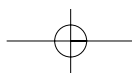




**XIV. évf. 2. sz.**

**2004.**

**Február**



## TARTALOM

Áprilistól fizetni kell a taxiállomások használatáért	4.
Megkezdődött a rendcsinálás	12.
Foglaltak a taxiállomások!	15.
A meggyőzés eszközei	16.
Megütötték, fejbe rúgták, lefújták gázsprayvel	17.
Bemutatkozott az új Golf	21.
Új követelmény a kiadott számlával kapcsolatban	22.
Alkatrészként bármi eladható	23.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	24.
Tudod vagy tippelsz?	25.
Csillag születik	28.
Mezítlábasok csillagászati árakkal	28.
Madridban a SEAT jövő	29.
Repülőtéren a XXI. századi Magyarországon	31.
Smart fortwo és ForFour	35.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	37.
Egyetlen etikai bizottság sem reagált!	38.
Mobiltelefon, parkolás, büntetőpontok	39.
Audi A8 L 6.0 quattro: luxus és kényelem felsőfokon	40.
Nyugdíjba mentem	43.
10 éve történt	44.
A budapesti magántaxisok története 66. rész	45.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: O-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben

és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

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

## Ismét a taxiórakról

Előző számunkban közöltük azt az APEH-állásfoglalást, amely véleményünk szerint eloszlítja az adómemória kiírásával kapcsolatos kétségeket, valamint egyértelműen szabályozza a taxiórak áfa-változás miatti átállítását. Úgy véltük, ezzel a téma le van zárva. Nem így történt.

A taxiórak áfa-átállítását természetesen minden típusnál el lehet végezni, hol egyszerűbben, hol bonyolultabban. Van azonban egy olyan márka, jelesül a Rase, ahol az áfa-változás miatti százalék-átállítást csak a működtető program módosításával, cseréjével lehet elvégezni. Erről pedig így ír a megkért APEH-állásfoglalás:

„...A taxaméter forgalmazási engedélye az engedélyezési eljárás során bemutatott és elfogadott hardver és szoftver konfigurációra vonatkozik, amelyet a dokumentációja részletesen specifikál. A forgalmazó köteles az etalon példányt megőrizni mindaddig, amíg a készülék használatban van, és értékesíteni, a felhasználónál üzemeltetni csak az ezzel teljesen megegyező taxamétert lehet.

Egy engedélyszámhoz ezért egyértelműen csak egy szerkezeti felépítés és egy működtető program tartozhat, több hardver változat vagy több program verzió nem lehetséges.

A taxaméteren bármilyen szerkezeti, szoftver vagy egyéb változtatás végrehajtása esetén a berendezést újra engedélyeztetni kell. ... A módosítást jóváhagyó határozat a forgalmazó számára előírja, hogy a korábban már üzembe helyezett és jelenleg is üzemelő taxa-

legyen, természetesen az ennek megfelelő számításokkal, göngyölítésekkel együtt. Ezt a feladatot mindegyik érvényes forgalmazási engedéllyel rendelkező taxaméter szervezte megoldotta, megoldja, ki könnyebben, ki nehezebben, ám az áfa változása miatt alapprogramcserét csak a fent említett Rase típusú taxióra igényel. Ennek értelmében az alanyi adómentes vállalkozókra is csak a taxiórámárka esetén jelentkeznek átállítási követelmények.

Ennek a fajta eljárásnak, mármint hogy az adó százalékérték-változás alapprogram cserét igényel, megkérdőjelezhető a hasznossága, legalábbis a felhasználó, a taxis szempontjából. Az általános forgalmi adó kulcsának e legutóbbi változtatása ugyanis egészen biztosan nem az utolsó. Európai uniós csatlakozásunk kapcsán biztosra vehető, hogy az áfa-százalékok a közeljövőben ismét változni fognak, annál is inkább, mert az uniós országok közül nálunk a legmagasabb az áfa-százaléka. Az adótörvények változásainak következtében akár évenkénti változások miatt egy taxióraban évente alapprogramot cserélni, legalábbis nem nevezhető szerencsésnek. Ezt az egészet a felhasználóval kifizettetni pedig talán nem is etikus...

A taxaméterekkel kapcsolatos „nyomozás” során megvizsgáltuk az APEH által engedélyezett taxaméterek listáját, annál is inkább, mert friss, január 20-i táblázat található a honlapon:

## Érvényes forgalmazási engedélyű taxaméterek

/Adatszolgáltatás időpontja: 2004. január 20./

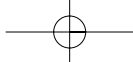
Eng. sz.	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Érvényességi határidő	Forgalmazó vagy jogutód
509	ECOMETER WT-99, MOBIL MIKRO MUNK.	2000.01.13.	2004.12.31.	ECOMETER KFT.
510	PRINTAX EGYVÁLLALKOZÓS	2000.12.12.	2004.03.31.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
511	PRINTAX TÖBBVÁLLALKOZÓS	2000.12.12.	2004.03.31.	ELEKTROSOFT-HOLDING KFT.
512	DIGITAXI-2001 EGYVÁLLALKOZÓS	2002.02.05.	2004.12.31.	EÖRDÖGH TRADE KFT.
513	RASE '02	2003.06.24.	2006.05.31.	VENTUS-953.KFT

méterek szoftvereit a módosító programmal le kell cserélni. Ez azt jelenti, hogy egy engedélyszámra csak egy programváltozat megengedett.

## APEH Országos Pénztárgép és Taxaméter Technikai Bizottság

Mióta adattárolós, nyugtaadós taxióra létezik, ill. használata követelmény, többször előfordult, hogy egyes taxiórátípusokat az adóhivatal taxaméter-bizottságának utasítása alapján, valamely hiányosság miatt át kellett alakítani (lásd e számban a 10. évfolyam c. rovatot). Jelenleg azonban nem erről van szó. Az adóhivatal nem kötelezte átalakításra a taxamétergyártókat, -forgalmazókat, csupán azt írta elő, hogy az áfa-százalék ezentúl ne 12, hanem 15 százalék

Jelenleg tehát ezek a megvásárolható, forgalomba helyezhető taxaméterek. Nyilván feltűnik, hogy a Printax taxaméterek március 31-én lejár a forgalmazási engedélye. Ez annyit jelent, hogy e dátum után ezeket a típusokat már nem lehet eladni, forgalomba helyezni, valamint nagyobb átalakítást, például memóriacserét végezni. A meglévő Printaxok továbbra is használhatók, autócseré esetén az új kocsi-ba átszerelhetők, adatváltozások, tarifaváltozások eszközölhetők. A memória betelte esetén azonban tovább már nem használhatók. A Printax szervizből származó információk szerint a gyártó tervezi már az új változatot, és ez a nyár folyamán valószínűleg megjelenik a piacon.



