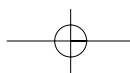




XIV. évf. 8. sz.

2004.

Augusztus



TARTALOM

Taxidroszt – Múltidézés	4.
Nyári nyerő: VW Caddy Life	9.
Mulasztásért szigorúbb szankciók	10.
Sárga rendszám kontra fehér rendszám fuvarozás	11.
Egy önálló szakmai önkormányzat megalapozott döntéseket hozna	12.
Egységes unió, eltérő szabályok	16.
Teljes körű modernizáció a Porsche Budánál	16.
Havonta díjazták a jó teljesítményt a Rádió Taxinál	17.
10 éve történt	18.
Ősszel hazánkba is megérkezik az új Octavia	21.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Klimával, de hogyan? 2. rész	23.
A Honda dizelmotorja új nemzetközi rekordokat állított fel	25.
Peugeot 407	25.
Morfondáriák	26.
„A mi autónk” fogy a legjobban	27.
Taxiközpont Bécsben	28.
Kerékbilincs a taxin	32.
Közlekedésbiztonság	38.
APEH-tájékoztató	39.
Jogszabály-figyelő 2.	39.
Görbe tükör taxisokról – taxisoknak – taxistól	40.
Az ezres a leggyakoribb	44.
A budapesti magántaxisok története 71. 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-mail:

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

A HAJTÁS ÁRA

Hát vele is megtörtént! Számítottunk rá ugyan, de azért reménykedtünk, hogy Ő kivétel lesz. Nem így történt...

Kezdjük az elejéről. Kollégánk, barátunk – nevezzük Lacinak – egyszerre csak nehéz helyzetbe került. Ez persze bárkivel előfordulhat ebben a szakmában, de őt különös-képpen sújtotta. Ő ugyanis az úgynevezett „becsületes” vállalkozók közé tartozik, aki minden kötelezettséget be akar fizetni, és minden adósságot meg akar adni. Nem keresi a kiskapukat, nem bujkál egyik vállalkozásból a másikba, nem alapít bétéket és nem is csatlakozik ilyenekhez, csak dolgozik. Látástól vakulásig, hogy fizethesse a fizetnivalókat.

A baj akkor kezdődött, amikor autója már elérve a tíz évet, tovább nem igazán volt alkalmas taxinak. Cserélni kellett hát, és ha már cserél, olyat vesz, amelyik bármely társaságnál belefér a legmagasabb kategóriába. – Én nem akarok egyetlen fuvarról sem lemaradni – mondogatta Laci, és vett egy luxuskocsit. Használtan ugyan, de így is több millióba került. Természetesen részletre.

Az első hét hónapban nem volt gond. Az autó remekül szuperált, az utasok szerettek vele utazni, a legjobb fuvarokra is volt lehetősége. A részleteket is rendben befizette, bár néha már az adó- és járulékbefizetések elhalasztásának árán. A nyolcadik hónapban aztán Lacink megbetegedett, epeköve lett. Ez egy egyszerű műtéttel orvosolható, legfeljebb néhány nap kórházi kezelés, aztán minden mehet tovább. Elméletben.

Lacinal komplikációk léptek fel. Orvosi műhiba, vagy egyéb okozta, nem lehet tudni, és így utólag már nem is érdekes. Elég annyi, hogy a pár nap kórházi tartózkodásból másfél hónap lett, majd többhetes otthoni pihenést írt elő az orvos. Az autó havi részletei természetesen ez alatt is „ketyegtek”. Mire Laci újra munkába tudott állni, már több százezer forint minusszal kezdett.

Persze bízott magában, munkabírásában és elkötelezettségében, hogy hamar ledolgozza hátrányát, és újra „nyugodtan alhat”. Dolgozott tehát kora reggeltől késő éjszakáig, szünet nélkül, szabadnap nélkül. A reggel hat óra már ott találta a nappalosok között, és éjjel egy órakeresztben talált ismerőst az éjszakai csapatban. Sokan már azt gyanították, hogy két ikertestvér dolgozik a kocsin...

Könyvelője, aki rendben tartotta papírjait, ezért látta a mindennapos, szabadnap nélküli bevételeket, többször megjegyezte, hogy ezt a tempót nem lehet hosszú távon tartani. Nem lehet, nem szabad negyven,

ötven napot egyetlen szünnap nélkül egybefüggően ledolgozni, főleg a cseppet sem egyszerű fővárosi forgalomban. Baj lesz ebből Laci! – mondta neki néha fejszóvalva, de Laci csak legyintett: – Még sok tartozásom van, muszáj dolgoznom...

Minden erőfeszítése dacára a tartozások nem csökkentek. A késedelmi és büntetőkamatok semmissé tették erőfeszítéseit. Már nem fizetett adóelőleget, és lassan a járulékok befizetése is elmaradt. Aztán az autó is kezdett rendetlenkedni. Egy-egy kisebb javítás még elviselhető volt pénztárcájának, de a sebességváltó tönkremenetele már komoly pénzt igényelt. Kölcsönt vett fel, jelzálogot tetetett a lakására. Az autó ismét jó lett, ő viszont ágynak esett. Csak egy könnyű influenza kapta el, orvosa viszont szigorúan ágyba parancsolta, a komolyabb szövődmények elkerülése végett. Az autórészlet meg csak ketyegett...

Egyre nagyobb késésekkel tudta befizetni tartozásait, mígnem odáig jutott, hogy a bank már vissza akarta venni az autót. Végül már jóformán napi vendég volt a pénztárcánál, mindig befizetett egy kisebb összeget, hogy lássák a fizetési hajlandóságot. Állítólag ez segít.

Aztán megérkezett az első felszólítás a jelzálog-hitel fizetésére. Ismét egy komoly összeggel nőtt a havi fizetendő, Laci tehát még többet dolgozott. Megpróbálta napi négy-öt óra alvással beérni, a többi idejét munkára fordította. Szabadnap, pihenő „természetesen” még mindig nem jöhetett szóba. Belekerült a mókuserékbe, amikor

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE 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

Web: www.ecometer.com

is végül már kizárólag azért dolgozott, hogy befizethesse a befizetnivalóit. Rövid éjszakai pihenése alatt sárga csekkek halmaival, szürös tekintetű bankárokkal álmodott. De nem adta fel! Órajta nem tudnak kifogni! Tud ő dolgozni!

Az infarktus kora hajnalban érte. Éppen indult volna, hogy a reggeli repteres fuvarok közül elcsíphessen egyet. A feszítő fáj-

dalom váratlanul érkezett, szerencséje volt, hogy a család egy tagja a szokásoktól eltérően már szintén ébren volt. A mentő gyorsan megérkezett, és beszállította a klinikára. Végig eszméletén volt. Ezúttal azonban nem az adósságaival volt elfoglalva, hanem csak azzal törődött, hogy egyenletesen és folyamatosan lélegezzen...

A harmadik napon a családtagok után a

kollégák is megérkeztek látogatóba. Megilletődve nézték a rengeteg műszert, a villódzó monitorokat, a csöveket és drótokat, amik kollégájuk testén tekeregtek. Próbáltak viccelődni, mondtak pár biztató szót, aztán zavart mosollyal arcukon gyorsan elköszöntek. Még sok csekket kell ebben a hónapban is befizetniük...

k.n.b.

Taxidroszt

Múltidézés

A szakmabelieket az utóbbi hónapokban két dolog tartja lázban. Az egyik a fix tarifa, a másik a droszthelyzet. Most ez utóbbival kívánunk foglalkozni. (A fix tarifával kapcsolatos múltidézés a Taxisok Világa júniusi számában olvasható.)

Tehát a droszt. Fiatalabb kollégáink – akik a rendszerváltás idején még iskolába jártak – nyilván csodálkozva hallják, hogy volt olyan időszak, ami-

kor Budapesten egyetlen taxitársaság volt, a Fótaxi, mint állami nagyvállalat. Jól kiépített és működő drosztrendszerrel, a drosztkon telefonnal (URH csak elvéve volt). Aztán a hetvenes években megalakult a Volán Taxi. Eleinte drosztigény nélkül, majd egyre inkább rászorulva a taxiállomásokra. Némi vita után békésen megfért a Fótaxival. 1982-ben engedélyezték a magántaxizást Magyarországon. Ők természetesen szintén nem állhattak be a Fótaxi-drosztkra, így hát meg-

álltak előtte, vagy mögötte. Az utas pedig választhatott, és sokszor választotta a korszerűbb kocsikkal rendelkező magántaxist (megjegyzem, a tarifa akkor még közel egyenlő volt minden taxiban). A magántaxisokból rövid időn belül megalakultak az első taxitársaságok, fuvarszervező irodák. Egyre több, különböző matricával ellátott taxi állt a taxiállomásokon, amelyeket a Fótaxi tartott fenn. Ez már nyilván sok volt az akkor még állami tulajdonban álló Fótaxinak is, így elkezdte

„hanyagolni” a drosztkat, ami csupán annyit jelentett, hogy nem költött rá, nem tartotta karban, nem fejlesztette és nem épített újakat. A KIOSZ-nak volt ugyan egy erőten kisérelte az ún. magántaxi drosztkok létrehozására, de hamar kiderült, hogy ez a koncepció nem működik. Az egyre terjedő fizető parkolás pedig közben szinte „megette” a taxiállomásokat, főként a belterületen. Nem volt tehát gazdája a területnek, senkinek nem állt érdekében, hogy foglalkozzon a taxiállomásokkal, az egyre növekvő számú taxi megállt ahol tudott. Utcasarkokon, buszmegálló hátuljában, járdán. Megkezdődött a jobb helyek kisajátítása, alkalmi csoportoskák verődtek össze, és

A FODESZ LEVELEZÉSÉBŐL:

A nyáron tartott taxiállomás-ellenőrzések igen sok kollégát felháborítottak. A FODESZ elnöke, Horváth Pál az illetékeseknek az ő nevükben is írt:

1. sz. levél

Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal
1051 Budapest, Városház u. 9-11.
Dr. Demszky Gábor Úr részére

Tisztelt Főpolgármester Úr!

Mint bizonyára Ön is tudja, a Fővárosi Önkormányzat Droszt Kht.-ja a taxis szakmai érdekképviseletekkel, illetve a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarával (BKIK) kötött megállapodás értelmében a Budapest Főváros Közgyűlésének 59/1999. (XI.18.) számú droszt rendeletének végrehajtására 2 hónapos moratóriumot vezetett be, melynek határideje lejárt.

A lejárát napjától Rusznák Imre úr a Kereskedelmi és Turisztikai bizottság elnöke kiadta az utasítást a Fővárosi Közterület-felügyeletnek arra, hogy a felügyelői kommandót küldje rá a taxis szakmára, illetve a taxis vállalkozókra. Az elmúlt 3-4 napban több száz taxist büntettek meg 10.000.- Ft-os pénzbírságra a rendelet be nem tartása miatt, ám arra még semmifajta intézkedést nem történt, hogy a városban megfelelő helyen, szakmailag elvárható létszám befogadására alkalmas droszt-férőhelyek épüljenek ki. Jelenleg mintegy 600-700 férőhellyel van kevesebb, mint amennyire szükség lenne.

Tiltakozunk az ellen, és elsősorban Önmél, mint a főváros első emberénél, hogy mindaddig, amíg a főváros nem tudja megoldani a megfelelő mennyiségű droszt kiépítését, azok védelmét, megtisztítását a polgári gépkocsiktól, addig a főváros üzemeltetésében lévő Közterület-felügyelet kommandója ne büntesse a taxisokat. Még

akkor sem, ha erre a Fővárosi Közgyűlés rendelete ad kötelezettséget, illetve lehetőséget.

Változatlanul állítjuk, hogy a rendeletet akkor lehet betartani, ha az maradéktalanul végrehajtható és az mind a használóknak, mind pedig a lakosoknak a hasznára szolgál. A jelenlegi helyzetben sem formájában, sem tartalmában nem felel meg a rendelet ezeknek a kritériumoknak. Azt gondoljuk ennek betarthatatlanságának kapcsán, hogy olyanért büntetni, komoly pénzbírságokat kiszabni az amúgy is több okból hátrányos helyzetben lévő taxisokra nem lehet, amit fizikailag sem tudnak betartani, hiszen az nemcsak jogszertlenül, nemcsak sérti a vállalkozói szabadságot, hanem sérti a szabad vállalkozás alkotmányosságát is.

Kérjük tehát sürgős intézkedését, hogy mindaddig, amíg a rendeletalkotó, és a komoly pénzzel menedzselte Droszt Kht. nem tudja megoldani a szakmai elvárásoknak megfelelő rendelet betarthatóságát, addig a büntetéseket, pénzbírságokat és az egyéb atrocitásokat, melyeket jelenleg a taxisokkal szemben alkalmaznak, saját hatáskörében vonassa vissza.

A szakma teljes konszenzussal tiltakozik a jelenlegi helyzet ellen. Reméljük, nem kerül arra sor, hogy ennek bizonyosságául ismételt, és az eddigieknél nagyobb létszámú demonstrációkkal kelljen harcolnunk igazunk védelmében.

Reméljük, mint a főváros első embere azonnali cselekvést fog foganatosítani a jelenlegi tarthatatlan helyzet megszüntetésére, és a bírságolások, kommandós akciók azonnali visszavonására.

Amennyiben ez nem történik meg záros határidőn belül, úgy a szakmai vezetés eldönti, hogy milyen megmozdulásokat hajtsunk végre az ügy azonnali rendezése érdekében.

Reméljük, bölcs döntésével elkerülhető lesz mindenfajta atrocitás, és végre ahhoz adja nevét, amihez a teljes szakmai konszenzus támogatását kapja tőlünk.

Sürgős intézkedését várjuk, köszönettel:

Horváth Pál, FODESZ elnöke

Budapest, 2004. július 14.

„megvédték” szükség esetén akár erőszakkal is az általuk elfoglalt területet.

A helyzet tarthatatlanságát felismerve a főváros vezetése 1996-ban tervezetet készített a taxiállomások újraalesztéséről, rendezéséről és felügyeletéről.

Erről és az ezzel kapcsolatban kialakított álláspontokról hosszabb összeállításban számolt be a Taxisok Világa 1996. novemberi számában:

„A ma meglévő taxiállomások a korábban állami tulajdonú, de időközben a kerületi vagy a fővárosi önkormányzatok tulajdonába került ingatlanokon, közterületen működnek. Az összes férőhelyek száma – mely jelenleg mintegy 700-800 férőhely Budapesten – jelentősen alatta marad a kiegyensúlyozott kereslet-kínálatnak, ezért a taxi szolgáltatók kénytelenek vagy más eszközöket igénybe venni a fuvarszervezéshez (pl. rádiós fuvarszervező társaságok), vagy különböző sponztán, vagy szervezett csoportosulással megragadni a meglévő állomások kizárólagos használatát” – áll a Fővárosi Közgyűlés elé terjesztett jelentésben.

„A taxiállomások jelenlegi férőhelyei nem biztosítják az igényeknek megfelelő várakozási lehetőséget a Budapesten működő taxigépkocsik számára. Ez az egyensúlyhiány okozza a ma tapasztalható anomáliákat a taxiállomásokon. A Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető szervezet első feladata tehát az lesz, hogy létrehozza az igényeknek megfelelő mintegy 2500 taxiállomás-férőhelyet Budapesten. Ennek létrehozásáig – várhatóan mintegy egy évig – a feszültség továbbra is fenn fog állni, de a létesítések előrehaladtával egyre csökkenő mértékben” – nyilatkozta Vajda Pál főpolgármester-helyettes.

Óh, ártatlan naivítás! Egy év alatt rendezni az ügyet, amely több mint tíz év alatt alakult ki!

A szabályozási koncepció egyébként nem sokkal tér el a napjainkban érvénybe lépett fővárosi rendeletről. Az érdekképviseletek és a kamara nem támogatta az előterjesztést. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Taxis Tagozata például így fogalmazott:

„A taxiállomások használatát szabályozó koncepciót a BKIK Taxis Tagozata a jelenlegi formájá-

2. sz. levél

**Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal
Kereskedelmi és Turisztikai Főosztály
1051 Budapest, Városház u. 9-11.
Rusznák Imre Úr részére**

Tisztelt Rusznák Úr!

Megdöbbenve tapasztaljuk az utcán történő eseményeket, ahol irtóhadjárat indult a taxisok ellen. Olyan helyeken is büntetéseket fizettetnek velük, és kérnek el 10.000.- Ft-ot az Ön, illetve az Önök által kiküldött kommandós egységek, ahol semmilyen magasabb törvény nem tiltja a várakozást (pl. KRESZ).

Az eddigi tárgyalásaink során Ön a lehetőségekhez képest megpróbált becsületesen, a szakmai érveinket elfogadva módosítani a különböző elképzeléseken, vagy egyeztetni a szakmával az Önök által elképzelt terveket. Am most úgy látjuk, amikor a moratórium ideje lejárt, akkor magára hagyta a rendeletet, magára hagyta a taxisokat és ezzel olyan válsághelyzetet alakított ki, amely mellett nem lehet elmenni szó nélkül.

Többször szóban, és írásban is közöltem Önnel, hogy minden helyzet megoldása addig jó, tisztességes és becsületes, amíg azok kezében van a megoldás kulcsa, akik komoly tárgyaló partnereként tudnak közreműködni az ügy rendezésében. Am a jelenlegi helyzet egy-

ban nem támogatja.” ... „A tárgyalat előterjesztés azonban nem komplex szabályozást tartalmaz, hanem lényegében egyetlen nézőpontból, a közterület-használat oldaláról próbálja a kérdést rendezni. A díjbeszedésre helyezi a hangsúlyt, és mellékes az ellenőrzés. Álláspontunk szerint a taxiállomások használata rendeltetésszerű közterület-használat, amelyért a taxis vállalkozó gépjárműadót és helyi iparüzési adót fizet. A taxiállomások nemcsak a vállalkozás céljait, hanem a lakosság, az utazóközönség érdekeit is szolgálják. Az iparüzési adó – álláspontunk szerint – azt a célt szolgálja, hogy biztosítsa az iparüzés feltételeit, ehhez pedig a taxis vállalkozás esetében a droszt is hozzátartozik.” ... „Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, VI. Osztály: Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás, Taxis Tagozat”

Bravó kamara! Mélységesen egyetértünk! Vajon miért van, hogy manapság már nem hallunk efféle odamondogatós, „asztalcsapkodós” véleményeket?

A Fótaxi véleménye szerint a taxiállomást felügyelő szervezet költségvetése túlzott, felajánlotta ezért nagy tapasztalattal rendelkező ellenőri hálózatát. A taxisok által fizetendő díjat

re inkább afelé tolódik, hogy dühös taxis vállalkozók sora kívánja a maga kezébe venni saját működési területén lévő munkavégzéshez való jogának lerendezését. Ebből mind a szakmának, mind Önöknek, mind pedig a véten lakosságnak is sok-sok kára származhat.

Tisztelttel kérem a szakma nevében a moratórium alatti, illetve előtti állapot azonnali visszaállítására mindaddig, amíg a rendelet működtetésére megoldás nem születik. Mindaddig, amíg a szakmai megbízottak, a szakmai érdekképviseletek és az általunk megbízott Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara (BKIK) beleegyező hozzájárulása nem születik meg ennek a rendeletnek a működtetésére.

Amennyiben erre rövid időn belül, az ügy fontossága miatt 2004. július 19-ig nem tesz visszavonó rendelkezést, azaz nem hívja vissza a közterület-kommandót, illetve nem juttat el halasztó nyilatkozatot a rendőrség, illetve a Közterület-felügyelet részére, úgy a szakma teljes egésze újabb, nagyobb megmozdulásokat, demonstrációkat kénytelen szervezni. Mert arra a jelenlegi üzletpolitika mellett nincs módja a szakmának, hogy napi 10.000.- Ft-os büntetéseket dobáljanak a feneketlen kútnak tűnő állami kasszába, ezzel ellehetetlenítve további életvitelüket.

Az üggyel kapcsolatos intézkedését sürgősen várjuk, köszönettel:

Horváth Pál, FODESZ elnöke

Budapest, 2004. július 14.

ugyan kissé magasnak tartotta, de nem eleve elvetendőnek. Beszédéről így vélekedett:

„A taxisokat egységesen terhelő taxiállomás-használati díj tényleges behajtása érdekében javasoljuk, hogy taxiengedélyt a Fővárosi Közlekedési Felügyelet csak a befizetés igazolása után adjon ki, a pályán lévő taxisok pedig a tárgyévve előre legyenek kötelesek befizetni azt, az igazolást pedig az évenként esedékes műszaki vizsga alkalmával kötelesek bemutatni – az összes egyéb igazolások mellett – a Fővárosi Közlekedési Felügyelet illetékes szervénél. A befizető ezen ténnyről kapjon egy olyan matricát, amely a gépkocsi első szélvédőjére – belülről – kerüljön felragasztásra.” ... „Fótaxi, Antal Attila vezérigazgató.”

Bárcsak ma, 2004-ben figyelembe vennék ezt a korábbi javaslatot. Ennek megfelelően a matrica kiváltása és érvényesítése időben egybeeshetne az éves autóvizsga idejével. Az pedig, hogy mindezt a Mozaik utcában „helyben” lehetne intézni, csak a komoly képzelőerővel rendelkező taxisokban merül fel.

A FUVOSZ véleménye szerint elérkezett az idő a taxi-licenz, vagy -koncesszió bevezetésére, és így majd a taxisok – saját ér-

dekükben – maguk tartanak rendet. A drosztdíjfizetésről így vélekedett:

„Egy adott település közlekedésének szerves része, egy város kultúrájához hozzátartozik, hogy legyen benne taxis szolgáltatás. Az ehhez szükséges feltételek megteremtése a jogalkotáson túl ket-tős: A taxis teremtse elő a taxi-záshoz szükséges technikát, rendelkezzen szakmai tudással és pénzügyi fedezettel. A település (jelen esetben a főváros) biztosítsa a közlekedéshez szükséges utakat és azt, hogy a hazai és külföldi polgárok találkozhassanak a taxival (droszton), ugyanis a szolgáltatást igénybevevőnek van elsősorban szüksége a taxiállomásra.” ... „A kulturált szolgáltatás a fővárost is minősíti, tehát az adjon hozzá feltételeket (rendezettet), és ne a taxistól várja el annak megteremtését, működtetését. A taxisok gondoskodnak a fuvarszervező központok működtetéséről. Továbbá az is jól belátható, hogy a taxis közvetve, de hozzájárul azokhoz a költségekhez, amelyekkel a főváros a működési feltételeket megteremti és fenntartja. Így gépjárműadót, helyi iparüzési adót, az üzemanyag árának útalapot, környezetvédelmi díjat stb. fizet, ezekből visszaosztással pénzhez jut a főváros, és a ráfordítások fi-

nanszírozhatók, mint bárhol máshol a világon.”

A Magyar Taxis Szövetség véleménye a tervezetről:

„A szabályozási koncepció tervezete és az azt megelőző indoklás szövetségünk számára azt jelenti, hogy a korábban általunk is javasolt komplex szabályozási szükségserűséghez képest az elkészült anyag a taxizásnak csak egy nagyon szűk területét próbálja rendeletileg kezelni, és azt is csak a drosztkezelés területére korlátozva. Számunkra a tervezett szabályozás nem más, mint egy „parkolási rend”, ami a taxisok számára közterület-használati díj fizetési kötelezettséggel jár. E szűk terület kapcsán is az anyag hiányosságának tartjuk, hogy érdemben a drosztok rendjének fenntartásával, az alkalmazni kívánt módszerrel szinte egyáltalán nem foglalkozik” ... „A drosztdíj fizetésének kötelezettségét a tervezet a közterület vállalkozási célú igénybeviteléhez köti. E meghatározás jogilag nem elégséges a taxisok fizetési kötelezettségének alátámasztására, mert a közterületet ilyen vállalkozási céllal még nagyon sok más, nem taxis vállalkozó is igénybe veszi (Minden vállalkozás, amely a vállalkozás tulajdonában tart gépkocsit, vállalkozási céllal veszi igénybe a közterületet).” ... „A férőhelyszám kialakításával kapcsolatban a 2. pontban említett taxis férőhely arány háromszoros mértékben történő meghatározásával egyetértünk. Azt viszont rendkívül helytelen megközelítésnek tartjuk, hogy ennek az aránynak a kialakításához a meglévő taxigépkocsik száma adja meg a számítási alapot. Egyrészt mindenki által köz tudott, hogy a Budapesten ma engedéllyel rendelkező taxigép-

kocsik száma messze meghaladja az igényeket. Másrészt, csak azért létesíteni taxiállomásokat, hogy e túlzott létszám megállítását biztosítsuk, szakszerűtlen, és csak a jelenlegi tarthatatlan állapotokat konzerválná.” ... „Magyar Taxis Szövetség, Kellner Ferenc főtitkár”

Taxisok Világa 1996. november
* * *

Ismételni tudom csak önmagam: ez a kemény, odamondogató hang hiányzik ma az érdekképviseletet részéről. 1996-ban még bátran le lehetett „szakszerűtlenezni” a főváros rendeletét, és ez bőven belefért a szakmai viták kategóriájába. Ma egy ennél jóval enyhébb kritika nyomán már személyében érzi magát végig sértve az illetékes...

Még 1996-ban járunk, a közúti fuvarozók nemzetközi szervezete (IRU) taxis szekciójának ülésén. A főtitkár, Adam Tarnowski a droszttémában így fogalmaz a feltett kérdésre (Fizetnek-e a nyugat-európai taxisok a taxiállomások használatáért?):

„Ez országonként, városoként változik, de általában ezek használata ingyenes. Elsősorban azért, mert ezt a szolgáltatást az állampolgároknak nyújtja a város. Másodsorban pedig, ... az emberek közlekedéséhez szükség van a taxira, mint a buszra, vagy egyéb közlekedési eszközre.”

