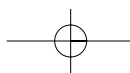


**XIV. évf. 12. sz.**

**2004.**

**December**



## TARTALOM

Milyen lesz a fix tarifa?	4.
Hajnali késelés	6.
Guruló	9.
Kivégzés vagy rablógyilkosság?	10.
10 éve történt	10.
A megfelelő fix tarifa a jövő záloga	11.
Ajándék Skoda Octavia Combi az Országos Mentőszolgálatnak	12.
Rendszeressé válhatnak az ellenőrzések a fővárosban	15.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	18.
Újabb „sarc” kisvállalkozóknak	18.
Több a baleset az utakon	21.
Michelin-adomány az OBB-nek	21.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Morfondáriák	23.
Renault Modus	24.
Kiemelt célcsoport marad a taxi	27.
Indított, majd lemaradt	28.
A taxigépkocsik megkülönböztetése	31.
Citroën C4	32.
A radart és a lézert előre jelzik	
a Beltronic felsőkategóriás készülékei	33.
Százezerért életfogytiglan	38.
A taxisok legyőzték az őszi bajnokot	39.
Szilveszteri csacskaságok	40.
Fontosabb változások az adózásban	44.
A budapesti magántaxisok története 75. rész	44.



Minden kedves Olvasójának  
békés karácsonyi ünnepeket  
és boldog új évet kíván  
a Taxisok Világa szerkesztősége

## Felhívás

Mint arról olvasóink értesültek, jövő év tavaszától a fővárosban bevezetik a taxisozolgáltatásban a fix tarifát. A Taxisok Világában novemberben már megszólaltattuk Rusznák Imrét, a főváros részéről. Ebben a számban Sipeki József és Polinger Sándor, mint a kamara Taxis Szakmai Kollégiumának tisztségviselői fejtik ki elképzeléseiket a várható szabályozásról. Miután még időben vagyunk, szeretnénk, hogy a taxisokról ne a taxisok véleményének ismerete nélkül döntsenek. Szeretnénk, ha minél többen bekapcsolódnának az új fix tarifa szerkesztésének és mértékének megalkotásába, ha minél többen leírnák véleményüket, elképzelésüket, melyet e lapban megjelentetünk. Természetesen csak akkor, ha az nem gyalázkodó, sértő, és tartalmazza a szerző nevét. Név nélküli írásokat nem közlünk! Nem akadály, ha valaki kézzel írja le elképzeléseit, csak az olvasható legyen. Faxon, e-mailben is elfogadjuk a szakmát gyakorlók véleményét. Olyan sokszor elhangzott az a vád, hogy „ezt meg ki akarta”, „miért döntenek megint rólunk az okosok anélkül, hogy a véleményünket kikérték volna” stb. Nos, itt az alkalom! Jönnék az ünnepek, lesz egy szuszszanasnyi idő, talán erre is. Taxisok, taxis vezetők, érdekképviselők, tulajdonosok! A Taxisok Világa örömmel adna lehetőséget a véleményetek ütköztetésére. Így, miután e lap eljut az illetékesek kezébe is, nem fordulhat elő az, hogy a döntéshozók arra hivatkozzanak: „ezt nem tudtuk, nem gondoltuk”. Amennyiben megjelenik, és figyelembe vehető az ötlet, elképzelés, kérés vagy javaslat, azzal valószínűleg számolnak majd. Tehát érjük el, hogy most rólunk, de kivételesen ne nélkülünk döntsenek! Mindössze az a feladat, hogy január 3-ig a szerkesztőség címére el kell juttatni a rövid vagy hosszú írást az előbb említett formák egyikében. Amennyiben csak ezt követően jut el hozzánk az anyag, úgy az a februári számban jelenik majd meg.

Berkó Károly főszerkesztő

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

ügyvezető igazgató

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.

Szerelmes pár forgótáras pisztollyal

## Bátorságának köszönheti autóját

*Gyorsított eljárásban állítják bíróság elé azt a fiatal párt, akik november 30-án este Kecskemétre a 451-es úton forgótáras pisztollyal próbálták megszerezni a taxis Opeljét. A meghiúsult rablás csak a fuvarozó lélekjelenlétének és a segítségére siető Volvo vezetőjének volt köszönhető.*

November végén már korán sötétedik még az egyébként jól kivilágított kecskeméti Petőfi Sándor utcai droszton is. A 20 esztendősdős állapotos hölgy és 25 esztendősdős élettársa itt szállt be a taxiba és Szentestre akartak eljutni. A taxisnak azt mondták, vendégségben jártak a rokonaiknál, ám az utolsó buszt lekésték, ezért szeretnék, ha a kb. 70 kilométeres utat mégis elvállalná – tudtuk meg az ügy részleteit Ferenzi László alezredestől. A Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság szóvivője magazinunknak elmondta: – A taxis nem találta gyanúsának a két fiatalot, mint ahogyan azt sem, hogy a fiú a jobb első ülésre ült, míg hölgy társa a vezető mögötti ülést választotta. Kiskunfélegyházát elhagyták és közeledtek a 451-es úton Gátér felé, amikor a terhes nő rosszulre hivatkozva kérte a sofört álljon meg. A taxis túl sötétnek találta a helyszínt, ezért továbbhajtott s csak ott állt meg, ahol a közvilágítás már működött.

A nő kiszállt, majd nem sokkal később visszaült az autóba és folytatták útjukat. Pár perccel később, amikor sötétebb, elhagya-

## ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval  
(új rendeleteknek megfelelő):

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



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

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



**CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!**  
Használt óra beszámítás!

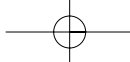
Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

**Tel.:06-1-240-9479**

**Mobil:06-20-9344-529**

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



tobb részre értek, a kismama ismét rávette a sofórt, álljon meg, mert nem javult állapot. Ekkor azonban a jobb első ülésen utazó fiatalember is kiugrott, hátra ment, mintha a rosszulléttel küszködő élettársának nyitná az ajtót, de váratlanul a taxisra támadt. Megpróbálta kirángatni az autóból. Eközben a nő egy forgótárasnak tűnő pisztoly nyomott a taxis tarkójához, majd el-lentmondást nem tűrő hangon közölték: azonnal adja át autóját, vagy meghal!

D. István látva a helyzet komolyságát és féltve életét, no meg Opel Vectróját, előbb kiütötte a nő kezéből a pisztolyt, majd a gázra lépve megpróbált a helyszínről elmenekülni. Vészvillogóját bekapcsolva, dudálva elindult, miközben az anyósülésen landoló pisztolyt kidobta az ablakon, ne okozhasson további bonyodalmat. A fiatalember ekkor még az autón csüngve próbálta megszerezni a kiszemelt járművet, sikertelenül.

A kétségbeesetten villogó, túlközlő autóra és a nem mindennapi helyzetre felfigyelő,

szemből érkező Volvo vezetője előbb lassított, majd visszatolatott, hogy segítsen, ekkor a taxi már állt, de a terhes nő és élete párja a sötétben továtűnt.

A rendőrség nagy erővel vonult föl a környékre, ahol ellenőrző-átesztő pontokon fegyveres, golyóálló-mellényes egyenruhások ellenőrizték az utakat. Lapzártánkig nem került elő a forgótáras pisztoly, amiről a vallomások szerint feltételezhető, hogy műanyag játékfegyver.

A két fiatalnak november 30-án éjjel sikerült meglepnie az őket forrnyomon üldöző nyomozók elől, de pechjükre néhány nappal korábban egy rendőri ellenőrzéskor felírták az adataikat, így az adott személyleírás alapján már őket is keresték rendőrök. Közben az is kiderült, korábban vagyon elleni bűncselekmények miatt már voltak büntetve, ezért indokoltnak tűnt a nyilvántartóba a fényképeket lekérni. A járőrök a fotókkal a birtokukban ellenőrizték a főbb közlekedési csomópontokat, így a vasútállomásokat is. Vé-

gül december elsején a csongrádi állomáson felismerték és azonosították a fiatalokat, akiket a kiskunfélegyházi rendőrkapitányságra előállítottak.

Kihallgatásukon a rablást beismerték és a nyomozóhatóságnak sikerült a részleteket tisztázni, így ügynevezett gyorsított eljárásban bíróság elé állítják a gyanúsítottakat, akik közül a fiatalembert őrizetbe vették, míg társa – egészségi állapotára való tekintettel – szabadlábban védekezhet a tárgyalásig.

A forgótáras pisztoly mind ez ideig nem került elő annak ellenére, hogy a rendőrség tüzetesen átvizsgálta a bűncselekmény helyszínét. Amennyiben a pisztoly előkerül és netán kiderül, hogy mégis éles lőfegyver, úgy az jelentősen súlyosbítaná a várható büntetés mértékét – tudtuk meg Ferenczi alezredestől.

k. z. t.

**Lapzártá után érkezett a hír. Gyorsított eljárásban megszületett az ítélet. A fiatal párt felfüggesztett börtönbüntetésre ítélte a bíróság.**

## Milyen lesz a fix tarifa?

- Beszélgetés Sipeki Józseffel, a Taxis Szakmai Kollégium vezetőjével -

*Az előző, novemberi számunkban beszélgetést közöltünk Rusznák Imrével, a Fővárosi Közgazdálkodási Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságának elnökével annak kapcsán, hogy jövő évben a fővárosban bevezetik majd a fix taxitarifát. Erre az önkormányzatokat, köztük a fővárosit is, novembertől feljogosítja a módosított Ártörvény. Az elnök úr elmondta, hogy a főváros mindenképpen élni fog az általa kilobbizott le-*

*hetőséggel, tehát Budapesten valamilyen az első negyedév vége felé fix lesz a taxitarifa. Ennek mértékéről, szerkezetéről viszont nem mondott konkrétumokat. Mindössze arra derült fény, hogy a főváros első lépésként az előkészítő munkát kezdi el, és a működtetéshez szükséges rendszert alakítja ki. Addig az ár/ak?/ mértékéről, a tarifák számáról semmit sem lehet tudni. Visszont azt is elmondta Rusznák Imre,*

*hogy... „nem akadályozunk senkit abban, hogy hozzánk előzetesen bármiféle javaslatot eljuttasson”. A kérdés tehát az, hogy a szakma oldaláról készülnek-e a közeljövőben ilyen beadványok, vagy sem? Megkerestük Sipeki Józsefet, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Taxis Szakmai Kollégiumának elnökét, hogy a kamara álláspontjáról, illetve a közeljövő várható eseményeiről tájékoztassa olvasóinkat.*

• A szakmai kollégiumnak milyen lehetőségei vannak arra, hogy a fix tarifa kialakításába, annak mértékébe, szerkezetébe, számítási módjába beleszóljon?

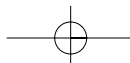
• A kérdésre a választ a törvény tartalmazza, miszerint a Fővárosnak egyeztetnie kell a BKIK taxis szakmai kollégiumával. Arról, hogy mi a Főváros elképzelése fix tarifa ügyben még semmilyen információval nem rendelkezünk. Véleményünk szerint vagy egy gazdaságossági számításokon alapuló, normális béreket és

azok közterheit, az összes adót, tb-t, amortizációt és minden egyéb fizetnivalót figyelembe vevő, korrekt számítások alapján ki-alakított fix ár kerül bevezetésre Budapesten. Vagy, és erre most nem találok jobb kifejezést, egyfajta politikai tarifa, aminek kialakításánál esetleg nem vesznek figyelembe az előzőekben felsorolt minden szempontot, és az lesz a fő szempont, hogy az utasoknak ne kelljen sokkal többet fizetni a taxiért, mint ma. Nem szabad elfelejteni, hogy a közgyűlésben választott politikuskok dolgoznak, akik szeretnék a következő ciklust is a választók bizalmának köszönhetően ott tölteni. Tehát az a nagy kérdés, hogy sikerül-e olyan tarifát kialakítani, ami egyaránt jó az utazóközönségnek, vagyis a választóknak, és a taxisoknak is.

• Előző számunkban közöltük azt az indoklást, amit a törvény módosítást kezdeményező két országgyűlési képviselő készített a beadvány mellékleteként. Ebben szerepel az a mondat, hogy a kisvállalkozók számára a fixtarifa biztosítja majd az önköltségen felüli, a biztonságos vállalkozáshoz szükséges bevételeket. Ebből következően várható, hogy egy gazdaságossági számításokon alapuló és bizonyos mértékű hasznot is tartalmazó ár kerül bevezetésre. Vagy nem?

• Én ezt nagyon remélem. Ugyanakkor az is fontos szempont, hogy milyen következménye lenne annak, ha a tarifa jelentősen megemelkedne. Mi az a mérték, amit a piac elbir, amit még hajlandó megfizetni. Azok a kollégák, akik taxitársaságoknál dolgoznak, pontosan tudják, hogy a megrendelések jelentős részét teszik ki az ügynevezett különleges fuvarfeladatok. A csomagszállítás, a beszerzési, az ügyintézési feladatok, tehát azok a dolgok, amelyek nem a klasszikus értelemben vett taxis feladatok. Valószínűsít-he-

### Fúthető ülés...



tő, ha a tarifa jelentősen emelkedik, akkor ezeket a megrendeléseket elvesszük majd. Az ilyen feladatokra össze fog állni 4-5 nem túl jó állapotú autó (hogy finoman fogalmazzak), mert az étel, a csomag vagy az egyéb ügyintézés nem fog megsértődni, ha nem egy magas színvonalú autóval „találkozik”. Ráadásul ehhez még taxis-rendszer sem kell. Ebből adódóan jóval alacsonyabb költség mellett dolgozhat a „vállalkozó”. Megállapodnak majd a megrendelőkkel egy kedvező árban, ami „mindenkinek jó”. Így viszont a kollégák sok fuvartól esnek majd el. Vagyis a mainál jelentősen magasabb tarifa bevezetése után az lesz majd a nagy kérdés, hogy megnyerjük-e a réven, amit elvesztünk a vámon?

• **A Taxisok Világában sok olyan írás jelent meg, melyekben a cikkírók arra kívánták felhívni a taxisok figyelmét, hogy a fix tarifa nem ad mindenre megoldást, sőt csapdákat is rejthet, amibe könnyen belesétálhat a szakma. Egyre emlékszem is a régmúltból. Az volt a címe, hogy: „Fix, hogy belebukunk”. Az elmúlt hetek beszélgetéseiből kiderült, hogy szinte sebészi pontossággal kellene eltalálni azt a tarifamértéket, ami még nem túl magas, tehát az utazóközönséget nem terheli meg és ezáltal a fuvarszámot nem csökkenti, ugyanakkor eléri azt a célt is, hogy a taxisok ne a mai nyomott áron dolgozzanak. A szakma tud segíteni a politikusoknak, ha erre igény merülne fel? Készít-e a kamara valamiféle szakanyagot, ha igen mit, kik állítják ezt össze?**

• A választ bontsuk kétfelé. A tarifával kapcsolatban szeretném hangsúlyozni, hogy a kérdésben szereplő sebészi pontosság elengedhetetlenül fontos. Ami pedig a szakanyagot illeti, a Taxis Szakmai Kollégium adott ívet a Fővárosi Közgyűlés részére, személy szerint Rusznák úrnak. Ennek az a címe, hogy „Árképzési útmutató taxis vállalkozók számára”. Ezt a segédanyagot néhány éve a kamara készítette. Azóta sok kolléga látta, forgatta és legalább elméletileg megpróbálta a valós, a kiadásokra fedezetet nyújtó tarifát a kiadvány segítségével kiszámolni. Természetesen a Taxis Szakmai Kollégium is dolgozik saját koncepcióján, amely teammunka eredménye lesz. Egy 16 pontból álló kérdéskör került összeállításra, amelyre többek között taxitársaságoktól, taxis érdekképviselektől kapott és vár további reakciókat a szakmai kollégium.

• **Amennyiben a főváros elkészít egy saját javaslatot, és ezt teszi a taxisok képviselői is, úgy látsz arra esély, hogy valamelyik fél változtasson az általa kidolgozott koncepción? Van arra valamilyen remény, ha már két anyag készül párhuzamosan, hogy abból egy közös szülessen? El tudod képzelni, hogy egy vagy több politikus, illetőleg a taxis szakma képviselői azt mondják a másik félnek: belátjuk, az önök anyaga a megfelelőbb?**

• Nagyon valószínűtlen, hogy olyan rendelet születik, ami min-



**Sipeki József: – Valószínűtlen, hogy a rendelet mindenkinek megfelel majd**

denki szája íze szerint való. Ugyanakkor, amikor a két anyagot elkezdjük összefésülni, megpróbáljuk egymást meggyőzni különféle érvekkel. Reménykedem abban, hogy egy olyan jó kompromisszumokon alapuló megoldás születik, amivel mindenki a lehető legjobban jár majd. Természetesen ez sem lesz majd mindenkinek jó, ám ha a többség érdekei érvényesülnek, úgy sikeres lehet a rendelet.

• **Ahogy mondani szokták, az ördög mindig a részletekben rejlik. Tudom, hogy még az sem derült ki milyen elemeket tartalmaz majd a fix tarifa. Ugyanakkor kérdés, mi lesz a transzferek sorsa, mi lesz azokkal a taxisokkal, akiknek egyéb városokra szóló kiterjesztésük van, így a taxiórájukban anynyi és olyan tarifa lehet, amennyit bele akarnak tenni. Mi lesz azokkal, akik ezt követően személygé-**

**kocsis személyszállítóvá lényegülnek át, így rájuk nem vonatkozik majd a fix tarifa. Vagy azokkal, akik a „bérautó sofőrrel” szolgáltatást választják, amihez még sárga rendszám sem kell? Nem beszélve az esküvőket lebonyolító cégekről, a limuzin-szervezekekről és a még ezt követően felszínre kerülő trükkökről, melyekben az a közös, hogy olyan áron szolgáltatniak, ami még a beszükkült piacon eladható.**

• Egészen biztos, hogy ha lesz egy fixtarifás megoldás, akkor a transzferárak ettől kezdve kezelhetetlenné válnak, hacsak úgy nem dönt a Fővárosi Közgyűlés, hogy megállapít egy olyan fixtarifát is, amelyet a repülőtéri fuvarokra kell majd alkalmazni. Vagy egészen egyszerűen azt mondja, hogy ebben a kérdésben nem állapít meg külön árat. Lesz a fix tarifa, és azzal kell majd teljesíteni a repülőtéri fuvarokat is. A kiterjesztés kérdése sokkal nehezebb dolog. Azt hiszem, ha már úgy alakult, hogy van egy drosztrendeletünk, most pedig lesz már fixtarifánk is, akkor szükség lenne a létszám szabályozására is ahhoz, hogy az általunk évtizede szorgalmazott csomag összeálljon. Arra gondolok, amit pont e lap hasábjain nagyon sok alkalommal hangsúlyoztam én is, más is. Nevezetesen a létszám, tarifa, droszt és ellenőrzés egységes, egy időben történő kezelésének szükségességére. Úgy gondolom, hogy ettől a perctől kezdve az lenne a jó, ha az egészet felfűznénk az a drosztrendeletre. A taxiállomás-férőhelyek meghatározhatnák azt, hogy Budapesten hány taxis tud szabályosan megállni, akadálytalanul munkát végezni. Jó lenne elérni, hogy a fővárosban csak az kaphasson taxiállomás-használati engedélyt, akinek az órájában kizárólag az itt használatos tarifa van. Ezt például az engedélyt kiadó kht.-ra lehetne bízni. Vagyis úgy lehetne a létszámot szabályozni, hogy azt meghatározná a drosztférőhelyek száma. Ebben az Alkotmánybíróság sem találta kivetni valót. Ami pedig a különféle kiskapuk bezárását illeti, ebben valóban segítségre szorulunk. Remélem, hogy a főváros segít majd. Nekik megvannak a szükséges politikai kapcsolataik, erre bizonyíték, hogy a fixtarifát végül is sikerült beve-

Az öreg székelynek 100 litert tejelő Riska tehene van, csodájára is jár az ország-világ. Kimegy a bácsihoz a riporter is, érdeklődni:

– Bácsika! Hogy lehetséges, hogy az Ön tehene ennyi sok tejet ad?

– Áááá, semmiség az egész, minden a kedvességen múlik.

– ??

– Minden reggel kimegyek az istállóba és megkérdem a Riskát, hogy „Mi lesz ma vacsorára? Tej vagy marhasült?”

## TAXIÓRA SZERVIZ NAGYKANIZSÁN

DIGITAXI taxiórák teljes szervizszolgáltatása (beszerelés, hitelesítés, tarifaállítást, javítás, tartozékok árusítása, stb.).

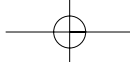
8800 Nagykanizsa

Március 15 tér 36.

Tel.:06-93/319-443

06-20/48-27-283





zetni annak ellenére, hogy ezt néhány hónapja minden érintett főhatóság írásban utasította el. Ezért nagyon remélem, hogy sikerül politikai vonalat találnunk arra is, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium figyeljen oda ezekre a dolgokra, és vagy módosítsa a korábbi rendeletet, vagy ha kell, újat alkotva, határolja körül azt, hogy ki milyen tevékenységet folytathat, ehhez milyen vizsgákra és milyen színű rendszámra van szükség.

• **E szerint megszűnnének a kiterjesztések?**

• Lehet ez is egy megoldás. Nyilván lehet itt valamiféle kompromisszumot is találni. Én nem vagyok híve annak, hogy az óra a kiterjesztések miatt tele legyen mindenféle tarifákkal. Ez az utasoknak is átláthatatlan helyzetet teremtene, és ellenkezne a főváros tisztább helyzetet teremteni szándékozó céljaival. Az ellenőrzés jelen pillanatban még gyerekcipőben jár, tehát fixtarifa ide vagy oda, az ilyen átláthatatlan és bonyolult órákkal dolgozó kollégáknál pont azt nem fogják tudni elérni, hogy a tarifa egyszerű legyen és az utas ki tudja számolni a hozzávetőleges viteldíjat.

• **Említetted az ellenőrzést, amiről az előző számunkban megírtuk, hogy hamarosan elindul. A taxiállomások a frekvenciát jobban foglalták. Hová menjen az, akit elküldenek innen? Máshová sem mehet, mert az is foglalt. Ebből nem nagyon van kiút, de lehet hogy túl sötétben látom a helyzetet.**

• Szögezzünk le valamit: az ellenőrzést a taxisokból álló Etikai Bizottságok delegáltjai végzik. Nyilvánvalóan valahogyan el kellett indulni e problémakör megoldásában. Ezért egy olyan ellenőri csoportot alakítottunk ki, amelynek ez tulajdonképpen rutininfó, hiszen az ide delegált taxisok a társaságoknál ugyanezt végzik naponta. Ez az ellenőrzési csoport nyitott és szeretettel várja azon kollégák jelentkezését is, akik szabadúszóként egyedül dolgoznak. Csak egy felkészítő szaktanfolyamon részt kell venniük, és egy ugyanolyan ellenőri igazolványt kell megszerezniük, mint társaiknak. Nagyon körültekintően indítjuk el az ellenőrzést. Amikor ez a lapszám az olvasók kezébe kerül, addigra egy-két ellenőrzésen már túl leszünk. Szerzünk bizonyos információkat, pontosabb képeket lesz a valóságról, mint ha továbbra is csak a pletykákra hagyatkozunk. Ennek elsődleges feltétele volt, hogy az ellenőrzésben részt vevő kollégák elméleti képzést kapjanak a Rendőrtiszti Főiskola előadójától. Majd az elméleti ismereteket feldolgozva, átültessék azt a napi gyakorlatba. Tárják fel, hogy mi a helyzet a bu-

dapesti taxidrosztokon, melyek azok a drosztok, ahol sok magánautó ácsorog. Hol alakultak ki azok a drosztok, amelyeket nem tudnak használni, mert kisajátították őket. Erről egy pontos térképet kell készíteni. Az ellenőrzési csoportnak lesz kapcsolata a Közterület-felügyelettel, a rendőrséggel, így egy hatékony ellenőrzési rendszert lehet majd felállítani. Ami fontos, hogy az ellenőrzések beindításával feltérképezzük a használhatatlan drosztokat is, melyekkel kapcsolatban újabb tárgyalásokat kezdeményezünk majd a Fővárossal. Ez az ellenőrzés egyik fele. A másik, amikor már a hatóságok, a Közterület-felügyelet és a rendőrség is csatlakozik ellenőreinkhez. Azt hiszem, hogy ekkor azok a taxisok, akik tisztességesen dolgoznak ebben a szakmában rá fognak döbbsenni, hogy ez az ellenőrzés nem ellenük irányul, hanem értük van. Csak azokat szeretnék kiszűrni az ellenőrzések kapcsán, akik tisztességtelenül dolgoznak, vagy tisztességtelen előnyre tesznek szert, pl. droszt-kisajátítással. Hogy ez mennyire lesz sikeres, azt csak az idő dönti majd el.

• **Ákik éjszaka dolgoznak, azt mondják, ebben a napszakban a kutya sem figyel a drosztokra. Magánautók ácsorognak ezeken, mert úgy sincs közterület-felügyelő aki ezért szólna. A bevásárlóközpontoknál lévő taximegállóba a hétvégeken nem lehet beállni, mert ez időben sincs ellenőrzés. Tehetnek ez ellen a taxisokkal kiegészült ellenőri csoportok?**

• Természetesen! Az ellenőri csoport a nap 24 órájában végzi majd munkáját. Ezért is örülünk annak, hogy a rendőrség felajánlotta segítségét. Ők, hasonlóan a taxisokhoz, 24 órán keresztül talpon vannak. Ellenétben a köztisztviselőkkel, akik meghatározott munkaidőben dolgoznak, amin túl őket ellenőrzésre kényszeríteni nem lehet. Ez nem többműszakos beosztás, így nem megoldható a 24 órás közterületi felügyelet. A közös ellenőrzések során éjszaka, a rendőrség gyakorolja majd azt a hatósági jogkört, mely szükséges. Egy dolog egészen biztos, hogy bármilyen tarifaelképzés válik valóra, bármennyi taxiállomás épül, elengedhetetlenül fontos a létszám drosztférőhelyek számához történő igazítása, mely, csak a nagypolitika segítségével valósítható meg, melyre ígéretet kaptunk. Fontos az ellenőrzések állandóvá tétele, mert hatékony ellenőrzés és szankciók nélkül nem lehet rendet teremteni, illetve azt megtartani.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

–kó–

## Fizetés helyett pénzt követelt

# HAJNALI KÉSELES

**Makóról Kiskundorozsmára vitette magát az a 40 év körüli férfi, aki a település külterületén késével rátámadt a sofőrre, akinek a pénzt akarta megszerezni. A taxis több vágási sebbel az alkarján elmenekült, hátrahagyva értékeit, autóját. Mire segítséget hívott, a támadónak és a brifkónak is nyoma veszett.**

Közelednek az ünnepek, és úgy tűnik, egyre többen gondolják, hogy a taxisok szinte védtelenek, ezért érdemes megtámadni őket. Az éjszakai órákban, a kietlen, lakatlan, szórványosan beépített területeken a bajba jutott taxisok még a külvilág figyelő tekintetére sem számíthatnak bizton. Nem csoda, ha néhányan megpróbálnak ezekkel a helyzetekkel visszaélni és a taxisokat ki-fosztani.