# Áprilistól fizetni kell a taxiállomások használatáért

– a Fővárosi Közgyűlés elfogadta a „drosztrendeletet” –

2004. január 29-én a Fővárosi Közgyűlés napirendre tűzte a taxisok között csak „drosztrendeletként” ismert 59/1999-es jogszabály módosítását, amelyet a testület az ellenzék tartózkodása mellett elfogadott. Így április 1-től fizetni kell majd a taxiállomás-használatért. Ennek pontos összege lapzártakor még nem volt ismert. A szavazást megelőzően a taxitársaságok vezetői, tulajdonosai a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság vezetőjével találkoztak, ahol elmondták véleményüket, kritikájukat az akkor még csak tervezet formájában meglévő rendelet-módosításról. Másnap ezt írásban is eljuttatták a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarán belül működő Taxis Szakmai Kollégium vezetőségéhez, amit ők összeállítottak, és továbbították a bizottság felé (lásd 1.sz. melléklet). A rendelet megjelenését követően a FODESZ és a Rádió Taxi elnöke tiltakozott több helyen is (lásd 2.sz. melléklet). Várható, hogy e tárgyban még több „forduló” lesz, de az ese-

ményekről a Taxisok Világa – a lapzártá miatt – csak a következő számban tudósíthat.

Most pedig következzen a rendelet teljes szövege azzal a megjegyzéssel, hogy ez egy nyers változat. Vagyis az „igazi”, egységes és végleges szövegű rendelet a Fővárosi Közlönyben már számozatlan jelenik majd meg. Az eddigi gyakorlat szerint azonban az ilyen „stádiumban” lévő joganyagon nem szoktak változtatni. Bár esetleg apróbb – elsősorban stilisztikai – változások előfordulhatnak az e lapban megjelenthez képest a Fővárosi Közlönyben megjelenő rendeletben. Ezért előre is olvasóink elnézését kérjük, de úgy gondoltuk, hogy a következő (márciusi) számban az áprilisi bevezetés miatt már késő lenne a pontos tájékoztatás. Köszönetet mondunk a bizottság elnökének azért, mert a lapzártá időpontját figyelembe vette és a „nyers” szöveget szerkesztőségünk rendelkezésére bocsátotta.

## Budapest Főváros Közgyűlésének 59/1999. (XI. 18.) önkormányzati rendelete Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről, a módosításokkal egységes szerkezet-

Budapest Főváros Közgyűlése a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 16. §-ában, a 63/A. § h) pontjában, valamint az 1988. évi I. tv. 19. § (2) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján a következőket rendeli.

### Általános rendelkezések

#### 1.§

1) Az önkormányzati rendelet hatálya a főváros közigazgatási területén belüli közterületekre terjed ki.

2) Közterületeken taxiállomás létesítése, használata és üzemeltetése ezen rendelet szabályai szerint engedélyezhető, végezhető.

3) E rendelet alkalmazása szempontjából közterület az ingatlan-nyilvántartás helyrajzi számmutatójában közterületként nyilvántartott belterületi földrészlet, valamint a belterületi földrészlet, építmény közhasználatra, illetve gyalogos fogalom részére átadott része, ideértve a közforgalom elől el nem zárt magánutakat is.

4) A taxiállomás – e rendeletben foglalt szabályok szempontjából – a közterületnek olyan kijelölt része, amely a taxiszolgáltatást végző – más jogszabályban meghatározott kialakítású és felszereltségű – személygépkocsik utasfelvételi céllal történő tartózkodására szolgál.

5)<sup>1</sup> Budapest főváros kerületi önkormányzatai e rendelet végrehajtására és keretei között – helyi sajátosságainak megfelelően – önkormányzati rendeletben szabályozzák a saját tulajdonukban lévő közterületeken létesített taxiállomások létesítésének és használatának rendjét.

#### 2.§

Az önkormányzati rendelet hatálya alá tartozó taxiállomásokat a taxiszolgáltatást végző jogi személy, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság és egyéni vállalkozó (továbbiakban: vállalkozó) az általa üzemeltetett taxigépkocsival csak a taxiállomások használatára jogosító, az e rendeletben megjelölt szervezet által kiadott engedély birtokában használhatja.

### A taxiállomás létesítésére vonatkozó közterület-használati hozzájárulás kérelmezése, engedélyezése<sup>2</sup>

#### 3.§

1) Közterületen taxiállomás létesítésére, használatára és üzemeltetésére vonatkozó közterület-használati hozzájárulás csak meghatározott időtartamra, vagy meghatározott feltétel bekövetkeztéig a taxiállomás létesítésére, üzemeltetésére ezen rendelet 10. §-a szerint feljogosított gazdálkodó szervezet részére adható.

2) Vásárok, kiállítások, sportesemények, rendezvények alkalmával a 4.§-ban előírt feltételek betartása mellett ideiglenes taxiállomás is létesíthető.

3) A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületeken a taxiállomás létesítésére, használatára és üzemeltetésére irányuló közterület-használati hozzájárulásról – e rendelet szabályainak megfelelően – a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság dönt.

4) A taxiállomás létesítésére vonatkozó közterület-használati hozzájárulási kérelmet az 1) bekezdésben megjelölt gazdál-

kodó szervezetnek kell benyújtania a közterület tulajdonosánál.

5) A kérelemnek tartalmaznia kell különösen:

- a kérelmező cég nevét, székhelyének címét, képviselőjének megnevezését,
- a közterület-használat időtartamát,
- a közterület-használat helyének, pontos területnagyságának és az adott területre vonatkozóan a taxiférőhelyek számának meghatározását,
- forgalomtechnikai kezelői hozzájárulást az állomás létesítéséhez.

6) A közterület fekvése szerinti tulajdonos kerületi önkormányzat rendeletében a kérelem további tartalmi elemeit is megálapíthatja.