Taxisok Világa 1996. december
* * *

A Taxisok Világa 1997. év elején megkérdezett néhány gyakorló taxis kollégát, hogy vélekednek a készülöben lévő drosztrendeletéről. A válaszok igen tanulságosak:

„Nem fog visszaállni a régi rend! Ma már lehetetlen úgy taxizni, mint tíz évvel ezelőtt!

Nincs értelme a tervezetnek, mert úgysem állhatunk be minden drosztra. ... Egyébként már csak azért sem állhat vissza a régi rend, mert a taxisok már nem is ismerik a várost, azt sem tudják, hol vannak a drosztok. Mindenki szalad vissza a fuvar végére a saját drosztjára.”

„Akármit mondanak, idegének a foglalt drosztra úgysem állhatnak be. Kellenek az ellenőrzések, de hogyan ellenőrzik majd a drosztokat? Minden drosztra egy héten egyszer elmennek?”

Taxisok Világa 1997. január
* * *

A drosztok helyzete körül ezután hónapokig csend volt. A főváros a tervezetet próbálta rendeleti formába önteni, a taxisok pedig vártak. Közben egyre szaporodott a foglalt drosztok száma, egyre gyakoribbá váltak a kollégák közötti – nemegyszer tettelegességig fajuló – viták is. A téma legközelebb a szakmában mérőföldkönek számító „Van-e kiút” című szegedi közlekedési konferencián vetődött fel újra. Ennek a tárgyban vitaindítója a BKIK részéről így fogalmaz:

„A kamara kezdeményezze, hogy a közforgalmi közlekedési eszközök megállóhelyei, valamint a közforgalmú fuvarozóeszközök rakodóhelyei olyan közhasználatú közterületek minősüljenek, amelyért külön közterület-használati díj nem szedhető. ... Az önkormányzati törvény módosítását javasoljuk abban a vonatkozásban, hogy a helyi önkormányzatok szolgáltatásai terjedjenek ki az utas és a taxis találkozását elősegítő taxiállomások fenntartására, vagyis feladatellátási kötelezettségre terjedjen ki a közforgalmú közlekedés ezen vonatkozására is.”

Taxisok Világa 1997. június

* * *

Még azon a nyáron megjelent a foglalt drosztok listája, valamint egy taxis önállóan az Alkotmánybírósághoz fordult panaszával (a beadványt inkább ne minősítsük...). Az érdekvédők közben arról igyekeztek meggyőzni a hatóságot, hogy ne ragadja ki a drosztkérdést a többi megoldásra váró probléma közül (tarifa, létszám, ellenőrzés), mert ez nem jelenthet megnyugtató megoldást. A főváros azonban hajthatatlan maradt: 1997. június 17-én határozati javaslatot terjesztett a Fővárosi Közgyűlés elé a kötelező droszthasználat tárgyában:

„kezdeményezi ... a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemen tartásáról szóló 89/1988 (XII.20) MT rendelet módosítását, amely szerint a taxiengedély annak legyen kiadható, aki a telephelye szerint illetékes önkormányzat (Budapest a Fővárosi Önkormányzat) rendelete szerinti taxiállomás-használati engedéllyel rendelkezik.

„Elfogadja időközi munkanyagként a taxiállomások üzemeltetésére készített önkormányzati rendelet szabályozási koncepcióját...”

Taxisok Világa 1997. július
* * *

A szakmabeliek véleményének figyelmen kívül hagyása (a rendlettervezetek már csak hosszas kérésre és reklamálásra jutottak el az érdekképviselekhez) arra indította a Magyar Taxis Szövetséget, hogy komplett taxiállomás-filozófiát dolgozzon ki, és erről, mintegy vitaanyagként, kikérje az érdekeltek véleményét. Néhány idézet az anyagból:

„A Magyar Taxis Szövetség – és jogelődje, a Taxis Kamara – a taxizás terén meglévő anomáliákat mindig is egy ún. „taxis csomag” keretében látta megoldhatónak. Ez a csomag három alappilléren nyugszik, ezek: a TARIFA a DRÖSZT és a LÉTSZÁM (és természetesen az ehhez kapcsolódó ellenőrzés). E három elem bármelyikének kiemelése az egyensúly felbomlását eredményezheti, ha az nem átgondoltan, a hátrányokat és az esetleges újabb problémák felmerülését kiküszöbölve történik.”

„Egy modern nagyváros nem lehet meg korszerű taxiállomáshálózat nélkül. Ez ugyanúgy hoz-

3. sz. levél

Fővárosi Közterület Felügyelet
1054 Budapest, Akadémia u. 1.
Varsányi Péter Úr részére

Tisztelt Igazgató Úr!

Megdöbbenve tapasztaljuk, hogy az utcákon az Ön által vezetett Közterület Felügyelet kommandósai pár nap alatt több 100.000.- Ft pénzbírsággal sújtották a Budapesten szolgáltatást nyújtó taxis vállalkozókat.

Tudjuk, a hallgatóságos, de írásban is megerősített moratórium ideje lejárt. Am a rendeletalkotó a moratórium ideje alatt nem tudta megoldani a szakmai problémát, azaz továbbra sem rendelkezik Budapest megfelelő mennyiségű és férőhelyszámú droszttal, így

a rendelet jelenlegi formájában betarthatatlan. Olyanért pedig, ami nem működőképes, betarthatatlan, büntetni és kemény, szinte riasztó kommandós egységekkel fellépni nem lehet, mert ez azt gondolom embertelen, szakmaiatlan, jogtalan és alkotmányellenes.

Kérjük tehát Önt, hogy hivatala azonnali hatállyal fejezze be a taxisok kommandósok által történő támadását, bírságolását!

Kérjük azonnali intézkedését, a kommandós egységek visszavonására és a pénzbírságolás azonnali befejezésére.

Köszönettel:

Horváth Pál
FODESZ elnöke

Budapest, 2004. július 14.

zátartozik a város szolgáltatásaihoz, mint a közvilágítás, az utcai személtartó edények, az utcai közlekedési táblák. Természetesen következik ebből, hogy a taxiállomások létrehozása, közlekedési táblával való ellátása és az útburkolati jelek felfestése a helyi önkormányzat feladatát képezi.

„Mivel a taxiállomás elsősorban az utazóközönség – a lakosság – igényeit elégíti ki, ezt az általános közterületekhez hasonlóan az önkormányzatnak kell finanszírozni. A közterület rendeltetészerű használatáért senkit sem lehet díjfizetésre kötelezni, főleg nem hatósági erővel, határozat útján.”

Taxisok Világa 1997. augusztus

* * *

Tulajdonképpen ettől az időponttól kezdve csak ismételtgethjük magunkat. A főváros rendeletet hoz, a taxisok tiltakoznak. A főváros pénzt akar szedni a drosztoért, a taxisok

nem akarnak fizetni. A főváros külön kívánja rendezni a taxiállomások helyzetét, a taxisok ezt szeretnék a létszámmal és a tarifával – mint szervesen hozzátartozó elemekkel – együtt rendezni. A főváros diktál, a szakma tiltakozik. Egyre erőteljesebbül ugyan, de még hallatja hangját. Aztán alapvető változások következnek. A BKIK, amelynek Közlekedési Osztálya, ezen belül taxis tagozata eleinte élesen bírálta a rendeletet, már egyetértőbb hírokat pengget. A Magyar Taxis Szövetség – immár budapesti bázisát teljesen elveszítve – nem nyilvánít véleményt. A „drosztrendelet” időközben elfogadták, aztán két alapvető pontja, ami a droszton való kötelező várakozást, valamint a fizetendő díjat illeti, rögtön felfüggesztésre is került. A rendeletalkotók is belátták, hogy kevés a hely. Megalakult az állomásokat kezelő

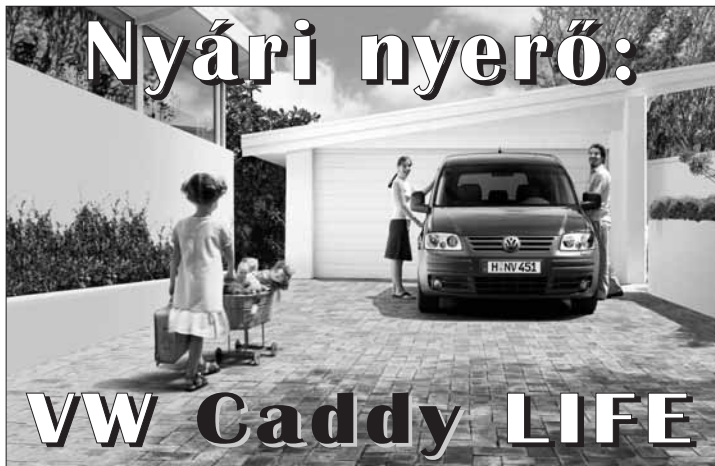
kht., és elkezdte az új taxiállomások kialakítását. Valamelyest javult a helyzet, már több férőhely volt, de még közel sem elegendő. Ezért aztán – és ez már a közelmúlt mindenki által ismert történetéhez tartozik – visszavonták a felfüggesztést, érvénybe lépett a rendelet e két vitatott pontja is. A taxisok elematáris erejű felháborodása, a demonstrációk sora aztán ismét részleges meghátrálásra kényszerítette az önkormányzatot: két hónapos moratórium született. (Ez azt jelenti, hogy érvényes a rendelet, de nem kell betartani. Vagy csak nem ellenőrzik a betartását, ami szinte az előzővel egyenértékű. Jogszkönyvekben elismerően hümmögnek a szakemberek...)

Napjainkra aztán a felfüggesztés felfüggesztésének felfüggesztése is megtörtént, ismét az eredeti formájában érvényes a rendelet. Vagyis fizetni

kell, és utasra várva csak droszton állhatunk. Megkezdődött az ellenőrzés is, nagydarab egybenyakú emberek „Akciócsoport” feliratú ruházatban szállják meg a drosztokat, és vizsgálják, hogy befizettünk-e. Mindenkinek meg kell hogy legyen a droszmatricája, aki a droszton áll. Úgy van. Legyen rend!

Most már csak annak megválaszolására várunk, hogy mit tegyen az, aki befizette a drosztdíjat, tehát eleget tett „kötelezettségének”, pénzt adott egy szolgáltatás igénybevételéért, ám azt nem tudja igénybe venni, abból az egyszerű matematikai okból, hogy nem fér be. Nos, erre a felvetésre még csak meg sem kísérelt választ adni a rendelet alkotója és végrehajtója. Pedig tudjuk ugye, hogy egy jogszabály annyit ér, amennyit be lehet tartani belőle...

–oli–



Nyári nyerő:

VW Caddy LIFE

A lighanem nyerő pozícióba kerül a már rendelhető Volkswagen Caddy Life, ami tulajdonképpen a Caddy Kombi magasabb felszereltségű változata. A többlet szériafelszereltségbe tartoznak egyebek mellett az első oldallégzsákok, a belső kapcsolóval rendelkező rádiótávírányítású központi zár, az elektromos ablakemelők, az elektromosan állítható és fűthető külső tükrök, az integrált ködfényszóró, az „R100” rádió, a széria kétoldali tolóajtó (a jobb oldali tolóablakkal), és a kalaptartó. A VW Caddy LIFE tehát – amihez ajándékba adják a klímát – egy, a modern idők köve-

A motor maximális nyomatéka 2200-es fordulatonál 140 Nm. A jármű alapfelszereltségébe a „szokásos” menetbiztonsági berendezéseken túl többek között elektrohidraulikus szervokormány és indításblokkoló tartozik. Extraként rendelhetők: mechanikus klímaberendezés automatikus hőfokszabályozással, az ülések alól kihúzható tárolórekeszek, technikai csomag (el. ablakok, tükrök) rádiótávírányítású központi zár és magasságában is állítható vezetőülés. A rendkívül kedvező fogyasztású dízelmotoros változat alapára: 3 911 000 Ft.

telményeire szabott, hamisítatlan családi autó. Az „Élet magas fordulatszámra és alacsony hőfokra” szlogennel hirdett modell alapára 4 088 000 Forint.

Piacon van az új dízel erőforrással szerelt kombi változat is. Az 1968 cm³-es, 4 hengeres 51 kW-os (JOLE) PDSDI motorhoz 5 fokozatú manuális váltó kapcsolódik.

BTI-Taxicentrum hírek

A BTI – Taxicentrum iroda nyári szabadság miatt augusztus 20-tól 30-ig zárva tart. Ezen időszak alatt mindenmű ügyintézés szünetel.

Irodánkban az új Rase taxiórához használható speciális hőpapír kapható.

A közlekedésbiztonság javítása érdekében az Európai Unió illetékes bizottsága szorgalmazza a járművek és a közlekedők láthatóságát mind nappali, mind éjszakai fényben. A bizottság értelmezése szerint gépjárművezetők számára előírás, hogy lakott területen kívül az úttesten lévő járművet elhagyó sofőrnek **fluoreszkáló, fényvisszaverő figyelmeztető mellényt kell viselnie. Olaszországban és Spanyolországban** már a külföldi autósokra is kötelező ez az előírás. (A büntetés akár 90 euróig terjedhet!) Várható, hogy fokozatosan az Európai Unió többi országában is kötelező tartozékká leszik.

A BTI Taxicentrum irodában ez a követelményeknek megfelelő biztonsági eszköz **megvásárolható, ill. megrendelhető** kedvezményes áron.

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

EU-rendszám regisztrációs matricával

Mulasztásért szigorúbb szankciók

Július elseje óta érvényes a belügyminiszter 34/2004. számú rendelete, amely a közúti közlekedési igazgatási feladatokkal és szabályozással foglalkozik. E rendelet az uniós jogharmonizáció keretében számos területen korlátozza a hatóság képviselőinek helyszíni intézkedési lehetőségeit, viszont szankcióiban szigorúbban lép fel a magukról megfélelmező állampolgárokkal szemben. Néhány fontos változást azért nem árt megismerni.

Az új rendszám, mint egy koraszülött, nem kis vajúdással jött a világra, máris egész komoly belpolitikai vihart kavart. Előbb a rendőrség figyelmeztette spórolósabb honfitársainkat, hogy a régi típusú rendszámmon ne takarják le a trikolórt és a H betűt, a matricagyártók által igen gyorsan piacra dobott EU-csillagos és arany H betűs kék levonóval, mert bírságnak érte, majd az ügyészség adott ki egy állásfoglalást, miszerint a matrica használata nem bűncselekmény. Nem is az, „csak” szabálysértés, viszont azért is lehet büntetni, sőt, ha az új jogszabályt szigorúan veszik a rend őrei, akkor a matricás rendszámot a helyszínen a gépjárműről le is vehetik. Az új rendszámról annyit mégis érdemes tudni, hogy jár hozzá egy regisztrációs matrica és egy vonalkód. A matricát az első szélvédő jobb alsó részére kell, jól látható helyre felragasztani, míg a vonalkódot a forgalmi engedélyre ragasztja a hatóság. Egyik a másik nélkül nem létezhet. Ha a matrica bármely oknál fogva megrongálódik, a vonalkód igazolhatja és szolgálhatja a pótlás jogalapját. Amennyiben viszont a regisztrációs matrica annyira megsérül, hogy abból az eredeti ada-

mai nem állapítható meg, akkor ott rendszámcsereét rendel el a hatóság.

Jelen pillanatban bármely személygépkocsi régi típusú rendszámát újra cserélik pottom 36 ezer forintért. Ahol a gépjármű műszaki érvényessége lejár, ott automatikusan már új EU-s hatósági jelzéssel gördül le a vizsgapadról az autót. Ha bármelyik rendszám elveszik, eltűnik, elloppják, akkor a régi rendszám párját gyártják le, ez nem ok az új típusra történő átrendszámozásra. A jogszabály elég részletesen taglalja a rendszám, matrica és vonalkód pótlásának esetleges lehetőségeit. A jogalkotó célja minden esetben a klónozások és a lopott gépjárművek legálissá tételének kiszűrése. A jövőben új rendszámot kap - az előzővel megegyező típusút - minden jármű, amelynek eltűnt, akár időben különböző alkalommal a két forgalmi rendszáma. Tehát nem érdemes elvesztésként bejelenteni a régiéket, mert az után gyártott is régi típusú lesz.

A regisztrációs matricát rongált állapotában is le kell adni, mintahogyan a vonalkód sem használható fel újra, és nem gyártható újra. Viszont amennyiben az EU-s rendszámmal

már rendelkezik a jármű tulajdonosa és a regisztrációs matrica pótlását a hatóság már elrendelte, úgy 30 napig közlekedhet következmények nélkül az autós, ha a forgalmi engedélyben a vonalkód megvan, és a hatóság a matrica pótlásról már intézkedett.

Ha már a rendszámot a matricával foglalkoztunk, akkor tekintsük át, mi a helyzet a különböző betűjelzésekkel.

A „Z” típusú rendszám kiadására a következőkben kerülhet sor: a belföldön vásárolt jármű kivitelekor, indokolt esetben magyar tulajdonú, külföldön tartózkodó, rendszám nélküli jármű hazaszállítása, illetve érvényes hatósági engedély nélkül Magyarországon tartózkodó jármű reexportjakor, belföldön elvesztett, illetve megrongálódott, vagy érvénytelen külföldi rendszámot pótlásakor. A „Z” betűjelű ideiglenes rendszám kiadására csak a jármű tulajdonjogának igazolását követően kerülhet sor, csak azután, miután az adatok valóságát a hivatal ellenőrizte. Magyarországon forgalomba helyezett járműre a „Z” betűjelű rendszám csak akkor adható ki, ha a járművet a forgalomból kivétel miatt végleg kivonták, és ezt, a járműnyilvántartásba bejegyezték. (Például külföldi megvásárolta és ki akarja vinni az országból.) A „Z” betűjelű ideiglenes rendszámot és a forgalmi engedélyt az érvényességének lejártát követő három munkanapon belül a közlekedési igazgatóságnak le kell adni.

Az „E” betűjelű ideiglenes rendszám kiadásának feltétele a jármű jogszerű birtoklása, a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás meglétének és a jármű műszaki alkalmasságának igazolása. A Magyarországra harmadik országból importált vagy a közúton behozott, közúti közlekedésben részt vevő járműre az „E” betűjelű ideiglenes rendszámot és az ideiglenes forgalomban tartási engedélyt a határvámhivatal, szállítóeszközön behozott járműre a közlekedési igazgatási

hatóság adja ki. Az önjáró munkagépre és kérelemre arra a járműre, amely forgalmi engedéllyel, valamint rendszámot nélkül nincs ellátva és a közúti forgalomban történő ideiglenes részvétele indokolt, továbbá az elvesztett rendszámot pótlására ideiglenes pótlására ugyancsak az „E” betűjelű rendszám szolgál.

A tartósan belföldön üzemeltetett, ideiglenes behozatali vámeljárást alá vont járműre olyan „V” betűjelű ideiglenes rendszámot kell kiadni, amelynek érvényessége a vámhatóság által meghatározott visszavételi időhöz igazodik. (Ez egyébként a rendszám adataiból ki is derül.) A „V” betűjelű rendszámot és az ahhoz tartozó forgalmi engedélyt az érvényesség lejártát követően vagy az átrendszámozáskor (végleges külföldre történő kivétel, vagy a magyarországi forgalomba helyezés) le kell adni.

Mindezeketől szabályozottabb a „P” betűjelű rendszám használata. Kérelemre „P” betűjelű ideiglenes rendszámot kell kiadni a járműgyártóknak, a közlekedési kutatóintézeteknek, valamint egyéb olyan vállalkozásoknak vagy intézményeknek, amelyek tevékenysége indokolja a még forgalomba nem helyezett, vagy a forgalomból ideiglenesen kivont, de javítás alatt álló jármű ideiglenes részvételét a közúti forgalomban. A „P” rendszámmal ellátott jármű használata a jogosult vagy a vele munkavégzésre irányuló jogviszonyban álló személyen kívül másnak nem engedhető át. A forgalomban történő részvételhez a közlekedési igazgatási hatóság által hitelesített indítási naplót kell vezetni. Ilyen rendszámú járművel személy-, és teherszállítás, valamint vontatás tilos. Ez alól indokolt esetben a hatóság felmentést adhat, de ezt minden esetben külön kell kérni. A hatóság külön korlátozásokat is előírhat, amely vonatkozhat az útvonalra, területre, és időben alkalmazható-ságra is.

A „P”, és a „Z” betűjelű ideig-



lenes rendszámtábla csak olyan járműre szerelhető fel, amely a közúti közlekedésre alkalmas műszaki állapotban van. E feltételek betartásáért a jármű üzembentartója a felelős.

Szigorú következményekre számíthat az, aki a gépjármű megvásárlását követően nem tesz eleget átírási kötelezettségének. A mulasztási bírság mellett a gépjárművet a forgalomból kivonja a hatóság, amennyiben az ideiglenes rendszámokkal kapcsolatos teendőknek nem tesz eleget az üzemeltető, illetve ha a hatóság-

gi engedély több mint 30 napja lejárt és a különleges rendszámtábla leadása nem történt meg.

Fontos tudni, amennyiben az EU tagállamain kívülre óhajt utazni bárki és ezt nem a saját nevére szóló forgalmi engedélyű járművel kísérli meg, úgy legyen nála egy közokirat, vagy teljes bizonyító erejű magánokirat, amely a gépjármű jogszerű használatát igazolja. Az írásos hozzájárulás tartalmazza: a jármű használójának nevét, úti okmányának számát, a jármű rendszámát, al-

vázszámát, a forgalmi engedély jogosultjának nevét, aláírását, gazdasági társaság esetén annak cégszerű aláírását, valamint azt az időtartamot, amely alatt az országot a járművel elhagyhatja. A hozzájárulást a határátlépéskor felszólítás nélkül be kell mutatni az eljáró határőrnek. (Mindezt, ha két tanú, aláírásával, adatainak közlésével még ellenjegyzi, csak hitelesebbé teszi a magánokiratot. Közokirat esetén ezt hivatalosan úgy is ellen kell jegyeztetni.)

Célszerű ebben az okiratban

mindezt nem csak magyarul feltüntetni, bár ezt a jogszabály nem írja elő, de a hatósági procedúrát egyszerűsíti, ha legfontosabb részei idegen nyelven is olvashatóak.

Egyébként ilyen kölcsönadási (üzemeltetői engedély) szerződés a magyar gyakorlatban is működik, úgyhogy ez nem csak unián kívül, de a tagállamok között és belföldön történő közlekedéskor is egy sor fölösleges kellemetlenségtől óvhatja meg a nem saját tulajdonú járművet használó vezetőt.

k. z. t.

Sárga rendszám kontra fehér rendszámú fuvarozás

Előző számunkban a sárga rendszámokról írtunk, megemlítve, hogy jelentőségét elveszítve immár semmilyen konkrét célt nem szolgál. Nem tudni mit mitől különböztet meg, valamint hogy miért van szükség egyáltalán megkülönböztetésre. Sok érdekes reakciót váltott ki cikkünk, ezért nem hagyjuk annyiban a témát. Úgy látszik, ebből már cikksorozat lesz.

Érdekes fejlemény, hogy miközben a sárga rendszám felesleges voltáról írunk, megjelent az első sárga rendszámú BKV busz. A vonatkozó rendelet alapján ugyan a kizárólag menetrend szerint közlekedő tömegközlekedési járművek mentességet élveznek a sárga rendszám és annak műszaki követelményei alól (vajon milyen rejtélyes okból?), most mégis megjelent a sárga rendszám – kék busz szinkombináció. Talán feltűnt valakinek, hogy ezek a buszok különjáratban is szoktak közlekedni? Nem menetrend szerint? Mindenesetre az esélyegyenlőség jegyében üdvözljük a BKV-t a sárga rendszámú nagy családjában (nem ellentmondva annak a ténynek, hogy a különleges rendszámmal történő megkülönböztetésnek immár értelmét nem látjuk...).

A másik meglepetés egy több mint húszmillió értékű vadonatúj luxusautó feltűnése volt EAZ betűjelű sárga rendszámmal. Lehet, hogy néhány taxisnak jól megy sora, na de ennyire? Ezzel a tarifával? Oknyomozásunk során aztán kiderült, hogy nem erről van szó. Egyik budapesti limuzinszervíz kft. állította forgalomba ezt a saját tulajdonú gépkocsiját, teljesen természetesnek tartva, hogy kiváltsa a személygépkocsis személyszállító engedélyt rá. Ennek a fuvarozási formának minden fontos követelménye megegyezik a taxiéval a szabadjelző és a taxióra kivételével. Szeretettel üdvözljük őket is a „sárgák” csapatában...

Ezután már csak néhány kérdés maradt hátra. Vajon hogy nem veszik észre az illetékes hatóságok a sárga fuvarozói rendszám bevezetésének több mint tíz éves múltja után sem, hogy még mindig vannak, akik kilógnak a sorból? Vagy, hogy érthetőbben fogalmazzak, hülyének nézik őket? (na meg minket...) Akiknek már tíz éve sárga rendszámmal kellene fuvarozniuk, az ennek megfelelő követelményekkel, de még ma sem teszik? Tessék csak felütni bármelyik üzleti, vagy esküvői magazin lapjait, és a limuzinszervizek hirdetéseinél akár képes beszámolót is találnak arról, amiről beszélünk. A gyöngyszem az, amikor eredeti oldtimerrel vállalnak városnéző és esküvői fuvarozást. Az ő utasaik vajon milyen biztonságban vannak a mai forgalomban? Vagy talán nekik is van szervofékjük, ablakfűtésük, automata biztonsági övük, háromutas szabályozott katalizátoruk, meg az a száz egyéb dolog ami a taxisokra és a személyfuvarozókra immár több mint tíz éves előírás?