Legutóbb november 28-án hajnalban Makón, egy 40 év körüli férfi szállt be egy helyi taxiba. Kiskundorozsma külterületére

vitette magát, majd amikor a taxi Dorozsma közelében egy dűlőútra tért, az utas kést rántott és a sofőr pénztét követelte. Amikor látta, hogy önszántából nem válik meg napi bevételéről és váltópénzéről a taxis, sőt, nem hagyja magát, dulakodás alakult ki közöttük. Ennek során a támadó többször megsebesítette a fuvarozót, aki észlve „utasa” elszántságát, ettől kezdve már igyekezett mihamarabb elmenekülni. Hátrahagyva autóját, értékeit, mentette az életét és futott a sötétben, ahogyan csak tudott. Futás közben sem ideje, sem ereje nem volt támadójával foglalkozni, illetve azzal, hogy üldözi-e. A sérült férfi sprintjének köszönhetően rövid időn belül kiért a földútról az éjszaka is forgalmasabb betonútra, és az első arra érkező járművet leintette. A mit sem sejtő autóstárs segítségével értesítették a rendőrséget, és az egyenruhásokkal együtt tértek vissza a gépkocsihoz.

A taxi magára hagyottan várta tulajdo-

nosát. A támadónak ekkor már nyoma sem volt. Átnézve a gépkocsit rögtön kiderült: a hajnali utas magával vitte a sofőr bevételét és néhány ezer forintot váltópénzt, ám egyéb nem hiányzott az autóból.

A Szegedi Rendőr-kapitányság rablás büntetnének alapos gyanúja miatt indított nyomozást ismeretlen tettes ellen, de lapzártánkig csak annyit sikerült a támadóról megtudni, hogy 40 év körüli, kb. 170 cm magas, rövid tuskés hajú férfi volt, aki a rablaskor zöldes színű háromnegyedes dzsekit viselt. A rendőrség kéri, aki az elkövetővel kapcsolatosan bármilyen információval rendelkezik, értesítse a hatóságot telefonon vagy személyesen.

k. z. t.

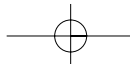
**Micimackó beszél a henteshez és megkérdezi:**

– Sonka van?

– Természetesen.

**Micimackó felugrik a pultra, előránt egy géppisztolyt, és lekasza-bolja az ott lévőket.**

– Ezt Malackáért!!!!



# Guruló

Azt hiszem, nem túlzok, ha úgy vélekedem, hogy a budapesti taxisok, taxitársaságok folyamatos beszédtemája lesz 2005 első negyedévében az egységes tarifa kérdése. Ma már eldöntött tény, hogy fix tarifa lesz a fővárosban, a mértékéről viszont ellentmondásos információk keringenek. Mint az előző számunkban közölt Rusznák Imre riportból kiderült, a főváros 2005 tavaszára teszi a fix tarifa bevezethetőségének időpontját, a tervezett összeg pedig csak kevéssel ez előtt lesz ismert. Minden olyan szám tehát, ami ma kering taxisberkekben, csak drosztpletykának minősíthető.

A tarifa meghatározása nyilván nem egyszerű feladat. Elsőként szerkezetének tisztázása szükséges, majd a tarifák száma (az ugye ma már nyilvánvaló, hogy a fix tarifa nem feltétlenül egy tarifa), a tarifa használatának körülményei, majd a kihasználtság mértéke, és csak ezt követően lehet számokról beszélni.

Amit ezúttal szeretnék körüljárni, az a kihasználtság, taxis szóval a „guruló” kérdése. Az talán nyilvánvaló, hogy ez az arányszám nagymértékben meghatározza a tarifa mértékét, hiszen nem mindegy, hogy mondjuk tízezer összes kilométerből mennyi a hasznos kilométer. A költségek azonosak, hiszen azok az összes kilométerre vetítendő. A bevétel viszont attól függ, hogy ez a tízezer kilométer mennyi hasznos, vagyis utassal megtett kilométert tartalmaz. A fajlagos tarifát 300 forintnak véve, 50%-os kihasználtságnál egymillió-öt-százézer forint a bevételünk, 70%-nál pedig kétfélmillió-egyszázézer. Azonos költségek mellett. Talán egyetérthetünk abban, hogy ez nagyon nem mindegy...

De nézhetjük fordítva is. Azonos bevételi igényt feltételezve – és a fenti arányokkal számolva – az 50%-os kihasználtsághoz

300 Ft/km fajlagos tarifa szükséges, a 70%-hoz már csak 214... A fajlagos tarifa fogalmát már többször elemeztük ezeken a hasábocon, a rövid lényege az, hogy egy átlagos fuvar távolságot és fuvaridőt állandónak véve, az alapdíjat és várakozási díjat is tartalmazó viteldíj összegét el kell osztani a ténylegesen megtett kilométerek számával. Így aztán a 300 Ft/km fajlagos tarifa akár 300-220-50 forintos viteldíjat, a 214 Ft/km pedig mindössze 300-143-40 forintos viteldíjat eredményezhet. Persze ez csak játék a számokkal, és egy teljesen véletlenszerűen kiragadott példa, az összefüggéseket azonban jól mutatja. Azonos összeg, jobb kihasználtsággal, akár egy sokkal alacsonyabb tarifával is teljesíthető. Ez lenne tehát a csodaszere? A kihasználtság, a „guruló” javítása? A számok nyelvén bizonyosan. A taxizás azonban nem csak a számokról szól. A valóságos helyzet, a tényleges körülmények ennél sokkal rozszabbak.

Valamikor a nyolcvanas évek elején, közepén úgy taxiztunk sokan, hogy akárhová is vitt az utas, ott a környéken próbáltunk új fuvar találni. Az esetek többségében sikeresen. Vagy leintés által, vagy a legközelebbi drosztban eltöltött néhány perces, maximum félórás várakozással utashoz lehetett jutni ebben az időben még külterületen is. A társasághoz tartozó taxisok még a CB-rádiókon leadott címekből is csemegezhettek. Egyes extrém eseteket kivéve senkinek nem jutott eszébe, hogy visszamenjen a kiindulópontra, a bázisra. Térben és időben kicsit ugyan egyenetlenül, de gyakorlatilag volt utas mindenhol.

Különösen nyomonkövethető volt ez a magánmegrendelők, a privát utasok számának alakulásában. Még ritka volt a céges fuvar, a megrendelések túlnyomó része a magánmegrendelők és a szállodák, szórakozóhelyek köréből került ki. Az emberek eljártak egymáshoz esténként látogatóba, egy kis borozgatásra, kártyázásra, és ha elhúzódott a beszélgetés, hát taxival mentek haza. Az átlagpolgár, akit ma középosztály belinek neveznek – noha gyakorlatilag nem létezik –, kulturális eseményekre, moziba, színházba, étterembe járt. Meg persze kocsimba. De onnan is taxival ment haza.

A busz- és vasúti pályaudvarokról, repülőtérrel, a sok csomaggal a kézben, fel sem merült más lehetőség, mint taxival menni haza. A taxisok ismerték a színház előadások végének időpontját, nyilvántartották a jelentősebb vonatok és repülőgépek érkezését, és jól felkészültek a fizetésnapokra is. Akkor ugyanis még a szokásosnál is több volt a fuvar. Az államigazgatásban általában másodikán, a vállalatoknál ötödikén, az építőiparban tizedikén volt fizetés. Jól érződött ez a taxisok forgalmán is. Ja, és kevés volt a magánautó...

Ma az emberek már nem nyolc, hanem tíz-tizenkét órát dolgoznak. Munka után holtfáradtan esnek be az otthoni fotelba, és eszük ágában sincs a barátaikat meglátogatni. Ma az ember a családjá körében is magányos. Esetleg együtt vacsorázik a család, azt is gyakran a tévé előtt, aztán mindenki megy a dolgára. A gyerek felteszi a walkmant, és máris kizárja a világot. A családfő a hiper-szuper, vagy vicik-vacac tévéje előtt ül, és bambán mered a bárgyúbnál bárgyúbb műsorok által szolgáltatott agymosásra. Ha műholdvevője is van, akkor több mint kétezer (!) csatorna között válogathat... A feleség a legújabb női magazinba temetkezik, a manókenek és más hurkapálca-vékonyágú, halálfejjűve maszkírozott modellek által sugalmazott hamis életérzést próbálja magához idomítani. A kisebbik gyerek unottan bámul maga elé, képregényt olvas, esetleg valamilyen kardozös, lövöldözős, felnégyelős játékkal foglalja el magát a számítógépnél, néha ötletszerűen belerug a macskába... Nincs pénz, nincs idő, nincs perspektíva. A színház drága és soká tart, a mozi drága, az étterem... Ugyan már! Senkinek nincs kedve kimozdulni otthonról. A taxis meg ácsorog az utcán, utasra vár, majd reményvesztetten hazamegy, lerogy a fotelba és bámulja a tétét, bulvárt olvas, belerug a macskába...

A KÖRÜLMÉNYEK változtak meg alapvetően! Ma már nem lehet a nyolcvanas évek „aranykorára” számítva tarifát tervezni, drosztrendszer alapozni, szabályokat hozni. Ma már nem ringathatjuk magunkat abba az illúzióba, hogy növelve az eszköz kihasználtságát, hatékonyabban tudunk dolgozni. Főleg nem lehet ezt rendeltileg előírni!

Minden megváltozott. Külterületen, legfőképp éjszaka, gyakorlatilag nincs fuvar! Aki utasra várva megáll egy peremkerületben éjjel egy óraker, az arra számíthat, hogy jó esetben reggel hatkor, hétkor lesz

**Két diák, a hétfői vizsgája előtt, a Balatonra utazott szórakozni. Mivel nagyon is kellemesen töltötték a hétvégét, és szinte semmit nem tanultak a vizsgájukra, valamit tenniük kellett. Felhívták a professzort, hogy sajnos nem tudnak időben odaérni a vizsgára, mert kilukadt az autójuk kereke. Másik időpontot kértek. A professzor rendes volt, és két nappal későbbre kijelölt egy vizsgaidőpontot. A két diák megjelent a vizsgán, immáron a tudás birtokában. A professzor két külön terembe ültette őket, majd átadta a vizsgalapokat. Két kérdés volt a vizsgalapon: Az első, a félévi anyagból feltett könnyű kérdés (10 pont). A második, egyszerűen ennyi: „Melyik kerék?” (90 pont).**

Tisztelt taxis kollégák!  
**A PRINTAX TAXIÓRA SZERVIZ  
 ELKÖLTÖZÖTT  
 a Bebek utcából!**

Új cím: **DIGITAXI szerviz XIX. Ker. Vas Gereben u. 113.**

Nyitva: H - K = 9-17-ig. P = 9-13-ig.

Péterfi István Telefon: 06-30-237-3327, 282-4280.

utasa. Vagy akkor sem. Nappal az intézmények, cégek, éjjel a szórakozóhelyek adják az utasok túlnyomó többségét. Leintés, droszton beülés ma már szinte nem létezik. Vagy ha mégis, az legalábbis gyanús, esetleg veszélyes is... Az utazási szokások teljesen megváltoztak. Az az ember, aki egykor kényelme érdekében, vagy sietség okán ült taxiba, ma ugyanezt esetleg kényszerből teszi. És aggódva lesi a taxiórát, miközben fejben próbálja kikalkulálni, elég lesz-e a pénz. Míg régen a nyugdíjas anyóka és apóka taxival ment az SZTK-ba, mert fájt a lába, ma a kenyérrelalót számolgatja. Az utazóközönségnek egy igen jelentős rétege egész egyszerűen eltűnt!

Véleményem szerint a költségeket, a ke-

resletet, a körülményeket is figyelembe véve, a legnagyobb gondosság mellett sem lehet a tarifa meghatározásból „jól kijönni”. Ha túl alacsonyra tesszük, gyakorlatilag bekényszerítünk mindenkit a csapatokba. A mezítlábas ma már csak úgy tud megélni, ha a megengedett legmagasabb tarifát alkalmazza. Ha túl magas összegben állapítjuk meg a fix tarifát, a manapság rengeteg taxifuvart igénybe vevő cégek fognak zúgólni: hogy jön ahhoz bárki is, hogy az ő fuvarozásra szánt költségeikbe rendeletileg beavatkozik? A túl alacsony tarifánál joggal kérdezheti a taxis: Az eddigi maximum tehát hibás döntés volt? A túl magas tarifánál joggal kérdezheti a taxis: Utast is tesszük adni hozzá?

Vehetünk példát a közúti közlekedésből is: a BKV szolgáltatása, amely folyamatos állami és önkormányzati támogatást igényel, 1 Ft-os villamosjeggyel volt igénybe vehető, abban az időben, amikor a taxi kilométere 6 Ft volt. Ma 125 Ft egy villamosjegy. A támogatási igény megmaradt. A taxinak akkor ma 750 Ft-os kilométerdíjjal kellene közlekednie? Ez is egzakt számítás ám!

Nos, talán ezért nem lehet ma kereslet szerint tarifát tervezni, kihasználtságot, jövedelmezőséget emelni. Ugyanis nincs mire, nincs miből. Illetve: dehogynem!

Kétszer ekkora tarifával.

És negyed ennyi taxival...

**Nagy Zoltán**

**Egymillió forint a nyomravezetőnek**

## Kivégzés vagy rablógyilkosság?

**Egymillió forint nyomravezetői díjat ajánlott föl a Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság annak a személynek, aki segít a hatóságnak kézre keríteni a 28 esztendős debreceni egykori Főnix taxis M. Attila gyilkosát. A fiatalemberrel november 10-én ismeretlen tettes három pisztolylövessel végzett.**

Különös ügyben nyomoz a Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság életvédelmi egysége. November 10-én 21.20 óra körüli időben Debrecenben, a Bellegő kert 47. szám előtti földúton ismeretlen tettes három pisztolylövessel megölte a 28 esztendős helybéli M. Attilát. A gyilkosság körülményeiről egyelőre igen kevés tényszerű adattal rendelkezik a rendőrség, ezért várják mindazok jelentkezését, akik a bűncselekménnyel kapcsolatosan bármilyen információval rendelkeznek. Kéri a taxisokat is, akik a helyszín körül a Vámospércsi úton, a Vízmű dűlő környékén dolgoztak vagy csak arra haladtak a gyilkosság idején, jelentkezzenek, mert minden apró részlet fontos lehet az ügy felderítése szempontjából. A nyomozók a 06-52-516-400/2066 telefonszámon fogadják az információkat, illetve a 107-es segélyhívón is megteheti bárki a bejelentését. A nyomozás vezetői ígérik, hogy az információt adó személy adatait bizalmasan kezelik.

Eddig a hivatalos kommuniké, de mi is történhetett valójában? Ez egyelőre tényleg rejtély, és csupán találgatásokra, pletykákra lehet hagyatkozni. Ami tény, M. László éven keresztül a debreceni Főnix

Taxi munkatársaként fuvarozta a városban utazni vágyókat. Sokan ismerték és kedvelték. Voltak, akik Zselé becenevén szólították, és látszólag minden rendben volt a fiúval. Egy idő után többen állították, hogy a rossz útra tévedt, amelynek végül a jogerős 2 év 8 hónapi büntetés vetett véget. Attila kitöltötte büntetését, ám a joghátrányok alól szabadulását követően nem mentesítették, így büntetett előéletüként nem kaphatott erkölcsi bizonyítványt. Ez igencsak megnehezítette visszailleszkedését, senki nem óhajtott foglalkoztatni. Élni mégis kellett, így többen állítják: Volkswagenjével feketén taxizott. Nem volt sárga rendszáma, a fuvarjait mobiltelefonon szervezte, és a piaci ár alatt próbált boldogulni. Ezzel is több ellenséget szerzett magának az egyébként is szűkös piacon, ám ezért talán még senki nem ragadott fegyvert és végzett vele. Környezetéből többen azt gondolják, hogy a kábítószeres ügyben, amely kapcsán elítélték, a rendőrségen tett vallomása néhány embernek igencsak komoly kellemetlenséget okozott és igazából ebből a körből kell keresni magát a gyilkost vagy megbízóját. Ezek persze csak találgatások, ismerve a drogban rejlő üzleti lehetőségeket, az átlagon felüli hasznot és az ezzel járó életmódváltozásokat, valószínűsíthető, ez állhat a gyilkosság hátterében.

A nyomozók nagy erővel próbálják rekonstruálni az áldozat utolsó napjait és óráit: merre járt, kikkel találkozott, illetve kikkel állt kapcsolatban. Mindezek pontos tisztázása után van esély arra, hogy közelebb kerülhessenek a valódi indítékhöz, a lehetséges elkövetői és

megbízói körhöz. Ezért lenne fontos, hogy bárki, aki M. Attilával kapcsolatosan bármilyen információval rendelkezik, ossza meg ezt a nyomozókkal. Több verziót állított föl a rendőrség és több szálon kezdődött meg az ügy felderítése. Ezek között szerepel a kábítószeres bosszú is, de az sem kizárt, hogy bér-gyilkos végzett az egykori taxissal. Utóbbi esetében az elkövető érkehetett a határon túlról is, hiszen a

gyilkosságot követően rövid időn belül bárki elhagyhatja az országot keleti irányba. A tettes lehet, hogy abból az irányból érkezett, csak erre a feladatra utazott be az országba, és soha többet nem jön vissza. Mindezek igencsak megnehezítik a felderítést, így mi sem tudunk mást kérni olvasóinktól, mint azt, aki tud, segítse a nyomozást, hogy kiderüljön az igazság.

**Cash**

**Lapzárta után érkezett a hír: a három fiatal elkövetőt a rendőrség elfogta. Az előzetes hírek szerint a taxis kollégát azért lőtték agyon, mert azt feltételezték róla, hogy mindig sok pénzt hord magánál.**

**Erről írt a Taxisok Világa 1994 decemberében**

## 10 éve történt

### Újra a taxitarifa

Talán 1994-re datálható az az időpont, amikortól kezdve a taxitarifa kérdése nem csak fel-felmerült időnként, hanem jóformán nem is került le a napirendről. Elemezték szakemberek és fogyasztóvédők, hozzászóltak taxisok és utasok. Az egyetértés, az egyet akarás lehalványabb jelei sem mutatkoztak azonban abban a tekintetben, hogy hány tarifa legyen, milyen összegű, és hogyan kell feltüntetni.

Kiss Imre a Fótaxitól így szólt a kérdéshez: „Ma még nincs megállapodott rend a taxipiacon, az utazóközönség bizalmának visszaszerzése minél áttekinthetőbb tarifarendszert igényelne”

Baló Balázs így fogalmazott: „A taxitarifa nem a szociális háló része, nem is része a szociális megállapodásnak, nem adomány.”

Horváth György erre az alábbiak szerint reagált: „A valóság pe-

dig az, hogy a tarifának – bár nem része a szociális hálónak – figyelembe kell vennie a fizetőképes keresletet.”

### Évzáró – taxis szemmel

Juhász Péter kollégánk taxis szempontból értékelte a 90-es évek elejét. Véleménye szerint a problémák a taxisblokádból eredeztethetők, ill. a hatalom arra adott reakcióit szenvedjük. (né-melyek szerint még ma is ...). Az ő felosztásában a rendszer-váltás első évei a taxizásban így néztek ki:

- 1990 A Taxisblokáé
- 1991 A káosz kezdete
- 1992 A taxitörvény
- 1993 A taxióra éve
- 1994 A totális káosz

Az ötlet meghihletett, ezért íme néhány további ajánlat: A Hiéna éve, A Baseballütő éve, A Droszton éve, A Tarifa éve, A Dilettantizmus éve stb...



## A megfelelő fix tarifa a jövő záloga

– Átmenetileg csökkenhet a fuvarszám –

*A fix tarifáról még sok átfogó, elsősorban bizonyos elveket rögzítő anyag készül majd a jövőben, melyeket e lap hasábjain is szeretnénk megjelentetni. Ugyanakkor olvasóink többsége végre konkrétumokat szeretne hallani, olvasni. Milyen lesz az új tarifa, lesz-e például csomagdíj, mekkora különbség lesz az éjszakai és a nappali viteldíj között? Ezekre a kérdésekre sajnos még nem tudunk választ adni, mert az illetékesek alaposan szeretnék mindezt körbejárni. Először bizonyos elvekben, működtetési mechanizmusokban kell megállapodni, a részletek csak ezek után következhetnek. Mi csak egyet tehetünk: próbálunk minél több olyan személyt megszólaltatni, akik kamarai delegáltaként vagy érdekképvisezőként hallathatják hangjukat a fővárossal folytatandó tárgyalásokon. Így az olvasók is megismerhetik az általuk képviselt álláspontokat. Ezért kértük meg Polinger Sándort, a MACITOSZ volt elnökét, a kamara Taxis Szakmai Kollégiumának elnökségi tagját, hogy mondja el mi az, amit a fix tarifa bevezetéséről gondol.*

• A MACITOSZ elnöke voltál, amikor aláírásgyűjtésbe kezdtek azért, hogy szűnjenek meg az aláiđergetések, a társaságok között zajló árhaborúk, melyeknek kárvallottjai végső soron a taxisok voltak. Készítettetek „fix” feliratú matricákat is, melyeket – az egyetértést jelezve – nagyon sok taxis kiragasztott autójára. Októberben az Országgyűlés módosította az Artörvényt, lehetővé téve az önkormányzatoknak a hatósági fix ár bevezetését is. Elégedettek vagytok? Ezt szeretnétek volna elérni?

• Természetesen a folyamatnak azon részével, amelyet a törvényhozás e kérdéskörben alkotott, elégedettek vagyunk. A parlament októberi döntése után olyan helyzet teremtődött, amelyben lehetőséget kaptunk arra, hogy a sok éve hangoztatott szakmai álláspontunk végre megvalósuljon. Azonban ehhez a hírhez azt is hozzá kell tennem, hogy bár én személy szerint optimista vagyok, de tudnia kell minden kollégának: az ügynek számtalan buktatója van. Azt gondolom, hogy hosszas egyeztető tárgyalások fogják megelőzni a kívánt eredmény megszületését. Nagyon nehéz napok várnak még ránk. Hiszen nyilvánvaló, hogy a szakma művelőiben egy fokkal magasabb szintű árelképzelés van jelen, mint amit esetleg jó szívvel lehet ajánlani a politikusokon keresztül a fogyasztók részére. Ennek ellenére meggyőződésem, hogy eredményesen fogjuk a tárgyalásokat befejezni, és ha kikérik a véleményemet, akkor azt nyilvánvalóan el fogom mondani. Természetesen van a kérdéssel kapcsolatban szilárd elképzelésem, amihez bizonyos határok között ragaszkodni is fogok, ugyanakkor ez nem jelenti azt, hogy nincs bennem kompromisszumkészség.

• Rusznák úr úgy nyilatkozott, hogy a főváros elkészíti tervezetét a saját elképzelései alapján, majd amikor ez kész lesz, megvitatja a taxissal. Kihangsúlyozta, ha bárki ezzel kapcsolatban valamilyen anyagot hozzá eljuttat, azt

természetesen el fogja olvasni. Ugyanakkor korábban a taxiállomások használatával kapcsolatos viták során nem mindenben sikerült megegyezni a fővá-



**Polinger Sándor: – Hosszabb távon el kell felejtetni a jelenlegi taxisnyomorító díjakat**

*rossal. Ezzel a háttérrel elképzelhetőnek tartod, hogy az esetleg eltérő álláspontok közelednek majd egymáshoz?*

• Nem csak hogy elképzelhetőnek tartom, hanem ez meggyőződésem is! A legfontosabb közös szempont az, hogy összességében rendet teremtsünk ebben a kérdésben a fővárosban és az országban is. Ez pedig arra fogja indítani a tárgyaló feleket, hogy a megegyezés felé haladjanak. Azt hiszem, nincs olyan nagy vész ez ügyben. Természetesnek tartom, hogy a szakma, szakértők segítségével, képes lesz alátámasztani elképzeléseit a fix ár mértékéről, illetve annak szerkezetéről. Fontos, hogy az érdekképviseleteknek és a taxis szakmai kollégiumnak nagyon határozott és nagyon körülkrakott, jól megfogalmazott álláspontja legyen.

• Van már ilyen vélemény?

• Inkább úgy fogalmaznék, hogy már váltottunk szót erről, dolgozunk a kérdésen, és várjuk a tárgyalások megkezdését. Hozzáteszem azt is, ha ez most csak rajtam múlna, én már kezdeményezném. Rusznák úr eddigi munkájának számtalan sikerét tiszteltem és elismerem, de ez természetesen nem jelenti azt, hogy a tárgyalásztalnál nem fogok nagyon komolyan érvelni amellest a szakmai anyag mellett, amelyet én képviselni tudok.