#### 4.§

A 3.§ szerinti közterület-használati hozzájárulási kérelem elbírálása során figyelembe kell venni az adott területre (közterületre) vonatkozó részletes rendezési tervet, a forgalomszabályozási, a városképi, műemlékvédelmi közegészségügyi és köztisztasági előírásokat, kereskedelmi és turisztikai szempontokat, valamint érvényesíteni kell a más jogszabályokban foglalt előírásokat is.

#### 5.§

1) A közterület-használati hozzájárulás feltételeit a tulajdonos önkormányzat és a taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet szerződésben rögzítik.

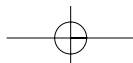
2)<sup>3</sup> A közterület-használati hozzájárulásnak tartalmaznia kell különösen:

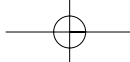
- a jogosult nevét, székhelyének címét, képviselőjének megnevezését,
- a közterület-használat időtartamát,

1. Módosította a 40/2000. (VII.21.) Főv. Kgy. rendelet 2. § (1) bekezdése. Hatályos: 2000. augusztus 1.

2. A címet és a 3.§-t módosította az 1/2004. (...) Főv. Kgy. rendelet 1.§-a. Hatályos: 2004. április 1.

3. Az eredeti f) pontot hatályon kívül helyezte és a g) – l) pontok jelölését f) – k) pontokra változtatta a 40/2000. (VII.21.) Főv. Kgy. rendelet 2.§ (2) bekezdése. Hatályos: 2000. augusztus 1.





c) a közterület-használat helyének, a taxiférőhelyek számának és egyéb feltételeinek pontos meghatározását,

d) utalást arra, hogy a hozzájárulás csak a közreműködő szakhatóságok hozzájárulásában foglalt előírások megvalósítása esetén érvényes,

e)<sup>4</sup> a hozzájárulás érvényének megszűnése esetére az eredeti állapot – kártalanítási igény nélküli – helyreállításának kötelezettségét,

f) a közterület-használat jellegétől függetlenül egyéb hatósági, szakhatósági előírásokról és a kikötésekről szóló tájékoztatást, a városképi követelményeket, a környezetvédelmi, valamint a munka- és balesetvédelmi előírásokra történő utalást,

g) a közterület-használattal járó járulékos költségek (energiadíj, közúti jelzések költségei stb.) viselésének és megfizetésének módját.

h) a közterület-használat időtartama alatt a szükséges állagmegóvási, karbantartási és tisztántartási kötelezettség előírását,

j)<sup>5</sup>

k) arra vonatkozó feltételeket, hogy a jelen rendeletben foglalt szabályok betartását a gazdálkodó szervezet jogosult és köteles ellenőrizni.

3) A közterület-használati hozzájárulást meg kell küldeni:

a) a kérelmezőnek,

b) az eljárásban érintett hatóságoknak, szakhatóságoknak,

c) a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálynak,

d) a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarának,

e) a területileg illetékes kerületi építésügyi hatóságnak,

f) a Fővárosi közterület-felügyeletnek,

g) a területileg illetékes rendőrhatalóságnak.

4) A hozzájárulás megtagadását közölni kell:

a) a kérelmezővel,

b) a közterület fekvése szerint illetékes jegyzővel,

c) a Fővárosi Közterület-felügyelettel.

## 6.§

1)<sup>6</sup> A közterület-használati hozzájárulás megszűnik a határozott idő elteltével, a meghatározott feltételek bekövetkeztével, illetve a 10. § szerinti gazdálkodó szervezetnek a tevékenység folytatására való jogosultsága elvesztésével.

2)<sup>7</sup>

## 7.§

1) A közterület tulajdonosa fontos köz-

4. Módosította az 1/2004 (...) Főv. Kgy. rendelet 2.§-a. Hatályos: 2004. április 1.

5. Hatályon kívül helyezte az 1/2004 (...) Főv. Kgy. rendelet 13.§(1) bekezdése. Hatálytalan: 2004. április 1.

6. Módosította az 1/2004 (...) Főv. Kgy. rendelet 3.§-a Hatályos: 2004. április 1.

7. Hatályon kívül helyezte az 1/2004 (...) Főv. Kgy. rendelet 13.§ (1) bekezdése. Hatálytalan: 2004. április 1.

8. Módosította az 1/2004 (...) Főv.Kgy. rendelet 4.§-a. Hatályos: 2004. április 1.

9. Módosította az 1/2004 (...) Főv.Kgy. rendelet 5.§-a. Hatályos: 2004. április 1.

10. Módosította az 1/2004 (...) Főv.Kgy. rendelet 6. §-a. Hatályos: 2004. április 1.

érdekből a közterület-használatának szünetelését rendelheti el.

2) A közterület-használat szünetelésének ideje határozott időre szóló engedély esetén nem számít bele a közterület-használati hozzájárulás érvényének idejébe.

3) A közterület-használati hozzájárulás érvényének szünetelési ideje nem lehet hosszabb, mint a hozzájárulás lejártáig még hátralévő idő.

## 8.§

A közterület-használati hozzájárulás jogosultja a használat megszűnése esetén kártalanítási igény nélkül köteles a közterület eredeti állapotát haladéktalanul helyreállítani.

### A közterület taxiállomás célú használatáért fizetendő díj

## 9.§<sup>8</sup>

1) A taxiszolgáltatás céljára kijelölt állomáshelyekért közterület-használati díjat nem kell fizetni.

2) A közterület-használati hozzájárulásban jogosultként megjelölt taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet adja ki a főváros területén létesített taxiállomások használatára jogosító taxiállomás-használati engedélyt (a továbbiakban: engedély). A taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet a taxiszolgáltató vállalkozók felé éves időszakra vonatkozó taxiállomás-használati díjat érvényesít.

3) Az engedély taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezettel kötött megállapodásból, a kiadott engedélyből (kártya), valamint a sorszámmal ellátott öntapadás címkéből áll.

4) Az éves taxiállomás-használati díjat minden év április 1-ig köteles a taxigépkocsi üzemeltetője a taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet részére megfizetni. Az év közben induló vállalkozó az engedély kiadását követő hónap első napjától, a kiadást követő év április 1-ig hátralévő hónapok számának megfelelő arányos díjat köteles fizetni. Az év közbeni megszűnés esetén a megszűnés napját követő hónaptól az engedély kiadását követő év április 1-ig hátralévő hónapokra vonatkozó arányos díjat a taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet köteles visszafizetni.

