	230.00.-	213.00.-
04.01–06.30.	249.00.-	239.00.-	215.00.-



K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291
Nyitva tartás: 8–17 óráig

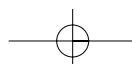
ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd

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.**

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)	
Időszak	Százalék
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 – 2003.11.27.	9,50%
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.04.	12,25%
2004.04.05-től	12,00%



Tisztelt Gépjárművezető!

2001. január 1-jétől több európai ország mintájára hazánkban is bevezették a közúti közlekedési előéleti pontrendszert. A rendszer bevezetésekor a jogalkotó a pontrendszer hatálya alá sorolt szabálysértéseket és a hozzájuk rendelt minimális (1 pont) pontszámot csak átmenetinek tekintette annak érdekében, hogy a járművezetők számára megfelelő felkészülési lehetőséget biztosítson az új jogintézményhez való alkalmazkodáshoz.

A pontrendszer bevezetését a személyi sérüléses balesetek számának csökkenése nem követte, ezért a közlekedésbiztonság javítása érdekében szükséges volt annak továbbfejlesztése: a szabálysértések súlyához és gyakoriságához igazodó differenciált pontkiszabás és a pontrendszer hatálya alá tartozó szabálysértések körének kiszélesítése.

A pontrendszer módosításáról szóló rendelet 2004. április 1-jén lépett hatályba. Rendeleteit a hatálybalépés után elkövetett szabálysértésekre kell alkalmazni, de a korábban megállapított pontok érvényben maradnak.

PONT A BIZTONSÁGÉRT

Mi a pontrendszer célja?

- A közlekedés biztonságának javítása.
- Az önkéntes jogkövetés elősegítése.

Kikre vonatkozik? Magyarországon

- a magyar hatóság által kiállított vezetői engedéllyel rendelkezőkre,
- azokra, akik olyan járművet vezetnek, amelyre vezetői engedélyük nem érvényes,
- a járművezetéstől való eltiltás, illetőleg a vezetői engedély visszavonásának hatálya alatt állókra.

Milyen esetekben?

- Ha a vezetői engedéllyel vezethető járművel:
 - közúti közlekedési bűncselekményt, vagy
 - a közúti közlekedés biztonságát fokozottan veszélyeztető szabálysértést követ el.

Miért hány pont jár?

Szabálysértés	1-3 pont
Gondatlan bűncselekmény	4 pont
Szándékos bűncselekmény	7 pont
Több cselekmény együttes elbírálásakor	
- bűncselekmények esetében a súlyosabb	+ 3 pont
- szabálysértések esetében (helyszíni bírságolásnál is) a súlyosabb	+ 1 pont

A PONTRENDSZER HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ BŰNCSELEKMÉNYEK

Tényállás	Pontszám
Segítségnyújtás elmulasztása (közúti közlekedés körében) Btk. 172. § (1) bek.	7 pont
Közúti veszélyeztetés Btk. 186. § (1) bek.	7 pont
Közúti baleset okozása Btk. 187. §	4 pont
Járművezetés ittas, vagy bódult állapotban Btk. 188. § (1) bek.	7 pont
Járművezetés tiltott átengedése Btk. 189. § (1)	

bek.
Cserbenhagyás Btk. 190. §

A PONTRENDSZER HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ SZABÁLYSÉRTÉSEK

Tényállás	Pontszám
Járművezetés az eltiltás tartama alatt Sztv. 156/A § (1) bek.	3 pont
Ittas vezetés Korm.r. 42. § (1) bek.	3 pont
Sebességkorlátozás jelentős túllépése Korm.r. 43. § (1) bek.	3 pont
Az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése Korm.r. 44 § (1) és (2) bek.	3 pont
Vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése Korm.r. 45. § (1) bek.	3 pont
A közúti közlekedés rendjének megzavarása, könnyű testi sértés okozása esetén Korm.r. 46. § (1) bek.	3 pont
Engedély nélküli vezetés (közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetése más kategóriába tartozó engedéllyel, illetve a jármű vezetésének átengedése engedéllyel nem rendelkező részére) Korm.r. 47. § (1) bek.	3 pont
Biztonságos közlekedésre alkalmatlan jármű vezetése üzemképtelen fék, kormányberendezés esetén Korm.r. 48. § (1) bek.	3 pont
Közúti, közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése közül, amennyiben a jogsértés más helyen meghatározott körbe nem sorolható Korm.r. 54. § (1) bek.	2 pont
A megengedett sebességhatár legalább negyedével történő túllépése KRESZ 26. §	2 pont
Megfordulás, hátramenet szabályainak megszegése autópályán, autópályán KRESZ 33. § (2) bek.	3 pont
Megállás kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, valamint gyalogos-átkelőhely előtt KRESZ 40. § (5) bek. e/ pont	3 pont
A forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésén való áthaladás KRESZ 9. § (4) bek. d/ pont	3 pont
A rendőr jelzésének figyelmen kívül hagyása KRESZ 6. § (1) bek. a) pontjának második francia bekezdése és e/ pont	3 pont
Megállás vasúti átjáróban, valamint a vasúti átjáró előtt KRESZ 40. § (5) bek. g/ pont	3 pont
Gyalogosok elsőbbségére vonatkozó szabályok megsértése kijelölt gyalogos-átkelőhelyen KRESZ 43. § (1) bek.	3 pont
A biztonsági öv, a bukósisak, valamint a biztonsági gyermekülés használatának elmulasztása KRESZ 48. § (5) - (7) bek.	1 pont
Kézben tartott mobil rádiótelefon használata menet közben KRESZ 3. § (2) bek.	1 pont
Nem megfelelő sebesség alkalmazása (relatív sebességtúllépés) KRESZ 25. § (1) bek., csak halmozatként alkalmazható	1 pont
Egyes tilalmi jelzőtáblák utasításainak megszegése KRESZ 14. § (1) bek. f./ és g./ pont	3 pont

(Sztv. - az 1999. évi LXIX. törvény a szabálysérté-

sekről) (Korm.r. - 218/1999. (XII.28.) kormányrendelet az egyes szabálysértésekről)
(KRESZ - a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet)

MI A PONT MEGÁLLAPÍTÁSÁNAK FELTÉTELE?

- A szabálysértés elismerése, a helyszíni bírság elfogadása a jogkövetkezmények tudomásul vétele után (a nyomtatvány aláírása).
- A bíróság, a szabálysértési hatóság jogerős elmarasztaló határozata.
- Nem adható pont a járművezetéstől eltiltás, „kategóriaeltiltás” esetén.

MI LESZ, HA GYŰLNEK A PONTOK?

- 14 pontnál: figyelmeztető levél a nyilvántartótól, önkéntes utánpótlásra való felhívás.
 - 18 pontnál: vezetői engedély visszavonása.
- A visszaadás feltételei:
- kötelező utánpótlás teljesítése,
 - 6 hónap elteltel,
 - egyéb feltételek megléte (pl. egészségügyi alkalmassági).

MEDDIG MARAD MEG A PONT?

- A határozat jogerőre emelkedésétől, illetve helyszíni bírság esetén a cselekmény elkövetésétől számított két évig (utána törlik).
- Önkéntes utánpótlással is csökkenthető (évente egyszer): 14 pontig 9 ponttal, 15-17 pont között 5 ponttal.
- A vezetői engedély visszaadásához szükséges utánpótlás elvégzésével valamennyi pont törlik.

ORFK-ORSZÁGOS BALESETMEGELŐZÉSI BIZOTTSÁG

Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget!
Akkumulátor és kenőanyag
akció taxisoknak!

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

Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.

Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.

Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig

SZ: 8-14-ig

Teszt taxisorosoknak

Milyen autóval taxizik?

- A legújabb Mercedessel
- Tízéves kocsival, de kiváló állapotban van.
- Nincs saját kocsim. Néha kölcsönkérek egy 7-es BMW-t

Társaságnál taxizik?

- Nem fizetek azoknak a vésztaxiósoknak
- Hát persze. Foggal-körömmel. De meg is éri.
- A VLMULL (Vegyünk Le Minden Utast a Lehető Legjobban) nevű társaság tagja vagyok

Fuvar végeztével az 1002 Ft-os számlából az utas csak 1000 forintot fizet, két forinttal adós marad. Mit tesz Ön?