• A taxisok első kérdése e témával kapcsolatban általában az, hogy konkrétan mennyi lesz a fixtarifa, a második pedig, hogy milyen lesz annak szerkezete, milyen elemekből áll majd. Sarkosan fogalmazva a kollégák elvárásait: ök

*leginkább azt szeretnék, ha változatlan fuvarszám mellett megnövekednének a bevételeik. Vagyis, egy hasznos kilométerből több maradna a pénztárcájukban, mint eddig.*

• Ez egy utópia a kívánságok területén. Nem szeretnék senkit sem áltatni. Egy tarifamódosításnak vannak előnyös momentumai, de a drágulás nem ilyen. Ez előnytelen és mindig is kihatott valamilyen szinten a fogyasztásra. Ideig-óráig biztos, hogy

csökkenni fog a fuvarszámunk. Azonban mi nem fuvarszámból élünk, hanem bevételből! Ha egyszer végre kell hajtunk egy sokkterápiát, akkor azt mindenáron meg kell tennünk, mert ha nem, tönkre fogunk menni. Ez esetben, az előző számokban leírt cikkekre gondolok. Arra, hogy mikor fog megjelenni Magyarországon egy olyan taxis vállalkozó vagy vállalkozás, mely lehetetlen versenylhelyzetet teremtet majd itt a fővárosban. Már voltak erre kísérletek. Vannak és szunnyadnak erre vonatkozóan elképzelések is. Ezért azt hiszem, hogy a mi vállalkozóink, barátaink akkor tudnak majd esélyesként szembemézni az esetleg újonnan felmerülő konkurenciával, ha megfelelő anyagi biztonság veszi őket körül. Ez pedig egyértelműen árkérdés. A fo-

– Bocs, kigyó, hogy csúfoltalak, amiért nincs lábad. Felejtsük el, és kezet rá, oké?



gyasztást a tervezett árrendezéssel nem fogjuk lenullázni, de az valamilyen szinten biztos, hogy csökkenni fog. Ezt hangsúlyoznám, nehogy valaki azt gondolja, hogy „folyamatos szilvesztert” vagy „karácsonyt” jelent majd a fix tarifa. Ez inkább kiszámíthatóságot eredményezhet idővel, és hozzájuttathat minket azokhoz a megrendelők-höz, akik ma bizalmatlanság miatt nem ülnek be a taxiba.

• **Amennyiben a bizalom ismét meglesz az utasokban a taxik, taxisok irányában, úgy ez azt is jelentheti, hogy a nem csapathoz tartozó, de egyébként magas színvonalú szolgáltatást nyújtó taxisokhoz is többen beülnek majd a drosztkon. Ez viszont a társaságoknak okozhat érezhető fuvarvesztéseket. A fix tarifa cifra helyzeteket teremthet.**

• Gondoljunk bele, hogy amikor az első magántaxicégek, a Buda- és a City Taxi megalakult, még szinte egyforma volt a tarifánk az „állami” taxikkal. Mégis „kiszedték” a sorból a Cityt, Budát. Mert már akkor is léteztek érzelmi kötődések, jelen volt a minőség iránti igény az utasokban. Ez ma is ott van. Fel kell venni a kesztyűt, és jobbat kell nyújtani a konkurenciánál.

• **A jobb sok esetben szinte csak a 2 perces kiállást jelenti, ami a taxisokat egyre korábban viszi a sírba.**

• Egyetértünk. Ha minden címet két perc alatt szeretnénk teljesíteni, pont felkopna az állunk. Vissza kell állítani a körülményeket a '80-as években megszokott színvonalra. A feltételeket nem a taxisok módosították, hanem a piac kényszerítette ki az észszerűtlen vállalásokat. A változtatásra most jó alkalom nyílik a tarifátárgyalásokon. Számítok a politikusok, köztük is elsősorban a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság elnökének, Rusznak Imrének segítségére is. Benne megbízhatunk. Az elért eredményt igazolja. A parlament elfogadta azt, amit 14 évig elutasított. Ezért úgy gondolom, bizakodva nézhetünk a jövő elé.

• **Az előző kérdésben már benne volt: ha az ár azonos, akkor a jobb szolgáltatás, a jobb autó, az udvariasabb, képzetesebb**

**taxis kerül előnyösebb helyzetbe. Szemben a jelenlegi helyzettel, amikor többnyire az olcsóbb a jobb.**

• Egyértelműen így lesz! A minőségi verseny a szolgáltatásban pozitív eredményeket hoz majd utasnak, taxisnak egyaránt. Ellentétben az eddig folytatott negatív árversennyel, ami durván rombolta a minőséget.

• **Amikor majd elkezdődnek a tárgyalások, milyen álláspontot képviselsz a konkrét kérdésekben: a kiállási díjak, a transzferárak tekintetében? Ez utóbbiak néha már a Madách tértől ingyenes fuvar biztosítanak a reptől térig az utasnak. Természetesen a taxisok kárára...**

• Ami a transzferárakat illeti, ezt én már főtaxis koromban is tapasztaltam. A PANAM légitársasággal volt ilyen szerződésünk. Ez konkrétan dupla tarifát jelentett akkor. '92-ben a City Taxinál a transzfereket így ajánlottam ki a szállodáknak, mert ebben már nekik is megvolt az „okosság”, tetszett nekik. A módszert több társaság is átvette, de időközben a „piaci verseny” holttá torzította a transzfer fuvarok árát. Most ott tartunk, hogy 3300 Ft-ért kell Buda legtávolabbi pontjáról a reptérre kimenünk. Ez az összeg sokszor csak a Moszkva térig taxitarifa, onnan ingyen fuvar Vecsésig... Tehát anélkül, hogy ezzel bárkit megbántani szándékoznék, azt mondom: hosszabb távon el kell felejteni ezeket a taxisnyomorító díjakat. Ennek ellenére a transzferárakat a jövőben is elképzelhetőnek tartom, de csak a fix tarifából képzett változatot. Nyilvánvaló, hogy erről még vitatkozni fogunk, hiszen ezeknek a fix összegeknek a taxiórába történő „beépítése” nem lesz egyszerű dolog. Ugyanakkor, miután rögzített tarifával dolgozunk majd a fővárosban, így tervezhetővé válik az utasoknak is a várható viteldíj.

• **Problémákat okozhat, hogy nem minden Budapest környéki település kívánja a tarifát szabályozni. Így a kiterjesztéssel is rendelkezők taxiárájában igen sokfajta viteldíj lesz majd legalisan.**

• Amennyiben a távolabbi városokat nézzük, úgy gondolom, hogy aki Budapesten dolgozik, annak a pesti tarifa legyen az órájában, és ne más. Így legalább nem kóstol bele senki a másik kollégája „érdekszféréjébe”. Talán a nyári balatoni anomáliák is megszűnhetnek. Az agglomerációt viszont nem sorolnám ebbe a kategóriába. Ugyanis itt nem másról van szó, mint arról, hogy a fővárosban tevékenykedő cégek egy része kiköltözött a városból. Azonban többségüknek már volt szerződése valamelyik fővárosi taxicéggel. Ennek többnyire egyszerű adózási okai vannak. Ugyanakkor például ettől még Dunakeszin nem élne meg önállóan, csak az ottani fuvarigényekből egy taxicég. Vagyis marad a jelenlegi megoldás: telefon a fővárosba, és máris indul a legközelebbi taxi a megrendelőért. Természetesen fővárosi tarifával még akkor is, ha a „kinti sorban” áll.

• **Kissé belecúsztunk a részletekbe. Viszont a tárgyalásokon megtörténhet az, ami már eddig is igen sok kárt okozott kollégáinknak. Nevezetesen, az érdekképviselők eltérő véleményüknek esetleg a tárgyalások során adnak majd hangot. Így előfordulhat, hogy homlok-egyenest ellenkező kérésükkel, követelésükkel, javaslatukkal gondot okozhatnak a „másik” oldalnak, és ezáltal természetesen saját kollégáinknak is.**

• Hasonlóan gondolom én is. Ezért e lap hasábjain keresztül is felhívást intéznék a taxis érdekképviselőknek, az együttműködés kényszerének jegyében. Szeretném felszólítani őket arra, hogy minden vitás kérdést tegyenek félre addig, amíg a fix tarifával kapcsolatos tárgyalások befejeződnek. Ezen időszak alatt az együttműködés és a barátság jegyében kell tevékenykednünk kollégáink érdekében! Most ez a cél, csak ez számít. Nem szabad belemenni abba sem, hogy ki mit intézett az elmúlt időszakban. A cél közös: megfelelő tarifa kialakítása, mely a jövőnk záloga lehet.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

–kó–

## Ajándék Škoda Octavia Combi az Országos Mentőszolgálatnak

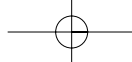
A Škoda egy Škoda Octavia Combi modellt adományozott az Országos Mentőszolgálatnak. Az átadásra a Porsche M5 Škoda bemutatótermében került sor, ahol Méhn Imre Škoda márkagazgató a sajtó képviselői előtt nyújtotta át az autót kulcsát Takács Zoltánnak, az Országos Mentőszolgálat főigazgatójának.

A grafitszürke-metál színű Škoda Octavia Combi Business 1.9 TDI (90 LE) felszereltségéhez tartozik a szervokormány, az ABS, az első elektromos ablakemelők, a központi zár, a vezető- és utasoldali légszák, a magasság- és tengelyirányú állíthatóságú kormányoszlop, az elektromosan állítható és fűthető külső tükrök, a mechanikus klímaberendezés, a ködfényszóró és a megemelt futómű - hogy csak a legfontosabbakat említsük.

A mentőorvosi funkciójú átalakított autó fényhíddal, többféle fény- és hangjelző berendezéssel, a jobb észlelhetőséget segítő optikai csíkokkal, speciális csomagtartó világítással és életmentő eszközökkel van ellátva.



**Az autót átadja Méhn Imre Škoda igazgató (jobbról) Takács Zoltánnak (balról), az OMSZ főigazgatójának**



## GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ



Taxis kollégák számára  
november és december  
havi kedvezményünk:

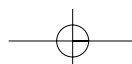
**-30%**

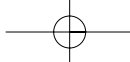
Készletek erejéig!!!

**EZ TOVÁBBRA IS TÖBB, MINT ÁFA!**



Gumiipari és Kereskedelmi Kft.  
1107 Budapest, Bihari út 19.  
Tel./Fax: 261-8464, 260-2743,  
261-7602






**BÉCSIGUMI KFT.**













## SZÁNJON EGY ÓRÁT AUTÓJÁRA!

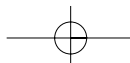
Megnyitottuk új gumiabroncs áruházunkat, gyorsszervizünket és autókereskedésünket a Bécsi út 329-335. szám alatt.

**Szezonnyitó ajánlatunk taxisok részére:**

- Téltre való felkészítés (olaj-, víz-, fék-, akkumulátor-, ablaktörlő-, villágítás-, gumiabroncs ellenőrzés) most csak **1390 Ft**
- Hármat fizet négyet kap akció minden téli gumiabroncsból.
- Most 25% kedvezménnyel őrizzük meg 4db nyári abroncsát.
- Most 25% kedvezmény a gyorsszerviz munkadíjából.
- Most 25% kedvezmény a futómű ellenőrzés és állítás díjából

Az árak az áfa-t tartalmazzák, a kedvezmények taxis igazolvánnyal érvényesíthetők.  
nyitvatartás: H-P: 8-17h, SZ: 9-13h

1037 Budapest, Bécsi út 343. Tel.: (06-1) 387-92-90	1037 Budapest, Bécsi út 335. Tel.: (06-1) 250-10-52	2011 Budakalász, Szentendrei út 1-3. Tel.: (06-26) 340-180
---	---	--





## Rendszeressé válhatnak az ellenőrzések a fővárosban

– Beszélgetés az első közös ellenőrzés tapasztalatairól –

Novemberi számunkban már foglalkoztunk a fővárosi taxiállomások új alapokra helyezett ellenőrzésével. A taxitársaságoknál dolgozó ellenőrök, etikusok, reklámások és a vállalkozók jelentős része a cégvezetőkkel együtt úgy gondolta, hogy csak közös erővel, összefogással lehet rendet teremteni a drosztokon. Létrehozták tehát az ellenőri csoportot, melyet először is oktatásban részesítettek. (lásd Taxisok Világa novemberi szám 27. oldal. A szerk.) A Rendőrtiszti Főiskola két előadója jól kiegészítette a megjelentek taxiellenőrzésben szerzett – nem egy esetben évtizedes – tapasztalatait. A kitűzött cél természetesen a drosztok közös ellenőrzése volt, melyet jelenleg az oktatáson megjelent 9 fővárosi taxicég 58 képviselője láthat el hivatalosan. Ez volt az elképzelés, ám, hogy mindez hogyan működik a gyakorlatban is, előre nem lehetett biztosan látni. Milyen lesz a fogadtatás, mit tapasztalnak majd a kamara ellenőrei a taxiállomásokon, illetve mit kezdenek majd a tényekkel? Nos, erre vonatkozólag csak elképzelései voltak

az érintettek többségének. Ám abban megegyeztek, hogy az első akció után mindenki tisztában lát majd. A „nagy nap” november 23-án jött el, és igen pozitív volt a visszhangja. Még az érintett taxisok többsége is jónak értékelte a kamara kezdeményezését. Erről a napról rövid emlékeztető is készült. Eszerint a két ellenőri autóban a Fótaxi, a Taxi4, a Taxi 2000, a Budapest Taxi, a Tele5 és a Budataxi egy-egy delegáltja foglalt helyet. A nap folyamán 15 taxiállomást ellenőriztek, négy kollégánál találtak kifogásolható problémát. Ahogy a hivatalos verzióban szerepel: „...Általános tapasztalat, hogy az elvárásoknak és előírásoknak megfelelő taxisok többsége az ellenőrzést örömmel fogadta, és szükségesnek tartja. Észrevehető volt az is, hogy az ellenőrzés híre gyorsan elterjedt és az előírásoknak nem megfelelő etikátlan „kollégák” már elmentek a drosztok környékéről is”. Szerettük volna megtudni, hogyan látta mind ezt belülről egy taxicég által delegált ellenőr. Ezért megkértük Gyányi Istvánt (Budataxi), hogy mesélje el, mit tapasztalt ezen a napon.

tozatán a lyukak számát nem tudtuk rögzíteni, olyan sok volt belőlük. A belseje a taxinak iszonyatos volt. Az ülések szakadtak, piszkosak, az ajtókárpitok gyalázatosak voltak. Kerestük a „tulajt”, aki kb. 20 perc után megjelent. Igen agresszíven kezdte: „maguk meg kicsodák és mi a ....-t keresnek itt?” – kérdezte. A kamarai megbízást, amit felmutattunk, összegyűrte és végig agresszív volt. Majd emelt hangon beszámolt arról, hogy tele van a hócipője, és őt egyébként is kétnaponta ellenőrzik. Ezt az állítást autója megjelenése némán cáfolta, mert nincs olyan ellenőr, aki szó nélkül hagyta volna ezt a járművet. Próbáltunk udvariasan viselkedni, ahogyan azt a tanfolyamon is oktattak. E mellett jól látszott a sárga színű, ellenőri felirattal ellátott mellény is. Bár ez a megkülönböztető funkcióra szánt ruhadarab nem sok örömet okozott, ugyanis sikerült egy méretet beszerezni belőle. Mi viszont különböző méretűek vagyunk. Nekem például kicsi a mellény. De térjünk vissza a János Kórházhoz. Mondtuk az előbb említett kollégának, hogy az esetről jegyzőkönyvet veszünk fel. Ezt nehezményezte, és azt mondta, hogy neki közben mennie kell. Mondtuk, hogy azért még várjon egy picit, mert ez esetben rendőrt hívunk. Ez hatott, és előkerült egy forgalmi, benne egy márciusban lejárt csekk a kötelező biztosításról. Több irat viszont nem volt a taxinál. Az autón csak kívül láttunk tarifatablázatot, belül egyáltalán nem volt utastájékoztató. A taxi meg, ahogy az előbb mondtam, rogygiant állapotban volt. Közben mi a kamara elvárásait tartalmazó nyomtatványt kitöltöttük. Ez az irat nagyon jól sikerült, könnyű volt kitölteni, csak kevés időnkert rabolta el. Csak ikszelni, vagy pipál-

• A találkozót 9.00-kor volt a Fótaxinál. Itt az eligazítás kissé elhúzódott, mert egy nagyon jót beszélgettünk. Nem csak arról, hogy milyen papírokat kell kitöltenünk, meddig terjed a hatáskörünk, hanem arról is, hogy milyen a jelenlegi taxihelyzet a fővárosban. Sőt, egy kicsit még anekdotáztunk is, de mentségünkre legyen mondván, eddig még nem fordult elő, hogy 6 cég etikusai ültek egy szobában, közös elképzelésekkel...

### • Merre indultatok?

• Két autóba ültünk. Az egyike a hivatásos fótaxis ellenőr mellé került a Taxi 2000, a Taxi4 és a Budapest Taxi képviselője. Mi a másik autóba ültünk, a szintén hivatásos ellenőr mellé ketten, képviselve a Tele5-öt és a Budát. Úgy beszélgettünk meg, az egyik autót Pesten marad, a másiké a budai oldal. Mi ez utóbbi autóba ültünk, így első állomásként a Flórián teret szemeltük ki. Itt három autót állt. Két mezítlás és egy budás. Ez utóbbi taxis tornácipőben volt, ám ahogy elmondta, nem dolgozik, az órája, rádiója nem volt bekapcsolva. Figyelmeztettük, hogy ilyen öltözkémben ne dolgozzon. Majd átfordultunk a szemben lévő oldalra, orral az Árpád híd felé, a másik drosztra. Innen a Fótaxi dolgozik drosztelsős rendszerben, de állt itt rádiótaxis is. Miután a sort nagyon széthú-



Gyányi István: – A céges taxisok már hozzászórtak a rendszeres és alapos ellenőrzéshez

ták, figyelmeztettük az egyik „kocást”, hogy zárkózzon fel. A következő ellenőrizendő taxiállomás az Amfiteátrumnál volt. Itt egy citys állt, szép tiszta Citroënnel, mindegyik rendben volt, csak a „térérő miatt” a droszt végében állt. Ezért figyelmeztettük. Ő kért, hogy ha már itt vagyunk, szaladjunk fel a Rózsakert üzletközponthoz, mert ott rendszeresen idegen autók parkolnak a drosztokon. Irány tehát a

megadott cím, ám ott csak szép rendben álló cityseket találtunk. Nem úgy a János Kórháznál. Itt érdekes dolgokat láttunk. Akkorra helyeket hagytak ki a taxisok, hogy oda más ne férjen be. Magyarul, hárman elfoglalták az egész állomást. A két első autónál „egyébként” minden rendben volt. Viszont a harmadik ellenőrizni kívánt taxit nyitva találtuk, a sofőr sehol. Az Opel Rekord húsz év körüli vál-

Fiatalabb koromban utáltam esküvőkre járni. Állandóan jöttek a nagynénik, nagymamák és más vénasszonyok, böködtek az ujjukkal és hülyén vigyorogva azt mondogatták:

– Na, lehet, hogy te leszel a következő!

Azóta szoktak csak le róla, mióta én is ugyanezt csinálom velük – a temetéseken...

ni kellett a megfelelő rovatokat. Taxisunk azonban ezt nem írta alá. Majd egyszer csak meggondolta magát és közölte, hazaszalad a többi iratért, mert a környéken lakik. Gondoltuk ez befér, de az ígért 5 percből 20 lett. Így elindultunk a város felé, amikor találkoztunk a már lehiggadt kollégával, akinek a papírjai megkerültek. Ám, mint neki is mondtuk, ezzel az autóval nem lehet taxizni. Mi a jegyzőkönyvet az ellenőrzés végén erről leadtuk. Hogy mi lesz a taxis és autója sorsa, azt nem tudom. Mi leadtuk a kitöltött jelentést, a szankcionálás a kamara hatáskörébe tartozik. Következett a Széna tér. Itt két autó állt: egy budás és egy 2000-es. Ez utóbbi, amikor odaértünk és kiszálltunk, gázt adott és elindult. Nyilván fuvart kapott... A budásnál minden rendben volt és természetesen nem ismerte azt, aki ellillant a sor elejéről. A Batthyány téren is többnyire minden rendben volt, ám itt a taxisok kérték, hogy a felfestést pótolják, mert hiába van 8 autóra kijelölve a droszt, ha az útburkolati jel csak 6 taxinak biztosít beállást. Így a taxiállomás végére rendszeresen parkolnak civil autók is. Ezt a problémát jeleztük a kht. felé. Egyébként itt találtunk egy Fiat Regattát, ami szintén nem a legújabb autó, ám a legfőbb probléma az volt vele, hogy egy saját maga szerkesztette emblémát viselt az oldalán. Ez pedig, nyilván nem szándékosan, igen megtevesztőre sikerült. Szerepelt rajta a Buda, Pest és a Taxi szó úgy, hogy ezzel akár két céghez is tartozhatna a kolléga. Kértük, hogy módosítsa az emblémát a későbbi gondok elkerülése érdekében.

#### • **Hogyan reagáltak a kollégák a megjelenésekre?**

• Azok, akiknek nem volt problémájuk, dolgoztak tovább. A többiek pedig eltűntek. Például a Szentlélek téren, az Árpádhid alatt, a Hévmegállónál megálltunk. Onnan a járdáról többen is dolgoznak. Tényleg jó lenne ide egy taxiállomás, ezt kérték a taxisok is. Még ott voltunk, amikor megállt mellettünk egy taxi és a sofőr „jóindulatúan” figyelmeztetett: ne menjünk a Flórián térre, mert ott „valamilyen” ellenőrzés van. Tapasztaltuk, hogy bizony néhány problémás helyről rövid idő alatt eltűntek a taxik. Tehát gyorsan terjedt a hír. Volt, aki viszont örült

nekünk. Mert például segítünk megtisztítani a taxiállomásokat az idegen autóktól. A pesti oldalon dolgozó ellenőrök, ahogy este emeltek, nagyon sok szabálytalan parkolást rögzítettek. Ennek a szabálysértésnek több kiváltó oka is lehet. A fejelemzetlenség mellett csábító lehet, hogy van olyan droszt, amit az elhelyezése miatt egyáltalán nem használnak a taxisok. Ezért állnak oda civil járművek. Tapasztaltuk, hogy kevés a használható taximegálló. Különösen sok a feszültség a Belvárosban. Tudom, hogy a kht. csatázik az önkormányzatokkal, de azért egy ekkora városrészen 50 taxifőhely kevés...

#### • **Ti mindannyian ellenőrizték a saját cégeteken belüli autókat. Ezt ma már senki nem nehezményezi. Ugyanakkor az „idegen” taxisok reakciója nem volt előre látható. Nem izgulatok?**

• Nem. Ezt tesszük hosszú ideje mindannyian. Most sem történt más. Odamentünk a taxisokhoz, köszöntünk, hogy „szervusz”, innen és innen vagyunk, és erről lenne szó. Szinte senki meg nem kérdezte, hogy miért akarjuk a papírjaikat. Rajtunk volt az ellenőri melly, megmutattuk a kamarai megbízásunkat. A céges taxisok pedig hozzászórtak ehhez, mert ma már mindenhol igen szigorúak a szabályok. Én például az első pillanattól biztos voltam abban, hogy akinek mindene rendben van, az normálisan áll majd hozzánk. Az eligazításon beszélünk arról, hogy ne rögtön a „kemény fiúkat” találjuk meg (Déli, Keleti, Nyugati pályaudvar), de végül is mi eljutottunk a Délibe, bár ott az eső miatt nem állt taxis, a pestiek pedig a Nyugatiba. Ahogy a másik ellenőri csoport elmondta, a kemény fiúk ott is „fülest” kaptak és elspriceltek. Majd egy kis idő múlva visszazivárogtak, és még panaszkodtak is. Kiderült, hogy van egy külföldi férfi, aki már a vonatra felülteti a több nyelvet beszélő fiatal srácokat, akik már a határtól végigvezetik neki fuvarszervezést. Így a pályaudvaron már várják az utasokat e csoport „saját” fuvarosai. Gondot okozva a kemény magnak is. Egyébként a Nyugatiban, miután fényképezni kezdték a magukra hagyott taxikat, szinte rögtön előkerültek azok vezetői is. Kiderült, hogy egy kivétellel mindenkinek rendben voltak a papírjai. Volt, aki

felesége mozgássérült igazolványát tette ki taxija ablaka mögé, jelezve: jogosan parkol örízetlenül autója a droszton. Nem jött be neki...

#### • **A jövőben folytatódnak majd a közös ellenőrzések?**

• Igen, természetesen! Tudomásunk van arról, hogy a droszthasználati díjba az ellenőrzés költségeit is beépítették. Munkánkkal szeretnénk megfelelni az elvárásoknak, melyek következményeképpen a jövőben még hathatósabb ellenőrzésekre is futná. Nekünk komoly tapasztalataink vannak, ezért gondoltuk, hogy akkor inkább csináljuk mi. Így legalább működik, és erre a taxisok is nyitottak.

#### • **Az állandó ellenőrzés kikényszerítheti a rendet a taxiállomásokon?**

• Biztosan. Volt nekem egy másik társaságbeli kollégám. Náluk akkor szabályozták a rádiók teljesítményét, viszont nem plombáltak. Tibi először megbukott a rádiójával, majd nem kapott meg minden óhajtott címet az engedélyezett teljesítményű készülékével. Ezért az ún. „tépőzárás” megoldást választotta, amit otthon maga oldott meg. Hazament, forrasztott, és ha jött az ellenőr, tépett. Majd ismét hazament, forrasztott és megint tépett. Néhány hét alatt rájött, ez így nagyobb kárt okoz neki, mintha normális teljesítményű URH-val dolgozna, de kevesebb címet kapna. Így lesz ez a taxiállomásokon is. Korábban évente egy-két alkalommal kellett csak eltűnni, mert nincs több ellenőrzés. Ez pedig nem okozott gondot. Hamarosan minden napossá válik az ellenőrzés, és ez majd tönkreteszi az ügyeskedőket. Nem lehet minden nap többször is eltűnni. Az állandó stressz kikészíti az idegeket. Nem marad más lehetőség: hozzá kell majd szokni a rendhez.

#### • **A taxiállomásokat használó**

#### **civileket hogyan lehet majd erre kényszeríteni?**

• Jelenleg van „forródrót” a kht.-hoz, melyen be lehet jelenteni, ha problémával találkozunk kollégáink. Egy hónappal ezelőtt még minden cégnél elhangzott a kérés: hívjátok fel őket, mert itt és itt nem lehet megállni. A Budának a Kosuth téren működik „sorelső” rendszere. A házasságkötő teremhez érkező násznép viszont ide parkol rendszeresen. Hiába szólnak nekik, nem érdekli őket. Így egy alkalommal kértem a diszpécser, szóljon a megadott telefonszámon, hogy segítsenek. Azonban a telefont nem vették fel, mert szombat volt, és a vonal másik végén csak hivatali munkaidőben ül valaki. Hétfőtől-péntekig: 8.00-tól 17.00 óráig. Ez így nem működik. Ide olyan működő szervezet kell, amely 24 órában, a hét minden napján elérhető, és ha kell, azonnal intézkedik. Mi taxisok ezért nagyon sokat fizetünk és talán joggal várunk ellenszolgáltatást a „drosztdíjért”.