5) A taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet az engedély érvényességének kezdetét követő 30 napon belül – a vonatkozó adatvédelmi szabályoknak megfelelően – köteles az illetékes hatóságot tájékoztatni az érvényes taxiállomás

használati engedéllyel rendelkező taxiszolgáltatók azonosító adatairól.

### A taxiállomásokat üzemeltető szervezet

## 10.§<sup>9</sup>

1) Budapest közterületein lévő taxiállomások létesítésével, fenntartásával, működtetésével és megszüntetésével kapcsolatos feladatok ellátására a Fővárosi Önkormányzat által e célra létrehozott Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Társaság (továbbiakban: Taxiállomás Kht.) jogosult. Amennyiben a közterület üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat – önkormányzati rendelet kivéve – jogszabály alapján más gazdálkodó szervezet köteles ellátni, vagy a közterület használatának jellege, illetve a közterülettel határos létesítményekkel összefüggő fokozott biztonsági követelmények azt indokolják, a Taxiállomás Kht. megállapodást köthet az üzemeltetést végző gazdálkodó szervezettel a taxiállomás létesítéséről, fenntartásáról, működtetéséről és megszüntetéséről.

2) A Taxiállomás Kht. taxiállomást kizárólag a közterület tulajdonosával megkötött megállapodás alapján, az ott megjelölt feltételek szerint hozhat létre, üzemeltethet.

3) A Taxiállomás Kht. a taxiállomások használatával, működtetésével összefüggő feladatokkal kapcsolatosan ügyfélszolgálati irodát tart fenn, ahol mind a szolgáltatást igénybe vevő utasok, mind a személyszállító szolgáltatók észrevételeiket, panaszaitak előadhatják.

## 11.§

1) A taxiszolgáltatást végző vállalkozó a fővárosi taxiállomások használatára vonatkozó engedély kérelmet, a taxiállomásokat üzemeltető, a Taxiállomás Kht.-nál nyújthatja be.

2)<sup>10</sup> A kérelemnek az alábbi adatokat kell tartalmaznia:

- vállalkozó neve,

- születési helye, ideje,

- anyja neve,

- lakcíme,

- vállalkozói igazolványának száma,

- cégbírósi lajstrom száma,

- vállalkozás székhelye,

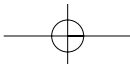
- vállalkozás postacíme,

- a taxigépkocsi forgalmi rendszáma

- a taxigépkocsi gyártmánya, típusa, színe,

- taxi igazolólap száma.

3) A kérelemhez mellékelni kell a vállalkozói igazolvány, illetve gazdasági társaság cégkivonatának másolatát.



4)<sup>11</sup> A Taxiállomás Kht. a jogszabályi feltevételek megléte esetén, 3 munkanapon belül felhívja a kérelmezőt a taxiállomás-használati díj befizetésére. A csekkel igazolt befizetést követő 3 munkanapon belül a vállalkozás nevére és a gépkocsi rendszámára szóló taxiállomás-használati engedélyt ad ki.

5)<sup>12</sup> Az engedély minden év április 1-től a következő év március 31-ig érvényes. Az év közben kiadott engedély a kiadást követő év március 31-ig érvényes.

6) A Taxiállomás Kht. az engedéllyel együtt sorszám szerint nyilvántartott öntapadós címkét biztosít a kérelmező részére, amelyet a taxigépkocsi szélvédőjén, a belső visszapillantó tükör mögött kell elhelyezni.

7)<sup>13</sup> A Taxiállomás Kht. a kiadott engedély egy másolati példányát köteles megküldeni a Fővárosi Közlekedési Felügyeletnek.

#### A taxiállomások használata

##### 12.§

1) A taxiállomásokat csak személyszállítást végző taxigépkocsik – utasfelvétel céljából történő – várakozására lehet használni. Más járművek a taxiállomást sem megállás, sem várakozás céljára nem használhatják.

2) A taxigépkocsit üzemeltető vállalkozónak csak olyan taxigépkocsija tartózkodhat a taxiállomáson, amelyre vonatkozóan:  
- a területre érvényes taxiengedélyt kiáltották,

-<sup>14</sup> taxiállomás-használati megállapodást kötöttek, és ezzel együtt az előírt taxiállomáshasználati díjat befizették,  
- a taxiállomás használatához szükséges,

11. Módosította az 1/2004 (...) Főv.Kgy. rendelet 6. §-a. Hatályos: 2004. április 1.

12. Módosította az 1/2004 (...) Főv.Kgy. rendelet 6. §-a. Hatályos: 2004. április 1.

13. Módosította az 1/2004 (...) Főv.Kgy. rendelet 6. §-a. Hatályos: 2004. április 1.

14. Hatályát felfüggesztette a 81/2001. (XII. 18.) Főv. Kgy. rendelet 1 §-a. A felfüggesztést megszüntette az 1/2004. (...) Főv. Kgy. rendelet 13.§ (2) bekezdése. Hatályos: 2004. április 1.

15. Hatályát felfüggesztette a 81/2001. (XII. 18.) Főv. Kgy. rendelet 1 §-a. A felfüggesztést megszüntette az 1/2004. (...) Főv. Kgy. rendelet 13.§ (2) bekezdése. Hatályos: 2004. április 1.

16. Módosította az 1/2004. (...) Főv.Kgy. rendelet 7.§-a. Hatályos: 2004. április 1.

17. Módosította az 1/2004. (...) Főv.Kgy. rendelet 8.§-a. Hatályos: 2004. április 1.

18. Módosító rendelkezéseket tartalmaz, rendelkezései beiktatva a 38/1993. (XII.27.) Főv. Kgy. rendelet szövegébe.

19. Módosító rendelkezéseket tartalmaz, rendelkezései beiktatva a 27/1995. (V.15.) Főv. Kgy. rendelet szövegébe.

20. Módosító rendelkezéseket tartalmaz, rendelkezései beiktatva a 27/1995. (V.15.) Főv. Kgy. rendelet szövegébe.

21. Módosító rendelkezéseket tartalmaz, rendelkezései beiktatva a 27/1995. (V.15.) Főv. Kgy. rendelet szövegébe.

22. Módosító rendelkezéseket tartalmaz, rendelkezései beiktatva a 27/1995. (V.15.) Főv. Kgy. rendelet szövegébe.

23. Módosító rendelkezéseket tartalmaz, rendelkezései beiktatva a 60/1995. (X.20.) Főv. Kgy. rendelet szövegébe.

24. Módosította a 45/2001. (VII.18.) Főv.Kgy. rendelet 5.§-a. Hatályos: 2001. július 18.

25. Hatályon kívül helyezte az 1/2004. (...) Főv.Kgy. rendelet 13.§ (1) bekezdése. Hatálytalan: 2004. április 1.

az önkormányzati rendeletben meghatározott jelzést kiadták és azt a taxigépkocsin az előírt módon elhelyezték.