A látszat persze most azt mutatja, mintha mi valami rosszat

akarnánk másoknak. Ez nem így van. Az esélyegyenlőség jegyében viszont igenis elvárjuk, hogy legyen mindenkire egyformán szigorú, vagy egyformán megengedő előírás. Így a versenysemlegesség is érvényesül, és a barátság is megmarad...

MEGHÍVÓ

Tisztelettel meghívunk benneteket, taxiscsapatokat, felebarátaikat, ellenfeleiteket az

V. Taxis Kupára,

melyet a sportbarátság jegyében tartunk.

Reméljük, hogy a napi taposómalomból egy röpké időre kiszálltok, és egy másfajta terhelés következményeképpen kellemesen elfáradtok. A rendezők ezen lesznek!

Tisztelettel:

Lossó Géza

V. FOCIKUPA (Bátesz)

A Bács megyei Taxisok Érdekvédelmi Szövetsége

2004. szeptember 11–12-én Baján

a halászlé fővárosában rendezti meg V. alkalommal a taxisok és barátaik

kispályás futballtornáját.

Nevezési határidő: 2004. szeptember 6. (a nevezési díj utalása ellenében)

Helye: Baja, Petőfi-szigeti Sportcentrum és KIOSZ-üdülő. Szállás és étkezés helyben megoldott.

Érdeklődni:

Nagy Attila – Sűgő Taxi Baja

Tel.: 06/30-928-1182

Lossó Géza – Hírös Taxi

06/20-992-8018

Eddigi győztesek:

2000. – City Taxi Budapest

2001. – Főnix Taxi Debrecen

2002. – Sűgő Taxi Baja

2003. – Taxi 2000 Budapest

2004. – ?

Egy önálló szakmai önkormányzat megalapozott döntéseket hozna

– Beszélgetés Polinger Sándorral, a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának elnökségi tagjával –

Még július közepén mutatott be a TV 2 egy riportot, melyben a közterületfelügyelet akciócsoportja szigorúan (és látványosan) büntette azokat a taxisokat, akiknek nem volt taxiállomás-használati matricája. Látható volt az is, hogy a drosztra éppen a kamerák előtt beálló magánautót szóra sem méltatják a nagydarab emberek. Még akkor sem, amikor az éppen megbüntetett taxis erre nyomatékosan felhívta a figyelmet. Vagyis jól láthatóan elkezdődött a kissé egyoldalúra sikerült rendcsinálás, miközben a drosztokon még nincs minden

rendben. Ugyanakkor a Taxisok Világában is megjelent dokumentumból (Taxisok Világa 2004. június, 9. old. A szerk.) kiderül, a Magyar Országgyűlés két bizottsága már jóváhagyólag „rábólintott” arra az önálló képviselői indítványra, melyben az Ártörvényt kívánják módosítani. A fix ár, a működő droszthálózattal együtt, része volt a MACITOSZ által is szorgalmazott változásoknak. Így megkerestük Polinger Sándort, aki ma már kamarai keretek között próbál taxis ügyekben megfelelő eredményeket elérni.

kérdése. Egyszerűen sokan voltak és kész.

• A tavasszal kötött 60 napos moratórium alapja is az volt, hogy a szükséges férőhelyszám nem állt a szakma rendelkezésére. Nem lehetett egy olyan megegyezést aláírni, ami a még nem is létező helyekre kényszeríti beállni kollégáinkat. Ugyanakkor a szakmai érdekképviseletek a kamara mögött álltak a rendezés kérdésében. Miért? Azért, mert ez a kevés férőhely később valóban alapot teremthet a létszám szabályozására.

• **Mint a Taxis Szakmai Kollégium elnökségi tagja, te is szorgalmaztad az ellenőrzést. Ilyen kommandós módszerekre gondoltál?**

• Természetesen nem, bár kétségtelen, hogy a hatékony és állandó ellenőrzés elengedhetetlen feltétele a rendcsinálásnak. Azonban úgy érzem, hogy az már a demonstrációkkal kiharcolt 60 napos moratórium lejártakor megállapítható volt, az eredeti, áprilisi állapothoz képest semmi sem változott a nyár közepéig. Nem épültek meg az általunk javasolt taxiállomások, nem bővült a férőhelyszám. Így tehát az a durva kommandós akció, melyet júliusban a TV 2-n láthattunk, felesleges és szerencsétlen provokáció volt. Mi tárgyalásaink során azt szorgalmaztuk, hogy először készüljenek el a drosztok megfelelő helyeken és számban. Ezt követően tisztítsuk meg ezeket az ott szabálytalanul parkoló civil autóktól, majd kezdjük a taxisokat szépszóval meggyőzni arról, hogy érdemes az állomásokat rendeltetésüknek megfelelően használni. Addig viszont, míg ezek a feltételek nincsenek meg, felesleges provokálni, hecelni a fuvarozókat.

• **A moratóriumban sem volt szó arról, hogy a drosztokért nem kell fizetni. Vagyis a főváros csak a neki rendeletben szabályozott összeghez kíván hozzájutni.**

• Ez így van, ezt mi is tudjuk. Azonban az a kérdés, hogy az önkormányzatnak vajon megéri-e politikai szempontból az, hogy a járandóságát ilyen dur-

va eszközökkel hajtsa be akkor, amikor ez menne „természetes úton” is. Arra gondolok, hogy az éves gépkocsivizsgát úgysem lehet a befizetési kötelezettség teljesítése nélkül megoldani. Így aztán évente egyszer a főváros hozzájutna a pénzéhez erőszakos eszközök igénybevétele nélkül is. A meggyőzésben nálam a figyelmeztetésnek is helye van. Ugyanakkor a TV által bemutatott kommandós akcióban a pénzbehajtás mindenáron történő erőltetése volt érezhető, és nem a meggyőzés szándéka. Ez pedig látható ellenszolgáltatás híján csak ellenszenvet váltott ki még a higgadtabb taxisokból is.

• **Jeleztétek akkor az illetékeseknek a problémát?**

• Természetesen. A kamara keretei között egy nem hivatalos beszélgetés során mindez elmondtuk a turisztikai bizottság elnökének, Rusznák Imrénnek. Az ő munkáját mindig tisztelettel emlegetjük, ám ez az akció nem tartozott a népszerű lépések sorába, ráadásul nem is érte el a kívánt eredményt. Az akciócsoport az évek óta neuralgikus pontoknak számító helyekre nem is ment be. Nem intézkedett az orruk előtt a taxiállomásra beparkoló civil autóssal szemben sem. Pedig a buszmegállóban történő megállást a rendőrök is büntetik. Joggal várják el tehát kollégáink, hogy a drosztokra se állhasson be idegen. Ez nézetem szerint pont olyan KRESZ-szabálysértés, mintha a trolimegállóban parkolna valaki.

• **Azért a taxisok is kerülnek a nekik épített hálózat egy részét.**



Polinger Sándor: – Rögzített taxiár esetén a piaci verseny a szolgáltatás minőségében nyilvánulna meg

• Azt a buta elképzelést nem tudom szakmai alapon sem támogatni, mely szerint a taxiállomások egyik napról a másikra, esetleg parancsszóra, jól működő, az utasok által is megszokott üzletszerző helyekké válnak. Ehhez idő kell, vagyis az ellenőrzéseknél is toleránsnak kell lenni. Haladunk a kitűzött cél fel, de ezt durva eszközökkel nem szabad siettetni.

• **Felmerült, hogy ha már nem lehet tetszés szerinti számban drosztokat építeni, akkor a taxilétszámot a férőhelyszámhoz lehetne igazítani. Ez tapasztalható megoldás más közterületen végzett szolgáltatás esetén. Lásd például a nyár közepén a belvárosból kiüzetett térkép- és könyvtárak esetét, akiknél nem is merült fel a vállalkozáshoz való alkotmányos jog**

• **Erről egyelőre szó sincs. Ugyanakkor a fix tarifa bevezetésére komoly az esély.**

• Való igaz, az Ártörvény ilyen irányú módosításának kérdését már két parlamenti bizottság is vizsgálta, és támogatását adta a napirendre tűzéséhez. Számítottuk rá, hogy ezt talán még az ősszel elfogadják a parlament. Mindenesetre a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma és az érdekképviseletek eljutatták a kormány gazdasági bizottságához az érvekkel, szakmai szempontokkal alátámasztott javaslatukat. (Lásd: Taxisok Világa 2004. június 9. old. A szerk.) E helyen is szeretnék köszönetet mondani Dudás Zolinak azért, mert összefoglalta és leírta az általunk csak szóban elmondott elképzeléseinket.

• **A fix tarifával kapcsolatosan júniusi számunkban egy**

összefoglalást készítettünk arról, hogyan változott e kérdéssel kapcsolatban az érintett döntéshozók, illetve a szakma véleménye.

• Úgy gondolom, az ember véleménye 10-20 év távlatában változhat, mint ahogy a körülmények is változnak. Ugyanakkor én e tekintetben szerencsés vagyok. Amikor 1992-ben a City Taxi vezetőségébe bekerültem, már azt hangsúlyoztam, hogy a taxiszolgáltatás árának egy városon belül azonosnak kell lennie. A költségek tekintetében jelentős eltérés ugyanis nincs. Akár a munkaerő, akár az üzemeltetés vagy az üzemanyag árát nézzük. Nyugateurópában ez többnyire úgy működik, hogy a taxiár rögzített, verseny a szolgáltatás minőségében van. Azonos körülményekben, különböző szintű kiszolgálás esetén semmiféle versenytörvény nem sérül. Ugyanakkor a kiszámítható, számonkérhető viteldíj az utasok érdekeit szolgálja. Ez pedig rövid időn belül fuvarszám-emelkedést hozhat.

• **1992. óta 12 év telt el. A benzín ára viszont éppen olyan messze van az egy kilométer díjától, mint korábban.**

• Igen, bár annak idején Orbán Lajossal karöltve 7 alkalommal sikerült árainkat megemlíni. 1994 novemberére 10 Ft különbséggel megközelítettük a gázolaj árát. Miután bizonyos okok miatt visszamentem taxizni, azért nézeteimet nem változtattam meg. Ugyanakkor a folyamatosan emelkedő taxislétszám egy szűkülő piacon új helyzetet teremtett. Ma már egyértelmű, hogy csak a politika beavatkozásával lehet a problémákat megoldani. A jelenleg kialakult áralkalmazásban az utasok kiszolgáltatottá váltak. Fuvaronként akár 5-6 ezer forintos eltérések is adódhatnak. Ez pedig már a fővárosra is rossz fényt vet. Bebizonyosodott, hogy otromba és hibás közgazdasági elképzelés az, mely szerint majd a piac szabályozó szerepe megoldja a kérdést. Több mint 20 éve látszik, hogy ez a tétel a taxinál nem tartható. A szabad piacgazdaságokban ezt már felismerték.

• **A MACITOSZ élén 2002-ben aláírásgyűjtésbe kezdte, a taxik többségén még ma is látni a FIX matricát. Biztos, hogy azt kapja a szakma, amit vár? Én úgy tapasztaltam, a többség szeretné, ha a már megszokott mennyiségű hasznos kilométert tenné meg a jövőben is, csak az ebből adódó bevétele emelkedne. Pedig az emelt, közgazdasági alapokra helyezett tarifa lehet, hogy elveszi az utasok kedvét a taxitól. Kevesebb fuvarból nem feltétlenül lesz nagyobb bevétel.**

• Bizonyos fogalomcsökkenés valószínűleg kimutatható lesz. Ugyanakkor a taxis vállalkozó a közérthetben nem hasznos kilométerért, nem teljesített fuvarszámért vásárol, hanem pénzért, amit a napi bevételéből különít el. A magasabb bevétel hatékonyabbá teszi ezt a vállalkozást még akkor is, ha átmenetileg csökken a megrendelők száma. Tapasztalataim szerint az utasoknak nem elsősorban a 240 Ft-os árral van problémájuk, hanem a jelenlegi rendszerben elbújtatott, következmények nélküli árdrágítással. Ma a különböző viteldíjak miatt egyszerűen képtelenség gát szabni a visszaéléseknek. Ez pedig nagyon sok potenciális megrendelőt eleve eltaszít ettől a szolgáltatástól. Fix tarifa esetén egyszerűen kiszámíthatóvá válhat a fuvardíj, amit reklámokkal, felvilágosítással lehet utasaink felé közvetíteni. A TV-ben korábban látható volt egy riport, melyben hozzám ült be az újságíró és fizetett 1260 Ft-ot. Ugyanezt az utat rejtett kamerával felszerelve 6200 Ft-ért tette meg egy szabadúszó taxival. Aki ennyiért vitte el, a mai napig ugyanonnan dolgozik háborítatlanul. A kutya sem kérte számon rajta a nyilvánvaló csalást. Mielőtt valaki azt mondaná, hogy ez csak egy elszigetelt jelenség, közlöm: nem így van! Már a City Taxi korábbi elnökeként is tapasztaltam, hogy bizony a város különböző pontjain naponta ismétlődő jelenségről van szó. Szerződéses partnereink a frissen hazánkba érkezett vendégeket kiengedik a nagy magyar éjszakába (napalba), ahol sorozatban ütköznek bele a rablásnak is minősít-

hető, mindaddig következmények nélküli áralkalmazásba. Visszatérve a MACITOSZ kezdeményezésére, mi 2002-ben az önkormányzat által is megfogalmazott elképzeléshez csatlakoztunk, melyben a közös célt akartuk elérni. Nevezetesen, hogy rendeződjenek ennek a szolgáltatásnak a helyzete. Épüljenek taxiállomások, legyen fix, kiszámítható ár, és csak annyi taxi dolgozzon, amennyire ténylegesen szükség van. Mindehhez szakmailag képzett ellenőrökre van szükség, akik a nap 24 órájában segítenek a célok megvalósításában.

• **Jelenleg csak a Fótaxinak és a 6x6 Taxinak van kizárólag ezért fizetett ellenőri gárdája. A kht. saját emberekkel dolgozik, a közterület-felügyelet pedig leszerepelt a nyár közepén tartott kommandós akciójával. Ki fog akkor áralkalmazást, szolgáltatási színvonalat és még nagyon sok minden mást ellenőrizni?**

• A BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma megállapodást kötött a kht.-vel a közös ellenőrzésre. (Lásd: Taxisok Világa 2004. július, 5. oldal. A szerk.) Ennek keretén belül a taxitársaságok „vetétségfogó” adnak majd az etikai bizottságaikból embert a közös akciókhoz. Ehhez kérünk a szakmától együttműködést és bizalmat. Szeretnénk bebizonyítani, hogy képesek vagyunk egy jól működő ellenőrzési rendszert felállítani. Ez egyben az utazóközönség részére is garancia lehet a visszaélések csökkentésére. Sajnos ez utóbbi kérdésben késésben vagyunk. Már dolgoznunk kellene a feltételek kialakításán.

• **Az ellenőrzésnek akkor van értelme, ha a renitensekkel szemben megfelelő szankciókat lehet alkalmazni. Ugyanakkor e lap hasábjain többször megjelent, hogy még egyetlen magáról megfedkezett taxinak sem vonták vissza az engedélyét, pedig erre elméletileg lehetőség lenne.**

• Kétségtelenül hiányzik egy olyan szabályrendszer, aminek megsértését szankcionálni lehetne. Aminek megfelelő vizsgatartó ereje lenne azokkal szemben, akik nem tudnak európai módon szolgáltatni.

Ugyanakkor mi nem vagyunk jogszabályalkotók, csak segíteni tudunk a politikusoknak akkor, ha tényleg meg akarják oldani évtizedes problémáinkat. Nem győzöm hangsúlyozni, ez az utasok érdeke is egyben, legyenek azok bel- vagy külföldiek.

• **A fix ár bevezetésének csak akkor van értelme, ha azt be is lehet tartatni. E nélkül ilyen áralkalmazás rendeletben rögzítése nem egyéb üres PR-fogásnál. Ugyanakkor a tarifa mértéke döntően befolyásolhatja a taxisok életét, beruházásainak sorsát, vagy ha úgy tetszik, az egész szakma jövőjét. Van arra garancia, hogy a politikusok figyelmbe veszik majd a taxisok elképzeléseit az árak megállapításánál?**

• Úgy gondolom, hogy az árak meghatározása elsősorban közgazdasági kérdés, ami csak objektív számításokra alapozódhat. Vagyis a megfelelő képességgel rendelkező emberek reális döntést hoznak majd e kérdésben a taxisok véleményének figyelembevételével.

• **Vagyis nem politikai döntést vársz tarifaiügyben?**

• Nem. Eddig, ha döcögve is, de tárgyalt velünk a mindenkor politikai vezetés. Azt gondolom, ha kialakítunk egy megfelelő rendszert, úgy a beleszólás jogát is megkapjuk saját ügyeinkbe. A végső cél egy szakmai önkormányzat felállítása lehetne, bécsi mintára. Addig, amíg ez létre nem jön, állandósulhatnak a megoldhatatlan problémák.

• **Mennyi időnként kellene a rögzített tarifát rendezni?**

• Úgy gondolom, hogy évente egyszer a taxisok képviselői és az önkormányzat megbízottjai megállapítanak az aktuális árat. Amennyiben ezt az infláció, vagy egyéb okok (üzemanyagár) indokolják, úgy természetesen lehet ennél többször is összeülni az ármegállapítás céljából. Az a lényeg, hogy olyan helyzetet kell teremteni, amelyben mindkét fél eredményes munkát tud majd végezni, és amelynek következményeképpen az utasok és taxisok egyaránt elégedettek lehetnek.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

– kó –

Porral oltó, fényvisszaverő mellény...

Egységes unió, eltérő szabályok

Porral oltót, fényvisszaverő mellényt és még ki tudja mi mindent kérhetnek egy-egy közúti ellenőrzéskor a rend őrei, ha külföldet választjuk úti célunknak. Az idei nyár máris tartogatott meglepetéseket, éppen ezért csak tanácsolni tudjuk: ki-ki, indulás előtt tájékozódjon, hogy az adott országban milyen kiegészítő eszközöket kérhetnek az utakon.

A téli hőlancot már megszoktuk, hogy a magasabb fekvésű területeken, hegyekben kéri, s akinek nincs, azt nem engedik ráhajtani egy-egy útszakaszra. Aki ennek ellenére mégis megteszi, és közlekedési dugót okoz, azt rendkívül nagy összegre megbírságozzák. Hasonló helyzet fordulhat elő a kevésbé veszélyes helyeken a téli gumik hiánya esetén, de azt eddig senki nem gondolta, hogy a déli országokban sajátos kiegészítővel lehet csak nyugodtan közlekedni. Olaszországban és Spanyolországban például kötelező az úgynevezett EN-471-es szabványszámú sárga szí-

nű fényvisszaverő mellény, amit az olasz benzinkutaknál 10 euróért lehet beszerezni. Aki szűrületől napfelkeltéig nem viseli ezt, ha a gépkocsija műszaki meghibásodás vagy egyéb rendkívüli eset miatt megállásra kényszerül, azt megbüntetik. Az olaszok 33, míg a spanyolok 91 eurós bírságot rónak ki a helyszínen. Mint magazinunk megtudta, mindezt azért tették kötelezővé az adott ország hatóságai, mert szűrületől kezdődően több halálos baleset történt, ahol a gázolók rendre arra hívatkoztak, hogy a sötétben nem látták a bajba jutott gépjármű vezetőjét, ezért történt a baleset. Információnk szerint jövőre Portugáliában és Ausztriában is kötelező lesz e mellény a viselése.

A mediterrán országokban, például a görögöknél, nem a mellény az idei év slágere, hanem a porral oltó. Több olyan baleset történt, ahol a gépkocsi kigyulladt, s mivel a tulajdonos nem rendelkezett porral oltóval, ezért az egész motortér, utastér kiégett. E kellemetlen és a nem mindennapi kánikulában, elrendelték, hogy a

gépkocsikban porral oltónak kell lennie. Tény, hogy egy kezdődő lángnyelvet pillanatok alatt meg lehet fékezni, ha van mivel. Csak egyelőre ezekről a tagállamokonként is eltérő és nem generális szigorításokról eddig senki nem tájékozta, mondjuk a magyar közlekedőket.

Több megbírságotlont honfitársunkkal ellentétben a hivatalos helyeken cáfolják, hogy közúti ellenőrzéskor is kéri ezen eszközöket. A bírságra akkor kerül sor – a hivatalos állásfoglalás szerint –, ha mondjuk a gépjárműünk meghibásodása vagy közúti balesetkor el kell hagynunk a gépkocsi utasterét, és nem használjuk a fényvisszaverő mellényt. Vagyis addig senki nem kérheti számon, amíg nincs rá szükség, viszont amikorra kell, és akkor nincs, azért büntetnek.

Következő számunkban megkíséreljük összegyűjteni azokat az eltérő nemzeti előírásokat, amelyeket nem árt, ha ismernek a külföldre, illetve az EU-tagállamokba utazó közlekedőtársaink.

k. z. t.

TELJES KÖRŰ MODERNIZÁCIÓ A PORSCHE BUDÁNÁL



A Porsche-csoport legújabb magyarországi beruházásaként 2004. július 1-jén megkezdődött a Porsche Buda márkakereskedés teljes körű modernizációja.

A Porsche Buda telephelyén az ország egyik legnagyobb márkakereskedése jön létre. A beruházás célja, hogy a márkakereskedés modern – a környezetvédelmi előírásokat magas szinten alkalmazó – minőségi feltételek között tudja kiszolgálni ügyfeleit. A két lépcsőben megvalósuló, mintegy 2,3 milliárd forintos modernizáció eredményeként a márkakereskedés 22 000 m² összterületéből a beépített alapterület 10 000 m²-re bővül. Az építkezés ideje alatt az új- és használtautó-értékesítés, valamint a szervízszolgáltatás mellett alkatrész- és tartozékértékesítés is folyamatosan ügyfelei rendelkezésére áll a Porsche Buda.

szerkezeti megoldásokkal, valamint a gyári Corporate Identity-nek teljes mértékben megfelelően épülnék fel, illetve alakul át a négy forgalmazott márka, a SEAT, a Skoda, a Volkswagen és a Volkswagen Hasonjarművek bemutatótermei. A Szerémi útra tájolt SEAT és Volkswagen bemutatótermek teljes mértékben új arculatot kapnak, a Skoda bemutatóterem a Hauszmann Alajos utcára tájolva nyeri el végleges formáját. A Volkswagen az ún. piazza-konceptió jegyében mutatja be modellválasztékát, a középkori piacok mintájára a nyugzsgően színes középpontba invitálva az érdeklődőket a márkára jellemző szín- és formavilág segítségével. Az új SEAT bemutatóterem épületét hatalmas üvegfelületek, krómzott acélszerkezetek és tartó-

oszlopok, valamint a SEAT-design (ezüst-fekete-piros) összetéveszthetetlen elemei jellemzik majd. A Skoda bemutatótermet a könnyed, dinamikus vonalak és az ezüst-fekete-zöld szinkompozíció határozzák meg.

A megújulás fontos eleme, hogy a hagyományos szervíz mellett kialakítanak egy gyors szervízt is, mely a kisebb munkák elvégzésével gyorsabb és zökkenőmentesebb kiszolgálást tesz lehetővé. Az új szervíz és műhely összesen 58 munkahelyet, valamint egy három szintes alkatrészraktárral is rendelkezik majd, mely mintegy 9 600 alkatrészfeleség tárolására lesz alkalmas.

A korszerű szervíztechnológiával javító- és lakatosműhely mellett a legszigorúbb környezetvédelmi előírásoknak megfelelően alakítják ki az új fényezőműhelyt és a vízvízforgató berendezéssel rendelkező autósótosít is. Emellett elkülönített hulladékgyűjtéssel a környezet tehermentesítését is prioritásként kezelik a modernizáció során. A dolgozók számára korszerű szociális részt és melegítőkonyhával ellátott éttermet alakítanak ki.

A folyamatos és akadálymentes ügyintézés segíti elő a tágas ügyfélparkoló, valamint a létesítmény tetőjén kialakítandó, mintegy 130 gépkocsi tárolására alkalmas terület is.

A beruházás első üteme 2004 júliusában kezdődött. Ekkor a szervízépületeket és az alkatrészraktárt építik meg 2004. december végéig. A második ütemben épülnek fel az autósósalonok, melyek átadására 2005. őszén kerül majd sor.



Elektromos roller a győztesnek

Havonta díjazzák a jó teljesítményt a Rádió Taxinál

A Rádió Taxinál júniustól érdekes verseny vette kezdetét. Minden hónapban értékes tárgyjutalmat kap az a taxis, aki az adott időszakban a legtöbb címet vette fel a diszpécserközponttól. Miután ezeket az adatokat számítógép rögzíti, így a fuvarosok előre tájékozódhatnak a „részeredményekről” is. Az első jutalom egy elektromos meghajtású roller volt, melyet Szabó Zoltán Tibor, a 129-es rádiótaxis vihetett haza. Tekintettel arra, hogy kollégáknak jelenleg 7 (!) gyermeke van, a díj ennél jobb helyre nem is kerülhetett volna. A győztest arról faggattuk, miként sikerült az első helyezést elérnie.

• **Melyik időszakban felvett fuvarokat nézték az elbíráláskor, illetve mennyi címet kellett elvinned a központtól a győzelemhez?**

• Az első „játékidőt” május 28-tól, június 28-ig mérték. Ezen időszakon belül 565 címmel nyertem. Valószínűleg ennél többet is tudtam volna teljesíteni, azonban ezt az időintervallumot megelőzően én három hónapot egyéb tevékenységgel töltöttem, így a mért időszak első napjaiban még inkább csak „felpörögtem”, vagyis minimális mennyiségű rendelést vettem fel.