#### • **Köszönöm a tájékoztatást.**

–kő-

#### **Jegyzőkönyvrészletek a 23-ai ellenőrzésről**

**Az eredeti jegyzőkönyvből a rendszámokat és a neveket szerkesztőségünk törölte**  
**2004. november 23-án megtartott fővárosi taxiállomások és taxisok közös ellenőrzésének észrevételei:**

#### **Taxiállomások:**

##### **I. Széna tér**

Rendben, észrevétel nem volt

##### **II. Batthyány tér**

A tábla 8 gk. beállítását engedélyezi, ezzel szemben a felfestés csak 6 gk. helyet jelöl. Javasoljuk a felfestés kiégszítését.

##### **III. Pacsirtamező u.**

Felfestés kopott



**A matrica szerint ez a taxi lehet céghez nem tartozó, vagy Budapest Taxi, vagy Budataxi is. Az ellenőrök kérték, hogy a kolléga változtasson a megtevesztő jelzésen**

**A szilveszteri buli már javában tart, pia, tánc, miegymás. Egy srác odamegy egy már jó ideje ücsörgő lányhoz:**

– **Veled nem táncol senki?**

**A lány szeme felcsillan:**

– **Nem.**

– **Akkor feltennéd a virslit főni?**



### III. Kolosy tér

Felfestés kopott, környezet elhanyagolt.

### III. Szentlélek tér

Javasoljuk 3 gk. részére droszt kialakítását, a jelenlegi gyakorlat szerint folyamatosan található taxigk.

### III. Flórián tér

Felfestés kopott.

### X. Szent László tér

Utasforgalom szempontjából érdektelen az állomás, taxigk. az ellenőrzés időpontjában az állomás nem tartózkodott.

### X. Sibrik M. - Harmat u.

A taxiállomás utasforgalom szempontjából nem használható, idegen járművek parkolnak.

### X. Liget tér

A taxiállomás környezetének tisztasága erősen kifogásolható, útburkolati felfestés teljes felújításra szorúl!

### X. Lavotta u.

Rendben, észrevétel nem volt.

### XII. János Kórház

Felfestés kopott

### XIV. Kerepesi HÉV végáll.

Felfestés kopott, maszek taxisok önálló forg.ir. tevékenysége, senkit nem engednek be.

### XIV. Öv u. - Erzsébet körút

Az állomás forgalomtechnikai okok miatt rossz helyen van, elhanyagolt, útburkolati jelzés nem látható, az aszfalt állapota és a környezet tisztasága kritikán aluli!

### XIV. Állatkerti krt.

(Vidám Park főbejárata)

Útburkolati jelzés nincs. A taxiállomás a nap teljes időszakában kihasználatlan, forgalomtechnikai okokból a fenntartása nem indokolt.

### XIV. Bosnyák tér

Felfestés hiányos, kopott.



**A felfestés nemcsak a képről hiányzik, hanem a taxiállomásról is. A problémát jelezték az illetékeseknek**



**Az Opel Rekordot nagyon sok helyen már csak a festék tartja össze**



**A belső kárpit szakadt, az oldalzseb valamikor egyszer**



**A kollégánál minden rendbe volt. Jól látható az ellenőrök megkülönböztető mellénye**



**Az Öv utcai taxiállomásra csak a magánautósok tartanak igényt**





**A Nyugatiban a kezdeti meglepetés után kialakult a rend, legalábbis az ellenőrzés idejére**

**Taxigépkocsik ellenőrzése:** kifogásolható, váll. eng. szám nincs kitéve  
**XY Önálló vállalkozó:** Droszthasználati engedély nem volt az első szélvédőre kitéve.  
**XY Önálló vállalkozó:** A taxigk. külső esztétikai állapota

kifogásolható, váll. eng. szám nincs kitéve  
**XY Önálló vállalkozó:** Az ellenőrzés megkezdésekor a gkv. mozgásszerűlt igazolványt helyezte el az első szélvédő előtt, és



**III. kerület, Szentlélek tér. Itt a taxisok kialakították maguknak egy működő taxiállomást**

a gépkocsit ellenőrizetlenül akarta hagyni.  
**XY Önálló vállalkozó**  
 Az ellenőrzés időpontjában a gk. a droszton őrizetlenül, nyitott állapotban volt. A gk. vezetője 15 perc múl-

va került elő, a gk. papírjai, taxieng. stb. nem voltak nála! A gépkocsin több látható külső sérülés van, az autó belseje ütött-kopott, piszkos. A gk.-ban nincs tarifatórta. A taxigk. vezetője az ellenőrzési lapot nem írta alá, az ellenőrzést sérelmezte.

## Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

**Be kell jelentenem az APEH-nak, ha jövőre is „evás” szeretnék lenni?**

Az adójogszabályok általánosságban úgy fogalmazzak, hogy a változásokat kell bejelenteni az adóhivatalnak (eltérően attól a néhány évvel ezelőtti gyakorlattól, amikor minden esetben meg kellett erősíteni például az átalányadó választását). Az EVA (egyszerűsített vállalkozói adó) esetében is ez a helyzet: „Nem kell a bejelentkezését annak megújítani, aki a 2004. évben is az eva hatálya alá tartozott és a 2005. évre ezt az adózási módot akarja fenntartani” [www.apelh.hu](http://www.apelh.hu).

Az egyéni vállalkozó gyakorlatilag háromféle adózási módszer közül választhat. Az első, az általános helyzet a teljes adózás, amikor a bevételeket és a kiadásokat is nyilvántartjuk, és a kettő közötti összeg – attól függően hogy pozitív vagy negatív szám – a vállalkozás nyeresége vagy vesztesége. Ezt az adózási formát jogállásától függetlenül (főállású, mellékállású, nyugdíjas), bárki választhatja. A kedvezményes átalányadót, ahol a bevétel 20%-a (nyugdíjas vállalkozó választhatja, amennyiben más kizáró elv nem érvényesül. A harmadik, egyben legújabb adózási forma az EVA. Ezt a megfelelő feltételek mellett szintén bárki választhatja. Az EVA esetében a bevétel 15%-át kell adóként befizetni, ez a vállalkozói és egyéb adókon kívül az általános forgalmi adót is tartalmazza, így elsősorban azoknak a taxisoknak javasolt, akiknek éves bevétele meghaladja a négy millió forintot.

Az egyik adózási formáról a másikra való áttérést az adóhivatalnak a megfelelő nyomtatványon be kell jelenteni. Tételes és átalányadónál ez a bejelentés az adóbevallás útján valósul meg, az abban előírt határidőig. Az EVA esete eltér, itt a következő évre vonatkozó igényeket – ha változás történik – legkésőbb december 20-ig kell bejelenteni.

## Újabb „sarc” kisvállalkozóknak

„Vállalkozói járulék” néven került bele a jövő évi törvények közé az új teher, amely az egyéni vállalkozóknak, mikro-, kis- és közép-vállalkozóknak okoz újabb kiadást. Meghatározó adótanácsadók véleménye szerint ne szépítsük a helyzetet: egy újabb adó sompolygott suttymban az adórendszerbe.

Az egyéni vagy társas vállalkozók ez idáig nem voltak jogosultak munkanélküli-ellátásra, ha munkanélkülivé váltak. Január elsejétől azonban úgynevezett vállalkozói járadék illeti meg azt a munkanélkülit, aki a megelőző időszakban legalább 365 napig egyéni vállalkozóként vagy társas vállalkozóként tevékenykedett, és a tevékenysége folytatása alatt a most bevezetett vállalkozói járulékfizetési kötelezettségének eleget tett. A vállalkozói járadék folyósításának maximális időtartama 270 nap. Öt nap járulékfizetési idő egy nap járadékfolyósítási időnek felel meg. A járadék összege az alapjául szolgáló jövedelem 65 százaléka, de nem lehet kevesebb az

öregségi nyugdíj legkisebb összegének a 90 százalékánál.

A fenti „munkanélküli-ellátás” fedezetére a jövő év áprilisától a vállalkozókat is terheli majd járulékfizetési kötelezettség. Minden egyéni vagy társas vállalkozó ezután az egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelme után 4 százalékos mértékű ún. „vállalkozói járulékot” fizet. Mentessül a vállalkozói járulék fizetése alól az a vállalkozó, aki egyidejűleg heti legalább 36 óra foglalkoztatással járó munkaviszonyban áll. („másodos vállalkozó”)

Az egyéni vállalkozó a vállalkozói járulékot negyedévenként a tárgynegyedévet követő hónap 12-éig – hasonlóan a TB-járulékokhoz – fizeti meg az adóhatóságnak úgy, hogy a járulékalap legalább a minimálbér összegét elérje (éves szintre vetítve). A társas vállalkozók az önadózás szabályai szerint állapítják meg és ugyancsak a tárgynegyedévet követő hónap 12-éig fizetik meg a járulékot.

## 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!**

## Több a baleset az utakon

– Komoly összehangolt ellenőrzések karácsonyig –

Az ORFK Közrendvédelmi és Közlekedésrendészeti Főosztály tájékoztatása szerint 2004. év első tíz hónapjában a személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetek száma – az elsődleges adatok alapján – 6,9%-kal növekedett. Ezen belül a halálos áldozattal járó balesetek kisebb mértékben, 5,1%-kal emelkedtek. Hasonló mértékű változás állapítható meg a súlyos sérüléssel járó balesetek vonatkozásában is. Az ittasan okozott balesetek részaránya továbbra sem csökkent, 12,4%.

Ez a kedvezőtlen tendencia megfigyelhető az országos gyorsforgalmi úthálózaton is.

A halálos kimenetelű balesetek vonatkozásában az év első három hónapjának kedvezőtlen adatai után októberig javuló tendencia volt megállapítható. A megváltozott időjárási viszonyok következtében ez a folyamat ismét romlani kezdett.

A közlekedés biztonságának javítására, a közlekedési balesetek visszaszorítására, a külföldiek magyarországi tartózkodásának ellenőrzésére, a trükkös lopások és a csempészet megelőzésére a

rendészeti szervek – a rendőrség, a határőrség, vám- és pénzügyőrség -, és a polgárőrség **2004. november 25- december 22.** között közös akciót tart.

- Az akció célja:
- a gyorshajtók, az ittas gépjárművezetők,
  - a nem megfelelő műszaki állapotú járművek kiszűrése,
  - a járművek kivilágításával kapcsolatos szabályok megtartásának ellenőrzése,
  - a közúti áruszállításban részt vevő tehergépjárművek és személyzetük ellenőrzése (okmány, műszaki állapot, AETR, ADR, túlsúly, rakomány),
  - az illegális migrációval kapcsolatban a külföldiek ellenőrzése,
  - a trükkös lopások és a csempészet megelőzése és megszakítása.

Többször visszatérő ellenőrzésekre lehet számítani az autópályákon, a nemzetközi és tranzitforgalmat lebonyolító főútvonalakon.

A feladatok hatékonyabb végrehajtása érdekében az akcióban részt vevő szervek különleges technikai eszközeit is igénybe veszik.

## MICHELIN-ADOMÁNY AZ OBB-NEK

Az OBB-vel kialakított hosszú távú együttműködés egyik nagyon fontos állomása a rendőrségi baleseti helyszínre mikrobuszok felszerelése téli abroncsokkal. A rendőrség szerény költségvetése nem engedi meg a téli abroncs „luxusát”, ami pedig nélkülözhetetlen lehet egy helyszín megközelítésénél nehéz téli útviszonyok mellett. A megbi z h a t ó, számos tesztet nyert francia abroncsokkal ez biztos nem jelent majd akadályt.

Az együttműködés nem új keletű: a Michelin 1999-ben 24 garnitúrát, 2003-ban 65 garnitúrát adományozott, most pedig 25 garnitúrát ad át.



**A Michelin Hungária Kft. igazgatójától dr. Hatala József jelképesen átveszi a 25 garnitúra téli gumit**

## ÚJ helyen a DIGITAXI TAXIÓRA SZERVIZ

Régi és leendő ügyfeleinket szeretettel várjuk újjáépített szervizünkben Kispesten.

Megnyugtatás miatt közöljük, hogy

**APEH engedélyünk mindkét típusú DIGITAXI taxiórára meghosszabítást kapott!**

A nagy érdeklődésre való tekintettel új taxióra beszerelést 2005-re előjegyzéssel felvesszünk!

Autórádió méretű helyekre műszerfalba süllyeszthető, vagy a tükör fölé szerelhető.

**DIGITAXI taxióra kamatmentes részletre is kapható.**

**OMH HITELESÍTÉS műholdas műszerrel.**

**Vidéki szervezeink:**

Pécs	Gulyás István	06-30-9367-815, 06-72-447-815
Seregélyes	Péterfi és Társa Bt.	06-30-237-3327, 06-22-447-900
Miskolc	Labant János	06-20-921-2173, 06-46-380-303
Szeged	Tachotax Kft.	06-30-925-0701, 06-62-495-607
Nagykanizsa	Kepe Károly	06-20-482-7283, 06-93-319-443
Szolnok	Túri István	06-70-258-2744, 06-56-424-580
Kaposvár	Herner Gábor	06-70-381-5566, 06-82-411-458

Győr környékén szerviz megoldást keresünk!



**EÖRDÖGH TRADE KFT. DIGITAXI SZERVIZ**

**1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.**

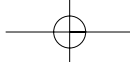
**Telefon: 282-4280 vagy 06-20-959-0098**

**Nyitva: H-P 9-13 és 14-18 óráig.**



**Kellemes Karácsonyi Ünnepeket és Boldog Új Évet kíván a DIGITAXI-TEAM!**





# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Az ilyen táblától hány métert kell szabadon hagyniuk más járműveknek a taxik részére, ha az úttest szélén kívánnak megállni?

- a) Ha útburkolati jel más távolságot nem jelez, 10 métert.  
b) Ha útburkolati jel más távolságot nem jelez, a tábla előtt 5, utána 15 métert.  
c) Ha útburkolati jel más távolságot nem jelez, a tábla előtt 15, utána 5 métert.



2. Egy ilyen tábla hatálya alatt közlekedik. Megközelítheti-e az Ön taxija előtt haladó járművet a megjelöltnél kisebb távolságra?

- a) Legfeljebb akkor, ha az nem gépi meghajtású.  
b) Csak akkor, ha előzésre készül fel.  
c) Nem.



3. Lakott területen közlekedik. Köteles-e taxija sebességét csökkenteni, ha egy ilyen jelzőtáblához közeledik?

- a) Igen, minden esetben.  
b) Igen, ha sebessége nagyobb, mint 30 km/h.  
c) Nem, a tábla és a taxi sebessége között nincs semmilyen összefüggés.

4. Az útburkolati jellel megjelölt helyen elsőbbséget kell-e adnia annak a gyalogosnak, aki a forgalomirányító fényjelző készülék piros jelzése ellenére lép le a járdáról az úttestre?

- a) Igen.  
b) Nem.



5. Mire hívja fel a figyelmét az ilyen jelzőtábla?

- a) Hóval borított úttestre.  
b) Az úttesten lévő hó- és jégbordákra.  
c) Hőesés esetén jelentkező fokozott csúszásveszélyre.



6. A táblával megjelölt helyen egy menetrend szerint közlekedő autóbusz jelzi az elindulási szándékát. Köteles-e intenzív fékezéssel megállítania a taxiját, ha másként nem tudná a kihajtását lehetővé tenni?

- a) Igen.  
b) Csak lakott területen belül.  
c) Nem.

7. Hogyan célszerű behajtani egy kapualjba vagy garázsba, ahol megfordulni nem lehet?

- a) A taxi orrával előre hajtván (előremenetben).  
b) Hátramenetben.

8. Országúton taxijának jobb oldali kerekei az úttestnél mélyebb útpadkára futnak. Mi ilyenkor a teendője?

- a) Azonnal visszakapcsol, hogy erőtaralék keletkezzen, és intenzív gázadás után visszakormányozza a kerekeket  
b) Intenzív fékezéssel lassít, és közben erőteljes kormányozdulattal visszairányítja a járművet az úttestre.  
c) Egyenes irányban tartja a taxit, motorfékkel lassít, majd óvatosan visszakormányozza az úttestre.

9. Keskeny országúton közlekedik. Mire számíthat, ha szemből nagy sebességgel egy pótkocsis kamion érkezik?

- a) A járműszerelvény menetszele lesodorhatja taxiját az úttestről.  
b) A járműszerelvény magához szívó hatására.

10. Milyen kockázattal jár, ha lakott területen kívül cikcakkban, szinte „szlalomozva” előzgeti a járműveket?

- a) Szabálysértésért megbüntethetik, mert gyorsabb előrehaladás érdekében kis távolságon belül ismételt tilos sávot váltogatni.  
b) A taxi irányának és sebességének gyors megváltoztatásával megbontja a fogalom egyensúlyi helyzetét, és ez veszélyes.

11. Az alábbiak közül melyik viselkedés szabálytalan a közlekedés gyakorlatában?

- a) A kockázatvállalás.  
b) A kockáztatás.

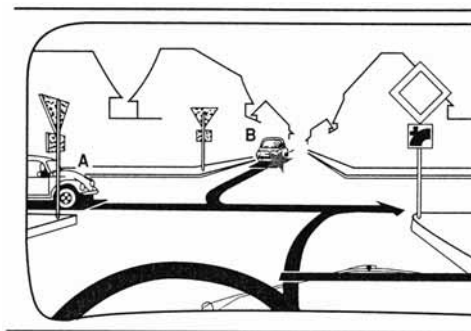
12. Befolyásolja-e a gyalogos életkora a közlekedésben való viselkedését?

- a) Igen.  
b) Nem.

13. Hol kell közlekednie, ha lakott területen kívül az úttesten tolja kerékpárját?

- a) A menetirány szerinti jobb oldal szélén, a járművek haladási irányával egyezően.  
b) A menetirány szerinti bal oldal szélén, a járművek haladási irányával szemben.

14. A kormánykerékkel ábrázolt gépkocsijával az ábrán látható útkereszteződéshez érkezik. Melyik jármű haladhat tovább elsőként?



- a) Az „A” jelű jármű.  
b) A „B” jelű jármű.  
c) Az Ön kormánykerékkel ábrázolt gépkocsija.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatóak.

Ül a nyuszi a szakadék szélén,  
néz maga elé és egyre csak azt  
hajtogatja:

– Boci, boci, boci.

Arra jön a medve és kérdi:

– Mit hajtogatsz itt, te nyuszi?

– Boci, boci.

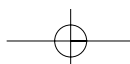
– Hol? – néz lefelé a medve.

– Boci.

– De hol? – kihajol, és lezuhan a medve.

A nyuszi most már azt hajtogatja:

– Maci, maci.





## MORFONDÁRIÁK

Először is ezúton kívánok minden kedves olvasómnak nagyon boldog ünnepeket és sok sikert az elkövetkező új esztendőben. Megint eljutottunk egy év végére. Mert az idő az halad. És mi? Mintha állnánk. Azért gondolom így, mert a kezembe vettem egy 2000-ben megjelent példányt, és jó Demeter Misi írását olvasva ezt érzem. Vannak ugye taxiállomások. Szép utcabútorokkal ellátva, amiért fizetnek a taxiállomásokot üzemeltető kht.-nak. Mintha szintén e lapban olvastam volna olyasmit, hogy ez a konstrukció csökkenthetné a „drosztdíjat”, esetleg majdan nem is kellene fizetni. Na, erre azért nem mernék fogadni. Egyáltalán mit jelent, vagy mi értelme van az üzemeltető szónak ebben a szép cégnevében. Netán festést, takarítást, vagy csak a városházán felhúznak egy játékaútót és elengedik a földre leterített térképre, és ahol megáll, ott lesz egy új droszt. Már tényleg az ember nem tudja, mit gondoljon. Ez a nagy furmányos magyar észjárás. Például a főpolgármester úr kijelenti, hogy ő a fővárost, Budapestet választja Brüsszel helyett. A választópolgárok meg gondoljanak, amit akarnak. Eppen hogy csak karjelzésekkel nem nyomatékostja mondandóját: Igen. Én is így tennék a helyében. Itt sokkal jobban jár. Olcsón bérlet terepjárót. Villamost is vezet néha, sőt buszt is. A taxizásból elege van. Még az átkosban ugyanis taxizott eleget. Na de az más volt. Rég volt. Ki emlékszik arra? Én !!! De minek. Ugye vannak a rendszerváltásnak vesztesei, meg most már az EU-csatlakozásnak is. Kezdenek demonstrálni. A mezőgaz-

daság... A méhészek például Brüsszelben tüntetnek. Felváltva. A nyertesek? Hát ugye ők a harcos múltjukat emlegetik. A KISZ-t. Hű, a mindent! A kezembe került az én kis tagkönyvem is. De én már akkor elszúrtam. Voltak ugyanis az úgynevezett szemináriumok. (Ma ezeket tréningeknek nevezik.) Ott én egyszer felvettem, hogy szerintem ez az egész M a r x - E n g e l s - Sztalin-Rákosi-féle ideológia halott, az az hogy már a születekora eleve halott volt. (Megjegyzem, mindig is szerettem hülyéskedni, amolyan vicces fej voltam), úgyhogy ezen kijelentésemem még nem lepődtek meg nagyon, akik ismeretek. Kicsit felélénkült a társaság. Egyedül az előadó, aki valahonnan fentről jött, forgatta a fejét. Majd az üzemi párttitkár jöndulatú bólogatása után megkérdezte, hogy mire alapozom eme felháborító kijelentésemem. Erre én elkezdtem idézni a Kommunista Kiáltványt. Akkoriban ezt kívülről kellett tudni. Hogy is van? „Kísértet járja be Európát. A kommunizmus kísértete.” Lett is jó kis döbbsent csend. Aki kiment, az kint röhögött. Lassan eljutok oda, hogy kezdek hinni a feltámadásban.

Vagyis, hogy a lélekvándorlásban inkább. Mert újra itt vannak. Ők! Csak egyikük a jobb kezével, míg a másiknak a bal kezével integet. Vannak szerencsétlenek, akik két kézzel kapkodnak, vagy nyúlnak a nagy semmibe. Sajnos itt tartunk. Van ugyan, amikor a vesztes is lehet nyertes. Az utliban például. A betli. Csak azt be kell mondani. Mert a kártyában (utliban) ugyanis létezik az a fogalom, hogy csendes ulti csendes száz, csendes, durchmars. De csendes betli, az aztán nincs. Azt ál-

metet. Kidobni azért nem kell, csak legyen ott egy kupacban. Lehesse oda dobni a többi. Odaköpmi. Ne adj Isten leszarni az egészet. Szemétdombbal illet tenni nem gond. Elnézést a szóhasználatért. Mert a szél is összefújja a szemetet, egy darabig. Azután meg szét. Vajon a történelem vihara most melyik stádiumban van? Mert az újnáciknak könnyű! Fogalmunk sincs miről álmodoznak. A törvényhozók, törvényvégrehajtók, törvénytisztelők meg félnek. Ezért aztán tüntethetnek. Szerintem ők



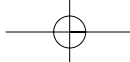
**Új droszt épül a Gyömrői úton a Gyógyszergyár előtt. Ez azonban a gyáriaknak, úgy látszik, nem tetszik**

talában kirohögik. Az idei Mikulás is ilyen csendes betlit hozott szerintem a magyarságnak. Csak a történelem hogyan fogja ezt elszámolni nekünk. De most is vannak, akik jót röhögnek a markukba. Mármin, ha nekik lesz a legtöbb ikszüik. Ez az ikszelés is egy érdekes dolog. Egyre több közismert, köztisztelőben álló embert ikszelhetünk ki. Ő is az volt? Hitted volna róla? Van, aki bocsánatot kér, van, aki csak a saját lelkiismeretével számol el. Van, aki megbotát, van, aki nem. És rengetegen vannak szerintem, akik már szeretnének túl lenni ezen az egészen. Na, de hogy van a mondás? Gyáva népnek nincs hazája. Kérném szépen ezt a mondatot nem félreérteni. Meg lassan képviselője sem. Mert nem gyáva az, aki nem megy el szavazni. Csak egyszerűen velem együtt rengeteg embernek elege van a „hazafias kötelessége” teljesítéséből. Olyan ez, mint a koszos-piszkos, összekarcolt vonatablak. Nem lehet kitekinteni rajta. A tájban – mely ugye elrohan mellettünk látszólag – gyönyörködni meg végképpen nem tudunk. Jó lenne már összesöpörni egyszer a se-

sem tudják, miért. Nagyon rég volt az, amit ők istenitének. Lehet, hogy ötven-hatvan év múlva majd ugyanott az ő gyermekeik munkasörnyűlést tartanak. Jó balhé lesz az is. Már megint, mint mindig mekkora marhaságok jutnak az eszembe. Mint legutóbb, mikor álmodtam. Ha eszembe jut, még mindig elálmlékomod. Jól elkanyarodtam a taxizástól. De hát a taxisok mindig szerettek a világ folyásáról elmélkedni. Egyszer ránk is fogták, hogy bele akartunk avatkozni. Ez ma már csak nosztalgia. Mint nosztalgia az is, hogy csak egy tarifa létezett. Meg két cég. Most megint van remény a fix tarifára. Nem kapkodják el nagyjaink, az biztos. Sőt! Olyasmi is a fülembe jutott, hogy valaki, bőszerű képviselő (érdekvédő? cégtulajdonos?) azon gondolkodik, hogy az Alkotmánybírósághoz fordul. Csak arra kérem így látatlanban, hogy a tényleges, valós indokait sorolja fel. Taxisokról említett ne tegyen a beadványában. Azt írja alá a neve mellé aki, vagy amivel foglalkozik és ne azt, hogy taxis. Mert ő már rég nem az. Lehetne még nevetséges fi-



**Aki nem tudná elolvasni az aláírókat: VDSZ SZAKSZERVEZET, RICHTER GEDEON RT., ÜZEMI TANÁCS**



gurának is nevezni. Mert amúgy szerintem nem rosszindulatú. Na, de majd meglátjuk. Tényleg most már csak a létszám problémáját kell megoldani. Ez sem olyan nagy ördögösség. Mint a TV-ben egy alkotmánybíró úr elmondta: nem a személyt kell korlátozni, hanem az eszközt. Tehát nem taxiról kell beszélni, hanem taxiról. Mert, ha van X

számú X férőhelyű taxiállomás, akkor kell abban a városban Z számú taxi. Azt olvasom, hogy keményen elkezdődtek az ellenőrzések. Nem kell abbahagyni. Következetesnek kell lenni. A szabálytalankodókat meg kell büntetni, vagy felfüggeszteni a tevékenységüket. Szerintem egy éven belül ideális lenne a taxilétszám. Namármost ez meg a fix tari-

fa automatikusan megszüntetné az összes többi problémát. Elmondom: reptér, pályaudvar elfoglalt taxiállomások. Miért? Mert pörögne a bolt, ahogy mi mondjuk. Na de ez már megint csak az álom kategóriába sorolandó. És sajnos nem rajtunk múlik. De azért már nevesítve vannak, akiken múlik. Rusznák úr például. Ő biztos nem felejtkezik

meg az utasokról sem. Itt meg is köszönöm neki is, amit eddig értünk tett, és szintén boldog ünnepeket, valamint azt kívánom neki, hogy jövő ilyenkor sóhajthasson egy nagyot bátran, kijelentvén, hogy ezt is megoldottuk. Ugy legyen! (Csak így magyarul.)