3) A taxiállomásokon a taxigépkocsik zárt sorban, érkezési sorrendben, világító szabadjelzővel várakozhatnak.

4) Az adott taxiállomáson meghatározott – az állomáson feltüntetett számú taxigépkocsi várakozhat.

5) A taxiállomás használatára minden jogszabályi feltételnek megfelelő taxigépkocsi számára megengedett, egyéb megkülönböztetést alkalmazni nem lehet.

6)<sup>15</sup> Utasfelvételre való felkészülés érdekében, világító szabadjelzővel taxigépkocsi csak a kijelölt taxiállomásokon várakozhat.

7) A taxiállomáson várakozó taxigépkocsit a jármű vezetője nem hagyhatja el.

8)<sup>16</sup> Az utasokat a várakozó taxigépkocsik érkezési sorrendjében kell elszállítani, kivéve, ha az utas nem a sorrendben első, hanem a hátrább álló taxigépkocsit választja. Ez utóbbi esetben az ott várakozó többi taxi vezetője köteles az utassal közlekedő taxinak az állomás elhagyását elősegíteni.

#### A taxiállomás jogellenes használatának jogkövetkezménye

##### 13.§<sup>17</sup>

1) A taxiállomás használatával kapcsolatos jelen rendeletben foglalt szabályok betartását, a taxiállomásokat üzemeltető szervezet és a Fővárosi Közterület Felügyelet is jogosult és köteles ellenőrizni.

2) Aki a taxiállomást az e rendeletben előírt érvényes hozzájárulás nélkül, vagy attól eltérően használja, illetőleg e rendelet 12.§ 1), 2), 3), 4), 6) és 7) bekezdésében foglalt szabályokat megszegi, szabálysértést

követ el és 30.000 Ft-ig terjedő pénzbírsággal sújtható.

3) A 2) bekezdésben meghatározott szabálysértés elkövetése esetén a közterület-felügyelő helyszíni bírságot is kiszabhat.

4) A 12.§ 7) bekezdésében foglalt szabály megszegése esetén a helyszíni bírság a gépjárművezető távollétében is kiszabható.

5) Aki a taxiállomások használatára vonatkozó előírásokat ismétlődően megsérti, attól a harmadik alkalmat követően a taxiállomás-használati engedélyt a Taxiállomás Kht. megvonja. Akitől az engedélyt megvonták, az engedély megvonását követő év március 31-ig új engedélyt nem kaphat.

6) A szabálysértési eljárás kezdeményezése nem mentesíti a díjfizetési, illetve helyreállítási kötelezettség alól.

#### Átmeneti és záró rendelkezések

##### 14.§

1)<sup>18</sup>

2)<sup>19</sup>

3)<sup>20</sup>

4)<sup>21</sup>

5)<sup>22</sup>

6)<sup>23</sup>

7) E rendelet a 8) – 10) bekezdésekben foglaltak kivételével 2000. január 1-jén lép hatályba.

8)<sup>24</sup> A rendelet alapján a Taxiállomás Kht. számára a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületek taxiállomás célú használata 2001. december 31-ig ingyenes. Ezen időszak alatt a taxiszolgáltatók felé sem érvényesíthető taxiállomás-használati díj.

9) A 11.§ 6) bekezdésben jelölt címke első ízben 2000. április 1-jéig kerül kiadásra.  
10)<sup>25</sup>

 **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

**Nincs pénzed saját autót venni?**

**Gépkocsik tartós bérlete**  
**és lízingje taxisoknak**

További információért hívj minket:  
06-20 954-9599  
06-20 992-0001

**Régi „kockásoknak” egyedi ajánlatok!**

**KÖNYVELŐIRODA**

Vállalja egyéni és társas vállalkozások teljeskörű könyvelését:

- adóbevallások
- bérszámfejtés
- beszámolók
- analitikák
- cégalapítás (üggyévi háttérrel)

**Carimpex 95 Kft**  
1106 Budapest, Maglódi út 6.  
Tel: 433-4781 06-30/203-2414

**1. sz. melléklet: A fővárosi taxitársaságok és a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának egyeztetett véleménye, amelyet még a rendelet megjelenése előtt eljuttattak a bizottsághoz**

**Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI.18.) sz. Főv. Kgy. Rendelet módosítása tárgyú előterjesztés véleményezése**

### I. Előzmények (múltidézés)

Az 1980-as évek végén, az 1990-es évek elején, a rendszerváltozással párhuzamosan a tömegesen mondható munkanélkülivé válás időszakában az akkori szabályozatlanságnak köszönhetően a fővárosban és vidéki nagyvárosokban túlzott mértékű létszámnövekedés történt a taxis szakmában. Egyes becslések szerint az 1990-es évek elején Budapesten a taxisok létszáma meghaladta a 20.000 főt. (Pontos, naprakész információval senki sem rendelkezett). Az 1993-as rendezésnek köszönhetően (sárgarendszám, adattárolós taxaméter, szakmai tanfolyamok) 1994-re Budapesten a taxis egyéni vállalkozások száma 7000 körülre csökkent.

A biztonságosabb munkavégzés, a szerzettség iránti jogos igény következményeként sorra alakultak olyan társaságok, melyek könnyen megjegyezhető telefonszamaik, szabályozott áralkalmazásuk révén gyorsan népszerűvé váltak a fővárosban és vidéken egyaránt.

Többnyire olyan taxisvállalkozók választották a céges működést, akik az akkor még a Fótaxi Rt. kezelésében működtek, de erővel elfoglalt, frekvenciát drosztokról kiszorultak.