- Elismervényt iratok velem, és másnap visszamegyek a pénzért
- Mosolyogva megköszönöm, és „nem számít!” felkiáltással elbúcsúzom
- Sose volt még ilyen utasom. Háromszáz méter alatti fuvarokat ugyanis nem vállalok

Társasága felemeli a havi tagdíjat a duplájára. Mit tesz Ön?

- Na látod, ezért nem vagyok tagja semmilyen vésztaxiós bandának
- Befizeti

- Felemeli a tarifáját a háromszorosára, de letagadja

Új rendelet születik. Taxival ezentúl csak mellékútvonalon, fal mellett a járdán a kuka mögött lehet utasra várni. Ön hogy viszonyul ehhez?

- Leszarom, oda állok, ahova akarok
- Nem esek kétségbe. „Keressen a kuka mögött” feliratú szórólapokat gyártok
- A szabadjelzőben szereplő „taxi” feliratot átcserelem „pizzafutár” feliratra. Arra nem vonatkozik a rendelet, és jól átvertem mindenkit...

ÉRTÉKELÉS:

Ha az „a” válaszai vannak túlsúlyban, Ön igazi, tőkös taxis. Önt nem lehet palíra venni. Ön biztosan érvényesíti a jogait. Tűzön-vízen, utasokon át.

Ha a „b” válaszok a jellemzők, Ön ideális taxis lenne, ha a körülmények is ideálisak lennének. De nem azok.

A „c” válaszok túlsúlya esetén: Muszáj magának itt rontani a levegőt? Nem keresne más megélhetési forrást? Lehetne például politikus...

Mercedes Sprinter mentőautó gyermekeknek – Adakozott a Waberer's Csoport –



Április 6-án átadták rendeltetésének Magyarország legmodernebb mentőautóját, amely a Szent Márton Gyermekmentőszolgálat szakmai irányításával, az Országos Mentőszolgálat üzemeltetésében speciális gyermekrohamkocsiként a sürgős orvosi segítségre szoruló kicsinyek életmentési feladataiban vesz részt. Ezzel megkezdte működését hazánkban az első olyan sürgősségi mentőautó, amelyet kifejezetten erre a célra alakított ki a legelismertebb európai gyártó a Mercedes Benz Sprinter típusából. A gyermekrohamkocsi előállításának valamennyi költségét, 20 millió forintot a Waberer's Csoport vállalta magára az Aranyág Alapítvány felhívását követően

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxisoros ingyen hirdethetnek.

4 db. 15 collos, 205-ös alufelni, 4 lyukas, Ford Mondeóra való eladó, 35.000 Ft-ért.

Érdeklődni: 06/70-310-2624

Citroën Xsara Picasso 2001. 12. havi kiadású, 1,6-os 8 szelepes, 86.500 km-rel taxinak felszerelve és vizsgáztatva eladó. Irányár: 2.650.000 Ft. Hitel intézhető (nem lízinges). Extrák: klíma, elektromos ablakok és tükrök, ABS stb.

Telefon: 06/70-363-5654

(8-19 óra között)

Eladó programozható Motorola M120R URH-rádió. Ár: 35.000 Ft.

Telefon: 06/20-210-1668

Eladó Ford Mondeo 2.0 TDCI (115 LE) Kombi, 2001. 11. havi, digit légkondi, 6 légzsák, CD-s hifi, ködlámpa, IVD menetstabilizáló rendszer kipörgésgátlóval, nem taxi, kék. Ár 3.690.000 Ft.

Tel.: 06/70-299-8662

PM 100 Maxxom URH eladó.

Telefon: 06/70-586-5418

Eladó 320-as BRG Budapest kristállyal, kódadóval és 301-es BRG 6x6 kristállyal, kódadóval.

Telefon: 06/20-334-0070,
06/30-232-5262

3 éves Skoda Octavia 1.9 SDI gyári vonóhoroggal 350.000 kp + hitelátvállalással, alku nélkül eladó.

Tel.: 06/20-935-0110

VW Golf III. 1.4-es 1994. októberi, fehér színű, szép állapotban eladó. Irányár: 850.000 Ft. Jelenleg taxiként üzemel, de lehet fehér rendszámmal is.

Telefon: 06/30-315-6105

Eladó Mercedes E 200 D 1994-es (95. januári első forgalomba helyezéssel), 75 LE, dízel, kat. (Euro2), 5 sebesség, ABS, elektromos ablak, tükör, tető, 2 airbag, német taxifelszereltség: pneumatikus, komfortülés, műbőr belsővel, plusz belső világítással, taxióra és URH-rádió hely a műszerfalon, 331 ezer kilométer futott, jó műszaki és esztétikai állapotban. Ár: 1,65 Mft. (50 %-tól részletre is).

Érdeklődni lehet: 06/20-361-1532

87-es, 124-es, 2.5 diesel Mercedes fehér klímás elektromos ablakok egyéb extrákkal, év végéig taxinak vizsgáztatva eladó.

Tel.: 06/30-948-6856

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete
és lízingje taxisorosoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi „kockásoknak” egyedi ajánlatok!

BTI-Taxicentrum hírek

Április 30-án lejár a NYENYI lapok beadási határideje! Tapasztalataink szerint még mindig nem mindenki tudja, hogy ezt a nyomtatványt (illetve számítógépes floppy lemezt) a nyugdíj melletti vállalkozók kivételével minden vállalkozónak évente ki kell töltenie, függetlenül attól, hogy fő-, vagy mellékállású, és szintén függetlenül attól, hogy van-e alkalmazottja, vagy egyedül dolgozik. Az eljárás menete a következő: a TB igazgatóságon el kell kérni a NYENYI adatlapot, amelyet egy programlemez kíséretében adnak át. Ezt a programot fel kell telepíteni a számítógépre, kitölteni az űrlap megfelelő adatait, majd ezt az adatbázist egy másik – üres - floppyra felmásolva vissza kell juttatni a TB-be. Bonyolult? Irodánkban készséggel segítünk, neked csak a programlemez kell elhozni, majd a kész anyagot visszavinni, a többi mi intézzük, az adatokat beírjuk, a szükséges nyomtatványokat ki-nyomtatjuk, az adatlemez elkészítjük. Szükséges adatok: a TB-től kapott programlemez, egy üres floppy lemez (ha nincs, megoldjuk), a tárgyre vonatkozó adóbevallás, ha táppénzes napok voltak, ennek igazolásai, valamint a TAJ kártya. A TB igazgatóság, ahol a NYENYI ügyeket intézni lehet, visszaköltözött régi helyére, a Fiumei útra.

A BTI tagjainak ez a szolgáltatásunk díjmentes, másoknak 1500 Ft-ot számítottunk fel.

Ismét közeleg az iparüzési adó bevallásának határideje. Ezt az adófajtát a helyi önkormányzatok (Budapestben a Fővárosi Önkormányzat) veti ki, mértéke településenként eltérő lehet, de nem haladhatja meg a nettó árbevétel 2%-át. Egyes települések esetleg nem is alkalmazzák ezt az adót, habár ez egyre ritkább.

A fővárosra vonatkozó nyomtatvány külalakja megváltozott, különösen fontos eltérés, hogy ezúttal önindígtós kivitelben készült, tehát a kitöltéskor az oldalak elválasztására is ügyelni kell. A kitöltés logikájában különösebb változás nincs, de aki úgy érzi, hogy ennek ellenére sem boldogul vele, annak szívesen segítünk. Az ehhez szükséges adatok a következők: maga az iparüzési adó nyomtatvány (már postázták minden vállalkozónak), a tavalyi kitöltött iparüzési adóív saját példánya, valamint a 2003. évre vonatkozó személyi jövedelemadó-bevallás. Egyes esetekben a kilométerek kigyűjtésére is szükség lehet. A szolgáltatás BTI-tagoknak díjmentes, másoknak 1500 Ft.

A bevallás benyújtásának határideje május 31. Bevallást beküldeni akkor is kell, ha fizetendő adó nem mutatkozik.

Bizonyára minden léghondival rendelkező taxi tulajdonosa tapasztalta már, hogy a klíma használata során idővel kellemetlen szagok keletkeznek. Magyarul büdös lesz a kocsiban.