Tisztelettel

Kapitány



## RENAULT MODUS

Kis Renault nagy szível

Az egyre növekvő vásárlói igényeknek megfelelően a Renault megalkotta a Modus-t, amellyel a klasszikus kisautó-kategória A és B szegmensében teremt új alternatívát egy tágas, sokoldalú és „jöpofa” szupermini személyében. A nagyszívvű kisautó belseje tágas, határozott vonalú, külseje jókedvű.

Formaterve és belső elrendezése barátságos, komfortos és hatékony helykihasználású utasteret eredményezett. Belseje nemcsak átgondolt tagolású, hanem a hatalmas üvegtetőnek köszönhetően világos is. A Megane II-ből ismert, elektromos mozgatható napfénytető mellett a Modus hagyományos, manuális üvegtetővel is rendelhető. Ötféle felszereltségi szintje – csakúgy, mint a Megane II esetében – könnyebbé teszi a választást.



A Modus az egyterűek praktikus térkihasználását kínálja minden eddiginél kompaktabb csomagolásban. Csúszósínes, többféleképpen dönthető hátsó ülésora, osztott csomagtérajtaja és különleges kerékpártartója szellemes tervezésű, de maximálisan felhasználóbarát autótávarázsolja.

A Modus futóművét a Megane II inspirálta, amely mérföldkőnek számított a hatékonyság és a komfort tekintetében. Mind az utazási kényelem, mind a kezelhetőség szempontjából a kategória legjobbjai közé tartozik, csakúgy, mint erőforrások tekintetében. Benzines motorból háromféle 16 szelepes modellt találunk: a 75 lóerős 1.2 literest, a 98 lóerős 1.4 literest és a 113 lóerős 1.6 literest. A Modus dízelverzióit a jól ismert 65 és 80 lóerős, 1.5 literes dCi erőforrások hajtják, amelyek alacsony fogyasztást és kulturált járást garantálnak. Az év folyamán újabb motorral bővül a dizelpaletta, amely a legszigorúbb Euro4-es emissziós normáknak is megfelel. Az erőforrásokhoz a Megane II ötsebességes, manuális váltója párosul, természetesen a Modus dinamikájához igazított váltóátállítókkal. Az 1.6 literes csúcsmodellhez automata sebességváltó is rendelhető.

A Modus megkönnyíti használóját, hiszen a benzines változatok 30 ezer km-enkénti, míg a dízel motorral felszerelt verziók 20 ezer km-enkénti kötelező szervizperiódussal ren-



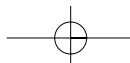
delkeznek. Kiváló gyártási minősége hosszú élettartamot és alacsony üzemeltetési költségeket garantál. Az olyan alkatrészeknek köszönhetően, mint a polipropilén hátsó lökhárító, Európa-szerte a legjobb biztosítási töréskár-besorolást kapta, és 12 éves átrozsdásodás elleni garanciával rendelkezik.



A fényképészetbe betér egy szökenő:

- Szeretnék erről a filmről képeket csináltatni.
- 9x13?
- 117. Miért?

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe [taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)  
Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.  
Látogassa honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)





**A BTI kínálata**  
**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 (házzámos) és környéke (28 település) atlasz	2.184.-
Budapest (házzámos) és környéke (88 település) atlasz	3.276.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.880.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként	1.30

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.-
10.01-12.31.	259.00.-	249.00.	230.00.-

**Gumiambulancia Bt.**  
**NON-STOP**

*Taxisoknak kedvezmény!*  
 Szerelés 400 Ft/db, defekt 800 Ft/db  
 1106 Budapest, Maglódi út 12/b.  
 Tel.: 06-1-261-0835

**Téli gumik 32%-os engedménnyel!**

**TAXIKÖNYVELÉS**

**Már havi 2.500 Ft-tól!**  
**Könyvelés, bevallások,**  
**tanácsadás, képviselő.**  
**tel: 06/30 3-422-767**  
**www.taxikonyveles.hu**  
**Putz György**  
**15 éve taxikönyvelő**

**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 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18.	10,50%
2004.10.19 – 2004.11.22.	10,50%
2004.11.23-tól	10,00%



## Fizetendő minimális járulékok 2004. IV. 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 <b>23 850 Ft</b>	Járulékalap 26,5%-a <b>42 135 Ft</b>	Tételes összeg <b>3x3450 = 10 350 Ft</b>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212
Költségment elszámolható	A járulékalap 11%-a 17 490 Ft	A járulékalap 18%-a 28 620 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft

## BTI – Taxicentrum hírek

Euró alapú jelzáloghitelek közvetítését kezdtük meg irodánkban. Bővebb felvilágosítás telefonon (282-9887)

\* \* \*

Az eddigi évek gyakorlatának megfelelően a **BTI-Taxicentrum iroda az év végi ünnepek alatt és között zárva tart.** Az irodában **december 23. és január 2.** között mindennemű ügyintézés szünetel. Utolsó nyitva tartás idén december 22. szerdán 10–17 óráig, az új évben január 3-án 10 órakor nyitunk.

*Minden kedves kollégának és családjának békés, boldog karácsonyi ünnepeket és sikerekben gazdag új esztendőt kívánunk.*

**Két kandúr beszélget:**

– Képzeld, tegnap felcsiptem egy kellemes kis cicust.

– És?

– Hazavittem a padlásra, közben simogattam selymes, fehér bundácskáját.

– És?

– Leültettem a kanapéra.

– És?

– Megkínáltam egy kis meleg tejjel.

– És?

– Ha azt láttad volna milyen szexisen lefetyelte a kis nyelvével.

– És?

– Végigfektettem a kanapén.

– És?

– Átöleltem szorosán.

– És?

– És akkor elmeséltem neki, hogyan heréltek ki.

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 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
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 negyedik negyedévre tehát 2005. január 12.**

## KIEMELT CÉLCSOPORTT MARAD A TAXI

– Nem érdemes külföldre utazni sem új, sem pedig használt Mercedesekért –

Néhány évvel ezelőtt Magyarországon új Mercedest taxinak egyáltalán nem vásároltak. Ez abban az időben többnyire csak az irigylet európai, ezen belül is a német és osztrák piacra volt jellemző. Természetesen a gyár, piaci pozíciójának megőrzése érdekében, ezeknek a taxis vállalkozóknak nagyon komoly segítséget adott és ad ma is. Ez egyrészt vételár-kedvezményt, másrészt speciális finanszírozási feltételeket jelent. A kiemelt ügyfélkörnek járó kiszolgálás természetesen hosszú időre szóló, tartós kapcsolatot is jelent a Mercedes gyár és a taxisok között. Magyarországon taxizásra először a népszerű 123-ast „fogták be” nagyobb számban. Majd a 124-esek következtek, ter-

mészetesen „külföldi” importból. Amikor a kötelező kamarai tagságból eredő hatalmas adatbázist megnéztük, kiderült, e márkából van a legtöbb a taxiautók között. Néhány újabb év elteltével megjelentek a használt „kereklámpások” is, sőt nem egyet közülük már hazai forrásból szereztek be. A komoly szemléletváltás azt követően történt meg, hogy a magyar vezérképviselet jelentkezett a hazai piacon speciális, taxisoknak szóló ajánlatával. Ez pedig már a kezdetekben is erősen közelített az irigylet német vagy osztrák konstrukcióhoz. Vételár és finanszírozás tekintetében egyaránt. Sőt, betört a hazai piacra a tőlünk nyugatabbra már komoly népszerűségnek örvendő

JAHRESWAGEN konstrukció is, melynek keretei között alig használt, keveset futott Mercedeseket kínálnak kedvezményes áron. Közben néhányan belevágtak az új autó vásárlásába, tehát ebben a tekintetben is megtört a jég, és a példát ma már egyre többen követik. A Hunyadi János úton található használt-Mercedes-bázis is egyre több taxinak jelent kiindulópontot a vásárláskor. Ugyanakkor az is kérdés, hogy marad jövőre is ez a fajta kedvező elbírálás a taxisok részére, vagy változnak a kondíciók? Erről kérdeztük a Mercedes-Benz Személygépkocsi-értékesítési vezetőjét, Jász Ivánt, illetve a Használtautó üzletág vezetőjét, Heinczinger Jánost.

• A taxisokat jövőre is kiemelt célcsoportként kezeljük - mondta Jász Iván. - E tekintetben számításba vettük, hogy mely típusok jöhetnek szóba a magyarországi fuvarosok körében. Érdekes módon többnyire ugyanazok, mint Németországban, Ausztriában, hiszen a feltételek ma már nagyon hasonlóak. Vagyis a C- és az E- osztály 200-as és 220-as modelljei. Gyakorlatilag a németországi és ausztriai taxiskedvezményeket adoptáltuk a magyar piacra. 2004-ben azok - akik tudták igazolni, hogy ők taxis vállalkozók - 10%-os engedményre, és ezen túlmenően kedvezményes, speciális részünkről támogatott, saját finanszírozó cégünk részéről tető alá hozott finanszírozásra voltak jogosultak. Úgy tapasztaltuk, hogy nem elsősorban a kocsik beszerzési ára jelent, és jelentett komoly akadályt, hanem a kocsihoz való hozzájutás, vagy népszerűbb nevén a „beugró”, hiszen termelőszközről van szó. Ezért, alkalmazkodva a piaci helyzethez, olyan finanszírozási rendszert dolgoztunk ki a 10%-os kedvezményes árból kiindulva, hogy az új autót 36% befizetése után már el tudták vinni a nálunk vásárló taxisok. E mellé euró-bázisú, 12-60 hónapos futamidejű, akár személyre szabott kedvezményes finanszírozást tudunk nyújtani. A THM, vagy hosszabban mondva a teljes hiteldíj mutató, ez esetben mindössze 3,56%

volt, ami nagyon versenyképesnek bizonyult. A személyre szabott konstrukciókban ezeket a számokat lehet variálni, mint ahogy ezt kérésre nem egy esetben meg is tettük. 2005-ben hasonló szellemben szeretnénk a taxisok számára szolgáltatni. Az is elképzelhető, hogy a svájci frank bázisú finanszírozásnál a fentieknél is kedvezőbbet tudunk majd nyújtani. Elképzeléseinket most vitatjuk meg, azok jelenleg még kidolgozás alatt állnak, de a szellemiség továbbitele eldöntött tény. Szeretnénk, ha jövőre az idei sikeres újautó értékesítést tovább növelhetnénk. Ezen dolgozunk, a részleteket jövő év elején ismertetjük majd a taxisokkal. Addig is Imre Attila kollégánk továbbra is a taxisok rendelkezésére áll új személygépkocsik tekintetében, a Kárpát utcai bázisunkon. Ő a taxis értékesítésre kijelölt referens, aki örömmel ad felvilágosítást a felmerülő kérdésekben.

• **Amennyiben a kollégák mégsem új Mercedest szeretnének vásárolni, számukra milyen lehetőségeket teremt majd az MB Autó Magyarország? - kérdeztem Heinczinger Jánost, a Hunyadi János úton található használtautó üzletág vezetőjét -**

• Ebben az évben, az év második felében, sikerült bevezetni egy új programot cégen belül. Ez egy korábbi hiányt pótol, nevezetesen, belekezdünk a fiatal, alig használt

személyautók, a Mercedes-Benz A-, C-, és E-osztálynak az importálásába. A fő elvünk az volt, hogy a külföldről bejövő magánimport árszintjén tudjuk kínálni belföldön ezeket a még szinte új szagú, keveset futott autót. Erre cégünkön belül egy új elnevezést igyekszünk meghonosítani, ez pedig a **Jahreswa-**

hogy a vételár, a regisztrációs adó, a behozatal díja, a szállás és étkezési kiadások mellett még a hazai üzembe helyezési költségeket is figyelembe véve, mennyibe is kerül egy kint-ről behozott autó.. Nem beszélve arról az esetről, amikor a kinézett autó a megérkezéskor már nincs is meg. Mert közben eladták. Az inter-



**A Hunyadi úti telephely használt Mercedes kínálata minden igényt kielégít**

gen.com márkanév, mely egyben egy internetes elérési cím is. Aki ezt megnézi, az jelenleg csak egy beköszöntő oldalt talál, ahol két lehetősége van: vagy egy **e-mail** előjegyzésben kéri a lapindulás után a választ, vagy pedig átmehet a [www.mercedes-benz.hu](http://www.mercedes-benz.hu) honlapunkra, ahol a Jahreswagenek mellett egyéb használt autók is megtekinthetők. Áraink egyébként összehasonlíthatók a külföldi használtautó-honlapokon kínált hasonló autók áraival. Ki lehet számítani,

neten magánszemély nem tud lefoglalni autót, ráadásul ezeket a honlapokat nem is mindennap frissítik. Ez egyfajta buktató, ilyenkor jönnek a kényszermegoldások. Az utazásban ugyanis már „benne van” 100-150 ezer forint, főleg ha családdal vagy barátokkal ment ki a vásárolni szándékozó vállalkozó. Mert enni-inni kell, szállást kell foglalni, és az út nem járható meg egy nap alatt. Még a legközelebbi németországi kereskedés sem, mert nem marad idő a nézegetésre, ügyné-

### ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

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



### Amennyiben legalább három taxis összeáll, úgy komoly kedvezményeket kaphatnak

zésre. Tehát ha már ott vannak, és nincs meg a korábban még otthon kinézett autó, akkor jönnek a kényesszervásárlások. Az ezüst helyett a piros színűt, más kárpittal, kicsit több kilométerrel, mert valami eredményt el kell érni. Mert 1-2 hónapig megint nem tudnak majd kimenni, ugyanis dolgoznak. Ezt a fajta kapkodó-kényszert lehet kiváltani Budapesten a Hunyadi János úton. Itt semmiféle időkorlát nincs, mert az autók ott állnak, finanszírozásuk megfelelő, valóságos a kilométeradatok, ott helyben lefoglalhatók és elvihetők. A használtautó-importban az utóbbi időben sokat tisztult a kép. A vámkézelésben ma már egyre inkább a versenysemlegesség érvényesül. Mi most már ugyanúgy a ringben vagyunk, mint egy magánimportőr, ugyanazok a

terheink, a költségeink. Ez tesz tulajdonképpen versenyképessé.

• **A Hunyadi János út kínálata véges. Van arra valamilyen megoldás, hogy a Mercedes-Benz bekapcsolódjon a használtautó importba, és kielégítse azokat az igényeket, amelyek felmerülnek? Mert mondjuk egy német vagy belga honlapon sok autó található, szemben a Hunyadi János úton található néhány tucattal.**

• Az autók folyamatosan érkeznek, és mindig van 20-30 autó a telephelyünkön, melyek igen hamar cserélődnek. Annyi elmondható, hogy az általunk kínált járművek elsősorban gyári technológiával bevizsgáltak, százszázalékosan megbízható a futásteljesítmények adata, ami jellemzően 6 és 15 ezer km közötti számot mutat. Az autók állapota újszerű,

szinte még az új autó illata is érezhető bennük. Kedvező finanszírozást kapunk hozzájuk saját lízincégünktől, és az ügyintézés gyors. Sőt, taxis vásárlásnál a sárga rendszámmal kapcsolatos ügyintézését is tudjuk vállalni. Így az autót sárga rendszámmal adjuk át.

• **Garancia, szavatosság van ezekre az autókra?**

• Miután ezek az autók 1, vagy max. 1,5 évesek – ezért gyári garanciával rendelkeznek még. Egyébként minden így eladott autohoz akár 2 év, de minimálisan 6 hónap, teljes körű garanciát nyújtunk.

• **A taxisok körében is szokás, hogy beülnek egy autóra három, négyen és nyakukba veszik Európát. Benéznek néhány előre kinevezett autókerekeskedőhöz, és válogatnak. Ők milyen kiadásokkal számolhatnak?**

• Az interneten meghirdetett árakhoz kell számolni a németországi adót, amit ki kell fizetni a magyar áfa-különbözet miatt. A regisztrációs adó fix költség, de nem elhanyagolható összeg. A forgalomba helyezésnél minimum 1 hónapos várakozással kell számolni, mert a gépkocsi származási igazolását a Belügyminisztériumtól meg kell várni. E nélkül nem lehet forgalomba helyezni az importált járművet. Majd jön a műszaki vizsgáztatás, az eredetvizsgálat, ezek is költséget jelentenek. Az így kapott összeghez hozzá kell adni azt a plusz költséget, amibe a három-négy ember utazása, étkezése, szállásköltsége kerül. E mellett még fizetni kell az ideiglenes rendszámért, annak a biztosításáért is. Ezért mondtam az előbb, hogy áraink már versenyképesek. Sőt, miután tudjuk mi is, hogy a taxisok egy ré-

sze szeretet közösen vásárolni, választani, számukra egy új konstrukciót kínálunk. Amennyiben legalább három összeállnak, és együtt rendelkeznek nálunk autót, úgy ők külön kedvezményt kapnak.

• **Ez azt jelenti, hogy ha három vállalkozó összeáll, vagy egy taxitársaság összegyűjti a kollégák igényeit, akkor az egyéni árhoz képest még kaphatnak további speciális kedvezményeket?**

• Így van. Amennyiben éppen akkor nincs olyan autónk, ami az igényeiknek megfelel, akkor előjegyzésbe vesszük a kérést, és megpróbálunk keresni megfelelő autót. Ez esetben nincs semmiféle kötelezettség, tehát ha van hasonló autó, ami megfelel-ne az igényeknek, de valamilyen okból mégsem tudja bevállalni taxis, akkor sincs semmi gond.

• **Németországban, Ausztriában az új Mercedes vásárlásokor a régió beszámítják a vételárba. Sőt, olyan konstrukciókat alakítanak ki, hogy a vállalkozóknak eleve már csak a különbözetet kell megfinanszírozni. A használt taxit még a kelet-európai taxisok elviszik, jó áron. Van arra lehetőség, hogy az előző autót tisztességes áron beszámítsák a vételárba?**

• Elfelejtettem az előző felsorolásban említeni, hogy például egy Németországban kiválasztott autó esetén a beszámítás szóba sem jöhet. Mi ezt vállaljuk. Az MB-Auto Magyarország Kft.-nél, ha a műszaki feltételeknek megfelel, és piacképes a beszámíttatni kívánt autó, azért mi is piaci árat adunk. Ez esetben nem csak Mercedes jöhet szóba, hanem idegen márkák esetén is vállaljuk a tovább értékesítést.

## Pókember



A gyerekteve fagatja az apját:

- Apa, miért van nekünk ilyen hosszú szőrünk?

- Hogy beolvadjunk a sivatag színébe, és az ellenségeink ne tudjanak felismerni.

- És miért van ilyen nagy patánk?

- Hogy ne égesse a sivatag forró homokja a talpunkat.

- Na és miért van púp a hátunkon?

- Hogy vizet tartalékoljunk benne a sivatagi szárazság idején.

- Értem. Csak azt nem, hogy akkor mi a fenét keresünk itt, az állatkertben?

## Taxis üldözés Svájcban

### Indított, majd lemaradt

**Svájci pontossággal indult az a vonat, amely kalauznője jelzésére startolt, ám olyan gyorsan kihúzott az állomásról, hogy a vasutasnő már nem tudott rá felszállni. A hoppon és a peronon ragadt kalauz végül taxiba vágta magát és kilenc kilométeren keresztül üldözte saját szerelvényét.**

Valljuk be, hihetetlennek tűnik, hogy Svájcban el tud úgy indulni egy szerelvény, hogy a mozdonyt indító kalauz lemarad róla. Pedig a közelmúltban a Genf – Sierre vonalon ez történt. A szerelvény Aigle állomáson várakozott 15 percet, majd induláskor a kalauznő szabályos jelt adott a mozdony vezetőjének, aki olyan sebesen lódította meg a szerelvényt, hogy a kalauznő nem mert rá felugrani. Az első

pillanatok döbbenete után azért feltalálta magát a peronon ragadt jegykezelő: beugrott az állomás előtt a droszton várakozó egyik taxiba és a vonat után indult. A taxiból telefonon értesítette a forgalomirányítást a történetéről, így a szerelvényt a kilenc kilométerrel távolabbi, Bex állomáson feltartóztatták, amíg nem érte be a kalauznő a „munkahelyét”.

A híradások arról nem tesznek említést, hogy a mozdonyvezető kifizette-e a kalauznőnek a taxiszámlát vagy indult-e eljárás a masiniszta ellen, mindenesetre a történet kellő derűt váltott ki nem csak a vasutasok, de a svájci lakosok körében is. Azt csak feltételezni lehet, hogy a lemaradt jegyvizsgáló a jövőben kétszer is megfontolja, hol áll, ha kiadja a szerelvénynek a startjelet.

Cash



## A taxigépkocsik megkülönböztetése

Manapság egyre többször kerül szóba a közúti közlekedési szolgáltatók gépjárművének megkülönböztetése, pontosabban a sárga rendszám kérdése. A teherfuvarozók és az autóbuseszók már javasolták ennek megszüntetését, arra hivatkozva, hogy eredeti feladatát a megkülönböztetett színű forgalmi rendszám már nem tölti be. Ezzel mi, taxisosok is mélysegesen egyetértünk. A sárga rendszám a kezdeti időszakban még elérte célját: a hivatalos személyszállítókat jól megkülönböztette a feketén taxizóktól. A taxis autócseréje esetén vitte magával a hóna alatt a sárga rendszámát, és szerelte fel a következő kocsijára. Aztán az adminisztráció a maga megszokott módján elkezdett bonyolódni. Már nem lehetett átrakni a sárga rendszámot a következő kocsira, hanem kellett venni egy újat. A régi sárga rendszámot meg lehetett hazavinni a „spejzba”. Aztán idővel ezek a sárga rendszámok már olyan mennyiséget értek el, hogy senki nem tudta követni a felhasználás jogosságát. Ellenőrzések során ebben az időszakban több esetben is előfordult, hogy évek óta leadott, érvénytelen rendszámmal, és „természetesen” mindenféle egyéb engedély nélkül dolgozott taxisofőr például valamelyik pályaudvaron.

A sárga rendszám immár elvesztette jelentőségét. Nem tölti be piacvédő szerepét, viszont rengeteg felesleges adminisztrációval jár, és hátrányos, ha a taxis magáncélra kívánja használni autóját. Ez utóbbi pedig sűrűn előfordul...

A taxisok és a szakma egyéb képviselői részéről az elmúlt évek során már több javaslat is érkezett arra, hogy mi válhatná ki a sárga rendszám szerepét oly módon, hogy annak értelme is legyen. Az egyik ilyen javaslat az ún. „taxi-licenc”, amely egy értékpapírhoz hasonlóan a taxis vállalkozás értékét testesítené meg. Ez az „értékpa-

pír” piaci áron adható-vehető lenne, a mindenkori kereslet-kínálat alapján. Talán még a létszámkérdés is megoldódhatna vele. A taxi-licenc feltüntetésére több mód is kínálkozik. Egyrészt megjelenhetne rendszám alakjában. Persze nem a mai sárga rendszámra gondolok, hanem annak egy újabb változatára, amely majd szintén vihető egyik kocsiról a másikra. Felmerülhet az is, hogy a sima általános rendszámra egy megkülönböztötött matrica kerül, ami jelzi, hogy az illető kocsit taxi. Is.

Az új, eurós rendszámtáblákhoz hologramos matrica járul, amelyet a gépkocsi első szélvédőjére belülről kell felragasztani. Ez a matrica is remekül alkalmas lenne a taxi üzemmodort feltüntetésére. Az eljárás még azzal az előnnyel is jár, hogy a rendszámmal ellentétben ezt a biztonsági matricát nem lehet ellopni. Esetleg a kocsival együtt, de akkor már úgyis mindegy...

Az egész rendszer továbbá azért is átgondolásra szorul, mert a fix tarifa bevezetésével az eddigieknél is fontosabbá válik, válhat, hogy a taxigépkocsik működési terület szerint megkülönböztetésre kerüljenek. Az új taxijelzésnek – ha lesz – minden valószínűség szerint erre is alkalmasnak kell lenni.

Ha körülnézünk a világban, rendkívül vegyes a kép. Vannak olyan országok, ahol a taxi csak és kizárólag taxiüzemre használható, eleve annak van gyártva, és ez meg is látszik rajta. Mindenki előtt ismert a New York-i sárga taxi, a Yellow Cab, illetve a hagyományos taxik Londonban. Egyes területeken, bár ennyire jellegzetes megkülönböztetés nincs, ennek ellenére nem használják a taxit más célra, mert a családban egyébként is van még két-három kocsi... Hollandiában és Belgiumban a nálunk alkalmazott rendszerhez hasonlóan a rendszám színében van eltérés,

Ausztriában emellett még a működési terület szerint is megkülönböztetik a taxikat. Egységes európai uniós szabályozás nem létezik, talán nem is lenne szerencsés, ha egy ennyire helyhez kötött szakmát központi előírások szerint kellene gyakorolni.

Mindemellett továbbra sem fogadható el a sárga rendszám jelenlegi rendszerének fenntartása, amíg azt könnyedén ki lehet játszani. Már többször foglalkoztunk lapunkban a fehér rendszámú közúti fuvarozás kérdésével, a limuzinszervek, esküvői fuvarozók, kiscsomag-szállítók által teljesített szolgáltatásokkal, melyek a hatályos jogszabályok szerint közúti közlekedési szolgáltatásnak minősülnek. Nézzük, hogy szól a rendelet:

„5. § A közúti közlekedési szolgáltatás csak abban az esetben kezdhető meg, ha a szolgáltatást végző a 3. §-ban meghatározott bejelentési kötelezettségének eleget tett, illetőleg – a 4. §-ban, a 4/A. §-ban, az 5/A. §-ban és az 5/B. §-ban megjelölt tevékenységre – az engedélyeket megszerezte, és a tevékenységhez használt járművét (járműveit) a külön rendelet alapján meghatározott színű hatósági jelzéssel (rendszámtáblával) látták el.