A fuvarvállaló irodák által alvállalkozói szerződéssel foglalkoztatott egyéni vállalkozók először CB-rádióról, majd később URH-rádióról vették fel a megrendeléseket. Az utazóközönség a cégek által alkalmazott kedvezőbb tarifák, a regisztrált, és folyamatosan ellenőrzött fuvarfelvétel miatt tömegesen választották a céges taximegrendelést, ezáltal az utcai leintések, beülések száma jelentősen csökkent. A továbbra is a drosztokról dolgozó, a szakmában „mezít-lábasként” emlegetett taxisok a folyamatosan csökkenő igénybevétel miatt egyre drasztikusabb viteldíjakat alkalmaztak, melynek megakadályozása és szankcionálása érdekében a Fővárosi Önkormányzat rendeletben szabályozta Budapest területén érvényes maximált viteldíjat.

A nem kellően hatékony ellenőrzési gyakorlat, a szükséges büntetések elmaradása eredményeként sajnálatos módon mai napig történnek durva túlkövetelések, főként a főváros kiemelt fontosságú területeiről, vasúti és távolsági buszpályaudvarokról, főbb közlekedési csomópontokról. A média rendszeresen ad hírt az utasokat, sok esetben gyanútlan turistákat ért visszaélésekről,

kellematlenségekről, melyek ezután is „zavartalanul” folytatódhatnak. Fentiek egyes következményeként Budapest lakosságának azon része, amely igénybe veszi a taxis szolgáltatást, valamint az ide látogató turisták kénytelenek voltak saját érdekében megtanulni valamelyik cég telefonszámát. Erre időnként szervezett kampányok és hirdetések formájában is történtek utalások. Az eddigiekben vázoltak következményeként a fővárosban és az ország városai-ban, az európai városokban általánosan nevezhető szokásokkal ellentétesen, a telefonon rendelt taxi olcsóbb viteldíjjal végzi szolgáltatásait. Nyilvánvaló, hogy a minden vállalkozásra egyaránt érvényes fixáras szolgáltatás bevezetése nélkül az utazóközönség nem lesz abban érdekelt, hogy az eddig címre kiálló olcsóbb taxis szolgáltatás helyett a drosztokról vegye igénybe a szállítási szolgáltatást. Tehát továbbra is az eddig megszokott kényelmet, a telefonrendelést részesíti előnyben. A vállalkozások a mai kiélezett piaci versenyben és az állandó kartell vád fenyegettségében nincsenek abban a helyzetben, hogy ármechanizmusukat átalakítsák a kívánt módon.

A taxis szakma képviselői több mint egy évtizede folyamatosan, számtalan fórumon kifejtették azon álláspontjukat, mely szerint mind Budapesten, mind Magyarországon a taxis szolgáltatás minden szereplőjének érdekében **egyidejűleg szükséges a drosztrendszer kiépítése, az egységes viteldíj alkalmazása, a létszámkérdés rendezése**, illetve a folyamatos, minden részletre kiterjedő **ellenőrzés megszervezése**. Ezen indítványaink azonban rendre elutasításra kerültek a jogalkotók részéről.

Az 59/1999. (XI.18.) sz. rendelet és módosításai önmagukban, a többi rendezésre váró elem nélkül nem lehetnek alkalmasak a jelenlegi helyzet végleges és európai normákhoz igazodó rendezésére, szükséges és elengedhetetlen a szabályozás további elemeinek bevezetése.

### II. A Rendelet Tervezet véleményezése

#### II.1.

Egyetértünk a Fővárosi Közgyűlés törekvésével, mely szerint a budapesti taxis szolgáltatás területén tapasztalható problémákat e rendelettel is igyekszik csökkenteni. Ugyanakkor fontosnak tartjuk a készülő rendelet kiegészítését, módosítását, mivel a véleményezésre átadott szöveg több pontja kivitelezhetetlen, pontatlan és hiányos.

Ismert, hogy a fővárosi taxiállomásokra vonatkozó eredeti elképzeléseket nem sikerült gyorsan megvalósítani, nem utolsósorban a Főváros és a kerületi önkormányzatok közötti huzavona miatt több mint három évvel a tervezett határidő után lehet csak fővárosi taxiállomáshálózatról beszélni.

Nem lehet vita tárgya, hogy a szabályozásra az önkormányzat jogosult, mert a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 19. § (2) bekezdésében erre felhatalmazást kapott. A Kkt. 19. § (2) bekezdése szerint a település területén a taxiállomások **igénybevételének rendjét** az önkormányzat rendeletben állapíthatja meg.

Nem elhanyagolható a rendezést támogatók csalódottsága abban a vonatkozásban, hogy a R. több mint négy éve hatályban van, de ténylegesen a mai napig nincs eredménye azon rendelkezések tekintetében, amelyek kulcsfontosságúak. Nem kerültek visszavonásra azon vállalkozók engedélyei, akik nem rendelkeznek taxiállomáshasználati engedéllyel. Pedig a túlzott fővárosi taxilétszám csökkentésére ez a módszer eddig is rendelkezésre állt. A R. ilyen alkalmazása azt is bizonyította volna, hogy a Főváros nem abban érdekelt, minél több taxistól szedjen drosztdíjat, hanem abban, hogy kulturált szolgáltatási feltételeket teremtsen vállalkozónak és utasnak egyaránt.

#### II.2.

A Rendelet 1.§, 2§, 3§, 5§, 6§, 7§, 8§ tekintetében nem kívánunk észrevételt tenni.

Célszerűnek látjuk külön §-ban szabályozni a taxiállomáshasználati engedély kérelmezésének és kiadásának rendjét, és külön a használatért fizetendő díjakat. Logikailag célszerűbb lenne előbbre elhelyezni a taxiállomásokot kezelő szervezetre vonatkozó rendelkezést is. Javaslatunk a 9§, 10§, 11 § módosítására:

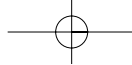
#### 9 § A taxiállomásokot üzemeltető szervezet

A Tervezet szerint, azzal a kiegészítéssel, hogy kötelezően üzemeltessen ügyfélszolgálati irodát. (A Rendelet Tervezet 10 §-a rendelkezik erről.)