• **Már a bevezetőben utaltunk rá, hogy hét gyermeked van. Nem veszteksz össze az elektromos rolleren? Ki fogja használni? Ki mered engedni őket az utcára egy ilyen eszközzel?**

• Még most nincs verekedés, mert a roller „beüzemelés” alatt van. 4 gyermekem már elmúlt 12 éves, és ők igen csak szeretnék használni a „nyereményüket”. Miután külterületen lakunk, ott azért mehetnek nyugodtan rollerezni! Tudnak kerékpározni, ismerik a rájuk vonatkozó szabályokat, a közlekedési kultúrájuk megvan. Egyébként ők voltak azok, akik mikor megtudták, hogy a Rádió Taxinál van ilyen verseny, győzködtek arról, hogy nekik jó lenne ez a roller. Engem persze ez az első díj nem fogott meg annyira, mint a következő havi nyeremény, ami egy kis, autóban használható TV-készülék lesz. Ez egy taxis számára vonzóbb nyeremény. A gyerekek nem így gondolták, és bíztattak: hajtsak. Amikor kiderült, hogy győztem, ezt először – hogy nagyobb legyen a boldogságuk – nem is mondtam meg nekik. Azt fülenttettem: csak második lettem. Azonban az egyik gyerek pont bent ült az autóban, mikor egy „általános”-ból kiderült az igazság. Az öröm természetesen óriási volt.

• **Taxis körökben a „nagy pályásokat” nem mindig övezi dicsőfény. Kollégáid örülnek sikerednek, vagy irigykednek?**

• Bizonyos emberek természetesen „nagy pályásként” állnak hozzám. Ugyanakkor a másik csoport szemében elismerést látok, mert tudják, látják hogyan dolgo-

zom. Ugyanis én alapvetően nem a „tornák”-ból kerülök ki győztesen, hanem hozzáállásom szerint, ami cím nem kell másnak, az jó lesz nekem. Alapvetően éjszakai vagyok, bár dolgozom nappal is, ráadásul a város közepéről, a Kiskörútról. Onnan gyakorlatilag éjszaka, vagy a hétvégén nincs olyan pontja a városnak, amelyet negyedórával ne lehetne elérni. Talán a XVII. kerület az, ami ebbe a körbe nem tartozik bele. Amikor a diszpécser szenved a címek-



Szabó Zoltán Tibor: – A Rádiótaxinál ez a verseny sokaknak tetszik, és többen is szeretnének nyerni

kel, én elviszem azokat negyedórával. Tapasztalataim szerint a döntésem 80%-ban helyesnek bizonyul, és az utasok általában nem a szomszéd utcába visznek. Ezenfelül, elég jól ismerem a várost, így ha valahová kimegyek, a fuvart követően nem jövök azonnal vissza, hanem várok, és ott is felveszem a 10 perces címet, mert ennyi idő alatt biztosan megtalálom majd. Bennem nincs komolyabb hajlam a kályha-effektusú taxizásra. Vagyis nem feltétlenül megyek vissza a kiinduló helyre. Ebből következik, hogy kettő perces címet nem szoktam felvenni, csak ha éppen ott állok a ház előtt és megkapom. Tehát úgy gondolom, a kollégáknak nincs okuk az irigységre, mert a „maradékából” élek, és aki ismer, tudja, van miért dolgoznom. Ráadásul ennyi címhez nem napi nyolc órát kell az utcán lenni, hanem sokkal többet. Például ebben a hónapban átlagosan 12 órát dolgoztam, de van, amikor ennél is többet. Hétvégeken már délután három óra felé kint vagyok, és ez kb. reggel hatig eltart. Hétközben viszont általában akkora a forgalom délután háromkor, hogy nem érdemes kezdeni.

• **Mennyi ideje taxizol?**

• Kb. két éve.

• **Két év alatt sikerült így megismerni a várost, a taxizást?**

• Igen, bár ez a két év sem igaz teljesen, mert az egyéb elfoglaltságom miatt ez intenzíven csak 12-13 hónapot jelent.

• **Előtte semmi olyannal nem foglalkoztál, aminek köze lett volna a taxihoz?**

• Egy évet dolgoztam a repülőtéri minibusznál. Alapvetően közgazdász vagyok. Volt saját cégem, de megcsömöröltem attól a gazdasági kultúrától, ami jelenleg tapasztalható, tehát kiszálltam ebből, erre ráment az első házasságom és a közös cégünk is. Most a XVIII. kerület önkormányzati képviselője vagyok, így a taxi, ha úgy tetszik kiegészítés. Júniusban, júliusban és augusztusban a hivatalban „holtidő” van, így ráérek csak taxizni. Az önkormányzatnál korábban közgazdászként eleinte mint külső bizottsági tag,



Az elektromos roller még a beüzemelés előtt

'98. óta mint képviselő, tulajdonosi területekkel foglalkoztam, 2002-től pedig a szociális bizottság elnöke vagyok.

• **Térjünk vissza a meglepetéshez. Tehát te nem egészen két év alatt „10 percre” szinte az egész várost megismerted, miközben a több évtizede tevékenykedő kollégák közül igen sokan már csak a kályhataxizást ismerik és tartják jónak.**

• Tudom, tapasztaltam én is ezt. Azonban a beülő utas is elvárja a megfelelő helyismeretet. Érezni kell a várost. Ha dugó van, le kell térni a megszokott útról. A jó taxis tud alternatívákban is gondolkodni. Természetesen kollégáim is tisztában vannak mindezzel, ám néha kényelmesebb a megszokotthoz ragaszkodni...

• **Amennyiben „rárepülsz” a címekre, de nem feltétlenül térsz vissza a kályhához, így a kihasználtságod jobb, vagy rosszabb az átlagnál?**

• A jelenlegi rendszerben dolgozó kollégák többsége 50% alatti gurulót hoz. Nekik nincs más, mint fuvar végén visszamenni a kiindulópontra. Nekem ennél kicsit jobbak a „mutatóim”. Körülbelül 50-55% körüli kihasználtságot tudok egy-egy jobb hónapban produkálni. Korábban – ameddig nem ismertem a várost – ez természetesen sokkal rosszabb volt.

• **Mennyire adsz mintát kollégáidnak azzal, hogy bebizonyítottad, lehet úgy is sok címet felvenni, ha az ember többnyire csak a maradékot viszi és rágurul a címre?**

• Biztosan vannak sokan, akik hasonlóképpen gondolkodnak.

Már csak azért is, mert a Rádió Taxinál ez a verseny sokaknak tetszik és többen is szeretnék nyerni. Lehet, hogy csak azért maradnak el tőlem, mert nincsenek annyit az utcán, mint én. Az egy munkaóra alatt felvett címmennyiségük nagyjából azonos az enyémével. Vagyis átlagosan másfél, két cím óránként. Tehát 8 óra alatt ők is megcsinálnak 12-15 címet, csak nem dolgoznak 12 órát, vagy többet. Ismerek nagyon sok jó taxis kollégát, akik utálnak a belvárosban dolgozni, ők csak a külterületeken „kályháznak”. Ott nincs dugó, nem idegesíti őket a nagy forgalom. Azonban innen nem lehet olyan mennyiséget még „rárepüléssel” sem teljesíteni, mint a város közepéről. Ettől ők még ugyanolyan jó taxisok, csak másképpen gondolkodnak erről a szakmáról.

• **Végül: hajtasz a következő díjra is?**

• Azzal kezdtem, hogy ez egy taxis számára nagyon vonzó díj. A kis autós TV-re én már nagyon régóta vágyom, de megvenni biztos, hogy nem tudnám. Így viszont – ha úgy jön ki a lépés – szeretném megnyerni. Ezt követően augusztustól nyaralni szeretnék, majd jön az ősz és kezdődik az önkormányzatban is a munka, vagyis csökkennek a lehetőségeim. Igazságosabbnak tartanám azonban, ha a győzteseket a következő hónapokban kissé neheztelt feltételekkel kezelnék. Például bizonyos ponthátránnyal indulnának, stb. Tehát, hogy más is nyerhessen. Így lenne igazságos.

• **Köszönöm a beszélgetést!**

–kó–

Erről írt a Taxisok Világa 1994 augusztusában

10 éve történt

Összeállítás a taxitarifákról

A Taxisok Világa időről időre megkísérel teljes képet adni a budapesti taxitársaságok által alkalmazott tarifákról. Az 1994. júliusi állapot szerint a társaságok telefonos tarifája 50 és 60 Ft között mozgott kilométerenként, míg az utcai tarifa értéke már igen nagy eltéréseket mutatott. Ebben az időben a legalacsonyabb díj 46 Ft/km volt (City személyzeti tarifa), míg a legmagasabb kilométerdíj a Budataxi 100 Ft-os túra tarifája (bár ez nyilván a vissza-utat is tartalmazta).

Az alapidíjak tekintetében a 30 Ft jellemző, bár néhány társaság még a 20 Ft-os összeget alkalmazta. Nem használt külön telefonos tarifát a Tele5 Taxi, és az Expo Taxi (emlékszik még rá valaki?). Mindenesetre a használt tarifák olymértékben eltértek egymástól, hogy ebben az időben senkinek nem jutott eszébe árkarteltt emlegetni...

Tájékoztató a gázautóról

1994-ben még újdonságszámba ment a nem sokkal azelőtt engedélyezett gázüzemű taxinál. Sok volt tehát a kérdés, amelyre a Taxisok Világa igyekezett korrekten válaszokat beszerezni. Megtudhattuk például, hogy az autógáz ára 44 Ft/liter (oh, boldog emlékeztető kilencvenes évek...), továbbá azt is, hogy az autógázból 5-10 százalékkal fogyaszt többet, mint benzinnél, azonos teljesítmény mellett. Megnyugodhattunk, hogy az ENSZ EGB engedéllyel rendelkező gáz-szettek háromszorosan vannak biztosítva, így egy ütközés esetén biztonságosabbnak tekinthetők, mint bármely egyéb üzemmód. Nem is beszélve arról, hogy az átalakítás ára kb. 18 ezer kilométer után megtérül, ezt követően pedig már tényleges hasznot is hoz használójának.

Folytatódott a kamarai törvény ismeretése

A cikkből megtudhattuk, hogy mi a feladata a közjogi kamaráknak, hogy miért kötelező a tagság, valamint azt is, hogy érdekképviseleti tevékenységet a kamarák nem végezhetnek. Nem véletlenül volt nagy az ellenállás a kötelező kamarai tagsággal szemben...

A Printax szervizben:

Autórádió, hangszóró, riasztó, autós DVD, TV, központi zár, ablakemelő, kihangosító, rablásgátló árusítás, szerelés, javítás is.

Főbb szerviz (bruttó) árak:

Printax tarifaállítás: **4.900 Ft**
OMH hitelesítés: **8.500 Ft**
(Printax, Digitaxi, Hale)

Új Printax taxióra: **75.000 Ft**

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

Előfizethető a Taxisok Világa

**A féléves előfizetői díj 1700 Ft,
az egyéves 3400 Ft,
amit postautalványon kérünk
a szerkesztőség címére feladni.**

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

ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

**A City Taxi üzemorvosa
a Taxi 2000-es 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.

Ősszel hazánkba is megérkezik az új Octavia



Nemrég mutatkozott be a Škoda Octavia legújabb generációja. A Škoda – megfelelően az előzetes várakozásoknak – igazán kitett magáért, hiszen az autó kívül-belül alapos átalakításon esett át elődjéhez képest, amelyből egyébként több mint 1 millió darab kelt el világszerte.

Az autó legdominánsabb része az orr-rész, és azon belül is a krómkeretes, gázsi hűtőmaszk, mely teljesen harmonizál az autó dizájnival. Az első lökhárítót teljesen az autótetstbe integrálták, és átvezető ívek nélkül szinte teljesen elvész az orr-részben. A legújabb formatervezési trendeknek megfelelő a fényszórók optikailag szélesebbnek tűnnek a valóságosnál. A visszapillantóba épített indexlámpák is megtalálhatóak az új Octaviánál, amely a Volkswagen-től átvett megoldás.

A belső tér szintén megnövekedett elől is és a hátsó ülésnél is. A tervezők szem előtt tartották, hogy az utasok és a vezető otthonos környezetben érezze magát. Ezekhez csak prémium anyagokat használtak fel, és a középkonzolt is teljesen újraalkották, emellett számtalan tárolóhelyet láttak el a belső teret. A rendkívül tágas, 560 literes csomagtartó, mely akár 1350 literre is nőhet a hátsó ülések lehajtásával, igazi családi autótá teszi az új Octaviát.

Az új Škoda Octavia megkapta első díját

Pár héttel a nemzetközi bemutatkozása után, az új Octavia megnyerte első nemzetközi díját. Az új Škoda Octaviát kitüntették a "The Car of The Year in Serbia and Montenegro" díjjal, a belgrádi hagyományos nemzetközi motor show-n, amelyen megközelítőleg 700 kiállító vett részt. Ugyanitt a Škoda kiállította a jelenlegi modellpalettáján kívül, az egyedülálló Škoda Roomster tanulmányautóját is.

Kezdetben hatfajta motorral szállítják az új Octaviát, így várhatóan az ügyfelek minden igényét kielégíti a széles választék. (A magyarországi motorválaszték még nem dönt el véglegesen). Négy benzines motor: 1.4 literes MPI (75LE), 1.6 literes MPI (102 LE), 1.6 literes FSI (115LE), 2.0 literes FSI (150LE) található meg a palettán. Dízelaggregátorból kétféle lesz: az 1.9 PD TDI (105LE), és a 2.0 literes PD TDI (140LE). Igazi újdonságnak számít, hogy az új Octaviahoz a Volkswagennél már megismert DSG (automatizált kapcsolású mechanikus váltómű) is rendelhető.

A nagyobb teljesítményhez számos innovatív fejlesztés is társul: elől McPherson felfüggesztés, hátul pedig több lengőkaros



(multilink) felfüggesztés található, mely precíz uttartást garantál. Egy újfajta, sebességfüggő szervorendszer is helyt kapott az új Octaviában. Az alapfelszereltség részét képezi az ABS (kipörgésgátló), az EBV (fékerelosztó), MBA (fékassisztens), MSR (motorfékezézőnyomaték-szabályozó) és az ASR (kipörgésgátló), valamint a 4 légszák. Emellett rendelhető ESP (Elektronikus Stabilizáló Program) is hozzá. Az autót háromféle felszereltségi csomaggal kapható: Classic, Ambiente, és Elegance. Az új Octavia Magyarországon szeptembertől rendelhető az 51 Škoda márkakereskedésében.

Növelik a gyártási kapacitást az új Škoda Octavia érdekében

Bár Nyugat-Európában csak ezekben a hónapokban kezdik el az új Škoda Octavia forgalmazását, az érdeklődés már most akkora, hogy a Škoda Auto az időre tervezett gyártási kapacitást megnöveli. Az új Octavia a német és cseh Škoda márkakereskedésekben júniustól kapható, csak röviddel ezután kerül a többi európai piacára, szeptemberben pedig Magyarországra. Az európai márkakereskedők előzetes jelzései alapján az időre tervezett 40 000 darab új Octavia valószínűleg nem lesz elegendő a kereslet kielégítésére. A gyár mérnökei azt fontolgatják, hogy az autót Vrchlabi mellett esetleg a Mlada Boleslav-i bázisüzemben is gyártani fogják.

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

LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPIRÁL Rugó

(Új, felújított)

ÉS FUTÓMŰ

GYORSAN, OLCSÓN

Szíváknál:

Budapest IV., Váci út 35.
1/3695-065, 1/3702-385

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Előzhet-e az ilyen táblával megjelölt útszakaszon taxijával tehergépkocsit?

- a) Igen.
b) Nem.



2. A táblával megjelölt úton közlekedik. Igénybe veheti-e taxijával folyamatos haladás céljára a külső (jobb szélső) sávot?

- a) Igen.
b) Csak az utas ki- vagy beszállásának az idejére.
c) Nem.



3. Mit jelez a tábla?

- a) Az útestet jobb szélén lévő olyan kerékpársávot, amelyen kétirányú forgalom van.
b) Az úton olyan kereszteződés van, ahol fokozottan számítani kell kerékpárosok keresztirányú közlekedésére.
c) Azt, hogy a kerékpárosoknak az utat jobbra vagy balra bekanyarodva el kell hagyniuk.



4. Mit jelez az ilyen világító számértéket mutató elektronikus berendezés?

- a) Változtatható mértékű sebességkorlátozást.
b) Kötelező legkisebb sebességet.
c) Ajánlott sebességet.



5. Előzhet-e a táblával jelzett övezetben?

- a) Igen.
b) Nem.



6. Úti célja a táblával megjelölt útszakaszon van. Mikor hajthat be a táblával megjelölt területre?

- a) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakban.
b) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.

7. Főútvonalon közlekedik. Látja, hogy a betorkolló úton Önnel egyidejűleg egy motoros közeledik az útkereszteződéshez, aki nem mérsékli nagy sebességét. Köteles-e taxiját lassítani?

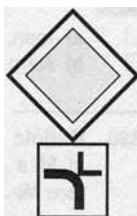
- a) Igen, mert egy lehetséges baleset bekövetkeztét mindenképpen el kell kerülni.
b) Nem, elegendő a veszélyre hangjelzéssel figyelmeztetni.
c) Nem, mert a főútvonalon közlekedő az elsőbbség.

8. Elsőbbséget kell-e adnia a körforgalmat keresztező villamospótló autóbusz részére?

- a) Igen, ha az a villamosvágányon közlekedik.
b) Igen, minden esetben.
c) Nem.

9. Jobbra kíván bekanyarodni. Besorolhat-e az útestet jobb szélén levő villamosvágányra?

- a) Igen.
b) Nem.



10. Kötelező-e minden esetben irányjelzést adni kanyarodó főútvonal elhagyásakor?

- a) Igen.
b) Nem.

11. Egy nagyváros belterületén véletlenül túlhaladt azon az útkereszteződésen, ahol be kellett volna kanyarodnia. Visszatolathat-e?

- a) Igen, ha a járműforgalmat csak rövid ideig akadályozza.
b) Igen, de csak akkor, ha a járműforgalmat nem akadályozza.
c) Nem.

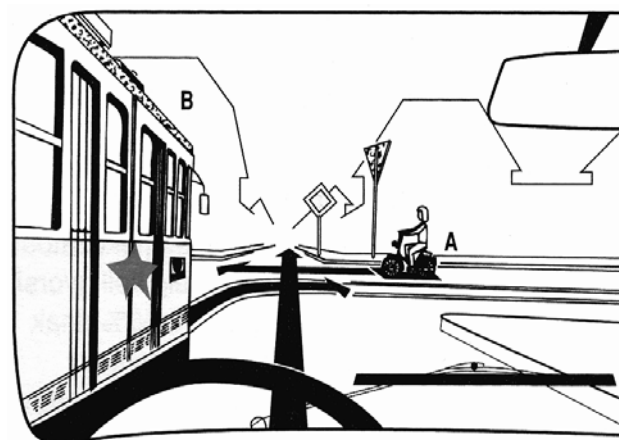
12. Autópályán közlekedve előzhet-e jobbról?

- a) Igen.
b) Nem.

13. Tovább közlekedhet-e gépjárművével, ha azt észleli, hogy meghibásodott az összes féklámpája?

- a) Igen.
b) Legfeljebb a legközelebbi olyan helyig, ahol a hiba elhárítható.
c) Nem.

14. Ön a kormánykerékkel ábrázolt gépkocsit vezeti. Van-e elsőbbségadási kötelezettsége?



- a) Igen, a „B” jelű villamos részére.
b) Igen, az „A” jelű kerékpár részére.
c) Nincs.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatók.

KLÍMÁVAL, DE HOGYAN? (2. RÉSZ)

Klíma és fogyasztás

A gépkocsi-tulajdonosok örök vitatémája az üzemanyag-fogyasztás, amely a jármű és a klímaberendezés igénybevételétől függően igen nagy szórásokat mutat. Annak, aki például nyáron, akadályozott forgalomban 20 kilométert utazik, előfordul, hogy 0,4 liter üzemanyagra is szüksége van az utastér klimatizálásához. Ez 100 km-re számítva 2 literes fogyasztásnak felel meg. Ugyanehhez autópályán, a sebességtől függően, az előbbi fogyasztás egyharmada is elegendő. Az a legkülönösebb, mindkét jármű 0,4 liter üzemanyagot fogyaszt óránként.

A klímaberendezések liter/óra fogyasztása természetesen nem mérhető össze a gépkocsik liter/100 kilométerben megadott értékével. Ha a fogyasztást a gépkocsi átlagos futásteljesítményére vetítjük, 8-12 l/100 km-es átlagos fogyasztást és 15 ezer kilométeres éves futást alapul véve, Németországban 93 litert tesz ki a klimatizálás benzinfogyasztása, ami 5-8%-os többletfogyasztásnak felel meg.

Nálunk a személygépkocsik átlagos éves futásteljesítménye legfeljebb a fele-kétharmada a németországinak. A rövidebb utak miatt az itteni gépkocsik klimatizálás miatti többletfogyasztása 8-10%-osra, éves benzinfelhasználása 47 - 68 literre becsülhető, járművenként.

Az előbbi értéket a Behr legújabb, automatikus klímaberendezésével évi 22 literrel (24%-kal) csökkentette, amit a hőmérséklet és a ventilátor működtetésének elektronikus szabályozása, kedvezőbb hőátadású kondenzátor és szabályozott működésű expanziós szelep használata tett lehetővé.



Az elhanyagolt klímaberendezés működését dohos illatok kísérik

Klíma és környezet

Elméletileg minden gáz lehet hűtőközeg. A '30-as évekig szén-dioxidot, ammóniát és kén-dioxidot, néhány gyártó propánt és butánt is használt hűtőközegként. A '30-as években a DuPont bevezette a freont, amely nem volt illékony és nem volt mérgező. Kőolaj-eredetű kenőolajjal jól használható hűtőközegnek bizonyult a legtöbb időig.

A '80-as években ugyanis felfedezték, hogy a freon bonyolult kölcsönhatásba lép a légkör más szennyező anyagaival és roncsolja a Föld magas légköri ózonrétegét.

1991 óta a klímaberendezéseket a korábbi R12-es, klór-fluor-karbon (freon) helyett környezetkímélő hűtőközeggel gyártják. Az R134a jelű hűtőközeg üveg-házhátas hatszor kisebb az R12-esénél. Ennek ellenére, speciális tömítések használatával és szakszerű átféjtéssel kell gondoskodni gőzei levegőbe jutásának megakadályozásáról.

A klímaberendezések tisztítása

A gépkocsiklimások legszebb figyelmeztetői a tavaszi virágok. Amint előbújnak, feladhatják megrendeléseiket a klímaberendezések tisztító-szagtelenítő anyagaira. Mikorra megérkeznek, befutnak az első tavaszi munkamegrendelések is.

Addigra ugyanis dohoságuk csúcsára érnek a klímaberendezés elpárolgatóján és légszűrőjében megtelepedő, és ott felszaporodó mikroorganizmusok is. Ezekről, az egyébként nem látható méretű párnnyokról, leginkább dohos illatukból szerezhetünk tudomást. És ez nem minden.

A klímaberendezés ventilátorának bekapcsolásakor az utastérbe áramló rossz illat a legkevesebb, amit a nem kívánt apróságok okoznak. Némelyük ugyanis allergén köhögésre ingerli az érzékeny utasokat, az ártalmasabbjak, a baktériumok, gombák, vírusok közé sorolható mikroorganizmusok pedig, légúti megbetegedések okozói is lehetnek. A tavaszi szagtala-

nítás tehát jóval több a finnyásság tüneti kezelésénél. Egészségvédelem, amelyre jobb idejekorán áldozni, mint az elmulasztásán bánkódni, utóbb. Ma ugyanis nagy hatású tisztítószerrel védekezhetünk a mikrobák ellen.

Tisztító folyadék. A készülék és a hozzá rendszeresített tisztító folyadék fokozott gondosságot igényel, ezért azokat csak szakember használhatja. Úgy, hogy annak első üzembe helyezése előtt, elsajátítja a használati utasítás tudnivalóit, és pontosan végrehajtja a vonatkozó biztonsági előírásokat.

A tisztítókészülékhez rendszeresített tisztító folyadék ugyanis gyúlékony, és az egészségre ártalmas anyag, ezért azt, 50 °C-nál hűvösebb, megfelelően elzárt, gyermekek és állatok számára hozzá nem férhető helyiségben tároljuk.

A tisztító folyadék veszélyes hulladék, ezért elhasznált flakonjai, tárolóedényei veszélyes hulladékként gyűjtve, elkülönített helyen tárolandók, ügyelve, hogy az elhasznált tisztító folyadék talajvízbe ne kerüljön.

A tisztító folyadék használata során kerülendő annak bőrrel és szemmel való érintkezése. Permetezése védőszemüveg, védőmaszk és védőkesztyű használatát igényli, ügyelve a szétpermetezett tisztító folyadék, belelegzésének elkerülésére.

Az iparszerű tisztítás eszköze a szórópisztoly, amelynek használata, a vele kiszórt anyag ártalmas tulajdonságaira való tekintettel, gondos előkészítést igényel. Ennek műveletei a következők. 1. A tisztító folyadékot tartalmazó flakont fejtetőre állítva 10-15-szöri ismétléssel, alaposan rázzuk fel. 2. Tartzuk be a biztonsági és használati utasításokat! 3. Öntsük bele a tisztítófolyadékot a szórópisztoly tartályába. 4. Zárjuk le a tartályt és csatlakoztassuk a szórópisztolyra. 5. Kapcsoljuk a szórópisztolyt 4-6, legfeljebb 12 bar nyomású, sűrített levegő hálózatra.