Ennek a jelenségnek az oka egy gombafajta, amely a léghondicionáló rendszer bizonyos zugaiban megbújva szá-

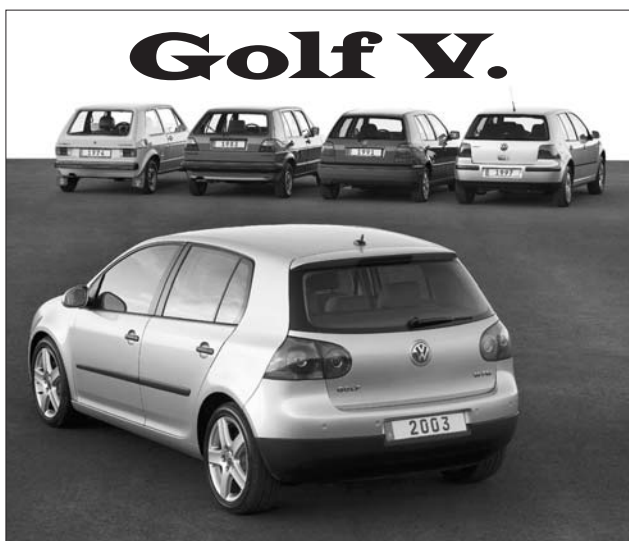
porodásnak indul, és a kellemetlen szag mellett még betegséget is okozhat.

A gomba kiirtása tulajdonképpen egyszerű művelet, ám a szakszervezetek több ezer forintot is elkérnek ezért a tevékenységükért. Az irodánkban kedvezményes áron kapható anyaggal azonban könnyen, olcsón, házilagosan is elvégezhető ez a karbantartás. Eredményképpen a gomba elpusztul és a kellemetlen szag megszűnik. „Ráadás-ként” hosszú ideig tartó friss illatot biztosít a gépkocsiban. Vidékre – használati tájékoztatóval – postai úton szállítunk.

Adatbázisunk feltöltésére keresünk olyan kollégákat, akik vállalják, hogy gépkocsijukon reklámmatricát viselnek, ún. „telefóliázás” formában. (tehát a reklámmatrica a gépkocsi teljes felületét – a fényezett elemeket – befedi). Ezért a fajta reklámhordozásért igen komoly pénzeket fizetnek! Konkrét megrendelés esetén egyedi szerződést kötünk. A reklámhordozás időszaka alatt más egyéb matricát a gépkocsi külső felületén viselni nem lehet, ez a taxitársasági emblémára is vonatkozik. Minden kötelezettség nélküli előzetes jelentkezéseket várunk.

Megújult a taxicentrum weboldala! Hírek, érdekességek, műszaki és egyéb tanácsok a taxis portálon. Szakmai adatbázis, társaságok és egyéni taxisok listája, utasoknak szóló információk. Látogass meg:

www.taxicentrum.hu



Az év első negyedében már megjelentek a hazai utakon az első „ötös” Golfok. Függetlenül attól, hogy számos ponton változtatott a gyár a külső jegyekben is, mégis jól felismerhető az egyik legnépszerűbb autótípus új változata. A nyugat-európai piacon már jó fél éve bevezetett Golf V.-ből a gyár az idén mintegy 600 ezer darabot kíván értékesíteni. Bár az első hírek kissé borúlátóak voltak,

mégsem valószínű, hogy eladási problémái lesznek a gyártónak. Amennyiben a hazai adatokat nézzük, úgy a Golf és Golf Variant típusokból az elmúlt 13 év alatt közel 37 ezer darabot adtak el.

Az autó külső megjelenésében azért sok apró ponton változott. A jellegzetes C oszlop, az újratervezett első és hátsó lámpák, az oldalsó tükrökbe épített villogók mind-mind hozzájárulnak a jó összbnyomáshoz. Ami pedig a beépített anyagokat illeti, csak egy adat: a Volkswagen a karosszéria merevségét 80%-kal megnövelte. Nőtt az ütközési biztonság is.

A belső tér a hagyományos Volkswagen design jegyeit viseli. Minden ott van, ahol egyébként keresnénk, kényelmesen elérhető, logikusan működtethető. A sebességváltó jól kézre esik, könnyen kezelhető. A leglényegesebb változás, hogy a hátsó ülés lábtere jelentősen megnövekedett. Így egy hosszabb lábú vezető sem jelent akadályt abban, hogy hátul is lehessen ülni. Ezt még jó néhány autógyártónak illene figyelembe venni, ám a tervező többnyire a „bal elsőre” ül, az pedig még egy kisautóban is kényelmessé tehető.

Az új Golf V. felszereltsége igen jó, az ABS, ASR mellett természetesen elől-hátul tárcsafék található. Az első két aktív fej támla mellett hátul minden üléshez jár egy-egy fej támla. (Bár a tolatásnál ez kissé zavaró.) Az első és oldalsó légszakok mellett függönylégszak is óvja az utasokat. És, hogy még néhány szériatartozékot ide írjunk: fordulatszámérő, napi km-számláló, szervizintervallum-kijelző, kék színű műszerfal-megvilágítás, belső világítás kikapcsolással és érintkezéssel minden ajtónál, figyelmeztető hang bekapcsolva fejtett fényoszóróra, gumibroncs-javító

készlet, elektro-mechanikus szervokormány sebességfüggő szabályozással, kormányoszlop magasság- és axiális állítással, por- és pollenszűrő, belülről nyitható tanksapka, rádió-távírányítású központi zár, elektromos ablakemelők elöl, komfortkapcsolással, piperetűkrök a napellenzőkben, fűthető, elektromosan állítható külső tükrök (jobb: konvex, bal: aszférikus) halogén fényszóró, ablaktörlő-mosóberendezés intervallumkapcsolóval, hátsó ablaktörlő, mosóberendezés, fényszóró-magasságállítás, olvasólámpa elöl (2 db.), hátsó ködlámpa, „RCD 300” rádió, CD-lejátszóval, 6 hangszóróval, komfort irányjelző (egy érintésre hármat villog) csomagtervilágítás.

Ami a motorválasztékot illeti: háromféle benzines: 1.4 (16 V 55 kW/75 LE), 1.4 FSI (66 kW/SOLE), 1.6 FSI (85 kW/115 LE) és két fajta dízel: 1.9 PD TDi (77 kW/105 LE), 2.0 PD TDi (16 V, 103 kW/140 LE) változat rendelhető az autóhoz.



Telefonos taxirendelések térben és időben a fővárosban 2000 rendelés alapján

A statisztikusok tudják, hogy egy 100.000-es telefonos rendelés esetén a 2000-es adat statisztikailag nem mérhető. De talán érdekességképpen elég megfigyelni ekkora mennyiségű fuvarrendelést a fővárosban, a nappali órákban. A legegyszerűbb megoldást választottam. Néhány napon keresztül figyeltem, mikor hova kértek taxit az utasok telefonon.

Ez a kis írás talán segítség a taxis kollégáknak, ha azon töprengenek, mikor-hova érdemes elindulni. Vagy inkább érdemes-e várakozni egy adott területen?

Valamikor nem volt ezzel gond. Ő, azok a szép békeidők... Akkor kellett kint lenni, amikor mondták, és oda kellett menni, ahová mondták. Az egész szakma a szeren-

csére épült. Kit hova vittek... Ha végzett a taxis a fuvarral, beállt az első drosztra. Nem voltak olyan gurulgatások, mint napjainkban. Akkoriban egy műszakban csak egyszer jöhetett vissza üresen a taxis a külvárosból a városba, azt még elbírt a „guruló”. (A mai fiatalok talán már azt sem tudják, mi volt a guruló... Csak a történeti hűség kedvéért: az utassal és utas nélkül megtett kilométerek aránya.)

Akkoriban ha valaki valahol végzett a fuvarral, fogta magát, beállt az első taxiállomásra és várta, hogy csörögjön a droszt, vagy beüljön az utas. Nem voltak olyan gurulgatások, mint napjainkban az amerikai filmekben. New Yorkban állandóan cirkáznak a taxik. De, hát más Budapest és

más New York. Tulajdonképpen egy kivétel létezett, a Nagykörút. Ott érdemes volt „egerészni”. Működött vagy két tucat étterem, bár jó néhány előtt ott állt a droszt, a várakozó taxikkal, azért még érdemes volt gurulgatni is, gyakran megintették a pilótát.