#### 10 § A taxiállomáshasználati engedély kiadása

(1) A R.2. §-ban említett engedélyt a Taxiállomás Kht. a vállalkozás kérelmére adja ki, amennyiben:

a) a vállalkozás által üzemeltetni kívánt gépkocsi a jogszabályi előírásoknak megfelelően taxi üzemmódra ki van alakítva,



b) a beszerelt viteldíjjező készüléke nem tartalmaz a személytaxi-szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII. 16.) Föv. Kgy. Rendeletben foglaltaknál magasabb viteldíjat,

c) a vállalkozás tevékenységi köre tartalmazza a TEÁOR 60.22 taxi személyszállítás tevékenységet,

d) a kérelmező engedélye 1 éven belül nem került visszavonásra a taxiállomás-használatra vonatkozó szabályok megsértése miatt.

(2) A kérelemnek az alábbi adatokat kell tartalmaznia:

Kérelmező neve:

Születési helye:

Születési ideje, év, hó, nap

Anyja neve:

Kérelmező lakcíme:

Vállalkozó neve:

Vállalkozói igazolványának száma/ cég-

bírósi lajstromszáma:

Vállalkozás székhelye:

Vállalkozás telephelye(i)

Vállalkozás postacíme:

Szakmai vezető neve:

Szakmai vezető születési helye

Szakmai vezető születési ideje, év, hó,

nap

Szakmai vezető anyja neve:

Szolgáltatás céljára használt gépkocsi

forgalmi rendszáma:

Gyártmány:

Típus

Színe:

Taxi igazolólap száma:

A kérelemben feltüntetett személyes és cégadatok hitelt érdemlően igazolni kell.

(3) A Taxiállomás Kht. a jogszabályi feltételek megléte esetén 3 munkanapon belül felhívja a kérelmezőt az állomáshasználati díj befizetésére. Az igazolt befizetést követően 3 munkanapon belül a Taxiállomás Kht. a vállalkozás nevére és a gépkocsi rendszámára szóló taxiállomás-használati engedélyt ad ki, egyébként a kérelmezőt tájékoztatja az engedély megtagadásának okáról.

(4) Az engedély minden év április 1-től a következő év március 31-ig érvényes. Az év közben kiadott engedély a kiadást követő év március 31-ig érvényes.

(5) Az engedély sorszámozott okmány, amely tartalmazza a kérelemben feltüntetett adatokat.

(6) Az engedély elválaszthatatlan része egy sorszámozott öntapadós címke, amelyet a taxigépkocsi szélvédőjén a belső visszapillantó tükör mögött kell elhelyezni. A szélvédő cseréje esetén a korábbi engedély visszavonásra kerül és helyette új engedélyt kell kiadni.

(7) A Taxiállomás Kht. a kiadott engedély egy másolati példányát megküldi a Fővárosi Közlekedési Felügyeletnek.

(8) Amennyiben a kérelmező az enge-

dély megtagadásának okát nem tartja megalapozottnak, az ügyben a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság dönt.

Ez a módosítás lényegében tartalmazza az R 11. §-ban foglaltakat is. Ugyanakkor meghatározott feltételek esetére biztosítja az engedély kiadását. Ezek közül a leglényegesebb, hogy a taxiállomásokra csak olyan gépkocsik állhatnak be, amelyeknél a taxaméterben nincs a fővárosi maximált árát meghaladó tarifa egyik tarifahelyen sem.

Ugyanakkor indokolatlan az Ae. szerinti 30 napos ügyintézési határidő biztosítása, amikor a közigazgatás korszerűsítése van napirenden. (L. *Egyablakos ügyintézés.*) Ezen túlmenően megadja az engedély hatósági irat jellegét és biztosítja a jogorvoslat lehetőségét.

Logikailag ezt a §-t kellene követnie a díj megfizetésére vonatkozó rendelkezésnek. Javaslatunk:

### 11. § A közterület taxiállomás célú használatáért fizetendő díjak

(1) A taxiszolgáltatás céljára kijelölt állomáshelyekért közterület-használati díjat nem kell fizetni.

(2) A Taxiállomások használatáért a Taxiállomás Kht. az engedély kiadása vagy meghosszabbítása előtt éves időszakra vonatkozó használati díjat érvényesít.

(3) A díj mértéke:.....Ft, mely ..... forgalmi adót tartalmaz (hatósági díj).

(4) A Tervezet szerinti (4)

(5) A Tervezet szerinti (5)

A díj megállapítására a R. hivatott, még akkor is, ha van ettől eltérő Kgy. felhatalmazás, mivel kötelező közszolgáltatásról van szó.

További javaslatunk a díjra vonatkozóan:

Ellenőrizhető tételeket tartalmazzon a díj megállapítását megalapozó költségszerkezet.

Az ellenőrzés elengedhetetlenül fontos. Költségei jelentős tételt jelenthetnek a díjak megállapításánál. Javasoljuk, hogy az ellenőri létszám és a költség csökkentése érdekében a Kht. vonja be a fővárosi fuvarszervező irodák cca. 150 fős ellenőri gárdáját. Erre vonatkozóan a BKIK korábban már tett felajánlást. Készek vagyunk rövid határidővel pontosan kidolgozni a javaslatot.

A büntetésekből befolyó összegek a Kht. bevételei között legyenek elszámolva.

### 11.3.

#### A taxiállomások használata

A Rendelet Tervezet 12. § a legfontosabb szakmai kérdést érinti. Az e kérdésekben való eligazodás alapja csak a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Taxis Szakmai Etikai Kódexében elfogadott elvek lehetnek. Javasoljuk a szakmai etikai kódexben szereplő, széles körű szakmai konszenzussal elfogadott, egyes rendelkezéseket jogszabályi rangra emelni.

Így 12. § -ra a javaslatunk:

(1) Előterjesztés szerint

(2) A R. hatálya alá tartozó taxiállomásra csak olyan taxigépkocsival szabad beállni, amely a jogszabályokban előírt feltételekkel és érvényes taxiállomás-használati engedéllyel rendelkezik és az utóbbit tanúsító címkét az R-ben előírt módon a gépkocsin elhelyezték.

(3) A taxigépkocsik a taxiállomás elejétől zárt sorban, érkezési sorrendben és világító szabadjelzővel várakozhatnak.

(4) A taxiállomást nem szabad elzárni. Az egymás után érkező taxigépkocsiknak lehetőséget kell adni, a férőhelytől függő számban, a beállásra. A taxiállomás használata minden a jelen R-ben foglaltaknak megfelelő taxigépkocsi számára megengedett, más megkülönböztetést alkalmazni nem lehet.