Az elpárolgató előkészítése. 1. Az elpárolgató kondenzvíz-csőpögtetője alá helyezzünk felfogótartályt és alá védőszőnyeget, hogy a kifolyó tisztító folyadék ne károsítsa a padlózatot. Nyissuk ki a helyiség összes ablakait! 2. A klímaberendezés kezelőszervét melegre, és maximálisra állított ventilálással, mintegy 10 percen át, szárítsuk fel az elpárolgató felületét. 3. Ha van, távolítsuk el az elpárolgató szívó oldali szűrőjét! 4. Kapcsoljuk ki a klímaberendezést, és közepes ventilálással, öblítsük át annak légszűrőjét. 5. A fűvókával ellátott szűrőfejet vezessük be a klímaberendezés szívónyílásába, majd a tartály teljes tartalmát permetezzük az elpárolg-



technika előnyét egyszerűsége és az a sajátossága adja, hogy az általa irányított folyamat egyetlen villamos vezetéken át, szabályozható.

A PWM-szelep szerkezetileg igen egyszerű, hiszen elektromágnesből, szeleptüből, tányárszelepből és golyós szelepből épül fel.

A korábbi, belső nyomásszabályozású klímakompresszorokkal szemben, amelyek működését a kompresszorházbéli és a szívóoldali nyomáskülönbség módosította, a PWM-szelepes kom-



A helyi gombásodásra utaló dohos illatok, megfelelő tisztító folyadék használatával, elkerülhetők

tatóra. Úgy, hogy a fúvókán kilépő peremsugár az elpárologtató teljes felületét érje. 6. A permetezés befejezése után kapcsoljuk ki a ventilátort. 7. Szereljük vissza az elpárologtató szívó oldali szűrőjét, és a többi, ideiglenesen eltávolított alkatrészt. 8. A tisztító peremmel kezelt elpárologtató szárításához melegre, és maximálisra állított ventilálással, 20-30 percen át, szárítjuk fel az elpárologtató felületét. 9. Nyitott ablakon át, alaposan szellőztessük ki az alkoholszagú helyiséget. 10. Mások által hozzá nem férhető, jól szellőzött helyiségben zárjuk el a tisztítóeszközöket.

Külső szabályozás

A szakaszos működésű, nyomásszabályozós kompresszort magába foglaló klímaberendezések alapproblémája a használaton kívüli időszakban a rendszer tömítőelemeit összeszáradással fenyegető záróképesvesztés, amit őszi-téli-tavaszi hónapokban, a klímaberendezés időszakos üzembe helyezésével lehetett megszüntetni.

Az ezzel járó üzemeltetési gondok kiküszöbölésére az utóbbi évek kompresszoraira külső villamos szabályozót fejlesztettek ki. Az külső szabályozású klímakompresszorok folyamatos üzeműek, és téli időszakos üzembehelyezés nélkül működtethetők, ami üzembiztosabbá, olcsóbbá és energiatakarékosabbá teszi a használatukat.

PWM-szelep. PWM, az „impulzusszélesség modulált” kifejezés angol rövidítése. Az impulzusüzemű PWM-szelep olyan villamos kapcsolóelem-párt foglal magába, amelynek egyik tagja minden időpillanatban nyitva, a másik pedig zárva van, és működését változtatható ki-bekapcsolási arányú (kitöltési tényezőjű) négyzögjelek jellemzik. A kitöltési tényező megfelelő megválasztásával, hosszabb idők átlagában olyan üzemiállapot érhető el, amelyben a rendszer fokozatosan a kívánt kimeneti jelennek megfelelő állapotba megy át. A PWM-

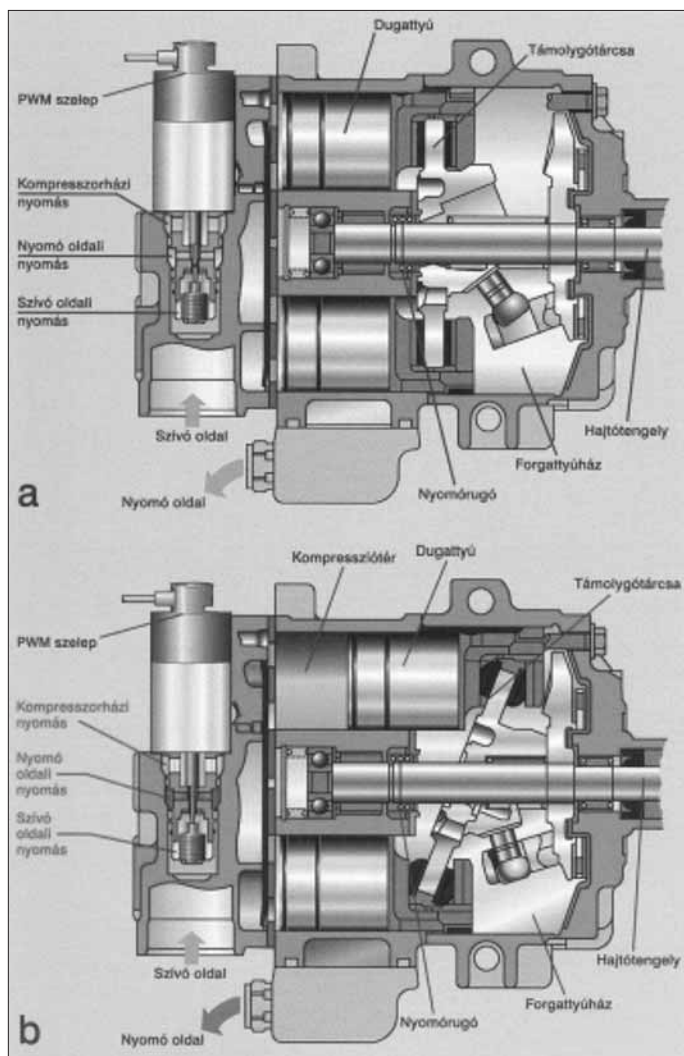
resszor sűrítési térfogatát a nyomáskülönbség változtatása szabályozza. Növekvő nyomáskülönbség sűrítési térfogatcsökkenést, a nyomáskülönbség csökkenése sűrítési térfogatnövekedést von maga után.

A nyomáskülönbség átlagértékével arányosan, gyors szelepkibekapcsolás nagy stabilitással szabályozza a kompresszor sűrítési térfogatát, és hűtőteljesítményfelvételét. Az ezzel összefüggő elemzések azt mutatták, hogy a jóval kisebb beépítési térfogatot igénylő PWM-szelepek nemcsak pontosabb szabályozásra alkalmasak, hanem jóval kisebb helyen is elférnek, és hiszterézisvesztés nélkül működtethetők.

Mivel a PWM-szelepek a mechanikai nyomásszabályozókénál hatékonyabb eszközei a változtatható hűtőteljesítményű kompresszorok hűtőteljesítmény-szabályozásának, a jövőben a gépkocsik üzembiztosabb, olcsóbb és energiatakarékosabb működésű klímaberendezésekkel gyárthatók és üzemeltethetők.

Petrók János

Az elpárologtató és a légcsatornák tisztítása tisztítófolyadék-szórópisztollyal



Külső szabályozású klímakompresszor kis (a), és nagy kitöltési tényezővel (b) jellemezhető működési állapotban



A Honda új Accord 2.2 i-CTDi modellje nem kevesebb, mint 19 nemzetközi sebességrekordot ért el, s 3.08 literes átlagfogyasztást produkált 100 kilométeren. A rekordot elérő csapatnak európai és japán újságírók, illetve versenyzők is tagjai voltak. Az Accord a sorozatgyártású autók B III (2,0-2,5 literes dízelmotor) kategóriájában 214,228 km/órás sebességi rekordot (1000 méter, repülőrajttal), 117,928 km/órás rekordot (1000 méter állórajttal) ért el, valamint a 24 órás tartóssági tesztben 209,824 km/órás átlagsebességgel állított föl új csúcspot. Ezeket a rekordokat az autók az északnyugat-németországi, papenburgi oválpályán érték el má-

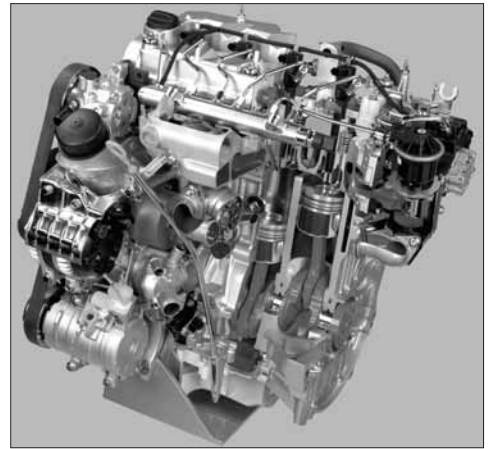
jus 1-jén és 2-án, s az eredmények a FIA hitelesítésére várnak.

A FIA-képviselő által véletlenszerűen kiválasztott két kocsi használták a sebességi rekordok föllállításához, s a bukókeret, illetve a kocsik és a műhely közötti kommunikációt lehetővé tévő adóvevők beszerelésén kívül semmilyen módosítást nem végeztek rajtuk.

A sebességi rekordkísérletek után ugyanez a két autó tette meg a Papenburg és Frankfurthoz közeli Wiesbaden közötti 675 kilométeres távolságot, amikor az üzemanyag-takarékossági mérések zajlottak. A távolság egy részét autópályán, a többit pedig országúton tették meg, s az egyik Accord kimagaslóan jól teljesített: átlagosan csupán 3,067 litert fogyasztott 100 kilométeren.

Az Accord i-CTDi teljesítményét és gazdaságosságát bizonyító mérésorozat Kenichi Nagahiro,

az i-CTDi dízelmotor fejlesztéséért felelős mérnök ötlete volt. „Ezzel az eseménnyel az volt a célom, hogy a vásárlóknak is bebizonyíthassuk a Honda első, saját fejlesztésű dízelmotorjának megbízhatóságát, tartósságát, nagy teljesítményét és kimagasló takarékoságát – mondta a mérnök. – A nagy sebességű tartóssági tesztek és az üzemanyag-takarékossági mérések eredményei még az én várakozásaimat is fölülmúlták. Nagyon elégedett vagyok, s köszönöm az újságíróknak, a FIA-nak, valamint a Honda-csapatnak, hogy segítettek mindezt megvalósítani.”



A francia vásárlók 2004 áprilisától vásárolhatják a Peugeot új modelljét, a 407-est. A korábbi 406-ot felváltó típus a nyáron már szinte minden európai országban kapható volt. Hazánkban a nyár közepén még nagyon új volt a 407-es. Ezért aztán a megjelenése őszinte elismerést váltott ki. Majdnem mindenhol „beengedtek” a sorba, persze nem is nagyon titkoltan azért, hogy jól megnézhesék a legújabb Peugeot-t. A hangsúlyos, nagy levegőbeömlő, a lapos, nagy felületű szélvédő, a „mosolygó” lámpatestek, a hosszú első részhez viszonyítva rövidebb hátsó traktus egyértelműen erős márka-identitást eredményez. Az autó belső kialakítása nagyon jól sikerült. A vezetőülés már az alapfelszereltségben is négy irányban mozgatható. Ezt Supreme- és Sportline- változatoknál elektromos vezérléssel toldották meg. A panoráma szélvé-

dő jó kilátást, kellemes térérzetet biztosít. Bár a világos (Beige Terra de Cassel) műszerfalborítás zavaróan tükröződik napsütésben, azonban taxinak úgysem érdekes ilyen ülészetet, belső kárpitot választani, mert bár nagyon elegáns, de igen kényes felületet ad. Az esőérzékelős ablaktörlőhöz, illetve az automatikusan bekapcsolódó fényszórókhoz már a korábbi Peugeot típusoknál hozzászokhattunk, olyannyira, hogy ilyen érzékelővel nem rendelkező járműbe átülve már bizony hiányzik ez a kényelmi berendezés. A visszapillantó alkalmazkodik a fényviszonyokhoz, így nem vakítja a vezetőt a hátul jövő autó fénye még rosszul beállított fényszórók esetén sem. A kormányról kezelhető audió-berendezés és a magasabb felszereltség esetén beépített tempomat a vezetés biztonságát és egyben kényelmét szolgálja. A műszerfalon található mátrix kijelző megjeleníti a legfontosabb adatokat és figyelmeztet az esetleges veszélyekre is. A vezetőülés ülőfelülete a 406-hoz képest nagyobb lett, biztosabb tartást adva az utazónak. Az automatikus légkondicionálóhoz hátsó szellőzőnyí-

lások, hűtött kesztyűtartó és aktív szeszes pollenszűrő tartozik.

Az autózás biztonságát szolgálja többek között az ESP-rendszer (ABS, elektronikus felezőelosztás, kipörgésgátló, dinamikus menetstabilizáló), a változó rásegítésű szervokormány, a halogén fényszóró, a ködlámpa, a vészfékezéskor automatikusan bekapcsolódó vészvillogó.

E helyen nem érdemes azt a hosszú listát felsorolni, amit ebbe az autóba alapfelszereltségként beépítettek. A további lehetséges igényeket pedig legegyszerűbben egy márkakereskedésben lehet megbeszélni. A motorválaszték az 1.8 literes 117 LE-s, a 2 literes 138 LE-s, a 2.2 literes 160 LE-s és a 3 literes 211 LE-s benzines, illetve az 1.6-os 110 LE-s és a 2.0-es 136 LE-s HDi aggregátokból áll.

Az autó ára 4 860 000,- forinttól indul (Sphere 1.8 liter benzines). A legolcsóbb HDi ára 5 510 000,- Ft.



MORFONDÁRIÁK

Ahogy elnézem, egyre csak szaporodnak a problémáink, kérdéseink, mióta ez a várva várt egyesülés létrejött Európával. Ezeréves múltunk után nem győzzük hangoztatni, hogy így az európai szint, kultúra, viselkedés, meg hogy hol vagyunk mi még ettől. Hát igen. Hol is vagyunk? Megpróbálok elmondani. Legegyszerűbben talán a „nyakig vagyunk a szarban” szép, régi magyar mondással tudom szemléltetni a helyzetünket. Mert Európához tartozunk már ugyan – ami nem tévesztendő össze az európaiság fogalmával – de mintha valami nem stimmelne. Sőt! Az árak ugye magasabbak az Európában megszokottnál. Maradjunk csak az üzemanyagnál meg a gépkocsinál.

Mivelhogy tevékenységünket nem csak jellemzi e két tétel, hanem látványosan meg is határozza. Ezek csak úgy felvetődnek ilyenkor kérdésként az emberben, hogy hol is helyezkedünk el mi taxisok. Mert ugye bátran ki lett jelentve, hogy „lesznek a csatlakozásnak veszesei is”. Lettek is! A társadalmat erről a feléről nézve én csak veszteseket látok. Nyertest azért nem tételezek fel, mert eddigi életem során mindig azt tapasztaltam, hogy a nyertesek taxival járnak. És elég szépen juttolnak. A „rendszerváltás” euforikus átmeneti időszakát leszámítva egyre kevesebb ilyen utashoz van szerencsém. Nem szívesen emlegetném a fehér holló hasonlatot, mert az már babonából sem jó jel. Mert a fekete macska az ugye legalább van. Utas is imitt-amott.

Habár a napokban meg taxit alig láttam a szokott helyeken. Kiderült, hogy átfogó ellenőrzések voltak. Sokan, mit sokan, rengetegen ki sem jöttek. Nem veszettek semmit. Habár az a szép többek között ebben a taxizásban, hogy néha hihetetlen helyzetek adódhatnak! A mi nap például velem is történt olyan, hogy alig merem leírni, de azért vállalom a rizikót. Szóval úgy éjjel 1 óra után elbíráltam egy úr szóbeli kérelmét, miszerint: nem baj, hogy Maglódra szeretne utazni egy korrekt összegért. Természetesen javára döntöttem. Hellyel kínáltam, próbáltam neki kedveskedni zenével, ablak le, fel. Ülés előre, hátra. Szóval úgy az általam elképzelt európai módon teljesítettem a fuvart. Maglódon egy kereszteződés előtt ücsörgött két ember a szalagkorláton. Utasom közölte, hogy a kereszteződésben neki megfelel, ha megállok. Meg is álltam, elbúcsúztam utasomtól, és mit látok? A két ücsörgő ember áll a bal oldalon és szinte aggódó arckifejezéssel érdeklődnek, hogy szabad-e a taxi. Egyből úgy döntöttem, hogy szabad vagyok. Vissza is vittem őket majdnem a kiindulási helyemre. Remélem mai napig a kis történet szereplői „boldogan élnek, ha meg nem halnak”. Elmegy ez mesének is, ugye? Legalábbis napjainkban.

Szóval visszatérve az ellenőrzésekre: osztogatták a csekkeket a közterület-felügyeletetek. A riadólánc jól működött, úgyhogy kiürültek a taxiállomások. Mert ha jól hallottam, meg később a TV-ben jól láttam, a taxiállomásokon állókat sanyargatták, de nagyon. Szerintem nem kéne abbahagyni. Nem mondom, hogy én örülök ennek, de ha másként nem megy... Csak ki ne találja valaki, hogy akit ellenőriztek, az utána menjen el a Krisztina körútra, és kérjen egy igazoló matri-

cát az ellenőrzésről és ragassa ki a droszmatrice mellé. Mert én ezen sem csodálkoznék. Mert ugye akkor bővítlene az ellenőrzendő jelvények, jelek köre. Mint Új-Guineában, az emberevők földjén az erdőben.

Ott is minden apró jelnek – egy jól látható kar-

molás a fán, egy letört kis ág, vagy egy elhajlított nádszál – hatalmas jelentősége van. Csak itt matricák vannak. Egyszer fehér, majd téglavörös. Ám azt nem tudom, hogy mi a fenének a sárgarendszám, a taxiengedély száma a taxin, a fényképes igazolvány, ami amúgy már csak egy felismerhetetlenül napszitta, olcsó, bővli, műanyag lapocska, és még sorolhatnám, de minék. Azért ezúton szeretnék feltenni egy kérdést a droszthasználatlalt kapcsolatban. Ha engem valaki akadályoz (finoman szólva) a droszthoz való hozzáférésemben, ugyan melyik telefonszámon kérhetek intézkedést? Mondjuk az ott szabálytalanul várakozó nem taxi eltávolításához. Na jó, tudom én, hogy az álmodozások kora lejárt. De mégis! Álmodni azért szabad. Álmodtam is. El is mesélem. Szóval azt álmodtam, hogy kikeveredtem a reptérre. Biztos álomban is ellenőrzések voltak, mert egyedül álltam a droszton. (Álmában ugye elkövet az ember olyasmit, amit az életben meg sem próbálna.) Állok a droszton, velem szemben a rend őrei, mosolyognak, szép sárga mellényben, békésen lóbálják a gumibotjaikat. Szóval idilli a helyzet. Egyszer csak látom ám, hogy jön Héray úr, Rusznák úr meg még ketten. Tolják a kocsit tele bőröndökkel. Odaérnek hozzám. Na, mondom magamban – persze álomban – ismerlek én titeket, nem fogtok megbuktatni. Mert mi másért lennének itt? Az fel sem merült bennem, hogy esetleg valahonnan most érkeztek volna. Mert akkor minék a szegfű a gomblyukban? Egyikük meg egy szép narancsot szagoltatott. Még én is éreztem az illatát.

Na de közölték az urak, hogy utazni szeretnének. Nem tudom, mi ütött belém, de kiszálltam és kérdeztem, hogy hová. Egy budai címet mondtak. Mire én: az jó, mert én is éppen arra tartok! Azt is kérdeztek, hogy kb. mennyi lesz. Erre felvilágosítottam az urakat, hogy nincs ugyan kiírva, de nálam egy budai transzfer kedvezményesen 40 000 Ft. (Ebből is kiderül, hogy milyen mélyen aludtam...) Kicsit hüledeztek, de elfogadták az árat azzal a feltétellel, hogy adjak számlát. Természetesen, de akkor előre kérem a pénzt. Egy picit mintha gondolkodtak volna, de ez is összejött. Pénzt átvettem, számlát kiállítottam. Mindenki mosolygott, csodálalatos volt a hangulat. Csak úgy vibrált a levegő. Azért vibrált, mert jött a busz. A BKV márkajárat. Na ekkor már én is cselekedtem. Elkaptam a poggyászkocsit és odadtoltam a buszmegállóba. Látván az értetlen tekinteteket, a lehető legudvariasabban elmagyaráztam, hogy a busszal hogyan érik el a metró, majd megint melyik buszra szálljanak át a Moszkva téren. És a Budagyöngyétől egy kis séta nem árt. Vagy ott is van taxi. Mert ismerem ám a várost. Szemükben csodálkozást és értetlenséget láttam. Felháborodtak azon, hogy olyan szolgáltatást fizettek, amit nem tudtak igénybe venni.

Na, lett is olyan felfordulás, hogy rég láttam ilyet. Pedig nem történt más velük sem, mint ami a taxisokkal naponta megesik a droszttal kapcsolatban: olyanért fizetnek, amit nem vehetnek igénybe. Azonban utasaim még álomban is felléptek jogaikért: hívták a hatóságokat, majd előkerültek mindenféle igazolványok. Fogyasztóvédelem, Közterület, APEH, stb. Az APEH-ellenőrtől meg is ijedtem egy kicsit, de megnyugtató, hogy ne féljek, szabályos a számlám, úgyhogy semmi szabálytalanság nem történt. Na most még egy probléma adódott, mégpedig az, hogy taxiállomáson álltam, de nem égett a szabadjelzőm. Ezt meg úgy védtem ki, hogy arra hivatkoztam, miszerint a zöldék a Greenpeace-szel karöltve kitalálták, hogy a sok világító szabadjelző fénye zavarja a Hubble űrteleszkópot a távoli galaktikák megfigyelésében. Szóval álmodni is bátran kell.

Mert különben mikor legyünk bátrak? Habár vannak, akik ébren még bátrabbak. Hirtelen nem tudtam például, hogy melyik betűnél lapozzam fel a lexikont, amikor azt láttam a TV-ben, hogy ezentúl csak az kaphat jogosítványt, aki sikeresen levizsgálják a defibrillátor kezeléséből. Már az idevonatkozó tankönyvet is megírták. Tessék mondani: szakápolóknak, orvosoknak is kell majd vizsgázni? És hol lesz a defibrillátor? Az égőkészlet meg a bicikli kilométerórája mellett? A „H” betűnél találtam meg a választ. Tényleg! Nem lehet, hogy még mindig álmodom? Na, megyek, megpróbálok felébredni.

Tisztelettel:

Kapitány



Legtöbb autót alkatrésznek lopják

„A mi autónk” fogó a legjobban

Pár évvel ezelőtt ki gondolta volna, hogy a Suzuki lesz a legkeresettebb cikk a hazai lopott autók piacán. Mint ahogyan az is meglepő, hogy inkább alkatrészként értékesítik a gépjárműveket, semmint „saját lábón” szökjenek vele Keletre vagy Délre. Átalakuló piaci viszonyokról, a gépjárműlopás elleni védekezés lehetőségeiről kérdeztük Pásztor Attila rendőr alezredest, a BRFK Gepárd egységének vezetőjét, valamint Sánta Lászlót, az Autótulajdonosok Országos Érdekvédelmi Egyesületének elnökét.

Tökéletes biztonság nincs a gépjárművédelem területén sem. Amelyik autót a profi gépkocsitolvajok kiválasztották, azt el is viszik. A kérdés csak az, hogy a megszerzést mennyire lehet megnehezíteni, illetve a „sikerese” tulajdonváltás után mekkora az esélye annak, hogy a tolvántúnt jármű eredeti gazdájához visszakerül. Pásztor alezredest állítja: a leghatékonyabb védelmet a műholdas követőrendszer, az ún. GPS-rendszer biztosítja. Tapasztalata szerint, ezzel a rendszerrel felszerelt gépjárművet igen nehéz észrevétlenül elkötöni, ugyanakkor a rendszer jeladó elektronikája is igen komoly felkészültséget igényel a tolvajtól, ha ki kívánja iktatni. Ugyan léteznek ma már olyan komoly elektronikai eszközök, amelyekkel ezt is meg lehet próbálni, hazánkban mégsem ez a jellemző elkötési módszer. A fővárosi gépkocsilopás felderítésére szakosodott egység parancsnoka elárulja: nincs kimutatásuk arról, hogy mely védelmi eszköz a legbiztonságosabb, hiszen amelyek autót nem tudják elvinni, azt hozzájuk be sem jelentik. Ezért nem tud és nem is kíván a riasztórendszerek közül bármelyik mellett állást foglalni, viszont az tény, minél komolyabb ellenállást kell a tolvajnak leküzdenie, annál nagyobb a valószínűsége, hogy másik, kevésbé felvertezt autót választ a könnyű prédára éhes bűnöző.

Míg hosszú éveken keresztül elsősorban a német autógyár remekei szerepeltek a körözött autók listáján leggyakrabban, addig mára ez az egyeduralom megszűnni látszik. Ma a piac minden új vagy újszerű gépkocsira vevő, függetlenül attól, hogy mely nemzet gyártóról gurult is le az adott autó. Az is igaz, hogy keleti szomszédainktól érkező gépkocsik kevésbé szokták felkelteni a tolvajok érdeklődését, és vannak még olyan márkák, amelyekért véletlenül sem alakul ki versenyhelyzet. De a piacon minden értékesíthető. A rendszerváltást követően keletre és délre hamis papírokkal, a zöldhatáron át akár pallókon is vittek mindent, ami csak egy kicsit is márkásabb kocsi volt. Ma erre nincs igény, és a rizikó is megnőtt. Az autók jelentős részét alkatrésznek lopják. Egy-egy megszerzett gépkocsit pár óra alatt olyannyira apró darabokra lehet szétkap-

ni, hogy a saját gazdája nem ismerne rá a bontott járművére. A Gepárd egység vezetője ezt a következőkkel indokolja: tipikus magyar mentalitás, a meghibásodott autóval a szervizbe érkező tulajdonost általában két dolog érdekli, minél gyorsabban készüljön el szeretett járműve, másik: minél olcsóbban ússza meg a javítást. No, ezen utóbbiból adódik, ha a kuncsaft nem kér számlát, akkor az autóra bárholnan szerzett alkatrész beépíthető. Míg a számlán, munkalapon az egyedi azonosítót fel kellene tüntetni, addig egy kvázi feketén szerelt autó esetében erre nincs szükség. A lopott autó alkatrészét így be lehet építeni, és minimális a lebukás veszélye is, hiszen egyik fél sem érdekelt a leleplezésben.