Csak nosztalgiából néhány étterem, sörfőző, amelyek már csak a „történelemkönyvekben” találhatóak. Ott volt a Víg Matróz a Szent István körúton, ma egy Kervavill üzlet. Az Oktogonnál a SAVOY-ból gyorsétterem lett, az ABBÁZIÁBÓL bank. A LÜDLÁB is eltűnt a Dob utca sarkáról, a VELENCE éttermet is hiába keressük a József körúton. A BAROSS étterem előtt még droszt is állt a József körút 45. előtt. A GOBÉ a könnyűvérű lányok törzshelye volt, a futtatóikkal együtt. A KÉKES étterem is eltűnt az OKTOGON-ról. A NIRVANA BÁR az éjszakai élet egyik központja volt a Szent István körúton. A HALLÓ BÁR még megvan, de a HALLÓ már gyorsétterem. A VIDÁM kocsmá helyén szintén gyorsétterem a József körút-Baross utca sarkán. A SABARIA – micsoda véletlen – bank lett a Nyugatnál.

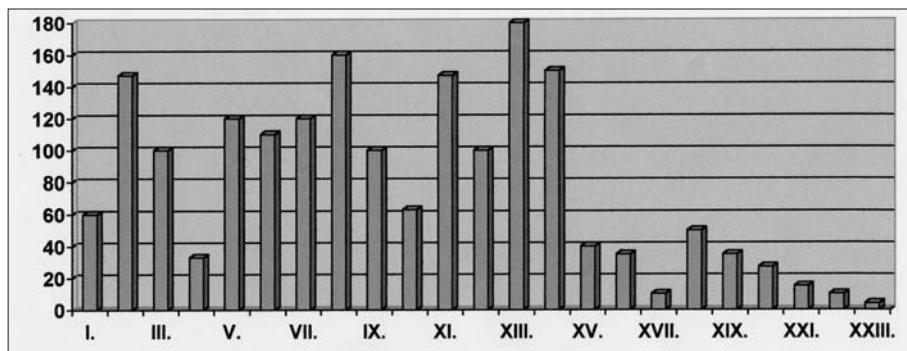
Ennyit a nosztalgiából, térjünk vissza napjainkra, hely sincs felsorolni az összes éttermet. A nappali, reggel 5-től este 5-ig terjedő 12 órás műszakot vettem górcső alá, három óras bontásokban.

Reggel 5-től reggel 8 óráig

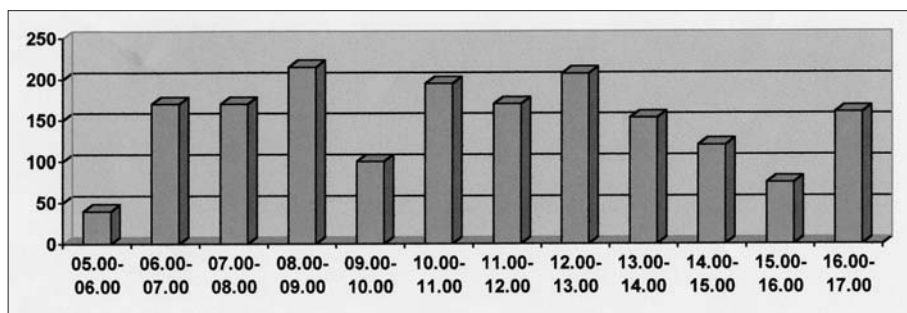
A túldoldalon látható térképet megfigyelve meglepően sok a rendelés Budán, azon belül is közép-Budán, Valószínűleg sokan korán reggel indulnak dolgozni. De azért a hívások zöme a VIII., a XIII., és a XIV. kerületből érkezik.

Reggel 8 órától délelőtt 11 óráig

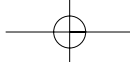
Még mindig sokan kérnek taxit Budán, de a hívások zöme most már Pest „közepéből” érkezik. Az V., a VI., a VII., a VIII. kerületből, a munkahelyekről taxival indulnak a dol-



Taxirendelés kerületenként



Taxirendelés óránként



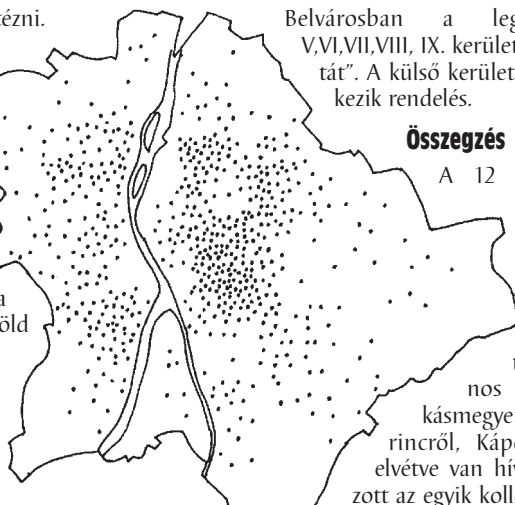
gozók ügyeiket intézni.

Délelőtt 11 órától 14 óráig

Ebédidő, ez nyilvánvaló. Csökken a hívások száma. Itt már megoszlanak a rendelések a Belváros, Angyalföld és Zugló között.

14 órától 17 óráig

Műszak vége a belvárosi hivatalokban, a taxiigény most is a



A taxirendelések helye reggel 5–8 óráig

Belvárosban a legnagyobb. Az V,VI,VII,VIII, IX. kerület vezet a „toplistát”. A külső kerületekből elvétve érkezik rendelés.

Összegzés

A 12 órás műszakot megfigyelve megállapíthatjuk, hogy a lakótelepekről gyakorlatilag megszűntek(!) a telefonos rendelések. Békásmegyerről, Pestszentlőrincről, Káposztásmegyerről elvétve van hívás. Jól fogalmazott az egyik kolléga a Taxisok Világában néhány évvel ezelőtt. „Átregéződött a taxis szakma. Eddig

az éttermek előtt álltak a taxik kuncsaftára várva, most az üzletházak előtt.” Azt én teszem hozzá: Ugyanis sokan rájöttek, hogy olcsóbb taxit rendelni a cégekhez, vállalkozásokhoz, mint autót tartani! De ez majd egy következő történet, ki miért rendel taxit, vagy miért nem.

Most csak azt figyeltük, hol, mikor van rendelés, taxiigény.

A taxiállomásokról

Befejezőképpen érdemes megfigyelni a taxirendeléseket, kerületenkénti bontásban. Ugyanis most készül – készült a taxiállomás-hálózat. A mellékelt térképen és táblázatokon viszont egyértelműen megállapítható, hogy a főváros legtöbb pontján a taxiállomások száma és a taxiigény jelentősen eltér... De, hát erről még lesz szó minden bizonnyal az elkövetkező hetekben.

Tóth Tibor

Indul a futballbajnokság!

Végre indul a tavaszi szezon a taxis futballcsapatnál. Legutóbb köztük a 6x6 TAXI programját, most következzenek a többiek.

A legfontosabb. Minél többen jöjjenek focizni, sportolni! Szakadjunk ki egy kicsit a mindennapok robotolásából! Legyen kikapcsolódás! Ülünk le a meccs után egy kis lazításra!

Most pedig következzenek a sorolások, illetve a szakvezetői nyilatkozatok a rajt előtt.

Valamennyi mérkőzés 17.00 órakor kezdődik.

FŐTAXI OLD BOYS

Sorsolás:

2004. április 23.	FŐTAXI	-	BHG
április 30.	Testvériség	-	FŐTAXI
május 7.	FŐTAXI	-	Rákoshegy
május 14.	Senior 92'	-	FŐTAXI
május 21.	FŐTAXI	-	Közterület
május 28.	Pestszentimre	-	FŐTAXI
június 4.	FŐTAXI	-	Róna
június 11.	RTK	-	FŐTAXI

Nyilatkozat:

SZABÓ László (csapatkapitány, mobil: 06/-30-9312-134). Célkitűzés az élmezőny! Jelenleg 15-16 főből áll a stabil keret, úgy, hogy várunk néhány jelentkezőt! Elsősorban fiatalítani szeretnénk. 44 év az alsó korhatár. Amikor elkezdtük, többségében 44-45 évesek voltunk. Azonban közben teltek az évek, kellene egypár „fiatal” játékos. Többségében taxisok alkotják a csapatot, erősségünk CSÉRNA László, volt FIFA játékvezető, a FŐTAXI taxi gépkocsivezetője. Meccseket az ÉPÍTŐK pályáján játszunk. A mérkőzések után mindig leülünk egy kis időre, megbeszélni a kisebb-nagyobb problémákat, eseményeket. Szidjuk és dicsérik egymást...