5/A. § (1) Személygépkocsival közúti személyszállítási szolgáltatás személytaxi-szolgáltatásként vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatásként végezhető.” 89/88 MT rendelet.

Ez az 5-ös, és különösen az 5/A paragrafus nagyon egyértelműre sikeredett. Közúti közlekedési szolgáltatást végezni személygépkocsival taxiként vagy személygépkocsis személyszállítóként lehet. Pont. Nincs kivétel, nincs kiskapu. Nincs eltérő szabály bérautóra, esküvői kocsira, oldtimerre. Nincs más lehetőség. A szabályok mindenkire vonatkoznak.

Elméletben...

## Taxik is mehessenek a buszsávokban forgalomelterelés esetén

### Tisztelt Vezető!

Miután végre a taxikat a tömegközlekedés részének tekintik, jó lenne, ha minden (!) esetben élvezhetnénk ennek előnyeit. Jelenleg felemás a helyzet. A fővárosban nagyon sok a forgalomeltereléssel járó közúti munka. Egyszer beengedik a taxikat a BKV járműveknek fenntartott útszakaszra, egyszer nem... Jó lenne egységesíteni az álláspontot. Miután a taxik a tömegközlekedés részei, kérjük, hogy ők is haladassanak a BKV sávokban, és ezt táblák is jelezzék.

A Bartók Béla úton bemehettünk, a Leányka utcában nem ezekbe a sávokba. A Nagykörúton mi is mehettünk a buszokkal a terelés idején, a Drégelyvár utcánál már nem.

Kérjük, hogy a 2005-ös nagy tereléseknél a taxikat – egységesen – engedjék be lezárt útszakaszokra, a BKV járművekkel együtt.

Budapest, 2004. október 19.

A taxisok nevében köszönettel:

Juhász Péter

### Válasz:

Az eddigi útfelújításoknál a taxi gépjárművek forgalmának engedélyezése annak a függvénye volt, hogy a megjelenő taxi járművek akadályozhatják-e a tömegközlekedési járművek forgalmát. Ilyen akadályoztatást jelenthet például az, ha a jelzőlámpás kereszteződés előtt lévő megállóhelyre taxi jármű megjelenése esetében nem tud beállni a tömegközlekedési jármű, és így periódust veszthet. Ezekben az esetekben nem engedélyeztük a taxi járművek közlekedését, és az ilyen szituációkban a továbbiakban sem kívánjuk ezt megtenni, mivel a tömegközlekedés zavartalan lebonyolódását tartjuk a legfontosabb fővárosi közlekedéspolitikai szempontnak.

Azokban az esetekben, melyekben a taxi járművek a tömegközlekedési járművek zavarása nélkül tudják használni az egyébként korlátozott útvonalat, ezt számukra engedélyezni fogjuk.

Budapest, 2004. november 16.

Pásti Imre alosztályvezető  
Budapest Főváros Önkormányzata  
Főpolgármesteri Hivatal  
Közlekedési Ügyosztály

A buta medve megy az erdőben, mikor megállítja a nyuszika.

– Szervusz, medve, keresett a Feri! – mondja.

– Milyen Feri? – kérdi a medve.

– Aki a seggét az orrodra veri. – válaszol a nyuszika, és elrohan.

Ez így megy hétről hétre, mikor a medve már nagyon szegyélli a mamlaszágát, és a rókához megy tanácsért.

– Kutyaharapást a szőrével! – mondja a róka. – Ha legközelebb találkozol a nyuszikával mondd azt neki, hogy keresett az Erik. Ha rákérdezne, hogy ki az az Erik, akkor válaszold azt, hogy akinek a seggét az orrodra verik.

A medve nagyon megőrül, és alig várja, hogy találkozzon a nyuszikával. Mikor ez végre megtörténik, így szól hozzá:

– Te nyúl, keresett az Erik.

– Tudom – válaszolja a nyuszika – mondta a Feri.

– Milyen Feri?



Tovább bővült a flotta

## Citroën C4

A C4 a vezetést segítő számos korszerű és hatékony felszerelést vonultat fel, amelyek a könnyebb és nyugodtabb vezetést szolgálják.

A véletlen sávelhagyásra figyelmeztető jelzés (AFIL) biztonsági szempontból igen fontos újítás. A rendszer 80 km/H sebesség felett érzékeli a terelő-, vagy záróvonal irányjelzés nélküli átlépését. A figyelmetlen vezetőnek a rendszer a sávelhagyásnak megfelelő oldalon, az ülésbe épített rezgő elem bekapcsolásával jelez, hogy időben reagálhasson.

A kétfunkciós Xenon kanyarkövető fényszórók (tompított és országúti funkció), amelyekkel általában a felsőbb szegmensekbe tartozó gépkocsiknál találkozhatunk, kanyarodásnál optimális megvilágítást biztosítanak.

A C4 utastere a nyugodt vezetést helyezi előtérbe. Éppen ezért a központi kezelő-

szervekkel ellátott, rögzített közepű kormányon a legfontosabb kényelmi berendezések (felszereltségtől függően audio rendszer, telefon...) mellett a vezetést segítő rendszerek (sebességkorlátozó és sebességszabályozó berendezés) kezelőgombjai is a vezető keze ügyében kaptak helyet. Az ergonomiai szempontok alapján elrendezett, könnyen kezelhető kezelőgombok szintén a vezetés kényelmét szolgálják.

Ehhez kapcsolódik a vezetéssel kapcsolatos információkat (a gépkocsi sebessége, a sebességszabályozó és sebességkorlátozó berendezésen beállított sebesség stb.) megjelenítő áttetsző kijelző, amely a műszerfal közepén található. Mivel a kijelző fényereje a kinti fényerőhöz igazodik, a megjelenő információk

bármilyen körülmények között jól olvashatók.

Ezek a szolgáltatások kellemes, nyugodt légkört teremtenek az utastérben, amelyet továbbfokoznak az olyan részletek, mint például a belső tér stílusához illő illatos léghűtő (VTR/SX szinttől), vagy a zaj- és ütésvedelmi oldalüvegek, amelyek akusztikai szempontból is tökéletes kényelmet biztosítanak. A C4 számos rakodóhellyel és egy páratlanul szellemes, összecukható csomagter-elosztó rendszerrel megakadályozza a csomagok elmozdulását.



### COMPUTER PLUS

Számítástechnikai Szaküzlet

Számítógépek és részegységek eladása, vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.  
Tel: 214-7293

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat  
rendszergazda

### Taxisok 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

# ESERCO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ  
(OLAJ IS)**

**20%**

**KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK  
MINDEN EGYÉBRE**

**10%**

**KEDVEZMÉNY!**

# A radart és a lézert előre jelzik a Beltronics felsőkategóriás készülékei

– Európában csak négy országban engedélyezték használatukat –

Aki autózik, tudja, vezetés közben nagyon sok mindenre figyelni kell. Többek között a jármű környezetében lévő közlekedőkre, a gyalogosokra, a szabadon lévő állatokra, az időjárási helyzetre, az utakon található gödrökre, a nyomvályúkra és persze nem utolsósorban a közlekedési szabályok betartására. Ez utóbbiak azért születtek, hogy segítsenek a forgalomban részt vevőknek abban, hogy biztonságosan eljuthassanak kitérő céljukig. A KRESZ betartása tehát elemi érdeke mindenkinek. Ugyanakkor vannak a jogszabálynak olyan „vadhajtásai”, melyek csak az autósok idegeit borzolják. Ilyen például az ország megszámlálhatatlanul sok pontján előforduló, indokolatlan sebességkorlátozás. Ráadásul a rend éber őrei ennek különböző műszaki eszközök igénybevételével próbálnak érvényt szerezni. Mielőtt ezért bárki is egyenruhásainkra haragudna, le kell szögezni, a táblákat nem ők helyezik ki, nem ők döntenek a sebességkorlátozásokról, és a jogszabályokat sem ők alkotják. Mindössze az a „bűnük”, hogy sok esetben ott is fellépnek a szabálysértőkkel szemben, ahol ez teljesen ésszerűtlen. Például lakott területen belül

egy 30 km/órás korlátozásnál a 45 km/h feletti „száguldás” már jelentős túllépésnek minősülhet, aminek súlyos pénzbírság, büntetőpontok kiosztása, illetve a jogosítvány-bevonás lehet a következménye. Szeretném leszögezni, nem vagyok híve a száguldozásnak. Nagyon sok család rokkant már bele abba, hogy valaki valahol egyszer rossz sebességet választott. Ugyanakkor a feleslegesen kihelyezett, a napi közlekedésben betarthatatlan tiltó táblák idegesítnek. Ezért 7-8 évvel ezelőtt örömmel vettem meg a csodaszert: egy radart előre jelző berendezést. Ez akkor tiltott eszköznek számított. Így hát autómban szétvágtam a napellenzőt, elrejtettem a drótokat, és nagyon büszke voltam magamra. Napokon keresztül nem történt semmi, valahogy nem futottam össze a traffipaxos autóval. Majd eljött a nagy találkozás. Én ugyanis messziről kiszúrtam a Soroksári úton, a járdán álló Skodát, és szinte vigyorogtam, mert vártam, hogy készülékem is ezt teszi majd, csak egy kicsit közelebről. Nem tette. Nem értettem, mi történt, ezért jó nagy kerülővel visszafordultam, mert ugye bizonyára csak „hátulról” mér a Skoda. Majd ezt a já-

tékot közel 40 percen keresztül ismételtetem anélkül, hogy a szerkezet bármit is jelzett volna. Este kiszereztem az autóból a csodaszert (már nem annak hívtam), de a szétvágdosott napellenző még évekig röhögött a szemembe...

Tavaly december 1-jétől, egy jogszabályváltozásnak köszönhetően, Magyarországon is legálisan lehet használni radar/lézer detektorokat, illetve lézerblokkolókat. Természetesen nem kellett sokat várni, és megjelentek ezek az eszközök a nagy áruházláncokban, a kínai piacon és az egyéb hasonló minőséget árusító helyeken. Volt ismerősöm, aki úgy járt, mint én néhány éve. Vett egy ilyen szerkezetet, mely jól mutatott autójában, ám egyéb előnye nem volt. Az év közepén, e lap hasábjain munkatársunk írt ugyan a drágább, ám működő szerkezetekről, de ezek után nem hittem neki. Eljött az ősz, és az egyik taxicégnél találkoztam az „igazival”. Ez a kisokos tényleg időben jelez a traffipaxokhoz közelítve, és a lézerek ellen is nyújt bizonyos védelmet. Működéséről a forgalmazó TravelTech Kft. kereskedelmi vezetőjét, Somos Andrást kérdeztem.

• Önöknek nem okozott üzletit kárt az, hogy bekerültek az országba egyáltalán nem, vagy csak megbízhatatlanul működő eszközök? Tulajdonképpen milyen szempontok alapján lehet kiválasztani a megfelelő eszközöt, ami már védelmet is ad?

• Itt is igaz az a köz-hely, hogy „olcsó húsnak hig a leve”. A radar-detektorokról azt érdemes tudni, hogy az első számú piacuk Amerika.

Elsősorban tehát ide gyártják őket. Itt viszont csak két frekvenciasávot használnak sebességellenőrzésre. Az ún. K és Ka sávot. Ez a jelölés meghatározza a frekvenciatartományt. Amerikában olyan radarokat használnak, amelyek nagyobb távolságról mérnek, tehát, távolabbról is lehet őket előre jelezni. Európában viszont radarellenőrzésre olyan frekvenciasávot is használnak, amelyeknek az érzékelését az amerikai

detektorokba bele sem építik! Tehát az ott használt berendezések hiába nagyon jók, ha adott esetben az európai szabványtól eltérő frekvenciasávban dolgoznak. Így ezen a földrészén használhatatlanok. Rá-

adásul az európai radarok sokkal kisebb sugárzási teljesítménnyel dolgoznak, közelebről mérnek. (A traffipax max. 40 méterre tud mérni.) Viszont ennek az a következménye, hogy jó minőségű, érzékeny detektor kell ahhoz, hogy időben jelezen az autósoknak.

• Vagy akkor sem. Azok a termékek, melyeket láttam vagy próbáltam, nem jeleztek semmit. Illetve hallomásból úgy tudom, hogy a garázskapukra viszont riasztanak...

• Van olyan közepkategóriás detektor, amelynek gyártója előszere-ttel hirdeti, hogy „all band”,

vagyis az összes frekvenciasávot tudja, ami igaz is, de csak Amerikában. Magyarországon, Európában már nem. Ennek pedig az a veszélye, ha egy vagy két traffipaxot időben jelez, az ember elkezd bízni benne. Majd amikor a harmadikféle mérőeszközzel találkozik, mely nem a készülék által „ismert” amerikai frekvencián dolgozik, abba „ezerrel” beleszáll – holott, ha nem ad ki egy fillért sem detektorra, észrevette volna, mert akkor normálisan figyel. Tehát a nem megfelelő készülék hamis biztonságot ad, amiért nagy árat lehet fizetni.

• Ha jól vettem ki a szávaiból, akkor az Önök cé-gének nem tettek jót ezek az igen olcsón elérhető berendezések?

• Ez így van. Nem azért, mert konkurenciát jelentenek, hanem azért, mert magának a termékcsoportnak a híret rontották le ezek a jellemzően dél-koreai vagy kínai „no name” termékek.

• A műszer szempontjából mi a különbség a traffipax és a lézer között?

• Ez két különböző technológia. A

traffipax Magyarországon az autó elején található kis kerek vagy szögletes radarantennával rendelkezik, fényképezőgép van a szélvédő mög-gé szerelve, és adott esetben a sötétben villan is. Szép nagyot, ha megfelelő sebességgel húzunk el mellette. Ez radar elven működik, a mérési távolság az autótól számítva 5 és max. 45 méter között van. E két távolságon belül értékelhető a felvétel. A radarsugár a hanghoz hasonló módon terjed. Amikor a traffipaxot bekapcsolják, és folyamatosan működik, sugározni kezd, hullámai pedig visszaverődnek a környezetéről (házakról, táblákról, egyéb járművekről), illetve bizonyos mértékben ezek szóródnak

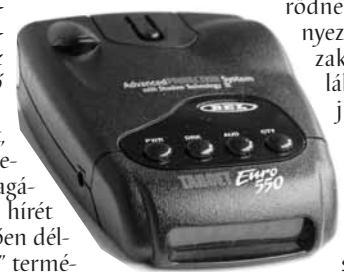
traffipax Magyarországon az autó elején található kis kerek vagy szögletes radarantennával rendelkezik, fényképezőgép van a szélvédő mög-gé szerelve, és adott esetben a sötétben villan is. Szép nagyot, ha megfelelő sebességgel húzunk el mellette. Ez radar elven működik, a mérési távolság az autótól számítva 5 és max. 45 méter között van. E két távolságon belül értékelhető a felvétel. A radarsugár a hanghoz hasonló módon terjed. Amikor a traffipaxot bekapcsolják, és folyamatosan működik, sugározni kezd, hullámai pedig visszaverődnek a környezetéről (házakról, táblákról, egyéb járművekről), illetve bizonyos mértékben ezek szóródnak

**Bel/Target Euro 550**

is. Természetesen ezek a hullámok hátrafelé kevésbé terjednek, mint előre.



**Bel/Target Euro 330**  
Hu



**Bel/Target Euro 550**



• **Amennyiben hátulról közelíti meg az autós ezeket a traffipaxokat, akkor már majdnem kellett lenni ahhoz, hogy valamiféle jelzést adjon. Hiszen az előbb elmondottak szerint a radarsugár alig terjed hátrafelé. Vagy rosszul értettem?**

• Nem, jól értette! Azonban ha tényleg egy jobb, európai felhasználásra készült szerkezet van az autójában, akkor az a radart hátulról is, kb. 80-100 méter távolságból – a körülményektől függően – előre tudja jelezni. Amennyiben szemből közeledünk a traffipaxhoz, ez a becsült távolság több mint 200 méter is lehet.

• **Az Önök által forgalmazott termékek pontossága mondható százszázalékosnak?**

• Nem, 100%-os megoldás nincs, de ehhez közelít a csúcstermékeink pontossága.

• **Akkor térjünk át a lézersugárra. Ez a legfélelmetesebb „fegyvere” a rendőrségnek. A Fámalézer I-II-III-at nagyon jól el lehet rejteni, akár egy országúti buszmegálló, vagy fa mögé is, ráadásul 1,8 km-ről már képes mérni. Vagyis az autós még nem is látja, de már a „képernyőn” lehet. Mit kell erről a berendezésről tudni?**

• Jellemzően az autósok úgy találkoznak vele, hogy három lábon áll az út szélén, de vannak autóra beépített lézerek is. Ezek fényrel mérnek, ami koncentrált sugárban csak egy irányban terjed. Tehát ezt hátulról nem lehet észlelni, csak szemből. Az előrejelzése pedig kétesélyes. Ehhez az szükséges, hogy két kilométeren belül mérjenek előttünk haladó, látható autót, azaz használják a lézert. Aminek a működése – szemben a radarral – nem folyamatos. Itt egy videóba kukucskál bele a rend éber öre, és ha érdekeset lát, akkor küldi ki a mérősugarat. Az első mérési eredmény 0,6 mp-en belül megjelenik, ami reakcióidőnek nem rossz, de lassulni ennyi idő alatt lehetetlen. Ilyenkor, ha indokolt, indul a videofelvétel. A legkorszerűbb Fámalézer III-as készülékek, abszolút jó látási viszonyok esetén, elvileg tényleg el tudnak „lőni” 1800 méterre, a gyakorlatban azonban 1,5 km-re használják. Ez azt jelenti, hogy igen kevés

lyünk van arra, hogy idejében észrevegyük a „háromlábút”. A megfelelő profi detektorok ezen annyiban tudnak segíteni, hogy a közvetlen mérést képesek jelezni. Nézzük ezt a gyakorlatban. A sebességtülpést a rendőröknek dokumentálni kell. Ha másfél kilométerről „ránkmérnek”, és már meg is van a sebességadatunk, attól még csak egy pötty látszódik a videón. Ez nem bizonyító erejű, csak akkor, ha látszik a rendszám, a rendszámot a III-as készülékekkel 130 méteren belül tudják megjeleníteni, tehát amennyiben a mérés elkezdése és a 130 méteres táv között megállunk, lekanyarodunk, stb., akkor ugye nem készült olyan felvétel, ami bizonyító erejű.

• **Maradjunk ennél a példánál. Amennyiben egy kibocsátott sugárral például 1800 méterrel fel-**



**A gépkocsiba beépíthető Target Evo 966 R típus**

**fedezték, hogy a megengedett sebességet túlléptem, akkor jelez a készülék. Ekkor hirtelen fékezni kezdek, és mire olyan közel érek, hogy már a rendszámomat is rögzítheti a berendezés, addigra én már szabályos sebességgel haladok. Jól gondolom?**

• Egyáltalán nem! A kritérium az, hogy a felvétel folyamatos legyen. Ha nem szakad meg, akkor hiába jön a 130 méteres távolságon belül már csak 90-nel az autó, ha előtte egy kilométerrel mondjuk 130-cal rögzítették és „végigkísérték” a kamerával. Vagyis a felvétel folyamatos.

• **Mit tehetünk ellene?**

• Ahhoz, hogy közvetlen lézeres bemérés ellen is legyen védelmünk, lézertblokkolóra van szükségünk. Ami szintén legálisan alkalmazható tavaly december óta. Ezt szokták shifternek, vagy jammer-nek is nevezni. A lézertblokkolásra kétféle technológia van. Az egyiknek az a

lényege, hogy 7 másodpercen keresztül egy ugyanolyan lézert fényt küld vissza, mint amit a lézeres sebességmérő bocsát ki, megzavarva ezzel a Fámát, ami csak a saját vissz-



**A TLT 400-as lézertdetektor**

szá-vert fényének a kiértékelésére van felkészítve.

Ezen alapszik a sebességkiértékelés, de ha kap egy ugyanolyan fényt a sajátja mellé, ezt a kettőt nem tudja szétválasztani, tehát a sebességet sem jeleníti meg. A lézertblokkolót a rendszám környékére kell beépíteni, hogy amikor az egy ilyen jelet kap, akkor azonnal küldjön vissza egy másikat, megzavarva ezzel a mérést. A másik megoldás egy infravörös blokkoló jel kibocsátása aminél nincs időbeli korlátozás, ám ez a berendezés felderíthető. Így amennyiben az autós más országba megy, ahol tilos a használata, ott ez utóbbi készüléket ajánlatos kikapcsolni, vagy lebukás esetén nagyon komoly büntetést kap az autós.

• **A radar-detektorokról azt mondják, használójukat az örületebe kergeti azzal, hogy a legképtelenebb helyeken is riaszt. A garázkaputól az önműködő ajtóig mindent figyel és jelez. Ez előbb-utóbb oda vezethet,**

**hogy már a radarra sem figyelünk.**

• Nem minden detektor egyforma. Az olcsóbb készülékek érzékenysége, zavarvédelme más, mint az általunk forgalmazott profi berendezéseké. Ez azt jelenti – mi is teszteltünk különféle készülékeket –, hogy van olyan is, amelyiket Budapest 30 km-

es körzetén belül nem lehet használni. Ez például ahogy „ránéz” az AM Micro televíziós toronyra, azonnal elkezd csipogni, és riaszt. Ugyanez a helyzet a GSM átjátszó-állomásokkal és nagyfeszültségű vezetékkel, térfigyelő riasztókkal, trafókkal. A Beltronics készülékek európai zavarvédelme ezeket mind kiszűri. Azonban ennek ellenére nem lehet minden más jelérzékelést kizárni. Az újabb automata ajtók, melyeket a köznyelv fotocellás ajtóknak hív (pl. benzinkutaknál, jelentősebb áruházaknál, üzletközpontoknál), valójában nem fotocellás ajtók, hanem a radarfrekvenciás jellel működő berendezések. Sajnos pont ezen a frekvencián dolgoznak egyes traffipaxok is. Ezeket a jeleket nem lehet kiszűrni, tehát riasztást váltanak ki azok az automata ajtónyitók, amelyek az ún. K-sávon sugároznak, melyen traffipax is van. Így a fejlesztőknek két lehetősége volt: vagy ezt a fajta ajtót is jelzi a detektor, vagy az ugyanilyen frekvencián dolgozó traffipaxot sem.

• **Ez viszont sokakat zavar. Mi a megoldás?**

• A városi üzemmód használata. Ez az olcsóbb készülékeknél a detektor érzékenységét csökkenti, hogy ne legyen hamis riasztás. Ennek viszont az a hátlutítóje, hogy a traffipaxot is később fogja jelezni, hiszen az érzékenységet csökkentettük. A Beltronics ezt úgy oldotta meg,

Folytatása a 37. oldalon



© TravelTech

**Az új Skoda a K sávon figyeli a gyorsajtókat**



**ΠΕΟΠ**  
**TETŐCSOMAGTARTÓK**  
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.  
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sílécstartók, síboxok, tőraxboxok 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**

**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.

**ESZTIKE VENDÉGHÁZ**  
 Fertőd

**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 árú készlettel 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

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!**

**Nincs pénzed saját autót venni?**  
**Gépkocsik tartós bérlete és lízingje autósoknak**  
 További információért hívj minket:  
**06-20 954-9599**  
**06-20 992-0001**  
 Régi "kockásoknak" egyedi ajánlatok!

**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**

Folytatása a 34. oldalról

hogy amikor bekapcsoljuk a városi üzemmódot, akkor észlelésnél csak egyet „csippant” a készülék, csak erősebb jel esetén jelzi hanggal is hogy nő a kockázat. A mi készülékeink először is, amikor érzékelnek egy jelet, akkor kiírják annak pontos frekvenciáját, illetve a sávot, amin ez a frekvencia található. Utána átváltanak egy olyan kijelzésre, ahol csak a frekvenciasávot írják ki és a jel erősségét. Numerikusan is és grafikusan is.

• **Nem értem. Amennyiben egy „átlagember” látja, hogy a 13,45 GHz-es frekvencián van „valami”, abból nem tudja, hogy ezt kapunyitó okozza, vagy egy Skoda a bokorban.**

• Azt érdemes megtanulni – és hát a detektorok használatát azért szokni kell – hogy a mi készülékeinknél nem traffipax miatti jelzés gyakorlatilag kizárólag a K-sávon van. A detektor ez esetben egy K betűt ír ki. Ilyenkor érdemes körülnézni, gyakorlatilag ugyanúgy, mintha nem lenne detektorunk. Egyszerűen azt kell néznünk, van-e üzletközpont, automata ajtó, vagy esetleg gyanúsán parkolnak az út szélén.

• **A kínálatukban szereplő radar- és lézerdetektorok árban különböznek egymástól. Mit tud az egyik és mit a másik? Gondolom az olcsóbb sem „gagyí”?**



**A képen látható Skoda a Ka sávban mér**

• Amit átlagos magyarországi használatra ajánlunk, az a Bel/Target Euro 330HU típus. Ennek áfás ára 94 ezer forint. A készülék mindhárom radarsávot figyeli, amit Magyarországon használnak. Jellemző radarészlelése 150 méter. Magyarországon csak egyetlen radart nem tud kijelezni, egy Tiszafüreden még működő régi készüléket.

• **A kicsit drágább Bel/Target Euro 550-es mennyivel „tud” többet?**

• Két igazán lényeges különbség van a magyarországi használat szempontjából. Az egyik, hogy a 330-as átlagosan 150 méterre előre jelzi a veszélyt, ugyanez a távolság az 550-esnél 250 méter. Illetve az utóbbi szövegesen, angolul is bemondja, hogy mit érzékel, de ennek megértése nem igényel nagy nyelvi virtuozitást. Ami még fontos különbség, hogy az 550-es a legjobb európai mobildetektor. A világon használt bármelyik frekvenciát ismeri, bármikor be lehet kapcsolni figyelésre, tehát bárhol használva ez egy megbízható útítár.

• **Vagyis, aki sűrűn jár külföldre, az 550-essel nagyobb eséllyel tudja kivédeni a büntetést. Mit jelent, ha azt mondja például, hogy a K-sávon, vagy az X1-en találat van? Aki itt vásárol, kap egy leírást is, hogy mondjuk a Ka-sávon, vagy az X-sávon történő riasztásnál mire kell figyelni, vagy ezt ki kell tapasztalni mindenkinek?**

• A leírásban, így ebben a formában ez nem szerepel, de természetesen adunk hozzá garanciát és kezelési utasítást is.