A magyar gyártású Suzuki vezet most a lopott autók toplistáját. Ennek semmi más oka nincs – tudjuk meg Pásztor alezredestől –, minthogy az esztergomi gyár már nem gyártja sem a Sedant, sem a Swifteket. Javítani pedig kell a kifutott márkákat is, s mivel hazánkban ez a típus úton, útfélen megtalálható, így ebből a beszerzésből pótolják az alkatrészeket. Az igazsághoz az is szorosan hozzátartozik, hogy ezen gépkocsikba általában alacsonyabb hatásfokú berendezéseket szereltek be tulajdonosaik, megkönnyítve ezzel a tolvajok dolgát. A drágább, közép- és felsőkategóriájú gépkocsik esetében a védelemre akár ugyanennyit el lehet költeni, mint amennyibe maga a jármű kerül. Az autógyártók folyamatosan fejlesztik a gyártmányaik védelmi rendszereit, de ezek csak ideig-óráig jelenthetnek előnyt. Ez egy állandó küzdelem a gyártók és a tolvajok között.

E tényektől függetlenül az alezredest szerint a GPS-rendszerű védelmi eszközök sem érnek semmit, ha nem aktivizálják a rendszert kiszálláskor. Szinte elképzelhetetlen, de erre is volt példa a közelmúltban. Úgy lopták el az autót, hogy nem volt bekapcsolva a járműkövető rendszer. S végül egy jó tanács a szakembertől: nem szabad sajnálni a pénzt a gépkocsi hatásos, többszintű és kombinált védelmének biztosítására.

Sánta László, az Autótulajdonosok Országos Érdekvédelmi Egyesületének elnöke – nyugodtan állítható –, megszállottként rója a főváros útjait, és speciálisan felszerelt autójával keresi a lopott autókat, nem is eredménytelenül. Gépkocsijával az elmúlt években már több mint félszer tulajdonosnak tudott örömhírrrel szolgálni: „megtaláltuk az autóját!” Nem nehéz elképelni azt az örömet, mint amikor a lopott autó tulajdonosa újra birtokba veheti kedvencét. Olyankor az örömkönyvek is kicsordulnak még az erősebb nem képviselőinek szeméből is. Sánta úr szintén első körben a GPS-t említi, mint a leghatékonyabb védelmi berendezést. Rögvest hozzá is teszi, az ilyen eszközökkel szerelt járművek 99 százalékát megtalálják. Nem olyan egyszerű ezen esz-

közök kiiktatása és többszörös a lebukási esély a GPS esetében. Volt rá példa, hogy a hatástalanított hirt rendszer az úgynevezett pihentetési ideje alatt „értésítette” üzemeltetőjét rejtekhelyéről.

A parkolókat, utcákat, közterületeket járőrözéssel felügyelő elnöktől megtudjuk, az általa megtalált lopott autók jelentős részében szinte semmilyen riasztó vagy egyéb, az eltulajdonítást nehezítő, akadályozó eszköz nem volt. Igen sok gépkocsiban található a kormányra szerelhető elfordítást gátló vagy a pedálokat a kormányval összekötő rudazat, ám ezek hatásfoka igen alacsony. Persze több, mint ha ez sem lenne, de csodákat várni pusztán ezen mechanikai megoldásoktól nem szabad. A váltózárral szerelt gépkocsikat nem az utastérben támadják, hanem a váltó felől. A tolorudazatot kiakasztva, a kuplungot kinyomva máris vontatható, de 2-es 3-as sebességben már csúsztatott kuplunggal bárhová elvihető a jármű. Ám ez azért macerás, lassuk be.

Célszerű a védekezésnél arra odafigyelni, hogy a motortér nyitása ne történhessen meg valamilyen következmény nélkül. Nagyon sok esetben a motortér felől történik a támadás, és nagyon sok auto ebből az irányból védte len. Elektronikai és mechanikai téren innen elég sebezhető a gépkocsik. Sánta úr a néma riasztókra esküszik, mint állítja: igazi meglepetést képesek okozni. Igaz, ezek nem a megelőzést szolgálják, hanem a vagyonvédelmet. A tolvaj a sikeres utastérbe találatot követően békésen beindítja az autót, majd kettő perccel később pániszzerűen hagyja el újonnan szerzett értékét, mert az elektronika letilt, s ha a kóddal nem tudja felülrni, akkor itt véget ért a kocsi kázás. Márpedig egy lakótelepről, garázsból egyéb zárt helyről sietősen távozva, ennyi idő elegendő, hogy forgalomba kerüljön a tolvaj. Az autó pedig megmakacsolja magát, esetenként villog, szirénázik, s ez bizony feltűnő. Ekkor már nincs mód a dekódolásra, csak az autó pánikszerű elhagyására. Egy-egy ilyen magáról megfelelkező auto szemet szúr a közlekedésben, pláne ha még forgalmi akadályt is okoz.

Sánta László szerint a kombinált védekezés jelenthet mind nagyobb esélyt a tolvajokkal szemben. A riasztó, az indításgátló együttes alkalmazása nagyobb biztonságot nyújthat. Ugyanakkor léteznek olyan eszközök is, amelyek a tolvaj utastérbe történő bejutásakor könnygázzal teszik felejthetlenné a látogatást. Az egyedi megoldásokról szólva, egy-egy mikrokapcsoló, mechanikus kütyü igen csak kellemetlen percekot okozhat a bűnözőnek, az is igaz, hogy nem megfelelő beszerelésük viszont hibaforrás is lehet.

S hogy mi a megoldás? Nos, azt hiszem, a tökéletes módszert most sem sikerült megtalálni. Akinek elviszik az autóját, az bizonyára elégedetlen lesz, bármilyen eszközt is szereltek járművébe, akinek pedig egy ilyen eszköz menti meg a gépkocsiját, az legritkábban tudja meg: ennek köszönheti négykerékűjét. A tökéletes védelemre pedig továbbra is csak törekedni lehet.

k. z. t.

TAXIKÖZPONT BÉCSBEN



A 40100 Taxi új, kifejezetten e célra épített központja

1963-ban, mintegy 40 autóval kezdte meg működését a Das Taxi 40100 tömörülés Bécsben. A legutóbbi időkhöz tiszta szövetkezeti formában működő cégből mára kivált egy mag, mely a mi kft. formánkhoz hasonló üzleti vállalkozásként viszi tovább a jelenleg már 950 vállalkozót tömörítő központ működtetését. Ausztria jelenleg legnagyobb taxivállalata évente 5 millió eurós forgalmat bonyolít. Két, száz százalékos leányvállalattal rendelkeznek, melyek szintén a fuvarközvetítésben, illetve a hitelezett fuvarokkal kapcsolatos ügyek teljes körű bonyolításában kaptak meghatározó szerepet. Az indulásnál mindössze 2 telefonvonallal és 2 URH-frekvenciá-

val rendelkeztek. Ma 6 URH-csatornát használnak és egy olyan fuvarközvetítő rendszerben dolgoznak, mely további 19 európai városban működik hibátlanul. Ennek segítségével évi 2 millió megrendelést teljesítenek. A diszpécserközpontban egyszerre 10 telefonos munkahelyen képesek a fuvarközvetítésre, de hétköznap általában ebből 5 működik. A csütörtöki, illetve pénteki csúcs kiszolgálására plusz 1 főt ültetnek be. Ebben a rendszer-

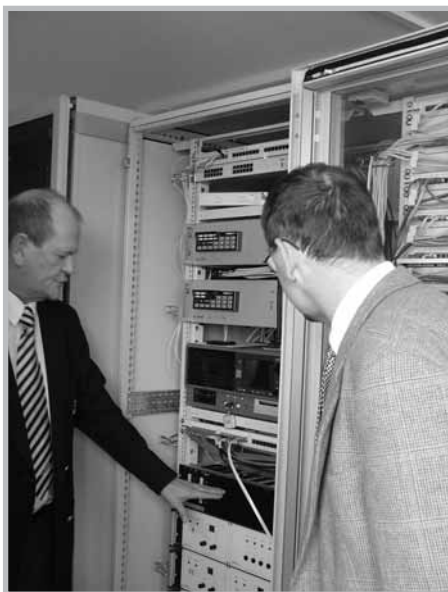
ben nincs külön telefonos és diszpécser munkahely. Aki a cső mögött ül, egyben telefonos is. A munkaidő 8 óra, tehát 3 műszakban dolgoznak. Jelenleg 50 fő az állomány, a vezetést is beleértve, mely kiszolgálja a taxisokat. A látogatáskor elhangzott, hogy ezt a fuvarmenyisíget korábban háromszor annyi telefonos adta ki, vagyis a korszerűbb rendszer jelentős bértakarításokat eredményezett. Jelenleg a statisztikák szerint a központban 1 főre kb. 100 ezer eurós bevétel jut. Mindent



A kábelkötegeken csak szakember ismeri ki magát

számítógépen intéznek. Telefonközpontként a legkorszerűbb Alcatel-rendszer áll a rendelkezésükre. Így a rendelésvétel a hívószámfelismerés is segíti.

A kétmillió éves megrendelésből kb. 50 ezer a repülőteresi fuvar, melyek túlnyomó többsége transzfer. (*Taxisok Világa 2004. május, 16. old.*) Egy taxi átlagosan évente 40-50 ezer eurót képes megtermelni. Egy autón többnyire 2 fő dolgozik, mert így könnyebben kitermelhető a munkaeszköz



A számítógépek működését Dudás Zoltán tanulmányozza



A fuvarkiadás napi gyakorlatának részleteiről érdeklődtek a magyar küldöttség tagjai



A diszpécser-telefonosoknak tágas, kényelmes munkahelyet biztosítanak



Aki a német nyelvű előadást szakszerűen fordítja, Kádár László, a City Taxi elnöke

ára. A munkaidő 9 óra naponta. Ezt nem ellenőrzi senki, így csak a „spanhoz” kell alkalmazkodni, ha van. A bécsi taxisok átlagosan heti 60 órát dolgoznak.

A taxisoknak szervezett alaptanfolyam 40 órás, amit 9 órás „helyi” oktatás követ a 40100 Taxinál. Megtudtuk: mindkettőt el lehet intézni egy helyen, de a 40 órás oktatás esetében a bukási arány 80%-os! Ott, úgy tűnik, hogy a „taxisgyárak” üzemeltetését nem támogatja a szakma... Az alaptanfolyam ára 267 euró, a pótvizsga darabonként 60 euró. A kiképzőközpontban évente átlagosan 400 alap- és 460 kiegészítő képzést bonyolítanak le. Talán ezek után nem csoda, hogy sofőrhiány van Bécsben...

Ami a speciális kiegészítő képzést illeti, ez tehát 9 órás. Ebből 5 órában a rádiókezelést, rendszerismeretet, 3 órában a hitelkártyákat és bankkártyákat, 1 órában pedig a speciális fuvarokat (reptér) oktatják a leendő 40100-asoknak. A munkajog, a kollektív szerződés, a taxikra vonatkozó ismeretek és egyéb kérdések ismertetése a 40 órás alaptanfolyam alatt lezajlik. A nehézségi fokot jól jellemzi, hogy egy 2700 kérdésből álló „honnan-hová” könyv ismerete alapfeltétel, melyből a megfelelő útvonalak használatát meg kell tanulni a többnyire bevándorlókból álló sofőrjelölteknek. Az oktatást számítógép segíti, melyben 200 útvonalat helyeztek el térképpel és a

nevezetesebb helyszínek fotóival, megkönnyítve ezzel a vizuális rögzítést is a tananyagnak.

Aki végzett ezzel a tanfolyammal annak 240 körzet 4 jegyű kódját kell megismernie, ha dolgozni akar. Ennyi körzetre osztották fel ugyanis a Budapestnél kisebb területen fekvő császárvárost. A gépkocsivezető a pozícióját e kód segítségével adja meg, amit számítógép rögzít és rak sorba. Amikor ennek segítségével fuvarot kap a sofőr, akkor az utastól megtudakolt célállomás kódját is beüti induláskor. A gép pedig „tudja”, hogy mennyi idő alatt ér a célzott körzetbe az autó. Így, ha abban a körzetben nincs a taxiál-

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

parajdi

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!



Az „iskolapadban“ a magyar taxis vezetők. Balról jobbra Sipeki József, Szenci Szabó János, Dudás Zoltán és magyar tolmácsunk, valamint Lengyel Sándor



A vizuális rögzítést a város fő pontjairól készült képek segítik



Egy adott körzet részletes térképe...

lomáson autó, akkor esetleg az odatartó ezt a megrendelést már előre megkaphatja. (egyszer csak odaér...) Így a taxik kihasználtsága ideális. A budapesti rendszert, a kályhataxizást először nem is értették, majd csendesen mosolyogtak. Úgy bizony,

mint anya a hülye gyermekére. Az 50% alatti kihasználtságba még ők is tönkremennének. Ebből csak nálunk lehet megélni...

Nos, itt tartanak ma a sógorok, és bi-



...és az odavezető optimális útvonal

zony hozzájuk viszonyítva itt tartunk mi. Viszont öröm az ürömben, hogy nekik nincs esélyük a békát az általunk megszokott szögből szemlélni...

Egy extrém autósport: a Truck Trial

EB-futam Sósikúton

Egy Truck Trial-futam a különleges, mi több extrém autósport kedvelőinek mindig nagy élményt jelent. Az első látásra szinte járhatatlan vonalvezetésű pályát ezek a kisebb-nagyobb átalakított teherautók meglepő könnyedséggel teljesítik. A lejtők és emelkedők szöge minden képzeletet felülmúl, sok esetben egy-egy ilyen bukkanón nem csak lemegy, hanem szinte „leesik” a többtonnás

monstrum. A fénykép és a film nem adja vissza tökéletesen a látványt, nem is beszélve a hangulatról. Most Európa-bajnoki futamot nézhetünk végig a Budapesttől nem messze eső Sósikúton augusztus 28–29-én. A helyszín a sósikúti homokbánya (az Érdről Sósikút felé vezető úton a bal oldalon). A versenyek mindkét napon reggel 9 órakor kezdődnek.



Kerékbilincs a taxin

– Kollégánk első fokon nyert a Közterület-felügyelet ellen –

Ritkán adhatunk hírt arról, hogy valaki a hatósággal szemben megvédi igazát és nyer. Ennek oka nem az, hogy a hatóság tévedhetetlen, hanem inkább az, hogy hajlamosak vagyunk egy kézlegyintéssel elintézni az „apróbb” bosszúságokat. „Inkább befizetem, csak hagyjanak békén” – szól sokszor lemondóan az ember, ha a hatóság részéről túlkapást, netán jogtalanságot tapasztal.

Vannak azonban olyan „megszállottak”, akik igazuk tudatában nem hagyják annyiban a dolgot. Kollégánk, Juhász Lajos alábbi esete is ezt példázza (névének és adatainak közléséhez hozzájárult).

Az eset idején februárban történt Budapest belvárosában. Az eseményeket a Közterület-felügyelethez írt beadványa tartalmazza a legrészletesebben:

Erzsébetváros Közterület-felügyelet
Budapest
Damjanich u. 46.

T. Címzett!

2004. 02. 11-én kb. 10.00 tájban érkeztem a Múzeum utca 7. sz. alatti parkolóórához, mivel a Kálvin téri Erste Bankhoz iratokat hoztam, s csak itt találtam parkoló helyet. A parkoló órába taxis létemre is (hisz a munkámat végeztem, ezért fizetek ipari üzemi adót és időnként valahol a feladat elvégzéséért meg is kell állnom, hogy az autót kis időre elhagyjam) be akartam dobni 200 Ft-ot, ki próbálva mindenféle fémpénzt, de az óra nem fogadta be, ugyanis rossz volt. Mivel parkolóórát ekkor nem találtam, mert kerestem is, elmentem a bankba leadni az iratokat.

Visszaérve döbbenten vettem tudomásul a kerékbilincset. Ismét kerestem a parkolóórát, akit ekkor meg is találtam, (száma: 269-es), kértem a segítségét, hogy a bilincs lekerüljön, s megmutattam neki, hogy az óra valóban rossz, nem jó, a száma: 08102. Ezt követően az ellenőr intézkedett a javításra, amit 10.53 perckor a HYA-468 forgalmi rendszámú gépjárművel érkezett szerelő el is végzett. 10.32-kor telefonáltam a Közterület-felügyeletre, hogy a bilincset szíveskedjenek eltávolítani, hiszen vértlen voltam, de erre nem voltak hajlandóak, csak ha a 15 000 Ft-ot befizetem. Mivel dolgozni nem tudtam s várakozásra voltam kényszerítve, 10.46-kor elindítottam a taxiórát, s a bilincs levételéig, 11.32-ig jártam, hiszen a kieső idő nekem is pénzbe került, a 15 000 Ft-ot pedig kényszerített helyzetemben feladtam, 11.21-kor ismét telefonáltam a Közterület Felügyeletre, hogy a lényeg megvan, a pénz befizetve, igen gyorsan megjelent a 01114-es közterület, s leszedte a bilincset.

Kifogásoltam a történetet, hiszen nem volt szándékom 200 Ft-ot elbliccelni, azt javasolta, miért nem írtam ki az autómra, hogy rossz az óra.

Ez mondjuk valóban eszembe sem jutott. A történetek miatti felháborodásomon túltéve magam, kérem Önöket, hogy a befizetett 15 000 Ft-ot és a 3090 Ft-os várakozási díjat részemre kifizetni szíveskedjenek, mert ezt így kissé méltánytalan büntetésnek tartom.

Budapest, 2004. 02. 11.

Tisztelettel

Juhász Lajos

A kérelmet a felügyelet rövid levélváltást követően „természetesen” elutasította:

Budapest Főváros VII. kerület Önkormányzat
ERZSÉBETVÁROS KÖZTERÜLET-FELÜGYELET

Juhász Lajos

Tárgy: Kerékbilincs fel- és leszerelése miatti költségtérítés visszaigénylése

Tisztelt Uram!

A 2004. 02. 11.-én kelt levelében foglaltakkal kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom:

A Centrum Parkoló Kft.-től bekért szervizjelentés ellentmond a parkolási ellenőr bejelentésének a parkolóautomata működésére vonatkozóan, ezért panaszát állásfoglalás végett elküldtem a Centrum P. Kft.-hez.

Az állásfoglalás megérkezései szíves türelmét kérem.

Tisztelettel

2004-02-20

B. Kiss Mihály
igazgató

CENTRUM PARKOLÓ KFT.
1071 Budapest, Peterdy u. 6.
Tel. 413-2070, Fax 342-03-01

E-mail: cpark@axelero.hu

Budapest Főváros VII. kerület Önkormányzat
Erzsébetváros Közterület-felügyelet
B. Kiss Mihály
részére

Tisztelt Igazgató Úr!

Cégünkhöz a mai nap folyamán érkezett levelében 129/02/2004 számú ügyben állásfoglalásunkat kéri a Múzeum u. 7.-tel szemben lévő parkolóautomata működésére vonatkozóan.

Az automata az adott időpontban (jelen esetben 10 óra után) működőképes volt. Fel szeretném hívni figyelmét arra a fontos tényezőre, hogy a parkolóautomatáinkat úgy helyeztük el az utcán, hogy meghibásodás

esetén is 50 m-es körzeten belül megoldást lehessen találni a díjfizetés kiegyenlítésére.

Budapest, 2004. március 2.

Tisztelettel

Nagypál István
Vezérigazgató-helyettes

Mások ilyenkor feladják. Kollégánk azonban ismét megvizsgálta a helyszínt, és láss csodát: a parkolójegy-kiadó megint nem működött:

Erzsébetváros Közterület-felügyelet
1071 Budapest, Dembinszky u. 36.

Hív. sz.: 129/02/2004

B. Kiss Mihály Igazgató Úr!

Tisztelt Uram!

Levelét megkapva, reagálni kívánok az abban leírtakra. Feltételezem, hogy sem a parkolóór hölgy, sem pedig én nem hazudunk. Egyszerre ketten, érdekes talán összebeszélünk, nem? Felháborít!

Kiegészítésképpen 2004. febr. 16-án 10.40-kor ismét odaparkiroztam egy hölgygel, most már tanú is van rá, a nevet, címét egyelőre nem közlöm. A nevezett parkolóóra ismét nem működött jól. A pénzt nem fogadta be. A Rádió előtt ismét megtaláltam az órát, akinek megmutattam és be is szolt. Én pedig tanulva az előző gátlástalanságból elmentem jó gépet keresni, hiszen tanulmányos ember vagyok (Ugy gondolom az nem kötelességem). Meg is találtam az Ötpacsirta u. 3 sz. alatt. Csupán ennyit a szervizelést végzők felé.

Bp. 2004. 03. 05.

Tisztelettel

Juhász Lajos
Melléklet: parkolási biléta

Persze ez sem hatotta meg a hatóságot, imponáló gyorsasággal megérkezett az elutasító végzés:

Budapest Főváros VII. kerület Önkormányzat
ERZSÉBETVÁROS KÖZTERÜLET-FELÜGYELET

1077 Budapest, VII., Rózsa u. 20.; 1406 Pf.: 71
Levelezési cím: 1071 Budapest, Dembinszky u. 36. Tel.: 342-7321, 342-7191

Ikt.sz: 129/02/2004/1.

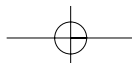
Juhász Lajos

1105 Budapest

Tárgy: Kerékbilincs fel- és leszerelése miatti költségtérítés visszaigénylése

Tisztelt Uram!

A Centrum Parkoló Kft.-től megkért, 2004. 03. 02.-i keltezésű állásfoglalásával kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom:



1.

Az állásfoglalás szerint a parkolójegy-kiadó automata az adott helyen és időben működőképes volt, így a kerékbilincs felszerelése törvényes és szabályos volt, a kerékbilincs felszerelési díj visszautalására intézkedni nem áll módomban.

2.

Tájékoztatom, hogy további jogorvoslati kérelemmel az illetékes bírósághoz fordulhat.

3.

Mellékelem a Centrum Parkoló Kft. Állásfoglalásának fénymásolatát.

Tisztelettel
2004-03-18

**B. Kiss Mihály
Igazgató**

* * *

Itt aztán már az igazán kitartóak is feladják. Megbűntettek, fellebbeztünk, elutasították, bezárult a kör. Mit lehet még tenni? A bírósághoz fordulás már igazán nem mindennapos dolog. Egy átlagember a bírósági eljárásban tárgyalások végeláthatatlan sorát, perköltség-befizetéseket, szakértői díjakat lát, esetleg évek múlva meghozott, bizonytalan kimenetelű ítélettel. Nyilván ezt ilyen, aránylag kis összeg miatt kevesen „kockáztatják” meg. A valóság azonban egészen más. (Vagy csak üdítő kivétel van dolgunk?) Kis összegű – kétszázezer forint alatti – ügyekben a bíróságok gyorsított eljárásban, tárgyalás nélkül, ún. fizetési meghagyás kibocsátásával járnak el. Nézzük csak az eseményeket tovább:

**Pesti Központi Kerületi Bíróság
1055. Bp. Markó u. 25.**

T. Bíróság!

Azzal a kérrsel fordulok önök felé, hogy az Erzsébetvárosi Közterület felügyelet levelével szemben, kerékbilincs költségét és a várakozási idő nyugtával bizonyított összeget, 15 000 Ft + 3090 Ft = 18 090 Ft-ot részemre megítélni szíveskedjenek.

2004. február 11-én 10.00 tájban beálltam engedélyezett parkolóba a Múzeum utcában egy parkolóóra mellé. Az óra nem fogadta be a fémpénzeket, tehát rossz volt. Rövid időn belül visszaérkezve tapasztaltam, hogy 10.17-kor feltették taxi gépkocsimra a bilincset. A 269 sz. parkolóórt megtalálva, megmutattam neki, hogy az automata nem jó, s kértém intézkedését. Az ő bejelentésére a HYA-468 frsz. szervíz kocsit 10.53 perckor megjelent, a szerelő valamit bedobott a gépbe és eltávozott. Itt jegyzem meg, hogy a Centrum Parkoló Kft. Levelében az a vélemény, hogy a parkolóóra 10.00 után jó volt, cinikus és komolytalan! Haagsúlyozom a T. Bíróság felé, hogy a parkolóőr sem és én magam sem hazudok.

A Közterület-felügyelet indokolt döntése ellentmond Varsányi Péter igazgató úr Blikknek adott nyilatkozatával is:

Ugyanis:

- az óra nem volt jó,
- büntetőcédulát sem raktak ki,

– nem tilosban parkoltam,

– bizonyítottan rossz óra mellett egyből rakták 15 000 Ft-ért a kerékbilincset és ezzel munkavégzésemben gátoltak.

Úgy gondolom, a jogszabály valóban lehetőséget ad a kerékbilincs használatára, indokolt esetben, de nem arra ad lehetőséget, hogy gátlástalanul pénzbeszedésre alkalmazzuk.

Tisztelettel és köszönettel
Várom Önök igazságos ítéletét
2004.03.30

**Juhász Lajos
1105. Bp.**

Mellékelek:

– 4052 sz. jegyzőkönyv kerékbilincs alkalmazásáról

– 2004.02.11. beadvány Közterület-felügyeletre

– másolat széljegyzetről, taxinyugtáról és 15 000 Ft-os csekkéről

– 129-02/2004 levél Közterület-felügyeletről

– 2004.03.05. Válaszlevél Közterület-felügyeletről

– Másolat 2004.02.16-ai parkolási jegyről

– 129-02/2004/1 levél Közterület Felügyeletről

– 2004.03.02. Centrum Parkoló Kft. szakvéleménye

– Varsányi Péter íg. úr nyilatkozata 2004.03.17. Blikk-nek.