PEPITA TAXI

Sorsolás:

2004. április 19.	PEPITA	-	Budaörs
április 26.	Hidegkút	-	Pepita
május 3.	PEPITA	-	HSC-MTK
május 10.	Lágymányos	-	PEPITA
május 17.	PEPITA	-	GAMMA
május 24.	BEAC	-	PEPITA
május 31.	PEPITA	-	Solymár

június 7.	Erzsébetváros	-	PEPITA
június 14.	PEPITA	-	Honvéd Sashegy

Nyilatkozat:

BOZSIK László (Elnök úr, vezetőedző, mobil: 06/20-9146-6743) A csapatnak a dobogón kell végezni! Sajnos nincs lehetőségünk edzésekre, de sorozatban játszunk – a tervek szerint – az edzőmérkőzéseket. Örömmel újságolhatom, hogy még nemzetközi előkészületi mérkőzést is játszottunk! Most tizenheten vagyunk, de várunk még 3-4 játékost. A csapat zömét nálunk is taxisok alkotják, azon belül is elsősorban „kockások”. De a többiek is autós szakmával kapcsolatos helyen dolgoznak. A meccsek után nincs idő leülni beszélgetni, de tavasztól szeretnénk ezt is bevezetni. A mérkőzéseket a Csepeli Papír pályáján játszunk.

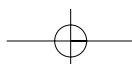
FŐTAXI

Sorsolás:

2004. április 19.	FŐTAXI	-	CHINOIN
április 26.	Békásmegyer	-	FŐTAXI
május 3.	FŐTAXI	-	Újpesti Nosztalgia
május 10.	CSMSK	-	FŐTAXI
május 17.	FŐTAXI	-	Róna SC
május 24.	Varius Boy's	-	FŐTAXI
május 31.	FŐTAXI	-	Erőmű
június 7.	FŐTAXI	-	Sziget '98
június 14.	ETS MÁV Előre	-	FŐTAXI

Nyilatkozat:

Pénzes Tibor (Főtaxi) mobil: 06/70-5053-783) Nincsenek létszámgondjaink, éppen ezért kihagytuk a téli átigazolási időszakot. A meccseket az Építők pályán játszunk a Népligetben. A mérkőzések után mindig összejövünk, tulajdonképpen erről is szól az egész! A téli időszakban rendszeresen összejöttünk családostul a Szabadkikötő sporttelepén. A célunk a felsőház, hiszen erős középcsapat vagyunk! Ha a mostani döntetlenjeinkből győzelmek lesznek, akkor elérjük a célunkat.



NEON
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsira és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szőrszállítók, csónakszállítók, snowboard- és síléctartók, siboxok, tőrboxok árusítása és bérbéradása.
 Használt csomagtartót beszámítunk!
 Bp. XIV. Ker., Jerney u. 5.
 Tel.: 221-2146, 06-30-942-9509

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

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

SPÉCI AUTÓSBOLT
 Keleti, nyugati autoalkatrészek
 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

MERCI ALKATRÉSZ!!!
 Új és bontott
 MERCEDES alkatrészek
 Kispesztén!
 1191 Bp., Báthory u. 51.
 1196 Bp., Ady E. U. 47.
 Telefon: 280-5167

AKKUMULÁTOR
06-30-626-6000
 07-24-ig hívható
 taxisoknak 10% engedmény
 vagy 1000 Ft jutalék

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 autóriasztó szerelése, riasztók számítógépes távfelügyelete.
 Cím: Bp. X., Bihari út 12/c.
 Tel.: 263-0915, 06-30-9345-283
 Ny: H-P: 8-17, Sz: 9-13 óráig.

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



Elhelyezés: 1, 2 és 3 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, 4-14 éves korig 50%



Az üdülő a Hévíz tó szomszédságában található

A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
 A szauna és a 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
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
 8380 Hévíz, Kőlcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

AUTÓMENTÉS
 Taxisoknak kedvezménnyel
 Budapest területén éjjel-nappal
 Max. 12.000.- Ft-ért
 Tel: 06 30/315-6145

Ez az Ön
 hirdetésének
 helye

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pófa



2004-ben is új, minőségi, olcsó, bővített árukészlettel állunk az Önök rendelkezésére.
 Pl. Citroen Xantia, Xsara Skoda Octavia, Suzuki, Opel stb.
Taxisoknak kedvezménnyel.
 Száraz László
 Bp. XIV., Várna u. 4.
 Tel/fax: 221-2469, 383-2455
 06-70-317-6976

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!

TAXIAUTÓK BÉRBEADÓK
 KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL
 Telefon:
06/30-293-5420
 ISRA-NOR Kft.

KÁRÁSZY CÉG TÉLI AKCIÓ 10 - 20 %
 alapítva: 1872
 LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA
 Gyári importőr!
 Bomba árak!
 BOGE
 Felújítás: 1 év garanciával, egyedi igények szerint.
 Nyitva: Hétfő - Péntek 08.00 - 17.00
 1134 Budapest Dévai u.17. Telefon: 349-8193
 349-9143; 350-6712 Fax: 320-3836

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

Novotax Kft.
 1097 Bp. Vágóhíd u. 48.
 § Érdeklődni: Nádor Lajos, §
 § Tel.: 215-1483 §

Módosult a regisztrációs adó

Mint ismeretes, február elsején életbe lépett a gépkocsikra kivetett ún. regisztrációs adó, amely az eddig alkalmazott fogyasztási adót volt hivatott felváltani. A fogyasztási adó ugyanis nem EU-kompatibilis, tehát május elsejétől nem alkalmazható. A regisztrációs adó „kitalálása” a pénzügyi kormányzat részéről valószínűleg nem vett igénybe három másodpercnél többet, nehogy véletlenül is olcsóbb legyen a személygépkocsi, akár csak átmenetileg is. (Tudom, tudom: államháztartás, közteherbírlés stb...)

A regisztrációs adó mértéke május elsejétől megváltozik. Azzal pedig azt

hiszem, mindenki tisztában van, hogy ebben az országban, ha egy fizetendő közteterről szemérmesen úgy nyilatkoznak, hogy megváltozik, az kivétel nélkül minden esetben emelkedést jelent. (Hű, de demagóg vagyok ma!) Esetünkben is így történt, jelentős adóemelkedés következett be.

Az eddigi három helyett nyolc adókatégoiát állapítottak meg, amelyek változatlanul a személygépjárművek hengerűrtartalmához igazodnak, tovább differenciálódott azonban a besorolás.

Az eredeti tervvel ellentétben a kormányzat által támogatott szöveg került elfogadásra, amely szerint ugyanazon környezetvédelmi osztály esetén azonos adó terheli az új és a használt autót.

Táblázatunk a május közepétől alkalmazott adóösszegeket tartalmazza:

Műszaki tulajdonság	Környezetvédelmi besorolás 5 vagy annál jobb	Környezetvédelmi besorolás 5-nél rosszabb
Otto-motoros 1000 cm ³ -ig, dízelmotoros 1300 cm ³ -ig	120 000 Ft	180 000 Ft
Otto-motoros 1001-1400 cm ³ -ig, dízelmotoros 1301-1500 cm ³ -ig	180 000 Ft	270 000 Ft
Otto-motoros 1401-1600 cm ³ -ig, dízelmotoros 1501-1700 cm ³ -ig	240 000 Ft	360 000 Ft
Otto-motoros 1601-1800 cm ³ -ig, dízelmotoros 1701-2000 cm ³ -ig	390 000 Ft	585 000 Ft
Otto-motoros 1801-2000 cm ³ -ig, dízelmotoros 2001-2500 cm ³ -ig	540 000 Ft	810 000 Ft
Otto-motoros 2001-2500 cm ³ -ig, dízelmotoros 2501-3000 cm ³ -ig	780 000 Ft	1 170 000 Ft
Otto-motoros 2501-3000 cm ³ -ig, dízelmotoros 3001-3500 cm ³ -ig	1 200 000 Ft	1 800 000 Ft
Otto-motoros 3000 cm ³ felett, dízelmotoros 3500 cm ³ felett	1 800 000 Ft	2 700 000 Ft
Egyéb személygépkocsi	108 000 Ft	108 000 Ft
Muzeális jellegű személygépkocsi	240 000 Ft	240 000 Ft

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XIII. Dózsa György út

■ Nagyon jó, hogy buszsáv van a XIII. kerületi Dózsa György úton a Szabolcs utcától egész a VII. kerületi István utcáig. Jó lenne, ha már a Lehel úttól, vagy még inkább a Váci úttól kezdődne!