• **Európában mely országokban használható, és hol nem veszik**



© TravelTech

**Ez a berendezés a Ku sávban dolgozik**

belövésre” ítélik az embert, ha ilyen van a szélvédője mögött.

• **Tehát aki ebbe az irányba indul, az tüntesse el, vagy ha megállítják, nyelje le a készüléket?**

• Van azért ennél egy komfortosabb megoldás is. Ugyanis van beépített detektorunk, aminek az érzékelőegysége az autó motorházban van, és nem látható kívülről. Kijelzője pedig bárhol elhelyezhető a műszerfalban, vagy a műszerfal alatt. Ezt a megoldást ajánlom abban a speciális esetben is, ha az autó szélvédője fűtött vagy fémgözt. Ugyanis ezek a technikák árnyékolnak, aminek következtében a mobildetektort nem igazán lehet eredményesen használni.

• **Mennyivel drágább egy beépített változat, és tudja-e ugyanazt, mint az 550-es?**

• Kb. 20%-kal drágább, és nem ugyanazt tudja, mint az 550-es. Más. Ilyen a 966-os típus. Fontos különbség, hogy ez egy maximális hatótávolságra kifejlesztett, országúti detektor. Ez azt jelenti, hogy jóval előbb szól, mint az 550-es, viszont nincs benne olyan városi üzemmód, mint az 550-esben.

• **Tehát a városban ez sűrűbben fog riasztani.**

• Pontosan! Ezért ennek városi használatát kevésbé ajánljuk.

• **A lézerblokkolókból is különfélelek vannak, melyik az ésszerűbb és mennyibe kerül?**

• Ezekhez áfás áron 129.900 Ft-tól 185.900 Ft-ig lehet hozzájutni.

• **Mi a két ár közötti különbség?**

• Ez attól függ, hogy mit, és hol akarunk védeni. Ha pl. egy személyautónk van és elől akarjuk védeni, akkor elegendő az alacsonyabb árfekvésű készülék. Ha pl. nagyobb terepjárónk van, vagy személyautót akarunk elől és hátul is védeni, akkor kell jobban a zsebünkbe nyúlunk.

• **Négy egységet tartalmaz a drágábbik változat?**

• Igen, ez első-és hátsó védelmet ad. Vagy pedig előre felhelyezve mind a négyet, nagyobb felületet tud lefedni (terepjáró, kisteherautó).

• **Végül: hol lehet a választékot megtekinteni, vagy a felmerülő egyéb, esetleg speciális kérdésekre választ kapni?**

• Címünk: Budapest, XVIII. ker. Üllői út 407. Telefonon is lehet érdeklődni a /06 1/ 290 5624-es számon, vagy a [www.traveltech.hu](http://www.traveltech.hu) honlapon állunk az érdeklődő taxisok rendelkezésére, akiknek saját termékeinknél 10% kedvezményt biztosítunk, egyéb termék esetén pedig 5% engedményt adunk.

**Az 1980-as moszkvai olimpián a magyarok egy számban legyőzték az oroszokat. Másnap távirat érkezik a Kremlből:**

**„Gratulálunk a győzelemhez stop. Egyenrangú ellenfelek voltatok stop. Kőolaj stop. Földgáz stop.”**

\*\*\*

- Ki az az ember, aki összeszögegi a lyukas kalapot?

- Kalapács!

\*\*\*

**Szöke nő a butikban kérdi a kollégáját:**

- Hogy nyílik a pénztárgép, Laci?

- Nyomd meg a C-t!

- Hogy nyílik a pénztárgép Laccucci?

\*\*\*

Egy jó nőt megkapni és nem elmesélni olyan, mint titokban átúszni a Csendes-óceánt.

\*\*\*

**A bugyi nem e legjobb dolog a világon, de igen közel van hozzá.**



Húsz perc után szíven szúrta

## Százezerért életfogytiglan

**Korábban az üzlet alkalmazottja volt az a 23 esztendőes férfi, aki november 20-án készletnyi késsel indult pénzt szerezni egykori munkahelyére. Húsz percet vitatkozott az itallerakat alkalmazottjával, majd türelme fogytán szíven szúrta és a 100 ezer forintnyi napi bevétellel elmenekült. A rendőrség három napon belül elfogta a gyilkost.**

A 35 esztendőes, egygyermekes családapa haláltusájában az egyik soproni taxitársaság diszpécserétől kért segítséget, de már nem lehetett megmenteni: „Segítetek, mert megszúrtak, alig élek...komolyan...” ezek voltak az utolsó szavai, majd össze-

esett és meghalt. A kitérő mentősök nem tudták megmenteni az életét. Mint az a szakértői véleményből kiderül: ha az üzlet előtt készenlétben állt volna az orvosi segítség, akkor sem lehetett volna életben tartani. A szúrás ugyanis közvetlenül a szívét érte.

Az áldozat és támadója ismerték egymást. A gyilkos rendszeresen járt ide vásárolni, arról nem is szólva, hogy korábban alkalmazottként ő maga is itt dolgozott. Tettét előre eltervezte, amit mi sem bizonyít jobban, minthogy egész készletet volt nála, felkészülve minden eshetőségre. Utólag már az is tudható, hogy a gyilkos és áldozata húsz percen át vitatkozott egymással, mielőtt a támadó szúrta, majd magához

vette a 100 ezer forintnyi bevételt és elmenekült a helyszínről. A gyilkos eszközt a többi késsel együtt a közeli tóba dobta, ez okozta későbbi veszét, ugyanis a készlet egyik darabja, egy fából készült késtartó a víz tetején úszott, amit másnap reggel egy helybéli észrevett és bevitt a rendőrségre.

A főkapitányság életvédelmi nyomozói nagy erővel kezdtek a nyomozásba, és számos adat és információ gyűlt össze, amelyből a végén tisztázódott a lehetséges elkövető. A rendőrök a gyilkosságot követő harmadik nap délutánján előállították a gyanúsítottat, aki először tagadott, majd az elétárt bizonyítékoknak és a megfelelő kihallgatási taktikának köszönhetően végül beismerete tetteit.

A gyanúsítás nem kevesebb, mint nyereségvágyból elkövetett emberölés, amelyért akár életfogytig tartó szabadságvesztésre ítélteti a bíróság a vádlottat.

k. z. t.

### TAXIS KÓTYA-VETYE \* TAXIS KÓTYA-VETYE \* Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

**Eladó 30 db jó állapotú,** használt URH-rádió. Típus: Kenwood TK 762 G, 12,5 KHz, 5-25 W adóteljesítmény. Mikrofon (nyomógombos) KMC-32 DTMF típus. Irányár: bruttó 78.000 Ft.

**Érdeklődni lehet:**

**Pannon Volán Taxi Kft., Pécs,  
Rákóczi u. 24-26., Tel.: 06/72-555-555,  
06/72-511-511, 06/30-235-9717**

**Garázs hosszú távra kiadó!** A Városligeti fasorban, zárt kertben, méltányos áron kiadó.

**Érdeklődni lehet: 341-7921,  
vagy 06/30-406-4749**

**Kétszobás, felújított,** magasföldszinti, parkra néző zuglói örökklakás az Ormánság utcában 65 ezer Ft + rezsiért hosszú távra kiadó.

**Érdeklődni: 06/30-350-0212**

**Eladó 4 db 195/65/R15 FULDA** téli gumi felnível együtt, centrírozva, 90%-os, 4 lukas (Opelhez, Volkswagenhez), ára: 85.000 Ft, valamint ugyanitt eladó 2 db MATADOR téligumi 60%-os, ára: 12.000 Ft.

**Érdeklődni: 06/30-211-6575 telefonszámon lehet.**

**Ford Mondeo Combi 2000-es TDCi,** 2001. novemberi, sötétkék színű, klímával, ABS-szel, légzsákkal, egyéb extrákkal eladó. Ára: 2.990.000 Ft.

**Érdeklődni lehet: 06/70-299-8662**

**Nemrég elhunyt 270-es citus kolléga autója eladó.** Mercedes 300TD (124-es) automata váltós, fehér színű. Vizsga: 2005.04.21-ig, zöldkártya 2005.06.15-ig, 1992-es, 500.000 km-t futott, 2996 cm<sup>3</sup>-es, fehér rendszámmal, 4 db téli gumi vasfelnível 80 %-os, 4 db. nyári Michelin könnyűfém felnível 100%-os, bőrülés, kormány, légkondi, automata első ablakok, ABS, szervokormány,

jobb oldali elektromos tükör, Philips rádió távirányítóval.

**Érdeklődni lehet: Lengyel Istvánné  
Mobil: +36-30-659-7687**

**Opel Astra 1.4-es benzines,** 8 éves, fehér színű taxi eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/20-98-44343**

**Eladó PixelView TV-kártya** számítógépbe. Me- és Win98 alatt fut. Teletextes. Ára: 8000 Ft. www.taxiboy.fx3.hu Trafipax információkkal és más érdekességek.

**Érdeklődni: 06/70-276-6223**

**Eladó Maxon taxirádió** kifogástalan állapotban.

**Érdeklődni: 06/20-968-5651**

**Opel Zafira 1.8-as, fekete metál,** 2003-as évjáratú, automata váltós, hátsó elektromos ablak, automata klíma stb. Jelenleg taxiként üzemel.

**Érdeklődni lehet: 06/20-968-5651**

**Mercedes Limousin eladó.** 99-es évjárat, E-220 CDI, taxivizsgával, sárga rendszámmal. Extrák: xenon automata üvegtető, szürke bőr, elegáncs kivitel, állófűtés, beépített gyermekülés, lámpamosó, audio 10 CC zene, motoros h. roló, egyéb sok gyári extrával. Ex-hotel taxi.

**Irányár: 3,99 Mft. Érd.: 06/70-250-2782**

**Eladó BRG 320-as és AET URH-rádiók** Tele 5-ös kóddal.

**Érdeklődni: 06/30-315-6105**

**Eladó Renault 11-es 1.4-es motorral,** 1984-es évjáratú, 176 ezer kilométert futott, jó műszaki állapotban, szép külsővel, 5 ajtós, 5 sebességes. Irányár: 179.000 Ft.

**Érdeklődni lehet: 06/20-9188-223 telefonszámon.**

**Passat (Santana) 1.6 D** 10 éve egy tulajdonosnál, 1985-ös évjáratú, akár frissen vizsgáztatva, vagy vizsgára felkészítve eladó. Extrák: 5 sebesség, vonóhorog, elektromos indításgátló, színes üveg, nagy lökhárító. Irányár: 369.000 Ft.

**Érdeklődni lehet:  
06/20-9188-223 telefonon.**

**Passat 1991-es, 1.9D friss taxivizsgával,** vonóhoroggal, központi zárral, riasztóval, elektromos indításgátlóval, elektromos tetővel eladó. Ár: 929.000 Ft.

**Érdeklődni: 06/20-9188-223**

**BRG 320-as, térerőmérővel,** Buda-kristállyal eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/30-9210-525**

**A november a hideg szomorú tél kezdete, de a mi szívünk, ha lehet, még szomorúbb, hisz két régi kollégánkat veszítettük el novemberben. A halál értelmetlen de 38 évesen hihetetlen és érthetetlen. Miért? Hisz velünk csúrted immár 18 éve a volánt. Fűzi, mindig siettel valahová, a terveid gyorsan valóra váltak, nem hiszem, hogy ez benne volt a tervben.**

**Peti bá 57 évesen elhunyt. A Peti taxinak még volt jövője, sok-sok utas és sok-sok hal vart rád. Én még emlékszem, hogy félév különbséggel együtt kezdtük el tolni a Hírös Taxi szekerét. Örültem, mikor idekerültél. Egyszerű, szókimondó embernek ismertünk meg. Aztán egyszer úgy döntöttél, hogy egyedül talán könnyebb lesz a Peti taxiban. Fáj, hogy ilyen fiatalon elmentél.**

**Földházi Sándor (38), Antal Péter (57). Búcsúzik töletek a kollégák és kollégánok népes tábora.**

**Békés utat!**

**a Hírös Taxi**



## A taxisok legyőzték az őszi bajnokot

**Bombameglepetés a labdarúgók Öregfiúk bajnokságának kiemelt csoportjában:**

**Ferencváros – 6 x 6 Taxi 0-2 (0-1)**

IX. Üllői út 129., 200 néző. Játéktezők: Juhász P. (Lesku, Kovács M.)

**Ferencváros:** Balogh, Szántó, Rab, Weber, Desztnik, Kincses, Páling, Búcs, Ebedli, Dzurják, Fischer Cserék: Kollár, Seres, Horváth.

**6x6 Taxi:** Lipták, Surányi, Varga, Bereczki, Cseh, Moharos, Tyukodi T., Bognár, Vincze, Wukovics, Tyukodi Z. Cserék: Nemes, Pribéli, Mihalek, Dudar.

**Gólszerzők:** Bognár és Wukovics  
**Jók:** Desztnik, Páling, Rab, illetve Tyukodi, Vincze, Wukovics

### Nyilatkozatok:

**Vigh Ferenc** (technikai vezető, Ferencváros): Ma jobb volt az ellenfél. Sajnos mi a helyzeteinket nem tudtuk kihasználni.

**Sziráki László** (technikai vezető, 6x6 Taxi): Amennyire tartottunk a Ferencvárostól, annyira meglepett a játékuk. Örülünk a győzelemnek.

### Rövid tudósítás:

A mérkőzés tétjének, a bajnoki tabellán elfoglalt helyüknek megfele-

lően hatalmas lendülettel kezdtek a csapatok. A tavalyi bajnok és az idei listavezető találkozója ezzel együtt nagyon sportszerű küzdelmet hozott. A játéktezőnek például egyszer sem kellett alkalmaznia a sárga lapos figyelmeztetést. A mérkőzés elején a Ferencváros lényegesen többet támadott, de több hatalmas helyzetből sem sikerült gólt elérni.

A szórványos ellentámadások egyikéből megszerezték a vezetést a vendégek. Az első félidő hajrájában kiegyenlített küzdelem folyt a pályán. A II. félidőt ismét hatalmas rohamokkal kezdték a hazaiak, de továbbra sem sikerült gólt elérniük. Sőt! Egy újabb kontratámadás során megszerezték második góljukat a vendégek. A mérkőzés utolsó perceiben újabb támadást indított a Ferencváros, de már nem változott az eredmény.

Nem csalódott a mérkőzésre kilátogató szépszájú közönség, ismét ragyogó mérkőzést láthattak. Dzurják „csöpi”, Fischer „Paja”, Ebedli Zoli, illetve Vincze „pilu”, Bognár Gyuri, Wukovics, valamint a többiek megmutatták, hogy nem felejtettek el focizni! Még mindig NB I-es szinten őrizzük ezt a csodálatos játékot.

Várjuk a tavaszi folytatást!

**Tóth Tibor**

*Peking már az olimpiára készül*

## Tévékészülékek a taxikban

*Pekingben 65 ezer taxi szolgálja a közlekedők kényelmét, ezek közül 2008-as nyári olimpiára 20 ezerben lesz televízió, hogy senki ne maradjon le semmiről, ami a világtévékon történik. 2005 végéig tízezer készüléket be is szerelnek a Pej-kuang cég munkatársai.*

Alighogy befejeződött az olimpia Athénban és a következő rendező ország és város átvehette a stafétát, a kínaiak máris nekiláttak, hogy a világ leghatalmasabb rendezvényét szervezzék meg. Ennek részeként máris keresik azokat a taxikat, amelyekbe 2005 végéig tízezer tévékészüléket szerelnek be. A Pej-kuang nevű cég elképzelése szerint a monitorok a jobb első ülés háttámlájába szerelnék be, és azokon különböző hasznos információk, például meteorológiai előrejelzés, valamint reklámok mellett az olimpia eseményei is folyamatosan nyomon követhetőek lesznek az utasok számára. A társaság még 2004 decemberében 20 televíziót szerel be tesztelésre a személyi fuvarozók kocsijába, ezekben már a próbaadások is foghatók lesznek.

A cég nem csak a taxikban utazókra gondol, korábban már 2000 monitort helyezett el buszokon, metrószerelvényeken és állomásokon, amelyek az elsődleges visszajelzések alapján elnyerték az utazóközönség tetszését. A reklámparban foglalatok azonnal kihasználva az új lehetőséget, maximális időben próbálják az utazók izlését, igényét formálni az élet minden területén. Az értékesített reklámidók pedig busz hasznos hoznak a kísérlet idején is a befektetőknél.

**Cash**

**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!

### A Printax szervizben:

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

### Főbb szerviz (bruttó) árak:

Printax tarifaállítás: **3.000 Ft**  
(adatmódosítás is)

OMH hitelesítés: **7.500 Ft**  
(Printax, Digitaxi, Hale)

## Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

**Tel.: 350-6456**

Kínálat, árlista: [www.vilcomp.hu](http://www.vilcomp.hu)

### FELHÍVÁS!

**Ruhagyűjtést** szervezek rászoruló szegények és hajléktalanok részére, ebben kérem a taxisok segítségét...

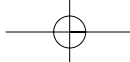
Mindenféle megunt, kinőtt ruhát, cipőt (felölt és gyermek méretben is)

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



# Szilveszteri csacskaságok

– avagy internetes HUMOR-zsák –

## Hogyan kezeljük a kínos helyzeteket?

Az élelmiszer-áruházban egy pasas fél fej salátát akar venni. Az eladó mondja neki, hogy nem lehet, de a pasi addig erősködik, míg az eladó rááll, hogy megkérdezze a főnököt a dolgról. Hátramegy a főnök irodájába, és azt mondja neki:

– Ne haragudjon, uram, hogy zavarom, de egy f\*szfej egy fél fej salátát akar venni... – ekkor meglátja, hogy ott áll mögötte a vevő, és így folytatja: – ... és ez az úr itt mögöttem, megvenné a másik felét!

A főnök persze érti, hogy miről van szó, lerendezik a vevőt, majd magához hivatja az eladót:

– Na, fiam, maga igen szépen kivágta magát a kutyaszorítóból! Honnan jött?

– Minnesotából.

– Igen? És miért jött el onnan?

– Nincs ott semmi, uram, csak kurvák meg hokijátékosok.

– Tényleg? Érdekes, a feleségem is minnesotai ...

Kis kínos csend, majd felkiált az eladó:

– Nem mondja, uram!!! És melyik csapatban játszott?

A légiutas-kísérők időnként komoly erőfeszítéseket tesznek, hogy a repülés előtti „repbiztonsági monológjukat”, amit mindenki un, egy kicsit szórakoztatóbbá tegyék. A következők valóban elhangzottak a fedélzeten:

\* \* \*

„A szeretőnket ötvenféle módon hagyhatjuk el, viszont a repülőgép elhagyása csak négyféle módon lehetséges.”

\* \* \*

„Gondolunk rá, hogy legyen dohányzórészleg ezen a gépen; akinek muszáj rágyújtania, keresse meg a személyzet egy tagját, és mi majd kikísérjük a repülőgép szárnyára.”

\* \* \*

„A mosdókban tilos a dohányzás. Akit rajta-csipünk, hogy dohányzik a mosdóban, annak azonnal el kell hagynia a gépet.”

\* \* \*

„Ha a kabinban leesik a légnyomás, a fejük fölötti rekeszekből oxigénmaszkok ereszkednek le. Fejezzék be a sikoltozást, ragadják meg, és helyezték a maszkot az arcukra. Ha kislányokkal utaznak, előbb saját maszkjukat rögzítsék, utána az övét. Ha két kislánnyal utaznak, döntse el, melyiket szeretik jobban.”

\* \* \*

„Az üléspárnák fennmaradnak a vizen, tehát vízre történő kényszerleszállás esetén vegyék őket magukhoz a jókívánságainkkal együtt.”

\* \* \*

Leszálláskor: „Mielőtt elhagyják a gépet, kérjük, vegyék magukhoz minden holmijukat. Amit itthagynak, azt igazságosan szétosztjuk a légiutas-kísérők között. Kérjük, hogy gyereket, feleséget ne felejtseken itt!” „Aki utoljára száll ki a gépből, annak kell kitakarítania.”

\* \* \*

A pilóta közleményei:

„Örülünk, hogy nekünk vannak a legjobb légiutas-kísérőink... Sajnos azonban ezen a járaton egy sincs itt közülük.”

\* \* \*

„Emberek, most értük el az utazómagasságot, úgyhogy mindjárt kikapcsolom az „öveket becsatolni” jelzést. Szabadon mehetnek, ahova akarnak, de kérem, maradjanak a gép belsejében, amíg le nem szálltunk... odakint egy kicsit hideg van, mínusz 50 fok, meg aztán, ha a szárnyon járkálnak, az befolyásolja a repülési pályát.”

\* \* \*

„Az érkező reptéren 25 fok van némi szakadozott felhőzettel, de megpróbálják összefércelni őket, mire odaérünk.”

\* \* \*

A Southwest Airlines járatán hangzott el a nagyon kemény leszállást követően egy utas-kísérő szájából: „Ez jó nagyot szól, sejtem is, hogy mit gondolnak. De meg kell mondanom, hogy nem a légitársaság hibája volt, nem a pilóta hibája volt, nem is az utaskísérők hibája volt... ez a beton volt!”

\* \* \*

A texasi Amarillóba tartó egyik American Airlines járaton történt, egy nagyon szeles és dobáló napon. A végső egyenesben a kapitány keményen küzdött az elemekkel, majd úgy tette le a gépet, hogy szinte belerecscent.

A légiutas-kísérő közleménye: „Hölgyeim és uraim, üdvözljük önöket Amarillóban. Kérjük, maradjanak ülve bekapcsolt övekkel, amíg a kapitány a kijáratot gurítja azt, ami a gépünkben megmaradt!”

\* \* \*

Egy másik, korántsem perfekt leszállás után ezt hallhatták az utasok: „Kérjük, maradjanak

## Nyolc biztos jele, annak, hogy önnek ritka egzotikus betegsége van

1. Amikor első eszméletvesztése után felébred, az E.T.-ből ismerős hermetikusan zárt sátorváros fogadja, ám E.T.-t nem látja sehol.
2. Nem tud kapaszkodni a buszon, mert fékezésnél a fogódzkodón maradnak kezei.
3. Az orvos kéri, hogy ne adja oda, inkább utalja át a hálapénzt.
4. Az „Életben maradtak” stábjában a nővérrel folytatott beszélgetés után csüggedten visszafordul kórterme elől.
5. A kórlapján mindössze egy halálfej, valamint egy kérdőjel található.
6. Már nem kell visszamennie a leletéért.
7. Miután átnyújtja a TB-kártyáját, azonnal elégetik.
8. Az első telefon után az orvos kéri, hogy ne menjen be, inkább faxon küldje el a tüneteit.

a helyükön, amíg Kenguru kapitány a terminálhoz szökdel velünk.” A pilóta, ahogy ő mondta, keményen odaverte a hajót a betonhoz. A légitársaság szabályzata szerint az első tisztnek az ajtóhoz kell állnia, és mosolygva ismételtetni a kiszálló utasoknak: „köszönjük, hogy társaságunkkal repült”. Egy ilyen leszállás után – mesélte – kínos volt az utasok szemébe néznie, számított rá, hogy nem ússza meg kommentár nélkül. Már majdnem mindenki kiszállt, kivéve egy kis, öreg hölgyet bottal a kezében.

– Fiam, kérdezhetnék valamit? – így a néni.

– Miért ne, asszonyom – felelte a pilóta már majdnem megkönnyebbülten.

– Mi történt? Leszálltunk, vagy lelöttek minket?

\* \* \*

– Hölgyeim és uraim – szolt a kapitány –, a járat késve indul. Ha óhajtják, kinyújtóztathatják a lábukat a váróteremben. – Az utasok kiszálltak, csak Ray Charles maradt a fedélzeten. A kapitány tőle is megkérdezte, nem óhajt-e járni egyet.

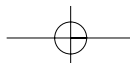
– Nem, köszönöm, de nagyon hálás lennék, ha a kutyámat kivinné egy rövid sétára – felelte ő.

A kapitány udvariasan kivette a kutyát. Azt mondják, órákba telt, mire az utasokat sikerült rávenni, hogy visszaszálljanak a gépbe, miután látták, hogy a kapitány napszemüvegben, vakvezető kutyával sétál...

\* \* \*

A gép már jó hosszú ideje várt felszállási engedélyre, amikor a kapitány végre felvette a mikrofont, és így szolt:

– Elnézést kérek a késlekedésért, de elromlott az a gépünk, amely a csomagjait szokta megnyomorgatni és a fülüket letépedni, úgyhogy ezt most a földi személyzet kénytelen kézzel csinálni.



## Ha képes vagy rá...

Ha képes vagy rá, hogy napodat kávé és más izgatószerrel nélkül kezd,

Ha vidám tudsz lenni, fittyet hányva fájdalomra,

Ha meg tudod tenni, hogy nem panaszkodsz, s nem untatsz másokat a problémáiddal,

Ha nap mint nap meg tudod enni ugyanazt az ételt, és még hálás is vagy érte,

Ha meg tudod érteni, hogy szerteidnek sokszor nincs idejük rád,

Ha képes vagy felülemelkedni azon, hogy az emberek néha rajtad

töltik ki haragjukat amiatt, hogy valami nem sikerült nekik,

Ha sértődés nélkül viseled, hogy kritizálnak és hibáztatnak téged,

Ha képes vagy elfogadni a világot annak összes hazugságával és álságával együtt,

Ha a feszültséget képes vagy gyógyszer nélkül levezetni,

Ha el tudsz lazulni alkohol nélkül is,

Ha altató nélkül is tudsz aludni...

Ha minderre képes vagy ...

...akkor alighanem te vagy a család kutyája.

## Esti mese

*Réges-régen, még a tv hőskorában, amikor esténként a nők olvastak fel esti mese gyanánt, egy alkalommal, teljesen váratlanul az utolsó pillanatban a bementő rosszul lett, és helyette az egyik férfi kollegát kérték fel mesemondásra.*

*– Szervusztok gyerekek! - köszönt illendően az ötvenhárom éves szakálás figura.*

*– Fecske anyó vagyok! - folytatta, és a korabeli felvételen látszik, hogy az operatőr megbillenti a kamerát a röhögéstől.*

*A mesélő, nagydarab szakálás figura folytatta – ... és épp a tojásaimon ülök... – az akkori kollegák szerint, ekkor a hangosító, valamint az összes diszletes, kellékes, és segédrendező halkan kiosont a folyosóra, majd ott hempergett a röhögéstől.*

*Utolsónak az operatőr maradt, aki a következő mondat után hagyta el nyihogva a stúdiót:*

*– ...és a fészekből kilóg a szép villás farkam...*

### Mintha ilyen ésszerűsítés már történt volna az életben...

A közismert anekdota szerint egy menedzser valami közbejött elfoglaltsága miatt nem tudott elmenni arra a hangversenyre, amelyen Schubert Be-fejezetlen szimfóniáját játszották. Jegyét az elemzési és fejlesztési osztály vezetőjének (azaz a termelékenység szakértőnek) adta oda, hogy kárba ne vesszen. Másnap a következő jelentést találta az asztalán:

1. A négy oboásnak huzamosabb ideig nem volt semmi dolga. A létszám csökkenthető, feladatuk elosztható a zenekar többi tagja között.