* * *

A beadvány nyomán a bíróság hiánypótlást kért (többek között megkérdezve, hogy a kamatra felperes igényt tart-e...), majd ennek teljesítése után rövidesen megérkezett a végzés: Juhász Lajos igénye a Közterület Felügyelettel szemben jogos, a kerékbilincselésért befizetett 15.000 Ft-ot a felügyelet köteles visszafizetni. A bíróság jogosnak találta emellett a bilincs levételére való várakozás 3090 Ft-os taxiszámlájának megtérítését, az iratok fénymásolására kifizetett összegeket, és ennek az egésznek 11%-os kamatát is!

Fizetési meghagyás

A bíróság a jogosult kérelmére az 1952. III. Tv. 317. §-a alapján végrehajtás terhével meghagyja BUDAPEST FŐVÁROS VII. ker. ÖNKORM. ERZSÉBETVÁROS KÖZTERÜLET-FELÜGYELET /1077. Bp. Rózsa u. 20./ által képviselt JUHÁSZ LAJOS /1105. Bp. Előd u. 6. 1.5./ lakosnak mint jogosultnak kártérítés fejében fennálló követelésére 18 090 Ft-ot, azaz Tízennyolcezer-kilencven forintot és ennek 2004. évi február 11. hó napjától a kifizetés napjáig járó 11% kamatát és 3960, azaz Háromezer-kilencszázhatvan forint költségét a jelen fizetési meghagyás kézbesítésétől számított 15 nap – váltón alapuló követelés esetén három nap – alatt fizessen meg.

Figyelmeztetés!

A bíróság figyelmezteti kötelezettet, hogy ha a követelt összeggel nem tartozik, vagy a követelést egyéb okból alaptalannak tartja, a fizetési meghagyást ellentmondással támadhatja meg,

amelyet ennél a bíróságnál szóval vagy írásba (két példányban) terjeszthet elő.

Ha a kötelezett az ellentmondást ennek a fizetési meghagyásnak kézbesítésétől számított tizenöt nap – váltón alapuló követelés esetén három nap – alatt elő nem terjeszti és a követelt összeget nem fizeti meg, a jogosult a végrehajtás elrendelését kérheti. E határidők eltelte után ellentmondásnak nincs helye.

Felhívja a bíróság a kötelezettet, nyilatkozzék esetleges ellentmondásában arra is, hogy a követelt összeggel tartozik-e vagy nem, illetve mennyivel tartozik, továbbá adja elő a védekezésének alapjául szolgáló tényeket és ezek bizonyítékait; az ügyre vonatkozó okirati bizonyítékait (nyugtát, elismervényt, szerződést, leveleket stb.) eredetiben vagy másolatban mellékelje az ellentmondáshoz.

Ha az ellentmondás a fizetési meghagyásnak csak valamely része vagy rendelkezése ellen irányul, a fizetési meghagyás és ellentmondással nem érintett része jogerőre emelkedik.

Az eset ezennel lezárult – gondolhatnánk. Ám a hatóság még egy utolsó, erőltet kísérletet tett a fizetés megtagadására, mondván, ő nem kapott fizetési meghagyást. Kollégánk nyomban személyesen intézkedett a bíróságnál, hogy a fizetést a hatóság még ilyen mondvasínált ürüggyel se tudja elodázní. Lapzártakor a pénz még nem érkezett meg, ám ha a bilincsek nem fizetnek, vagy nem élnek a bíróságnál ellentmondással 15 napon belül, úgy végrehajtásra kerülhet sor...

A dolog pikantériája, hogy fentiekől teljesen függetlenül hasonló esetek sora történt a VIII. kerületben is, mint ahogy az a Blikkben március 17.-én megjelent cikkből kiderül.

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

Fizetendő minimális járulékok 2004. III. 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 42 135 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
Költségment elszámolható	A járulékalap 11%-a 17 490 Ft	A járulékalap 18%-a 28 620 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft

TAXIS KÓTYA-VETYE Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

BRG 320-as, Buda-kristállyal eladó.
Érdeklődni: Buda 40, telefon: 06/20-9179-049 (este)

1994-es kiadású 2500 cm³-es, 20 szelepes Mercedes E 250D kombi eladó. Klíma, színtszabályozó, elektromos első ablakok, légszák. Jelenleg taxiként üzemel. Irányár: 2,3 Mft.

Érdeklődni: 06/70-38-38-551

Mercedes 220 D W 210-es 1996-os évjáratú, sárga színű, klímával, üvegteffel, kifogástalan állapotban eladó.

Érdeklődni: 06/30-940-7064

Betegség miatt eladó 2002. IV. havi Skoda Octavia 1.9 SDi Ambiente, 84 ezer kilométert futott, törésmentes, kifogástalan állapotban, nagyszerviz után. Ára: 1,4 Mft. + hitelátvállalás (45x50 eFt.).

Érdeklődni lehet: 06-1-407-2469, 06/20-973-8171

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete és lízingje taxisoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi „kockásoknak” egyedi ajánlatok!

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**29 415 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**12 720 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékaig 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
Költségment 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
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, a harmadik negyedévre tehát 2004. október 12.

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

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

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

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

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

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
E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

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
 Kispesten!
 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 Hévízi 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, Kölcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pofa



2004-ben is új, minőségi, olcsó, bővített árúcskessel 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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

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

Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)
 javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
 Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
 Szombat: 8-12 óráig.
 ☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

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

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

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 §

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”)*	2.700.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év	12.000.-
Hőpapír új Rase taxiórához	137.-
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.-
Klímafertőtlenítő hab	1.700.-
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.-
07.01–09.30.	259.00.-	249.00.-	219.00.-

Figyelem! A harmadik negyedévi elszámolható üzemanyagárak összege visszamenőleg emelkedett!

Az APEH honlapján július 17-én megjelent tájékoztató szerint: „A személyi jövedelemadóról szóló törvény 82. §-a felhatalmazza az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatalt arra, hogy az üzemanyagárakat ismételtlen közzétette, amennyiben az adott negyedévre vonatkozóan már korábban közzétett ár törvény vagy kormányrendeletben előírt szabályok változása miatt emelkedik.”

www.apeh.hu

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 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04-től	11,50%

Közlekedésbiztonság

Előterben a közúti balesetek csökkentésének terve

Az Egészségügyi Világszervezet a közlekedésbiztonságra hívja fel a figyelmet az idén – olvastuk a kormányzati portálon (www.magyarorszag.hu) A WHO szerint 2020-ra a közlekedési balesetkből származó halálesetek lehetnek a vezető halálokok a világon – ha a jelenlegi tendencia folytatódik.

Az egészség világnapja programján a közlekedési balesetek megelőzéséhez szükséges intézkedések szerepelnek a legnagyobbnak. A program jelmondata: „a közlekedésbiztonságot nem bízhatjuk a véletlenre”.

A WHO jelentése szerint naponta 3 ezernél is több ember hal meg a világ közútjain, és ez a szám évről évre emelkedő tendenciát mutat.

Tervszerű intézkedésekkel azonban csökkenthető lenne a balesetek száma – állapítja meg a tanulmány. Ezek a feladatok a helyi kockázati tényezők ismeretében és figyelembevételével a következők lehetnek:

– Olyan lakóközösségek, városok tervezése és építése, ahol a munkahely, az iskola, az üzlet nem esik távol a lakóhelytől, így nem igényel gépkocsival naponta megteendő nagyobb távolságokat

– Települési elkerülő utak biztosításával forgalommentesíteni kell a belső területeket.

– Biztonságos, teljes mértékben kihasználható járdák létesítésével el kell választani a gyalogos forgalmat a közúttól.

– Kényelmessé és megfizethetővé kell tenni a tömegközlekedést. *(A taxik egységes tarifája és egy használható droszt-hálózat is remekül illeszthető ebbe a rendszerbe! A szerk.)*

– Javítani kell az utakat, az útjelzések, a járművek és a közlekedők láthatóságát nappali és éjszakai fényben egyaránt.

– Az úthálózat fejlesztése a biztonsági szempontok előterbe helyezésével.

– A sebességkorlátozások betartásának fokozott ellenőrzése.

– A gépkocsit vezetőik alkoholfogyasztásának fokozott ellenőrzése.

– Az út menti pihenőhelyek fejlesztése, különösképpen az autópályák mellett.

– A fokozatosan megszerezhető jogosítvány rendszerének bevezetése.

Az Egészségügyi Világszervezet fentiekén túl egy világos hatáskörrel rendelkező, országos szervezet létrehozását javasolja, amely a megteendő intézkedéseket képes összehangolni. A számítások szerint a közlekedésbiztonságra fordított befektetések nemcsak hogy megtérülnek, hanem akár húsz százalék feletti pénzügyi hasznot is jelenthetnek az elmaradt balesetek okozta megtakarítások révén.

Forrás: www.magyarorszag.hu

A Belügyminisztérium adatai szerint a büntetőpontok 2001-es bevezetése óta, ill. annak következtében hazánkban csökkent a közúti balesetek száma, ezért indokoltá vált a pontrendszer továbbfejlesztése. A

pontok kiszabásakor ezennél figyelembe veszik a szabálysértések súlya mellett azok gyakoriságát is. A szabálysértés vagy közlekedési bűncselekmény ezennél a konkrét pontokon felül plusz pontokkal is sújtható.

Az első halálos közlekedési baleset 1896-ban történt Londonban. Egy középkorú asszonyt ütött el egy autó, amely a szemtanúk szerint „óriási sebességgel” haladt. Ez – a kor technikáját ismerve – feltételezhetően 10-12 km/óra lehetett. A vizsgálat során a hatóság képviselője így kiáltott fel: „Ennek soha többé nem szabad megismétlődnie!”.

Mercedes-Benz CLK: még intenzívebb vezetési élményt garantáló új műszaki megoldások



A Mercedes-Benz ismételen továbbfejlesztette a sikeres CLK műszaki tartalmát, megjelenését és felszereltségét: ez év közepétől a DIRECT CONTROL csomaggal lesz gazdagabb a kupé és a kabrió változat. Módosított tengelycsapágyakkal, közvetlenebb reakciójú kormányval, valamint gyorsabban kapcsolható váltóval fognak készülni, így a tőlük megszokott magas szintű menetkényelem mellett még dinamikusabb vezetési élményt ígérnek. Ugyancsak az élvezetes és biztonságos autózást szolgálják a kormánykerékről működtethető automata váltók, az Európa egész területére kiterjedő navigációt nyújtó audiokészülékek, valamint a kanyarodófény-funkcióval párosítható bi-xenonfényszórók. A világon egyedülálló hétfokozatú 7G-TRONIC automata váltónak köszönhetően 100 kilométerenként akár 0,6 literrel kevesebb üzemanyagot fogyaszt a CLK 500. A modellcsalád tagjainak utasterében új ki-

alakítású kezelőszervek gondoskodnak a korábrinál is minőségibb összehatásról.

A jelenlegi modellfrissítéssel a CLK sportos, dinamikus jellegét kívánja hangsúlyozni a Mercedes-Benz. Ugyanezen cél szolgálatában áll a DIRECT CONTROL elnevezésű csomag, amely egyebek között csaknem hat százalékkal közvetlenebb kormánymű-áttételt, magasabb szintű menetkényelmet biztosító vonórúd- és nagyobb rugókarcsapágyakat, továbbá újfajta ESP®-beállítást tartalmaz. A változtatásoknak köszönhetően még nagyobb fokú menetaktivitással és még jobb irányíthatósággal ötvöződik a CLK kupé és kabrió hagyományosan magas szintű menetkényelme.



APEH tájékoztatás

a számla és az egyszerűsített számla 2004. május 1. napját követően érvényes kötelező tartalmi elemeiről

A 2004. május 1-től hatályos általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény (a továbbiakban: áfa-törvény) 13. § (1) bekezdés 16-17. pontja a számla és az egyszerűsített számla adattartalmára vonatkozóan a következő előírásokat tartalmazza:

(Terjedelmi okok miatt a teljes tájékoztatást nem közöljük, a komplett anyag elérhető az APEH honlapján.)

„2004. május 1. napjától **nem kötelező a számlában szerepeltetni az áthárított adó összegét tételenként (csak összesen) és a termék adóval együtt számított ellenértékét sem tételenként, sem összesen, hiszen a számla végösszege mindkettőt tartalmazza összesítve.**”

A taxisok által kibocsátott számlák esetén ún. „egyszerűsített” számláról van szó, ennek adattartalma az alábbiakban részletesen is olvasható. ÁFA-érték feltüntetése szempontjából más módon kell eljárni az ÁFA-alany taxisoknak és az alanyi adómenteseknek. Előbbiek a számla bruttó végösszege adótartalmának beírására szolgáló rovatba 13,04 százalékot írnak (A 15%-os adó „felülről” számítva), míg az ÁFA körbe nem tartozók ebbe a rovatba „mentes az adó alól”, vagy „AM” (alanyi mentes) közleményt írnak. Kerüljük a „0” (nulla), vagy az áthúzott „0” beírását.

Egyszerűsített számla: adóigazgatási azonosításra alkalmas bármely olyan papír alapú, vagy a vevővel történt megállapodás alapján – külön jogszabály által meghatározottak szerint – elektronikus úton kibocsátott bizonylat, amely legalább a következő adatokat tartalmazza:

- a számla sorszáma,
- a számla kibocsátásának kelte,
- a termékértékesítés teljesítő, szolgáltatást nyújtó adóalany neve, címe és adószáma,
- a vevő neve, címe, a 29/A. § szerinti termékértékesítés esetén, illetve ha a 40. § alapján a vevő az adó fizetésére kötelezett, annak adószáma,

e) Közösségen belüli adómentes értékesítés esetén, amennyiben a Közösségen belülről történő termékbeszerzés során a vevő az adó fizetésére kötelezett személy, ennek közösségi adószáma,

f) a termék (szolgáltatás) megnevezése, valamint besorolási száma, amely legalább szükséges az e törvény szerinti hivatkozás beazonosításához (**taxinál 6022**),

g) a termék, szolgáltatás – amennyiben ez utóbbi természetes mértékegységben kifejezhető – mennyiségi egysége és mennyisége (taxinál ennek nincs jelentősége),

h) a termék, szolgáltatás – amennyiben ez utóbbi egységre vetíthető – adóval együtt számított egységára,

i) a termék (szolgáltatás) adóval együtt számított ellenértéke összesen,

j) a 44. § (2) bekezdésében meghatározott százaléktétel (a fentebb jelölt ÁFA-százalék, vagy az alanyi mentes szöveg)...

„A fenti adattartalom-csökkentés egyben egyszerűsítés, egyben pedig a kerekítésből adódó problémák kiküszöbölését is eredményezi. Az adattartalom szűkülése azonban azt jelenti, hogy a korábban hatályos előírásokban szereplő, de előzőekben fel nem sorolt adatok nem kötelező tartalmi elemei a számlának, azonban ezek feltüntetése nem tiltott, aki kívánja, továbbra is szerepeltetheti azokat...”

„A számviteli törvény módosulása miatt 2004. január 1-jétől nem kötelező a számlakibocsátónak a számlát aláírnia, azonban az adóalany dönthet úgy, hogy az általa kibocsátott számlák hitelességének továbbra is az aláírás a feltétele.”

A sok bizonytalanság után törvényi szinten szabályozták tehát, hogy a számlát a kiállítónak **nem kell aláírnia.**

„Az áfa-törvény 13. § (1) bekezdés 16, illetve 17. pontja csak a számla, egyszerűsített számla minimális kötelező tartalmát írja elő. Ez azt jelenti, hogy a kötelező adattartalom túl bármely más adat is szerepeltethető a számlán, így pl. nem kifogásolható, ha az adózó az áthárított adó összegét, vagy a bruttó árat tételenként is feltünteti.

Amiatt, hogy 2004. május 1-től szűkült a számla, egyszerűsített számla adattartalma, nem kell emiatt nyomtatványt selejtezni. A meglévő számlanyomtatványok felhasználhatók, csak azokat a rovatokat, amelyeknek adatainak szerepeltetésére nincs törvényi kötelezettség, üresen lehet hagyni.”

Forrás: www.apex.hu

Jogszabály-figyelő 2.

Díjmentes az M5-ös Gyálig

A gazdasági és közlekedési miniszter 82/2004 (V. 28.) sz. rendelete alapján az M5 autópálya díjmentes szakasza immár nemcsak az M0-ig, hanem az Alsónémedi-Gyál csomópontig tart.

Magyar Közlöny 2004/72

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás igazolása külföldön

Külföldre utazva egyes országokban nem elegendő a kötelező felelősségbiztosítás megléte, azt igazolni is kell a helyi szabályoknak megfelelően. Más országok esetleg el sem fogadják a Magyarországon megkötött biztosítást. Összeállításunk a PSZÁF tájékoztatója alapján készült

„A nemzetközi gépjárműforgalomban a másoknak okozott károk megtérítése céljából megkívánt kötelező gépjármű-biztosítási fedezet meglétének igazolása a Zöldkártya-rendszer keretében történik. E rendszerhez tartoznak Európa országai, valamint Irán, Izrael, Marokkó, Tunézia, de nem tagjai – Belarusz, Észtország, Lettország, Litvánia, Moldávia és Ukrajna kivételével – a volt Szovjetunió utódállamai.

A Zöldkártya rendszerhez tartozó országok gépjárműveinek üzembentartói az adott országra érvényes kötelező gépjármű-felelősségbiztosításuk meglétét a Zöldkártyával igazolják.”

Figyelem! A fentiekben jelzett „Zöldkártya” nem tévesztendő össze a szintén zöld szí-

nű és szintén kártya formátumú Környezetvédelmi Igazoló Lappal. Az itt szereplő „zöldkártya” kifejezés a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás külföldön történő igazolását szolgálja.

Az egyezmény tagállamai az egyes tagországokban megkívánt kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási fedezet meglétének igazolásául – a Zöldkártya helyettesítéseként – kölcsönösen elfogadják az egyes tagországok illetékes hatóságai által az adott gépjárműre kiállított forgalmi rendszámot és a gépjárművön ovális mezőben külön elhelyezett országjelzést, továbbá az Európai Unió tagországában kiadott azon forgalmi rendszámot, amelyek a bal oldal-

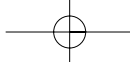
kon, vagy a bal felső sarokban függőleges kék mezőben a körben elhelyezkedő 12 sárga csillagot és alatta a kiadó állam jelzését tartalmazza, az Európai Unió területén nem kell további külön országjelzést alkalmazni.

Összefoglalva:

– Zöldkártya kiváltása nem szükséges, igazolásként elfogadott az EU-s rendszám, vagy a H-s rendszám és külön ovális keretben H betű az Európai Unió országaiban, valamint Horvátországban és Svájcban.

– Zöldkártya nem szükséges, de ovális mezőben H országjelzés igen Bosznia-Hercegovina, Macedónia, Románia és Szerbia-Montenegró területén.

– Kötelező a zöldkártya kiváltása a következő országokban



utazáskor: Albánia, Andorra, Belorusszia, Bulgária, Irán, Izrael, Moldávia, Marokkó, Törökország, Tunézia, Ukrajna.

- Fentiekől függetlenül a PSZÁF ajánlja zöldkártya kiváltását Bosznia-Hercegovina, Görögország, Macedónia, Málta, Olaszország, Románia, Szerbia-Montenegró területére.

A volt Szovjetunió utódállamai – Belarusz, Észtország, Lettország, Litvánia, Moldávia és Ukrajna kivételével – nem tagjai a nemzetközi Zöldkártya-rendszernek, ezért a fel nem sorolt országokba történő utazáskor ezen országok területére érvényes Zöldkártya nem váltható

és adható ki, mivel a jogszabályon alapuló biztosítási fedezet ezen országokra nem terjed ki.

Azon országokba történő utazáskor, amelyek nem részei a fentebb részletezett megállapodásoknak, az illető országba való belépéskor, a határon kell az előírt kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződést megkötni.

A Zöldkártya (nemzetközi gépjármű-felelősségbiztosítási bizonylat) kiállítását annál a biztosítónál lehet igényelni, amelyek az üzembentartó kötelező felelősségbiztosítását kezeli.

Magyar Közlöny 2004/62

Környezetkímélőbb üzemanyagok

A gazdasági és közlekedési miniszter 76/2004 sz. rendelete alapján 2005 január 1-től csak az új szabványnak megfelelő üzemanyagok kerülhetnek forgalomba. Ez azt jelenti, hogy környezetkímélőbb benzint és gázolajat tankolhatunk.

Az előírás különösen a kéntartalom tekintetében ír elő jóval szigorúbb normákat, ennek értéke 2005. január 1-től, a jelenleginek maximum az egyharmada lehet.

Az EU-előírásoknak megfele-

lően legkésőbb 2005. január elsejétől meg kell kezdeni a legfeljebb 10 mg/kg kéntartalmú ölmotatlan motorbenzin forgalmazását, és annak a tagállamok területén földrajzilag kiegyensúlyozott megosztásban hozzáférhetőnek kell lennie. (A jelenlegi érték 150 mg/kg, a január 1-től életbe lépő érték 50 mg/kg)

2009. január elsejétől az EU-tagállamok területén forgalmazott ölmotatlan motorbenzinek kéntartalma nem haladhatja meg a 10 mg/kg értéket

Magyar Közlöny 59/2004

GÖRBE TÜKÖR TAXISOKRÓL - TAXISOKNAK - TAXISOKTÓL

Másodos

Személyleírás: magasan kvalifikált értelmiségi (pl. fizikatanár, egyetemista), vagy szabadnapos tűzoltó/biztonsági őr
Telefon: inkább otthon hagyja

Autórádióban: kazettáról Kodály vagy Jimmy

Kocsi: a család autója, amit még nem fizetett ki (ezért taxizik)

Vezetési stílus: leköti a térkép, ami az ölében van, de azért próbál az utassal is beszélgetni, hátha meghatja az élettörténetével – és nem érti, ha egy kolléga integet, hogy ég a szabadjelző (gy.k.: nem kapcsolt taxiórát)

Jobbkézsabály: ha a térképen jelölve van, megadja

Hova fejlődhet: biztos pályaelhagyó

Büntetés: defekt, vagy 10 000-essel fizet az utas egy 610 Ft-os fuvart

Mezítlábás

Személyleírás: 45–65 év közötti, kockás inges, kitérdelt (esetenként mackó-) nadrágos, fehér zoknis

Telefon: Valami felismerhetetlenül régi Nokia, az eredeti beállításokkal (gyári csengőhang!) – sose hívják utasok, csak anyuci szól rá, hogy kész a bableves

Autórádióban (Sokol az ablakban, rá-

gumizott laposelemekkel): Kossuth, Petőfi

Kocsi: Lada, Wartburg, Suzuki a szabadjelző saját kezűleg átalakított, zöldsárga szigetelőszalaggal felerősített, dizájncenter-szökevény

Vezetési stílus: „Hova siessünk!” max. 40 (büszke rá, hogy csak kéthetente tankol)

Jobbkézsabály: megadja (addig is kegyez az óra)

Hova fejlődhet: BKV-sofőr, nyugdíj, éhenhalás

Büntetés: kétszer kell sorba állnia a nullás papirokért (gy.k.: APEH, TB, stb.)

Céges taxis

Személyleírás: 30 és 50 közötti, kezdődő pocakosodással, az „A” kategóriás autóval rendelkezők mintás inghez barna nyakkendő (csipesszel), nagykockás zakó

Telefon: Nokia 3110 (szürke). Csak akkor csörög, amikor épp utassal van, de jól elbánik vele kézben tartva is. Autórádióban: inkább az URH-t hallgatja

Kocsi: 124-es Merdzsó, Octavia, vagy amit olcsón tudott venni/bérelni. De ha nem is elég nagy, az antennája biztos 2 m-es.

Vezetési stílus: utassal 70-80, utas nélkül 35-50, ha címre megy 100-160 (csak a fizika szabja a határt)

Jobbkézsabály: utassal megadjuk, utas nélkül olyan mindegy, címre menve „majd legközelebb, publi!”

Hova fejlődhet: ha jól csinálja: Hiéna, ha nem: Mezítlábás

Büntetés: az utas, akire már 20 perce vár a ház előtt, benyögi, hogy „csak ide megyünk, de nagyon siessünk”

Hiéna

Személyleírás: kigyúrt, szolibarna, divatos cuccokkal, kilós láncokkal, tetkóval
Telefon: legújabb mini csoda, mindig fülön és ordít bele, közben vigyorog és sürrün wazzegol

Autórádióban: tuc-tuc 1000 wattal, dupla mélynyomóval, és csak a CD tárból megy a Sterbi legújabb

Kocsi: A6, 5-ös Bömös, fullos pápaszemes – ültetve, szpojlerozva, kaszniból kilógó 19”-os felnikkel

Vezetési stílus: had hallják a kipufogót a haverok a droszton.

Jobb kéz szabály: áááááááááááá

Hova fejlődhet: drogdíler

Büntetés: a csinoskáról – aki nem tud fizetni – kiderül, hogy neki is van micso-dája



Daewoo-bontó

Minden típusú Daewoo gépjárműhöz új és utángyártott alkatrészek eladása rendkívül kedvező áron raktárról és rendelésre.

A hirdetés felmutatója 10% kedvezményt kap!

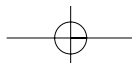
Budapest, XVII. Zrínyi u. 36. Tel.: 256-8094, 06(20)9134-978

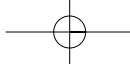
Gumiambulancia Bt.