– A BKV Rt. Forgalmirányítási Főosztály munkatársával telefonon történő megbeszélés alapján a kérdéses szakaszon közlekedő busz-, illetve trolibuszviszonylatok menetidejét általában torlódás nem befolyásolja, így forgalmirend-változtatást nem tartunk indokoltnak.

II. Hűvösvölgyi út

■ Szintén buszsávot alakítottak ki a II. kerületi Hűvösvölgyi úton befelé a Budenz úttól egészen a Budakeszi útig. Célszerű lenne „BUS” jeleket felfesteni, hogy mindenkinek egyértelmű legyen, milyen útszakaszon, közlekedik. Most még sokan nem veszik észre a buszsáv jelzőtáblát.

• A buszsáv ideiglenes forgalmi rendként, sárga útburkolati jelekkel működik. Korábban egyeztetttük a BFFH Közlekedési Ügyosztályal, mely alapján a forgalmi rend véglegesítését már kezdeményeztük. A megvalósításig szíves türelmét kérjük.

XII. Magyar jakobinusok tere

■ Ellentmondás van a XII. kerületi Magyar Jakobinusok terénél a Kékgolyó utca és az Alkotás útja közötti szakaszon a jelzőtábla és az útburkolati felfestés között. Az útburkolatra besorolási nyilak vannak felfestve, ahol szigorúan tilos megállni! Ugyanakkor ott egy „Rakodóhely”

jelzőtábla, ahol meg szabad állni. Most szabad megállni, vagy nem szabad?

• Az utcán lévő forgalmi rend szerinti megállási tilalom van érvényben a járműosztályozóban.

II. Nagykovácsi út – Nagyrét utca sarok

■ Vagy három éve új forgalmi rendet vezettek be az Adyliget felé vezető úton, a Nagykovácsi út és Nagyrét út sarkon. A változás nem hozta meg a kívánt eredményt, továbbra is nagyon sok a baleset a jelzett helyszínen. A helybeliek szerint a „Körforgalom” itt (is) megoldaná a gondokat.

• Az átépítést követően véleményünk szerint javult a forgalombiztonság, de a körforgalom valóban tovább segítene az itt közlekedőknek. Tájékoztatjuk, hogy kb. két éve már felmerült az átépítés igénye, de a jelentős beruházási költség (kiszájtítási problémák) miatt nincs reális esélye, hogy a közeljövőben a körforgalom megépüljön.

VII. Szövetség utca – Tivadar utca sarok

■ Nagyon sok felesleges tábla van kint a fővárosban. A jelek szerint ilyen a VII. kerületi Szövetség utca és Tivadar utca sarkánál a „Behajtani tilos” jelzőtábla. Ugyanis a Szövetség utcába sem lehet behajtani a Wesselényi utca, felől, se a Tivadar utcába az Almássy tér felől... Nincs kinek megtiltani a behajtást, hiszen arra nem is mehet senki!

• Hibacím volt, a jelzőtábla helyreállítására intézkedttünk.

II. Rómer Flóris utca

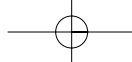
■ Újabb és újabb útszakaszok vannak, ahova csak a BKV járművei mehetnek be. Ilyen a II. kerületi Rómer Flóris utca alsó szakasza is. Jó lenne, ha a taxik is behajthatnának, hiszen ezek is részei a tömegközlekedésnek!

• A Rómer Flóris utca kérdéses ága hasonló funkciójú, mint a Mechwart téri BKV-felület, valamint a József nádor téri, sorompóval szabályozott terület. Itt a rendőrség közelsége miatt nem kellett sorompóval kilitítani az egyéb járműveket, és a rendszer jól működik. A mellékiránynak 9 másodperces szabadjelzése van, amely csak egy darab autóbusz kihaladásához elegendő, hiszen a balos kanyarodási sávon elsőbbséget kell adnia az egy időben áthaladó gyalogosok számára. Ezen változtatni nem célszerű, ezért a taxik áthaladása ebbe a szakaszba a buszforgalom korlátozása nélkül nem oldható meg.

I. Erzsébet híd, budai feljáró

■ Valamikor a Szent Gellért rakpartról közvetlenül fel lehetett hajtani az Erzsébet hídra. A híd felújításakor ezt az útvonalat lezárták, az autósok a Döbrentei tér érintésével hajthatnak fel oda. A felújítás régen véget ért, a tilalom viszont megmaradt. A már felesleges tilalmat fel kellene oldani.

• Az Erzsébet hídon kialakított új buszsáv miatt került sor a lezárásra, kezelői hozzájárulással ellátott tervek szerint.



XIV. Mogyoródi út – Gvadányi sarok

Nagyon sok helyre telepítettek jelzőlámpát az elmúlt években, és még nagyon sok helyre kellene. Ilyen helyszín Zuglóban a Mogyoródi út és Gvadányi út találkozási pontja. Jó lenne, ha jelzőlámpa szabályozná a két nagyon forgalmas út találkozási pontját.

• **A Fővárosban több olyan csomópont van, amely balesetveszélyessége hasonló a XIV., Mogyoródi út – Gvadányi utca kereszteződéséhez. A BFFH Közlekedési Ügyosztálya a rendelkezésre álló forrásának függvényében tud a baleseti gócpontnak tekinthető kereszteződésekben jelzőlámpát felszerelni. 2004-ben nem várható a csomópont jelzőlámpás irányításának megvalósítása.**

A XIV. kerületi Polgármesteri Hivatal kezdeményezésére a kereszteződésben gyalogos-átkelőhely lesz a közeljövőben kijelölve.

XI. Budafoki út

A XI. kerületi taxisok nincsenek kibékülve a jelzőlámpákkal... Ahol nincs, oda szeretnének, ahol van, ott meg le kellene szerelni... Ahol működik a lámpa, ott villogtatni kellene, ahol meg csak villog, ott miért nem működik? A kollégák szerint kimondottan „piros-hullám” van a Budafoki úton befelé az Irinyi utca és a Gellért tér között.

• **A Budafoki úton az eltérő periódusidejű csomópontok miatt nincs hangolás. A Budafoki út – Karinth Frigyes út kereszteződésében 90 másodperces, a Bertalan Lajos utcai jelzőlámpás csomópontban pedig 50 másodperces periódusidejű programok működnek. Megvizsgáljuk annak lehetőségét, hogy ez utóbbi a csomópontban 45 másodperces periódusidejűvel működve a kereszteződés a Karinth Frigyes úti csomópontéhoz, ha nem is minden periódusban, de részben hangolható.**

6-os út

Ismét a 6-os út... Taxis kollégák szerint minden lámpa piros befelé, például az „M0” alatt, a Hajó utcánál, vagy a Mezőkövesd utcánál. Éjszaka meg végképp értelmetlennek tűnnek a működő jelzőlámpák. Elég lenne a villogó sárga...

• **Felülvizsgálat készült az útvonalról, ennek eredménye jelenleg engedélyezés alatt van. A BFFH Közlekedési Ügyosztály hozzájárulása után a módosítások kivitelezésre kerülnek.**

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

SMS: (0620)9247 645

FAX: (061) 280 1864

Üzenetrögzítő: (061) 322 3176

E-mail: lampafelelos@freemail.hu

lampafelelos@axelero.hu

ebf676@axelero

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A személygépkocsi részére tömeghatár nélkül lehetővé vált a lakó-pihenő övezetbe való behajtás.

2. Helyes az „A” válasz. A módosított szabály lehetővé tette, hogy a megkülönböztető jelzésekkel felszerelt gépjárművek – e jelzések működtetése nélkül is – igénybe vegyék az autóbusszforgalmi sávot.