2. Negyven hegedős mindvégig azonos kottából játszott. Felesleges munkaerő-pazarlás; a létszám drasztikusan csökkentendő. Amennyiben kívánatos a nagyobb hangerő, ez elektromos erősítő alkalmazásával gazdaságosabban is elérhető.

3. Bizonyos felhangok előállítása igen nagy erőfeszítésbe kerül és túlzott minőségi követelménynek tekinthető. Javasolom, hogy minden hangot kerekítsenek fel, miáltal alacsonyabb képzettségű vagy betanított munkások alkalmazása is lehetővé válna ezekben a munkakörökben.

4. Semmi látható értelme nincs annak, hogy a kürtök megismétlik a vonósok által egyszer már előadott részeket. Ha az ilyen fölösleges ismétléseket ki lehetne iktatni, a hangverseny időtartamát mintegy húsz percre lehetne csökkenteni. Ha Schubert figyelembe vette volna ezeket a javaslatokat, valószínűleg be tudta volna fejezni a szimfóniáját...

## Így kell felmondani:

**Valódi felmondólevél az amerikai Zantex Computers egy alkalmazottjától, akinek a főnöke napokkal később szintén felmondott.**

### Tisztelt Mr. Baker!

Mint felsőoktatási intézményt végzett embernek, minimálisak az alapelvárásaim.

Ezek között első helyen áll, hogy feletteseim intellektuális képességei meghaladják a mezei mokusét. Kollégáim és személyem munkája közbeni folyamatos és idegesítő zaklatása alapján levonható a következtetés, hogy Ön korunk ritka genetikai szeme.

Kifaggat engem minden alkalommal, amikor az irodában sétál, minden egyes apró részletről, amit csinálok, de válaszolni nem csak időm nincs elég, hanem drága oxigénpazarlás is lenne.

Azért vettem fel, mert járatos vagyok a számítógép-hálózatokban, Önt pedig látszólag azért, hogy elszórakoztassa az alkalmazottakat, valamint személyemet, ahogy a századik alkalommal próbálja megérteni a „kivág-beilleszt” fogalmát. Soha nem fogja megérteni a számítógépeket.

Egy olyan egyszerű fogalom, mint a bináris, még mindig túl sok lehetőséget nyújt Önnek.

Azt sem fogja soha megérteni, hogy miért utálják az emberek, de megpróbálom elmagyarázni, bár annyira fogja megérteni, mint azt, hogy mi az az IP cím. Csillogó új számítógépének több személyisége van, mint Önnek. Egész nap a házban járkal, hibákat keresve másokban.

Jól öltözött, oktalan kinézete hasznos volt, amikor jelentkezett az állásra, de most, hogy felelősséget kellene vállalnia valamiért, áthárítja a túldolgoztatott beosztottakra, reménykedve, hogy tudásuk fedezi az Ön alkalmatlanságát. Az igazgatói fejlődés világában Ön a kékes-zöld alga, amit mindenki felzabál és kinevet. Mivel valószínűtlen, hogy a helyzet egy tel-

jes homloklebeny-metszés nélkül megváltozna, kénytelen vagyok benyújtani felmondásomat.

Lenne azonban néhány búcsúgondolatom.

1. Ha egy munkaadó felhívja ajánlólevelet kérve, a törvény tiltja, hogy lejárasson.

A legártóbb, amit mondhat, hogy „Nem nyilatkozunk”.

Az elkövetkező évek során barátaim ellenőrizni fogják véletlenszerű hívásokkal, mert tudom, hogy maga képtelen lenne őszinte emberként viselkedni.

2. Ismerem a rendszer összes kódját, jelszavát, s tudom, hogy milyen jelszavakat használt az elmúlt öt évben.

Ha megpróbál okoskodni, publikálom a „kedvencek listáját”, melyet elmentettem a többi „hasznos” állományával.

Úgy gondolom, hogy a cégvezetés nem tekint jó szemmel a „homo”, „szex” és hasonló szavakra.

3. Amikor kölcsönkérte a digitális kamerát, hogy „lefotózza az anyukáját”, elfelejtett szólni, hogy közben lefényképezi önmagát is meztelenül a tükörben.

Aztán, hüen műszaki-idióta személyiségéhez, elfelejtette letörölni őket.

Legyen elég anyyi, hogy még nem láttam ilyen különös tetteket ketchupos üvegekkel, de biztosíthatom, hogy egy csodálatos ajánlólevél elkészültéig biztonságos helyen kerültek tárolásra. Az ajánlólevélben kérem, használjon helyesírás-ellenőrzőt; utálom kijavítani a hibáit.

Köszönöm figyelmét, s az ajánlólevelet kérem az asztalomra holnap reggel 8 óráig.

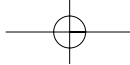
Ha egy szót szól erről bárkinek, az összes visszatartó, eltorzult mániája nyilvánosságra kerül.

Soha ne próbálja kitolni a rendszergazdával.

Miért? Mert Ő tudja, hogy mivel töltöd azt a sok szabadidőd! Nagyszerű és dicső napot Önnek,

**Cecilia**





## A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

- Helyes a „C” válasz.** A taxiállomást jelző tábla előtt 15 m, utána 5 m távolságon belül más járműnek tilos megállnia.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla hatálya alatt az előzés nem tilos.
- Helyes a „B” válasz.** Lakott területen az ábrázolt táblától kezdődően a vasúti átjáróig, legfeljebb 30 km/h sebességgel szabad haladni a taxival.
- Helyes a „B” válasz.** Ha a gyalogos a forgalomirányító fényjelző készülék piros fényjelzése ellenére lép le a zebrára, akkor ott nincs elsőbbsége a járművekkel szemben.
- Helyes a „C” válasz.** A jelzőtábla a megjelölt időjárási körülmények esetében jelentkező fokozott baleseti veszélyre utal.
- Helyes a „C” válasz.** A szabály kölcsönös kötelezettséget ír elő a forgalomban haladóra és a megállóhelyről elindulni kívánó menetrend szerint közlekedő járműre egyaránt. Akkor kell kiengedni az autóbust, ha azt hirtelen fékezés nélkül lehet megtenni.
- Helyes a „B” válasz.** A kihajtás veszélytelenebb előremenetben. Ha hátramenetben jövünk ki a kapualjból, a taxi háromnegyed része már a járdán van, mire a vezetőülésből a szabad kilátáshoz jutunk.
- Helyes a „C” válasz.** Hagyja lelassulni a taxit, majd visszakapcsol a kisebb sebességnek megfelelő fokozatba, aztán óvatos, de határozott kormányzással és egyenletes gázadással tér vissza az úttestre.
- Helyes a „B” válasz.** A levegőnek a két jármű között létrejött nyomáscsökkenése a taxit a járműszerelvényhez szívhatja.
- Helyes a „B” válasz.** Az ilyen módon közlekedő taxis próbára teszi a körülötte haladók idegeit, és szinte mozgó baleseti forrásnak tekinthető.
- Helyes a „B” válasz.** A kockázatvállalás: szembenézés bizonyos, tőlünk független körülményekkel, események bekövetkezésének lehetőségével. Ez szinte elkerülhetetlen az élet bármelyik színterén. A kockázat: valamit végrehajtani a hozzá szükséges tudás, tapasztalat nélkül, tehát annak tudatában, hogy ezek híjával vagyunk.
- Helyes az „A” válasz.** Fokozottan figyelniük kell a gyermekekre és az időskorúakra. A gyermek általában szertelen, mert még nem szerezte meg a balesetmentes közlekedéshez szükséges tapasztalatokat, az idős ember szeme, hallása már megromlott, mozgása nehézkes, reflexei merevek.
- Helyes az „A” válasz.** A kerékpárt toló személy gyalogosnak számít, de ennek ellenére lakott területen kívül is a menetirány szerinti jobb oldalon, az úttest szélén kell tolnia járművét.
- Helyes a „C” válasz.** A kormánykerékkel ábrázolt taxi követi a kanyarodó főútvonal vonalvezetését, így számíthat arra, hogy partnerei elsőbbséget fognak adni részére.

## Fontosabb változások az adózásban

Már hozzászoktunk, hogy adózási rendszerünk évről évre változik. Ezúttal sincs ez másképp, a 2005-ös évben ismét új előírásokkal, új számokkal kell megismerkednünk - most még több az újdonság, mint eddig.

Kezdjük a legfontosabbal: az adótábla kétkulcsossá vált. Évi másfél millió forintig 18% az adó mértéke, e felett pedig 38%. A 800 ezer és másfél millió forint között keresők járnak jól: ők eddig 26% adót fizettek

Az adókedvezmények (a családi kedvezmény kivételével) ezentúl legfeljebb évi 100 ezer forintig vehetők igénybe.

Az elkülönülten adózó jövedelmek adója az eddigi 20%-ról 25%-ra emelkedik.

Az egyéni vállalkozó az iparüzési adó 50%-ával csökkentheti adóalapját. (Ez az előírás értelemszerűen csak a tételes adózókra vonatkozik.)

A sokakat érintő kedvezményes átalányadó költséghányada nem változott. Adómértéke és választhatósági határa viszont igen, mégpedig - most figyelj! - számunkra kedvező irányba!

Eddig ugyanis 200 ezer forint jövedelemig 12,5%, e felett 25% adót kellett fizetni az átalányadósnak. A 200 ezer forint jövedelem 1 millió forint árbevételnél érvényesült, azt hiszem, egyetérthetünk abban, hogy egy főállású taxis ezt a bevételt már régen túlhaladta. Egymillió forint bevétel - vagyis 200 ezer forint jövedelem - felett viszont az eddigi 25% helyett csak 18% adót kell fizetni! (Többször ellenőriztem, mert nem hittem a szememnek. Más szakértővel is konzultáltam. Bármily meglepő, így igaz! Csökkent az adó.)

További kedvező(!) fejlemény, hogy az átalányadó választhatósági bevételi határa 4 millió forintról 8 millió forintra nőtt. (Hét és fél millió felett azonban már a jövedelem másfél millió forint, ennek adója viszont már a 38% sávba esik! Azt hiszem, ez utóbbi keveseket érint...)

Az adózásban történt további változásokról, valamint a járulékok terén bekövetkezett módosulásokról a Taxisok Világa januári és februári számaiban közlünk részletes tájékoztatást. Előzetesként még annyit: a minimálbér mértéke 2005-től 57.000 Ft-ra emelkedik.

**Annyira gyötör az álmatlanság, hogy már a munkahe-lyemen se tudok aludni. \* \* \***

**Az agglégény ismeri a legjobban a nőket, ezért maradt agglégény.**

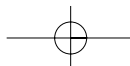
## A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 75. RÉSZ

# Újabb veszteség

1945-ben, amint megindult a közúti forgalom, a szerveződő nagyobb pártok sorra felkeresték a közlekedési vállalatokat, anyagi és erkölcsi támogatást kértek tagtoborzásukhoz, fejlődésükhöz. A szürketaxi és a kéktaxi is számos levelet kapott, s ezekben tarifakedvezményt óhajtottak a feladók pártfunkcionáriusaik részére, tagtoborzásukhoz pedig a taxik oldalait lemezekre ragasztott plakátokkal akarták teleaggani. Minthogy az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt. állományában régen kb. 100 autóbusz is közlekedett, ezekre is kiter-

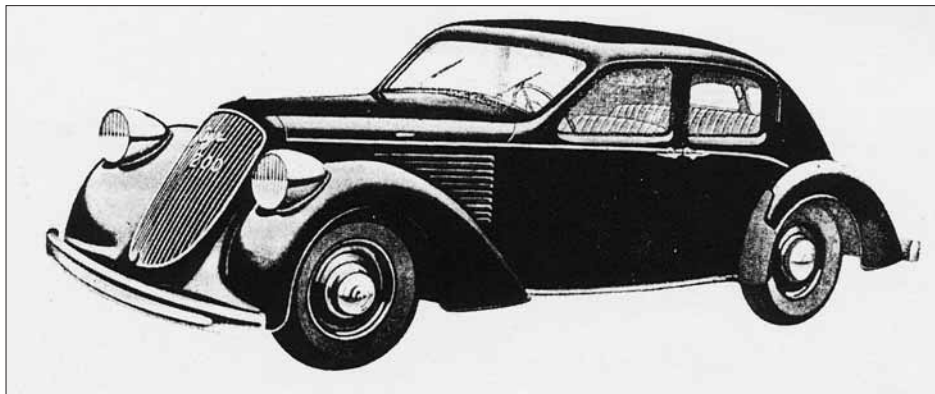
jesztették igényüket, figyelmen kívül hagyva, hogy e nagy járművek a háború idején eltűntek. A munkáspártok hatalmuk tudatában elvárták, hogy a közlekedési vállalatok teljesítsék óhajaikat. A MATEOSZ (Magyar Teherautófuvarozók Országos Központi Szövetkezete) azonnal elutasította kéréseiket, hiszen egyebek mellett romelszállítással is foglalkozott, a MÁVAUT-nak pedig - vasút hiányában - a helyközi és a távolsági személyszállítás is a nyakába szakadt. Szabad kapacitás hiányában sem a kommunista pártot, sem a szociáldemok-

ratákat nem támogathatta. Maradt tehát az Autótaxi Rt. és leányvállalatai, a kisegyzisztenciákat összefogó Budapesti Géperejű Bérkocsi Társulat, az éledező Autótaxifuvarozók Szövetkezete és a Bérautósok Társulata. 1946-47-ben sem mérséklődtek a megkeresések számai. A pártközpontokban úgy vélték, hogy a taxisoknak megtiszteltetésként kell kezelni a kéréseket, hiszen teljesítésükkel segítik a demokratikus Magyarország fejlődését. Az Autótaxi Rt. az államosításáig küszködött a pártokkal, amint állami tulajdonba került, csak április



4-ére, május 1-re és november 7-re kellett adnia néhány taxit a felvonulásokat szervezők részére, konkrétan a Kommunista Párt és a Szociáldemokrata Párt funkcionáriusainak. De nem így a magántaxisoknál. A szövetség igazgatósága és a Társulat elnöksége szinte hetenként kapott felszólítást a pártoktól és más társadalmi szervektől ingyenes, vagy kedvezményes fuvarok teljesítésére a főváros területén, illetve vidékre. 1945 novemberében, 1946 tavaszán Budapest – Szeged – Debrecen vonalra, 1946 őszén és 1947 nyarán Budapest – Nyíregyháza – Csenger útra, augusztus elején pedig Budapest – Miskolc – Ózd – Eger – Budapest körútra kértek 5-5 nagy taxit. E kívánságokat műszaki jogi okokra hivatkozva sikerült elutasítaniuk, azonban a főváros területére szóló kedvezményes (ingyenes) fuvarok teljesítése alól nem mentesülhettek. A társulat e „kötelező” fuvarokat nem erőszakolta rá a kiségsziszteneciákra, hanem a saját jogán járatott 30 taxi valamelyikének sofőrjét kérte fel a robotfuvar teljesítésére; a sofőr és az autó költségeit a Társulat akkor is elszámolta, ha a megrendelő potyázott.

A Társulat és a szövetséget e gyakorlaton változtatni akart. Kutiék könyvése szerint 1946 augusztusától, a forint megjelenésétől az év végéig 1800 forintot tett ki a kedvezményes, ingyenes fuvarok teljesítéséből eredő káruk, amely 1947 első felében már meghaladta a 18 000 forintot. A Társulat vezetősége felkereste a Fővárosi Tanács XV. ügyosztályát, valamint a Közlekedési Minisztérium VI. főosztályát, és kérték a nö-



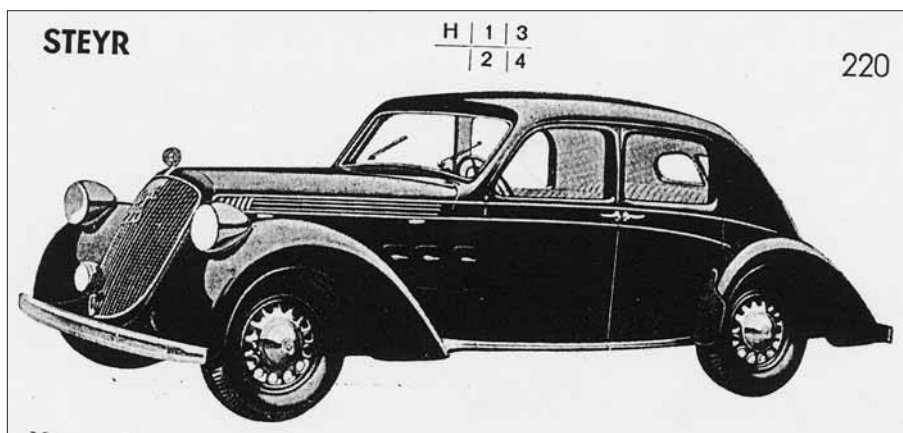
**A taxis bérautósok egyik kedvence a Steyr 200-as típus volt. Másfél literes, 35 LE-s motorjával 4 személlyel is tartotta a 90 km/h tempót**

tolandónak tartotta az ötletet és megígérte, hogy a következő pénzügyi évben kiadja a közlekedési vállalatok keretszámait, a tárgyévben viszont felkéri az illetékeseket igényeik mérséklésére. Arra is ígéretet tett, hogy közli a megrendelőkkel: taxik, illetve közforgalmú kocsik oldalaira kizárólag a járművek tulajdonosainak hozzájárulásával helyezhetnek el reklámtáblákat. A rendőrség azonban közbeszölt és közlekedésbiztonsági okokból megtiltotta a táblás reklámozást, a karosszériákra ragasztott vagy ráírt reklámokat viszont engedélyezte. Feledy Béla elfogadta a rendőrség érvelését, mert ő sem lelkesedett a táblákkal teleaggatott autókért. Kuti és Endrényi a Bérautósok Társulatával tárgyalt, egyeztetett, ezek után indítványozták a minisztériumnak: propagandacélokra kérjenek a bérautósoktól

főváros területéről. A korteskörutak jól fizetőnek bizonyultak, vidéki útjaik végén csomagtartójuk, utasterük telis-tele volt élelmiszerekkel, pénzt is kaptak munkájukért. A pártok olykor a kocsik bérleti díját is kifizették.

A minisztérium valóban foglalkozott a pártoknak adandó reklámkeretek összegének meghatározásával. Endrényi dr. az 1947. augusztus 7-én megtartott választmányi ülésen bejelentette, hogy a minisztériumból kapott leirat szerint jelezniük kell, hogy mekkora összeggel tudják támogatni a demokratikus pártokat a választásokat megelőző időszakban, de úgy, hogy a taxisok ne roppanjanak bele. A választmány augusztus 14-re halasztotta a választást. Az idő sürgetett, mert a választásokat augusztus 31-re írták ki (később, mint kékcédulás választás híresült el az esemény). A Társulat és a választmány 47 engedéllyel tárgyalt, s kérték ki véleményüket a támogatás összegéről. Kutiék augusztus 11-én ismét összeültek és megfogalmazták válaszukat. Eszerint a munkáspártoknak 2000-2000 Ft készpénzt és 100-100 Ft hitelezési jegyet adnak. Tájékoztatójukat még aznap felküldték a minisztériumba. Egy-két nappal később már jelentkeztek az érintettek a támogatásért.

1947-ben érdekes folyamat indult be a magántaxisok táborában. Minthogy látták, a bérautósok megélhetése könnyebb, mint a taxisoké, hiszen ők a jól fizető vidéki fuvarokat is elvállalhatják, bérautók vásárlásába kezdtek, s tagként bejelentkeztek Bérautósok Társulatába. az engedély megszerzése sem okozott gondot. A hatóság műszakilag sem korlátozta a bérautók működését, színelőzetést sem rendelt el, kétajtós autót is üzemeltethetett a vállalkozó, az utasterbe válaszfalat sem kellett szerelni. Műszakilag a KRESZ-nek kellett megfelelni. Egy 1947. decemberi kimutatás szerint 49 taxi váltott ki bérautóengedélyt Budapesten. Az engedélyes az alkalmazott sofőrjével felváltva, nap mint nap használta taxiját, illetve bérautóját. Ha valamelyikük megbetegedett, vagy valami más okból reggel nem mehetett fuvarba, a kocsi gazdája



**A Steyr 220 kocsi a legjobbak közé tartozott 1947-ben. Általában négy utassal közlekedett. Bécsben komplett fődarabokat is vehettek hozzá a taxis bérautósok**

vakvő propagandisztikus igények mérséklését. Javasolták, ha már nem térhetnek ki a kedvezmények adása elől, a hatóság maximalja a taxisok ebbéli kötelezettségét. Állapítsanak meg egy összeget, amelyet a pártok és a társadalmi szervek a nagyobb rendezvények idején felhasználhatnak, esetleg éves keretet határozzanak meg, mert korlátok nélkül tönkremennek a taxisok, s megszűnik a taxizás. A minisztérium megfon-

autókat, amivel akár hosszabb ideig is szolgálhatják a pártok érdekeit. Bérlejenek ki 20-40 gépkocsit, dekorálják fel és járják vele az országot, illetve a fővárost. Az indítványt elfogadta a főhatóság, illetve a pártok vezetői, a továbbiakban csak rövidebb utakra kérték a kéttaxisos segítségét. A bérautósok sem jártak rosszul, a propagandacélokra általában azok jártak, akiknek nem volt taxiójuk, s így kitéltődtek a



# A GÉPJÁRÓMŰVEZETŐI VIZSGA RENDÉSZETI ANYAGA KÉRDÉSEKBEŒ ÉS FELELETEKBEŒ

A M. KIR. RENDŐRSÉG  
BUDAPESTI FŐKAPITÁNYSÁGÁNAK  
KÖZIGAZGATÁSI OSZTÁLYA ÁLTAL  
FELÜLVIZSGÁLT

VI. BŐVÍTETT KIADÁS

ÁRA 1.30 PENGŐ

BUDAPEST  
STÁDIUM SAJTÓVÁLLALAT RÉSZVÉNYTÁRSASÁG  
1940

bement a Társulat központjába és igénybe vette a sofőrközvetítő szolgálatot. Közvetítéssel 1925 óta foglalkozott a Társulat. Aki- nek kocsija egykor például javítá- sra szorult, bement a székházba és bejelentette „facérságát”, de az is felkereste a Társulatot, akinek sofőrré volt szüksége. A kapcsolat rövid időn belül létrejött, és a sofőr vagy engedélyes nyomban a volánhoz ült. 1947-ben is folyt a díjtalan szolgál- tatus a VIII. Bérkocsis utca 24.-ben, bár egy időben tiltották az effaj- ta munkaközvetítést, de a jó szokást megszüntet- ni nem tudták.

A taxis bérautosok igen nagy forgalmat bo- nyolítottak le 1947 no- vemberéig. Minthogy mindkét kocsijuk szolgál- tatusba állt magán- taxik száma nem csök- kent Budapesten. Ab- ban az időben már több mint 700 magántaxi járt a főváros útjait.

A kettős működésre a fiatalabbak vállalkoztak, az idősebbek kizárólag a taxizásból éltek, új utak- ra nem merészkedtek.

1947. szeptember 30. keltezéssel figyelmeztet- te a rendőrség a Társula- tot, mert a közlekedés- biztonság romló irányt vett. Tardi István őrnagy közölte, hogy az elmúlt hónapokban néhány taxist is tetten értek italo- záson, gyorsajtáson, a követési távolság figyel- men kívül hagyásán, a szabálytalan előzésen, szabálytalan kanyaroda- sán, a KRESZ-táblák helytelen értelmezésén.

Kérte az elnökséget a taxis ellen- örök munkájának megszigorítá- sára. Endrényiék nem vitatkoz- tak, ők is látták, hogy romlik a közlekedésbiztonság. Sokat nem tehettek, a négy ellenőrük létszá- márt ötre növelték, az addigi havi 5 forintos tiszteletdíjukat 15-re emelték, később 50-re. Az ittas vezetés ellen semmit sem tehet- tek. 1947-ben a Harger-féle ké- szülékkel lehetett korrektül mér- ni az ittaság mértékét, a készü- lékből azonban csupán a rendőr- ségnek volt néhány tucatnyi és a tartozékul szolgáló futballbelsőből

néhány száz darab. Igen drága volt a bő- rőnd nagyságú készülék, kizárólag kemény valutáért lehetett beszerezni. Az ellenőr- zendő gépjárművezető belefűjt a futball- belsebe, amelynek tartalmát a Hargerba eresztette a rendőr, a készülék pedig kimu- tatta, hány ezrelék alkoholt tartalmaz a be- lefűjt levegő. A Társulat pénzügyi lehetősé- ge nem tette lehetővé a „bőröndök” be- szerzését. Kutiék körlevélben adták közre Tardi jóindulatú figyelmeztetését, egyúttal

**Az 1940-ben kiadott KRESZ-füzeteket már ronggyá lapozgatták a gépkocsivezetők. Ez is hiánycikk volt**



**A magántaxisok között is akadtak, akik nem vol- tak tisztában a táblák jelentésével**

kérték a tagságot a KRESZ szigorú betartá- sára. Tardinak szóló levelükben pedig felsor- olták intézkedésüket, egyúttal kérték, ha lehetséges, kapjanak KRESZ-könyveket a rendőrségtől, mert nekik nem sikerült illet venni az üzletekben. Javasolták, a rendőr- ség járjon közre új KRESZ-tankönyvek megjelenítésében, mert ha ezekhez hoz- zájutnak saját szervezésű KRESZ-tanfolya- mokat hoznak össze a taxisok tudásának fel- frissítésére. Kérésükről a minisztérium VI. főosztályának vezetőjét is tájékoztatták, mert úgy érezték, hogy az 1940-ben és 41- ben kiadott kötetek, ha lennének is, már elavultak.

*Bálint Sándor*



**A külföldre járó taxis bérautosokat különösen érde- kelték a táblák és jelentésük**