NON-STOP

Taxisoknak kedvezmény!
Szerelés 400 Ft/db, defekt 800 Ft/db

1106 Budapest, Maglódai út 12/b.
Tel.: 06-30/201-2155
06-30/338-9902





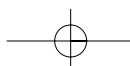
Átadták az 1000. Magyarországon eladott Škoda Superbet

2004. július 15-én a budapesti Tétény Autóház Škoda márkakereskedésben átadták az ezredik Magyarországon eladott Škoda Superbet. A budapesti Teveli László által vezetett T & T Diamant Bt. egy Škoda Superb 1.9 PD TDI (131 LE) modellt vehetett át, Business akciós felszereltséggel. Az autót Szabó György, a Tétény Autóház ügyvezetője és Molnár Zoltán, a Škoda marketingmenedzsere adta át az új tulajdosnának.

Az elegáns, felső-középkategóriás Škoda Superb 2002 tavaszán mutatkozott be Magyarországon. Az első évben 366, 2003-ban 297, idén július közepéig pedig 337 autót szállítottak ki. A modellek 78 százalékát Classic, 7 százalékát Comfort, 14 százalékát pedig Elegance felszereltséggel szállítják. Az autók 7 százalékába 1.9 PD TDI (100 LE), 86 százalékába 1.9 PD TDI (131 LE), 4 százalékába 2.5 TDI V6 (163 LE) erőforrást rendelnek. Emellett minden ötvenedik modellbe kerül 1.8 T (150 LE) aggregát, és minden századikba a 2.8 V6 (193 LE) motor.

Az 1000., jubileumi modellben a Classic felszereltség legismertebb elemei mellett (8 hangszóró, ABS+EDS+ASR – blokkolásgátló, el. differenciálzár, kipörgésgátló – , elektromos ablakemelő elöl-hátul, el. állítható és fűthető külső tükrök, kormányoszlop magasság- és axiális állítással, ködfényszóró, mechanikusan magasságállítható első ülések, multifunkciós kijelző, vezető- és utasoldali, valamint első oldallégzsákok, rádiótávírányítású központi zár, szervokormány)

a Business akciós csomag kiegészítő extrái (fényszórómosó berendezés, fűthető ablakmosó fúvókák elöl, „Climatronic” elektronikus klímaberendezés, bőrkormány, fűthető első ülések, Symphony CD-s rádió, ultrahangos riasztóberendezés és sebességszabályzó (Tempomat) is helyet kaptak.





A Honda hamarosan olyan új autót indít a kompakt egyterűek mezőnyében, amelynek tervezése során a belső tér variálhatósága volt a legfontosabb szempont. A 3+3-as ülés-konfiguráció, a könnyen ledönthető ülések és az intelligens térkihasználás révén az FR-V úgy képes akár hat felnőtt szállítására, hogy közben a csomagartója is tágas.

A Honda azért választotta a tökéletes belső téregonómiát és a 3+3-as üléselrendezést, mert felismerte, hogy az autóban is nagyon

fontos a családon belüli – különösen pedig a szülő és kisgyermek közötti – kommunikáció. S bizony melyik gyermek ne szeretne előre ülni az apuka és anyuka mellé? Az FR-V-ben erre most lehetőség is van, s így persze a szülők is jobban szemmel tarthatják a gyereket.

A többfunkciós első középső ülést könnyedén asztallá vagy kartámasszá alakíthatjuk. A variálhatóságot tovább javítja az osztott üléstámla, amelyben tárolórekesz kapott helyet.

Az FR-V-ben az ülések eltűnnek a padlóban, s így a legnagyobbított csomagartó alja teljesen sík.

Mivel gyerekek az első középső ülésen is ülhetnek, az FR-V-ben az ISOFIX gyerekülés-rögzítési pontokat nem csak a szélső hátsó üléseken, hanem elől középen is megtalálhatjuk.

Mindhárom ülésnél van rögzítési pont az üléstámla alján is. A Honda azt javasolja, hogy ha kisgyerekek ül, elől középen, akkor az ülést toljuk a leghátsó helyzetbe.

A piaci bevezetésekor kétféle benzinmotor közül lehet majd választani: a 125 lóerős (92 kW), 1,7 literes SOHC VTEC egység (öt fokozatú manuális váltóművel) és a 150 lóerős (110 kW) 2,0 literes DOHC i-VTEC egység. 2005-ben a paletta a Honda méltán elismert 2,2 literes i-CTDi turbódízel motorjával válik teljessé. A kétliteres benzines és a 2,2 literes dízel-motorhoz egyaránt hatfokozatú kézi váltó jár.



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

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

4,1%-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 ;
 Biró László, biro.laszlo@tvnetwork.hu,

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

GOLD DELIKÁT KFT.

TAXISOKNAK 5% KEDVEZMÉNY !!

EXKLUZÍV ITALOK, KÁVÉ, TEA, ÜDÍTŐK, ÁSVÁNYVÍZ, ENERGIITALOK

Whiskyk, sörök, borok, pezsgők, brandyk, vodkák, pálinkák, vermoutok, ginek, tequilák, ouzok, muzeális borok, óriáspalackok, cognacok.....

OLCSÓBB ÉS DRÁGÁBB ÁRFEKVÉSŰ CIKKEK EGYARÁNT

MINDEN KEDVES TAXIS VÁSÁRLÓNK EGY DB 5%-OS TÖRZSVÁSÁRLÓI KÁRTYÁT KAP AZ ELSŐ VÁSÁRLÁSKOR

JÖJJÖN EL! MEGÉRI!

Exkluzív delikátáruk, ajándékkosarak rendelésre is.

1148 Budapest, Róna u. 1-3.
 Telefon/fax: 383-0264

VOLKSWAGEN GOLF JUBILEUMI TÚRA 30 ORSZÁGON ÁT



30 év telt el azóta, hogy a Volkswagen bevezette a legendás Golfot, amelynek jelenleg már az ötödik generációja fut az utakon világszerte. E modellből a mai napig a legtöbbet gyártották a világon, lekörözve a szintén még életében legendává vált Volkswagen Kaefer (Bogár) modellt is. Ezen alkalmából indult 30 európai országot érintő emléktúrájára Gerhard Plattner, aki egy dízel Golf modellel szemléltette, milyen takarékosak is a cégcsoport PD TDI erőforrásai.

Érdeemes áttekinteni a túra legfontosabb állomásait. A 13 ezer kilométeres út Salzburgból

indult Szlovénia fele, majd Szerbia, Bulgária, Görögország, Románia, július 19-én pedig Magyarország volt a megállóhely. Hazánkból Szlovákián és Csehországon át érkezett a túra Lengyelországba, Litvániába, Lettországba, Észtországba, majd a négy nyugat-európai skandináv országba. Németországban épp Wolfsburgban keresztül ment a jubileumi autó Hollandiába, majd Belgium, Anglia, Franciaország, és Andorra volt az utolsó irány. Ezután Spanyolország, Monaco, Olaszország, Svájc és Lichtenstein következett, utóbbi egyben a végállomása is a túrának.

Hamis forintok

Az ezres a leggyakoribb

A Magyar Nemzeti Bank a pénzhamisítást vizsgáló jelentésében közölte, hogy a leggyakrabban hamisított címlet – meglepő módon – nem a tíz-, vagy húszes. A fellelt hamisítványok több mint kétharmada ugyanis az ezerforintos bankjegy jobb-rosszabb utánzata.

A bank szakértői 2004 első felében 6209 darab forintbankjegy hamisítványt regisztráltak, ami a darabszámot tekintve közel kétszerese az elmúlt év hasonló időszakában megtalált hamisítványok szá-

mának – állapítja meg a jegybank jelentése.

A leggyakrabban az ezerforintost hamisítják, ez a címlet teszi ki az összes hamisítvány több mint kétharmadát. Valamennyi fellelt hamisítvány irodai eszközökkel, fénymásolókkal, nyomtatókkal készült. Profi, nyomdai úton előállított álbankjegyyel nem találkoztak. Az esetek számának növekedése ellenére a hamisítás mértéke a készpénzforgalom biztonságát nem veszélyezteti – hangsúlyozza a jelentés.

Lapzártakor értesültünk, hogy eddig még nem alkalmazott módszerekkel készült hamisított húszes forintok kerültek forgalomba. Az egyik eljárásnál egy ismeretlen technikával „kimossák” a valódi kétezres forintokból a festéket, majd nyomtatóval rányomják a húszes lenyomatát. Így megmarad a vízjel és a fémszál – az, hogy ezek a kétezres biztonsági elemei, nem pedig a húszes, a hétköznapi forgalomban nem tűnik fel. A másik eljárásnál pedig egyszerűen levágják a kétezresek vízjelét is tartalmazó részét a fémszálig, majd mestéri módon hozzáillesztik a közönséges másolópapírra nyomtatott állhúszesrest. A házi készítésű hamisítványok – bár elég jó minőségűek – könnyen kiszűrhetők. Egyrészt a vízjel meg kell egyezzen a bankóra nyomtatott arcképpel, másfelől meg egyszerűen meg lehet vizsgálni a fémszál mellé írt számot. Az a húszes, amelyiken ez a szám kétezer, biztos, hogy hamisítvány...

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Tehergépkocsival előzni tilos”.

2. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Kerékpársáv”. A taxi nem közlekedhet, illetve nem állhat meg az ilyen sávon.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla a kerékpárosok keresztirányú közlekedésére figyelmeztet.

4. Helyes a „C” válasz. A készülék azt a tempót jelzi, amellyel haladva a következő forgalomirányító fényjelző készülékhez szabad jelzésre érkeznek.

5. Helyes a „A” válasz. Bár 30 km/h-s sebességgel kevés jármű előzhető meg, de amennyiben ilyen feltétellel ez megtehető lenne, úgy a manőver végrehajtható.

6. Helyes az „A” válasz. Ha az ilyen kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani.

7. Helyes az „A” válasz. Általánosan érvényes szabály az, hogy függetlenül a továbbhaladás jogától, a veszélyhelyzet megszüntetése mindenki számára kötelező.

8. Helyes a „C” válasz. A villamospótló autóbuszra az általános magatartási előírások vonatkoznak. Kórforgalomban nem élvez a villamosmal azonos elsőbbséget.

9. Helyes az „A” válasz. Az úttest jobb szélén lévő villamospályára a bekanyarodás előtt besorolhat, ha ezzel a villamos haladását nem zavarja.

10. Helyes az „A” válasz. A főútvonalról vagy szilárd burkolatú útról történő letérés irányváltoztatás, ezért az indexszel való jelzése kötelező.

11. Helyes a „B” válasz. Útkereszteződésben a taxival hátrafelé menni csak akkor szabad, ha többi közlekedőt nem akadályozza.

12. Helyes a „B” válasz. A KRESZ tételesen felsorolja azokat a helyeket, illetve eseteket, amikor megengedett a jobbról történő előzés. Az itt említett előzés nincs engedélyezve.

13. Helyes a „C” válasz. A gépjárművek féklámpa hiányában nem vehetnek részt a forgalomban.

14. Helyes az „C” válasz. A főútvonalon egyenes haladva Ön számíthat arra, hogy a másik két jármű elsőbbséget fog adni járművének.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 71. RÉSZ

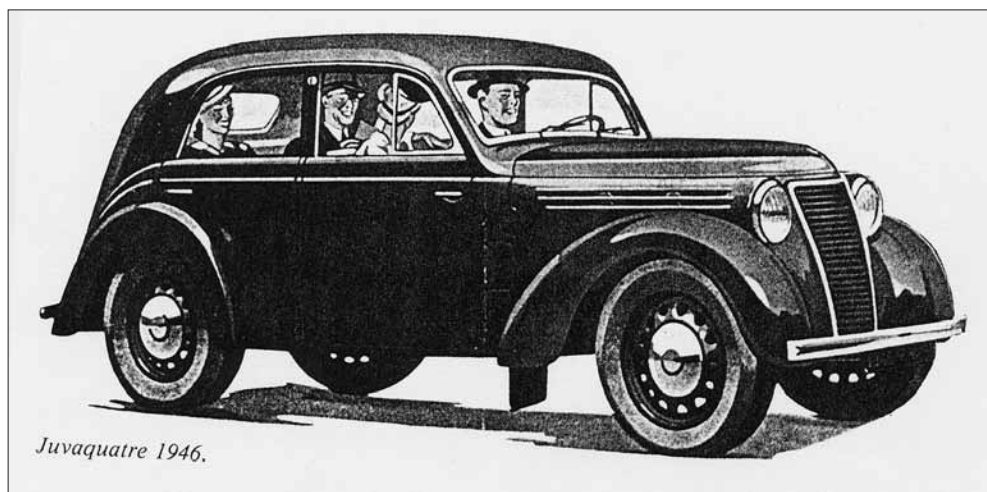
ÖSSZEVONÁS FELÉ

Biermann Gyula 1947 májusában magánforrásokból arról értesült, hogy a MOGÜRT-Taxi új, francia gyártmányú személyautókat kapott, ezeket folyamatosan szereli fel taxiórákkal, és hamarosan forgalomba állítja őket. A hírről nyomban tájékoztatta a Társulat vezetését. Kuti Ferenc elnök azonnal felhívta telefonon Jágerszky

gondoltak, hogy az állam a szövetkezetre is e típusokat kényszeríti majd. Azon is eltűnődtek, hogy az állam miért kisautókat importált, s ezeket miért a taxivállalatnak adja át, mennyivel ésszerűbb lett volna, ha a gyárak, intézmények, társadalmi szervezetek utazási gondjait oldják meg a gyenge autókkal, hiszen egy vagy két embert gond

választmányt, hogy megjelent az engedélyokiratok újbóli felülvizsgálatát előíró 5310/1947. sz. M.E., s ezzel csaknem egy időben megkapták a minisztérium 7205. sz. leiratát, amely a rendelethez tartozó 28 pontos kérdőív fontosságára és pontos kitöltésére hívta fel a magántaxisok figyelmét. Endrényi elmondta, a rendeletet az érdekeltek közreműködése nélkül, csupán az érdekvédelmi szervek bevonásával hozták össze. továbbá felhívta a figyelmüket, hogy a 19300/1947. KM. sz. rendelet megtiltotta a budapesti taxisoknak a vidéki fuvarok teljesítését, a jövőben csupán egy-két környéki településre lehetséges fuvar vállalni, e helyiségeket a rendelet felsorolja. Ugyanez a rendelet azt is rögzítette, hogy a közterületes (taxi), vagy a telephelyes (bérautó) gépkocsi poggyászt, ingóságot csak a tulajdonossal együtt szállíthat.

Az ülésen az is elhangzott, hogy a Társulatnak 1945/46-ban nem kellett területhasználati díjat fizetni, de most, a Fővárosi Tanács értesítése szerint 1947-ben már ismét kötelező a díj fizetése. Kuti bejelentette, a díjat a Társulat fizeti be a tagság által befizetett társulati hozzájárulásból. A hozzájárulást engedélyokirataik után fizették a taxisok, az összeg az okiratok számának emelkedésével lineárisan nőtt. Kuti arról is beszámolt, hogy a Pénzügyminisztérium előzetes értesítés nélkül, öt szakértőjével megjelent a Társu-



Juvaquatre 1946.

1947-ben Renault BFK4 Juvaquatre típusú kisautókkal bővült a MOGÜRT-Taxi járműállománya

Györgyöt, a MOGÜRT-Taxi Ü.B.-elnökét, aki megerősítette az információt és elmondta, hogy már 40 db új autójuk van, négyajtósak, de oly kicsik, hogy három felnőtt alig fér el bennük, és csomagtartójuk sincsen. A típust nem ők választották, nem tudják, ki hozta be ezeket, kijelentette, a budapesti taxis gondokon nem segítenek, mert olyan gyengék, hogy 3 utassal alig bírnak felmenni a Várba.

A május közepére összehívott választmányi ülésen megvitatták a MOGÜRT-Taxi járműállományának felfrissítését. Amikor Kuti arról tájékoztatta a tagokat, hogy az új autókba nem építenek válaszfalakat, néhányan felsóhajtottak, ha az állami vállalat kocsi-jaiban nem lesznek falak, talán nekik sem kell a minisztériumi utasítást végrehajtani. Ám felmerült a gondolat, vajon honnan kaptak a mogürtösök devizát, talán az új szövetkezet terhére hozták be a gyenge járműveket? Akadtak olyanok is, akik arra

nélkül elbírnának a csomagtartó nélküli kocsik. Ám azt mindannyian pozitívumnak tartották, hogy végre megindult a külföldi gyártmányú új autók behozatala, illetve a budapesti taxiállomány felfrissítése.

Endrényi Tivadar dr. arról tájékoztatta a

A magyar köztársaság kormányának 5.310/1947. M. E. számú rendelete

a géperejű bérkocsivállalat fenntartására jogosító engedélyokiratok felülvizsgálata tárgyában.

A minisztérium az 1946 : XVI. tc. 1. §-ában foglalt és legutóbb az 1947 : VIII. törvénycikkkel meghosszabbított felhatalmazás alapján a következőket rendeli:

1. §.

A 4.720/1942. M. E. számú rendelet (Rendeletk Tára 1661. oldal) 1. §-ában meghatározott géperejű bérkocsivállalat (taxi, illetőleg bérautó, továbbiakban: géperejű bérkocsivállalat) engedélyokiratát felül kell vizsgálni és annak engedélyese az 1947. évi szeptember hó 1. napja után üzemét — a 7. § (6) beke-

désében foglalt eset kivételével — csak abban az esetben folytathatja, ha a közlekedésügyi miniszter az engedélyokiratra vezetett záradékkal arra engedélyt ad.

2. §.

(1) Az engedélyokirat felülvizsgálatát és záradékolását az engedélyesnek az 1947. évi június hó 1. napjáig a jelen rendelet mellékletét alkotó kérdőív kitöltésével kell kérnie.

(2) A hadifogságból vagy deportálásból haza nem tért engedélyes helyett házastársa, lemenője vagy felmenője kérheti az engedélyokirat felülvizsgálását és záradékolását.

(3) A kellőképpen kitöltött és felszerelt kérdőívet az engedélyokirattal együtt az (1) bekezdésben említett időpontig a géperejű bérkocsivállalat telephelyére illetékes törvényhatóság első tisztviselőjénél kell benyújtani.

Részlet az 5310/1947. M. E. rendeletről

latban és mindent ellenőrzött. A revízió kiterjedt a pénzügyre, a könyvelésre, az ügyvitelre, az adózásra, a körlevelekre, az adminisztrációra, a személyzeti és fegyelmi ügyekre, a műszaki bizottság munkájára, az épületfenntartásra, a takarításra, ám mindent rendben találtak. Kuti közölte, hogy a teljes körű revízióról szóló jegyzőkönyv megtalálható és elolvasható az elnöki irodában, egy-egy példányát pedig elküldték a Fővárosi Tanács XV. Ügyosztályára, illetve a Közlekedési Minisztériumba.

Endrényiek a Társulatban készült fontosabb irataik másolatait mindig elküldték két „gazdájuknak”, ezzel is elejét véve a kóza híreknek, az alaptalan támadásoknak, kritikáknak, amelyek állandóan körüllegtek a magántaxisokat. Módszerűkkel „képben” tartották a főhatóságot, mindenről tudtak, ami a Társulatban történt. A tájékoztatókat az elnökség minden tagja aláírta, Endrényivel együtt. Amióta visszaéltek a Társulat levélpapírával és borítékjával, azóta minden ügyben a lehető leggondosabban jártak el, mindent rögzítettek, adminisztráltak, a védekezés mechanizmusa kezdett kialakulni a társulatban, a bizalmatlanság befészkelte magát a nagy „családba”.

Az elnökség a szövetségi törvény megjelenésével hozzáfogott a két taxis szervezet egyesítéséhez, a Taxiiparosok Szövetsége és az Autótaxifuvároók Szövetsége összevonásához. Első lépésként megállapodott a társulat az 1929-ben megalapított Taxiiparosok Szövetségetel részjegyeik többségének átvételéről, úgy, hogy a magántaxisok engedélykiritaik számának függvényében okiratonként 5-10 részjegyet vesznek át, az átvétel költségeit a Társulat megelőlegezi. Amikor a részjegyek többségével már rendelkeznek, értesítik a főhatóságot az egyesítési folyamat megindulásáról. E közbülső tájékoztatásra azért volt szükség, mert Kutiék azt az értesítést kapták a minisztériumtól, hogy amint megkötötték a megállapodást a beolvasztandó szövetségetel, módjuk nyílik nulla kilométeres Austin gyártmányú angol személyautók megrendelésére és megvásárlására. Az elnökség és a választmány komolyan vette az értesítést, valamenyien hinni akartak a szebb jövőben, még akkor is, ha sokan borúsak látták a horizontot. Biztak abban, hogy a főhatóság és a pártok értékeli a magántaxisok erőfeszítéseit, az értékpapírok többségének átvételét és azt,

hogy lám nem ragaszkodnak görcsösen önállóságukhoz. E folyamatot méltató, elismerő sorok jelentek meg a KÖGE hivatalos közlönyében, a Gépjármű Közlönyben, amely egyúttal a Budapesti Géperejű Bércocsi Társulat hivatalos lapja is lett. Az elismerés nem valamelyik magántaxistól származott, Kutiék sohasem tudták meg, hogy ki írt róluk. Ők akkoriban úgy vélték, hogy valamelyik párt a taxisokkal szimpatizáló tagja vetette papírra gondolatait. Endrényiek csak jóval később tudta meg, hogy az írás kezdeményezője dr. Halász János, a MATEOSZ (Magyar Teherautófuvároók Országos Szövetsége) és az egykori Autótaxi Rt. jogásza volt.

A megállapodás a Társulat körlevelében is megjelent, de az is, hogy körülbelül 300 magántaxis még mindig nem tagja a munkáspártoknak. Breier ügyvezető alelnök, aki a hírt közreadta javasolta, ne tétovázzanak, lépjenek be vagy a kommunista vagy a szocialdemokrata pártba. Ugyancsak körlevelében tájékoztatta a tagságot, hogy már 40 drosztjuk van, illetve újtottak fel, s közülük 37-et bekötöttek a társulati központba, továbbá 20 megindulása várható.

A Társulat elnöksége remélte, hogy a magántaxisokat kritizálók értesülve a megállapodásról mérséklék vagy befejezik támadásaikat az egykori kékek ellen. Tévedtek. 1947. július 2-án az Igaz Szó c. lap egyik írása rárontott Breier Sándorra állítólagos maradisága, antidemokratikus magatartása miatt. Minthogy elnökségi tagról volt szó, a július 7-ére összehívott választmányi ülésen megvitaták a támadást. Kiderült, hogy koholmányról van szó, ezt a körlevelükben adtak közre, helyreigazítást nem kérhettek, mert akkoriban erre már nem volt lehetőség. Az ülésről felvett jegyzőkönyvet elküldték a Fővárosi Tanácsnak és a Közlekedési Minisztériumnak.

1947. július 7. nevezetes nap a magántaxisok életében: megindultak a tárgyalások a Taxiiparosok Szövetsége és az

Autótaxifuvároók Szövetségeének egyesítéséről. A tárgyalásokat a Társulat, személy szerint dr. Endrényei Tivadar jogász, Kuti Ferenc elnök, Biermann Gyula alelnök, valamint Breier Sándor ügyvezető alelnök vezette. A Társulat, mint ismeretes, megállapodott a Taxiiparosok Szövetsége részjegytöbbségének átvételéről. Úgy döntöttek, hogy 1400 db értékpapírt vesznek át a Pénzügyminisztérium által megállapított 110 Ft/db. áron – eredeti értékük 50 P/db volt. Úgy tervezték, hogy a taxiengedélyek engedélyenként 5-10 darabot vesznek meg. Az erről kötött szerződésben a Társulat kötelezettséget vállalt arra, hogy 30 napon belül további 381 üzletrészt vesz át. Az eladók szavatolták, hogy a szövetséget üzletrészeinek száma 3421 db. Így tehát az 1781 üzletrész átvételével az új tulajdonosok kezébe kerül az értékpapírok többsége. Csakhogy időközben kiderült, a Taxiiparosok Szövetségeének nyitómérlegében 3571 db értékpapír szerepel. Még aznap egy újabb szerződést kötöttek, amelyben újabb 765 üzletrész átvételét vállalta magára a társulat, s ezzel 2546 üzletrész került át a szövetségettel az új tulajdonosokhoz, így már valóban megvolt az értékpapír többség. Ezzel egyidejűleg azt is szerződésben rögzítették, hogy a Taxiiparosok Szövetségeének tulajdonában lévő területre nem léphettek be – mert az ingatlan szovjet katonai bázis – és emiatt a szövetséget már korábban bejelentette kárigényét a Fővárosi Tanácsnál és a Jávátételi Hivatalnál. Megegyeztek abban, hogy az esetleges kártalanítási értékszaporulatot fele-fele arányban osztják fel majd a régi és az új részjegytulajdonosok között, részjegyeik számának arányában.

Miután a Taxiiparosok részjegyeinek többsége gazdát cserélt és erről a szerződést megkötötték, a Társulat hozzákezdett az Autótaxifuvároók Szövetségeének megvizsgálásához, dolgai rendbetételéhez.

Bálint Sándor

LEGNAGYOB B KÉKTAXIS

KARBANTARTÓ É S JAVÍTÓ ÜZEM

a taxiiparosok saját tulajdonában és kezelésében. –

Speciális kiszolgálás, legkifogástalanabb üzemanyag a LEGOLCSÓBB ÁR BAN –

TAXIIPAROSOK SZÖVETKEZETE

üzeme IX. Tüzoltó-utca 29. Szerelő, javító, accumulátor, villanszerelő és elektró, gummijavító, hűtőjavító, karosszéria, lakatos, fényező műhelyek. Minden taxiiparosnak saját érdeke, hogy a szövetséget üzemében dolgoztasson. **T e l e f o n : 13-62-73.**

A háború előtti hirdetés mutatja, hogy a Taxiiparosok Szövetsége javításokkal foglalkozott. A szövetséget nyereségesen működött