3. Helyes a „A” válasz. Korlátozott várakozási övezetben, valamint várakozási övezetben – az egyéb szabályok megtartása mellett – tárcsa használatával egy óra időtartamig várakozhat a mozgáskorlátozott személy gépkocsija díjmentesen.

4. Helyes a „B” válasz. A beteget szállító

jármű nem azonos a mozgáskorlátozottat szállító gépjárművel. Lásd a vonatkozó fogalom meghatározását.

5. Helyes a „C” válasz. Az új tábla jelentése: „Közösségi Internet-hozzáférési (e Magyarország) pont.”

6. Helyes a „C” válasz. Az autómentőre nem terjed ki az autóbusszforgalmi sáv használata vonatkozó kibővített engedmény.

7. Helyes a „A” válasz. A szabályos besorolási kötelezettség az autóbusszra is vonatkozik még a buszsáv elhagyása árán is.

8. Helyes a „B” válasz. Az autóbusszokban 20.00 és 06.00 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló jármű megállhat.

9. Helyes a „A” válasz. A figyelmeztető jelzés használatának a lehetőségét kibővítették a radioaktív anyagot szállító járműre is.

10. Helyes a „A” válasz. A kedvtelésű célú, személyszállításra készült háromkerékű mo-

torkerékpárok a legkorszerűbb közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi jellemzőkkel rendelkeznek, így kikerültek a motoros tricikli fogalomköréből.

11. Helyes a „C” válasz. A pontrendszer feladata a közlekedés biztonságának javítása. A pontot nem a szabálysértési bírság helyett, hanem a mellett adják a vezetési viselkedés javítása érdekében.

12. Helyes az „B” válasz. A sebesség korlátozására vonatkozó szabályok megszegése miatt a rendőrök a gépkocsivezetőknek a pontok 2/3-át osztották ki.

13. Helyes a „C” válasz. Ilyen a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésén történő áthaladás.

14. Helyes az „C” válasz. A 3-as számmal jelölt gépkocsi elsőbbségadásra kötelezett a főútvonalon lévő mindkét jármű, valamint a jobb keze felől érkező kerékpáros részére.

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

FELHÍVÁS!

Ruhagyűjtést szervezek
rászoruló szegények és
hajléktalanok részére, ebben
kérem a taxisok segítségét...
Mindenféle megunt, kinőtt ruhát, cipőt
(felölt és gyermek méretben is)
szívesen fogadunk, amelyek otthon
esetleg csak helyet foglalnak
Felvilágosítás, és a

ruhák begyűjtésének egyeztetése:
Henczné Egyed Zsuzsanna
Taxisok Világa Szerkesztősége
1191 Budapest, Attila u. 49-53
Tel: 280-1864, vagy este a
262-8149 telefonszámon, ill.
fenti címen a BTI-be is
be lehet hozni

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval
(új rendelkezések megfelelő):

20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.



Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal

20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthető



CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

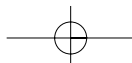
Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 68. RÉSZ

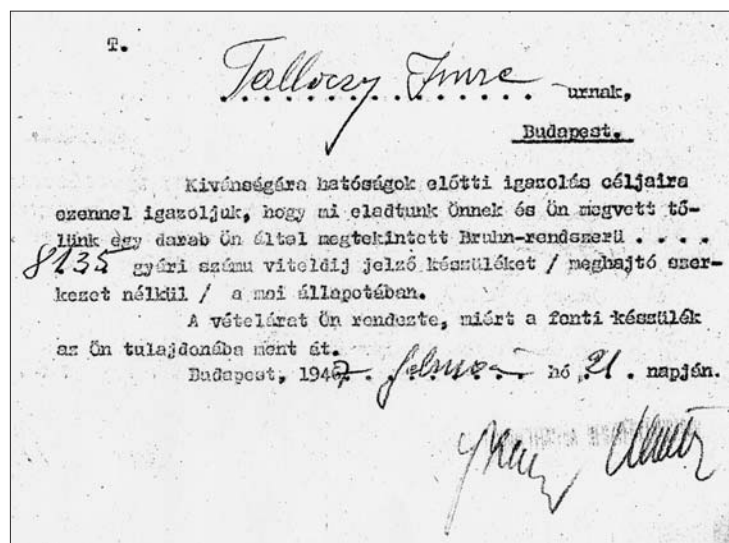
Hogyan tovább?

Létebizonytalanság lett úrrá a taxisokon 1947 elején. A politikai szigor és a keringő hírek nem szolgálták szolgáltatásuk fejlődését. Tartva államosításuktól, a roncsokból összeállított kocsijaikat már nem akarták újra cserélni, mert azt hallották, hogy amint állami kezelésbe kerülnek, járműveiket kártérítés nélkül elveszik és ők az utcára kerülnek. Az alkalmazott sofőrök is féltették állásukat, tudták, hiába jelentkezének be a Gépjárművezetők Szabad Szervezetébe, sofőrként ott sem kapnak kiközvetítést. Kevés gépkocsi közlekedett akkoriban az országban.

A Budapesti Géperejű Bérkocsi Társulatnál is zavarok mutatkoztak, például a telefonközpontban gondokat okozott a telefonhívások elszámolása. Az elmúlt évben ugyan megállapodtak az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt.-vel a közös droszthasználatban, ám ennek gyakorlati lebonyolítása nem ment olajozottan. Ha a szűrkek drosztján magántaxis kapta a fuvarát, nem volt aki a telefon és a terület használatáért fizessen, de ugyanez

adódott a társdroszton is, szinte kideríthetetlen volt a droszthasználó neve. Az utasokat is megzavarta a rendelkezés. Akik ragaszkodtak a szűrkekhez és magántaxi kaptak, előfordult, hogy a megérkező kocsit vissza-utasították és dörgelemes leveleket irtak az Autótaxi Rt.-nek, és fordítva. Az utasok úgy gondolták, hogy a 22-22-22 a szűrkeket jelentik. Nehéz volt megváltoztatni az évtizedes beidegzéseket.

A hatóság már korábban szorgal-



Rossz taxióra megvételének igazolása. A magántaxisnak a gyakori óralapások miatt dokumentálnia kellett taxiórája eredetét

mazzta a két taxis szövetkezet összevonását. Csakhogy az egyesülést több minden megakadályozta. Főképpen az, hogy a Taxiiparosok Szövetkezete nem rendelkezett hatalmas garázsával, benne a benzinkútjaival, hevenysz helyre állított műhelyeivel, szerszámgepeivel, vagyis ingó és ingatlan vagyonával. Ugyan 1945 tavaszán elhagyta területét a megszálló Vörös Hadsereg, ám a polgármester júniusban átadta területüket egy másik szovjet egységnek, amelyik nyomban elfoglalta a Tűzoltó u. 29-et. A tagoknak egyik pillanatról a másikra kellett kiköltözniük a sebtében összegyűjtött gépeikkel, eszközeikkel, alkatrészkészleteikkel együtt. Az ingóság kb. 30 százaléka ott maradt. A szövetkezet az üresen álló Brauchféle hűsüzemet vette bérbe a Mester utcában. Lényegesen kisebb helyre szorultak, mostoha körülmények között dolgoztak, csupán autójavítással foglalkoztak, benzinkutak hiányában benzin és gázolaj árusításától is elesetek, a garázsírozás sem növelte bevételüket. Endrényiék, amikor 1947 első napjaiban, a Fővárosi Tanács képviselőivel, tolmáccsal állapotfelmérés céljából megjelentek a Tűzoltó u. 29-ben, a szovjet parancsnok elzavarta

őket, a kaput sem nyitotta ki előttük. Az állapotfelmérésre nem kerülhetett sor, pedig szükség lett volna rá, a vagyonmegállapításra a két szövetkezet egyesítéséhez. De arra is, hogy a fúzió törvényes keretek között bonyolódjék le. A jogászok úgy tudták, hogy a törvényalkotók már serényen dolgoznak az ún. szövetkezeti törvényen és végrehajtási utasításának megismerésén. Endrényiék, amikor ezek megjelenésének időpontja felől érdeklődtek a minisztériumok jogi osztályain és a Fővárosi Tanácsnál, illetve az Ügyvédi Kamaránál kiterő válaszokat kaptak, az év második felére ígérték kiadásukat. A pártok és a szabad szervezetek – bár sürgették a két taxis szövetkezet egyesítését – Endrényiék nem akarták kikerülni az új törvényt és a kapcsolatos rendeleteket.

A Társulat felkereste a polgármestert, a szovjet katonai parancsnokságot, a Honvédelmi Minisztériumot megtudni a szovjetek kiköltözésének időpontját a Tűzoltó utcai taxis garászból, de sehol sem kaptak választ kérdésükre. Mialatt a magántaxisok saját gondjaikkal küszködtek, 1947 februárjában államosították az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt.-t és leányvállalatait, a MOGÜRT-höz csapták őket, MOGÜRT-Autótaxi, illetve MOGÜRT-Taxi néven működtek tovább. A társaság államosítása felbolydította a Társulatot és az Autótaxifüvarozók munkáját. Korábban szoros kapcsolatot alakítottak ki a szűrkekkel, a

HAZAI TAXAMÉTERGYÁR R. T.
Budapest, IX.
Thaly Kálmán-utca 41.

Budapest, 1947. II. 21.

Számla 4426 SZ

Tek. Jelloczy Imre urnak
BUDAPEST

Van szerencsénk viteldijjelző karbantartásáról és javításáról alant számlával szolgálni és kérjük annak szives kiengyelését.

Darab	Szám	T Á R G Y	Pengő	fill.
8/35		viteldijjelzőkészülék karbantartási díj 194		
		á-10-		
		3% J	1125	
		1	120	
			38945	

Taxióravajításról számla 1947-ből

drosztkok, az állomások közös használatba kerültek, most azonban minden bizonytalanlanná vált. Endrényiék nem tudták, hogy az állami vállalattal hogyan viselkedjenek, a vezetők közül kívül tárgyaljanak szakmai kérdésekről, az önálló vállalkozók egyeztethetnek-e állami vállalattal stb. Megkísérelték felvenni a kapcsolatot Jágerszky Györggyel, mert úgy hallották, ő maradt az ÜB elnöke, azonban törekvésük nem járt sikerrel, mert állandóan a minisztériumokban tárgyalt, elérhetetlenné vált. Dr. Halász Jánossal, a szürkék korábbi jogászával sem sikerült tárgyalniuk, mert nyakába szakadtak – egyebek mellett – a teherautófuvarozók államosításával kapcsolatos bonyodalmak is. A társulat és a két taxis szövetkezet nehéz helyzetbe került.

Miközben a kisegizstenciák a jövőjüket firkészték, a hogyan tovább gondolatával foglalkoztak, a Fővárosi Tanács Közigazgatási Bizottságának 1947 február 10-i ülésén Millok Sándor képviselő elmondta, hogy a főváros közlekedését csőd fenyegeti. E veszély elhárítását legalább 200 autóbusz azonnali beszerzése hathatósan szolgálja. Kifejtette, hogy a taxiközlekedést is fejleszteni kell, s örömmel hallott az Autótaxi államosításáról, mert ezáltal nem lesz akadály a taxiszolgáltatás községezésének, egysegesítésének. Tudomása szerint a pártok mindegyike ennek megvalósítását szorgalmazza, ugyanis a taxinak igen fontos szerepet kell betöltenie a jövőben, ezért e szolgáltatást ki kell venni a magánérdek szférájából. Bechtler h. alpolgármester a hozzászólásában közölte, hogy a legnagyobb taxivállalat valóban az államosítás állapotában van, cél a vállalat állami tulajdonba vétele, s ezzel várhatóan megszűnik Magyarországon a krónikus taxiórahány is.

A Printax szervizben:

**Autórádió, hangszóró,
riasztó, autós DVD, TV,
központi zár, ablakemelő,
kihangsóító, 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: **75.000 Ft**

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu



A kékek legharcosabb elnöke Kuti Ferenc taxiengedélyes volt

Bejelentette, hogy tudomása van arról, hogy még mindig közlekednek Budapesten óra nélküli taxik.

A jelen lévő rendőrfőkapitány – miután ismertette jelentését a bizottsággal – elmondta, hogy ellenőrzéseik során újra és újra látnak a forgalomban óra nélküli taxikat, s megbüntetik tulajdonosaikat. Az órahiány megszüntetésére, a Közigazgatási Bizottság képviselőjével felkeresték a minisztériumot, valamint a Gyáripárosok Országos Szövetségét, s megtudták, hogy az államosított gyárakban megfelelő precíziós szerszámgépek nélkül nem tudnak gyártani taxiórákat.

Az ügyes kisiparosok drágán ugyan, de kimunkáltak megfelelő fogaskerék-kombinációkat az elromlott taxiórák részére, de ezek kapacitása szűk volt. Amit a Taxamétermegár nem javított ki, azt a kisiparoshoz vitték.

A Közúti és Vizi Közlekedés 1947. márciusi számában a következők olvashatók: „A magántaxik száma 420, az Autótaxi Rt. (!) 86, a telephelyesen 103 kocsival vannak az utcán. a mai viszonyokra tekintettel a közlekedésügyi miniszter átmenetileg hozzájárult, hogy ezek a géperejű bérkocsi vállalatok is ideiglenesen az e célra külön kijelölt közterületi állomáshelyekről vállalhassanak fuvar. ezek a kocsik taxamérvével ellátva nincsenek, mely körülmény félreértésekre adott alkalmat. A főváros kikötötte tehát, hogy „a fizetendő legkisebb díjat a gépjármű mindkét oldalán nagyméretű feliraton kell feltüntetni”.

A bérautósok megjelenése a taxiforga-

lomban előre látható bonyodalmakat okozott. A Fónagy igazgató által vezetett MOGÜRT-Autótaxi Vállalat számára is kárt okozott az elhatározás, veszteségét azonban az állam megtérítette, de az Autótaxifuvarozók Szövetkezetének és a kisegizstenciáknak bevételkiesését senki sem pótolta. A 103 telephelyes kocsik óranéllkülsége a kétes elemek fantáziáját is működésbe hozta. Akik addig illegális taxizással próbálkoztak, mozgásba lendültek. Beálltak a drosztkokra, állomásokra és elvitték az utasokat a becsületesen dolgozó vállalkozók elől. A bérautósok és az illegálisan működők ellenőrizhetetlenek voltak, hiszen órák hiányában a teljesített fuvarjaik száma, illetve az órák számlálta bevételek összege megállapíthatatlanná vált. A taxisok látták a minisztérium tévedését, de már nem szóltak, elfásultak. Az sem segített rajtuk, hogy a hatóság elrendelte az egysapka viselését, amely taxis voltukat jelezte. Ezzel egyidejűleg azt is elrendelte, hogy menet közben tilos dohányozni.

A szürkék államosítása figyelmeztető jelként is szolgált a kisegizstenciák részére. A gyakran ülésező választmány tagjai valamennyien érezték, hogy működésük a veszély felé halad. Látták, hogy az állami vállalatnál – amely Haltenberger idején etalonként szolgált a szakmában –, milyen folyamatok zajlanak le, hogy járműállománya csökken, mert az állami szervek igénylik és elviszik taxisaikat. Akik addig bíztak a községezés, az államosítás jótékony hatásában, véleményüket megváltoztatták, mert mást tapasztaltak, mint amit hirdettek nekik. Míg korábban, a két világháború között a magántaxisok alkalmazott sofőrjei, amint tudtak, átmentek a szürkékhöz, az államosítás óta a szürkék kacsingattak a magántaxisok felé.

A társulat is aggódba figyelte az egykori nagy riválisánál bekövetkezett változásokat. A február 12-ére összehívott kibővített választmányi ülésen már mindenki tudott a szürkék közeli államosításáról, elhatározták két szövetkezetük mihamarabbi egyesítését, illetve az előkészítő munkák felgyorsítását. Ezen az ülésen Kuti Ferenc ismét feltűnt. Sokra nem jutottak, mert a szövetkezeti törvény még nem jelent meg, a szövetkezet katonák pedig még mindig megszállva tartották a Taxiiparosok Szövetkezetét. A március 24-én megtartott közgyűlésükön sem brillírozhattak, de megbízták a Társulat elnökségét az egyesítéssel kapcsolatos ügyek intézésével. Új vezetőket is választottak: Kuti Ferenc lett az elnök, Biermann Gyula az alelnök és Breier Sándor az ügyvezető alelnök.

Bálint Sándor