(5) A taxiállomáson csak a meghatározott számú taxigépkocsi várakozhat.

(4) A taxiállomáson várakozó taxi gépkocsi gépkocsivezetője a taxiállomást nem hagyhatja el.

(5) Az utasokat a várakozó taxigépkocsik sorrendjében kell elszállítani, kivéve, ha az utas nem a sorrendben az első, hanem a sorban hátrább álló taxigépkocsit választja. Ez utóbbi esetben az ott várakozó többi taxi vezetője köteles az utassal közlekedő taxinak az állomás elhagyását elősegíteni.

(6) Utasfelvételre való felkészülés érdekében világító szabadjelzővel taxigépkocsi csak a kijelölt taxiállomásokon várakozhat.

(7) A (6) pontban foglalt rendelkezés nem vonatkozik:

1. Vásárok, kiállítások sportesemények és rendezvények közvetlen környékén való szabályos várakozásra,

2. Egyébként szabályosan a KRESZ előírásainak megfelelő, fizető övezetben díjfizetés mellett, várakozó egy darab taxigépkocsira, ha a várakozás helyétől 500 méteres távolságon belül nincs taxiállomás és látótávolságon belül másik taxi sem várakozik utasfelvétel céljából.

### 11.4.

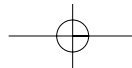
#### Az ellenőrzésről és a szankciókról:

Alapul kell vennünk a 89/1988.(XII.20.) MT-rendelet nagy szakmai konszenzussal elfogadott rendelkezését:

..... (13) A területi közlekedési felügyelet a taxiengedélyt **legalább három hónapra, de legfeljebb öt évre bevonja, ha a vállalkozás az adott személytaxival**

a) az engedélyezett tevékenységet tartósan - legalább egy éven át - nem gyakorolja, anélkül, hogy a szünetelést a területi közlekedési felügyeletnél megfelelő indokkal a taxi-rendszámtábla egyidejű letétbe helyezése mellett bejelentette volna,

b) a jogszabályban meghatározott szakmai



követelményeket megsértette - így különösen ha a hatósági árat túllépte, az árat nem tüntette fel, a nyugtaadási kötelezettségét megszegte, a viteldíjkészüléket szabálytalanul működtette, illetve az utasokat más módon megkárosította, a **taxiállomás használatára vonatkozó szabályokat megszegte, és emiatt a visszavonásra a működési terület szerint illetékes települési önkormányzat jegyzője (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat jegyzője), a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség, a területi fogyasztóvédelmi felügyelőség, a KKF vagy az illetékes érdekképviseleti szerv megfelelően alátámasztott javaslatot tett. ..."**

A fentiek szerint a törvény bármilyen, a jogszabályban meghatározott, szakmai követelmény megsértése esetén, lehetőséget biztosít az engedély időleges visszavonására. Érthetetlen, hogy a Rendelet Tervezet 13. § új (5) pontja szerint csak a harmadik szabálysértés esetén kerül sor a taxiállomás-használati engedély megvonására. Továbbá a visszavonás csak a tárgyévra szól, ami sérti a jogegyenlőséget!

Ha a visszavonásra ui. májusban kerül sor, akkor a vállalkozás a következő év március 31-ig nem kaphat új engedélyt (kizárva 10 hónapra), ha decemberben, akkor a kizárás 3 hónapra érvényes. A helyes megoldás az lenne, ha az engedély megvonására határozott ideig kerülne sor. Pl. 6 hónap, vagy 1 naptári év, és ezalatt az időtartam alatt a vállalkozás a taxiállomás használati engedélyinek darabszámát nem növelhetné. Ellenkező esetben a visszavonás egy gépkocsicserével kijátszható.

A Közterület Felügyeletnek minden egyes szabálysértésről jelentést kell készíteni, és így nyilvántarthatóak rendszámra és vállalkozásra vonatkozóan is a szabálysértések. Ismétlődő esetben az engedély visszavonásával együtt élni kellene az MT rendelet szerinti felhatalmazással és intézkedni az engedély visszavonására. (Egyéni vállalkozó esetén a Taxi Engedély, alkalmazott esetén a Taxi Vezetői Igazolvány)

Ha a szabálytalanságok nyilvántartásnak rendszere nincs kialakítva, akkor könnyen lehet, hogy egyes vállalkozók kikerülnek szankciókat, ami szintén sérti a jogegyenlőséget.

A díjaknál már említettük, de fontosnak tartjuk ennél a pontnál is megemlíteni, a taxisok bevonásának szükségességét az ellenőrzésbe. A költségek csökkentése mellett az ellenőrzés hatékonyságát és a Rendelet elfogadottságát is javítaná a javaslatunk beépítése.

## II. 5.

### A drosztok összdarabszáma és kerületenkénti megoszlása

Véleményezni akartuk a taxiállomások mennyiségét és kerületenkénti megoszlá-

sát is. Sajnos számunkra érthetetlen módon nem része a Rendelet Tervezetnek ez a kiemelten fontos, a működés és használat szempontjából alapvető tétel. Tájékoztatásul megkaptuk a Taxiállomásokat Üzemeltető Kht.-tól a 2003.12.31.-ig elkészült drosztok listáját, ill. a tervezett további drosztok felsorolását.

### II.5.1.

A taxis szakma számára elengedhetetlen, hogy a Rendelet tartalmazza a tervezett droszthálózat földrajzi elhelyezkedését, pontos férőhelyszámát. Ennek hiányában a férőhelyek esetleges csökkentése vagy növelése számunkra nem átlátható.

### II.5.2.1.

#### A szükséges taxi-megállóhelyek száma

A Drosztkezelő KHT tájékoztatása szerint 2003.12.31.-ig 255 db taxiállomás készült el, összesen 1.173 férőhellyel.

A fuvarszervező irodák éves átlagos fuvarstatisztikáiból számítható a szükséges drosztok összférfőhelyszáma.

Budapesten dolgozó taxisok átlagosan 2/3 arányban nappali műszakban, 1/3 arányban éjszakai műszakban dolgoznak. A nappali műszakban az autók 1/2-1/2 arányban végeznek fuvarfeladatokat ill. fuvarra várakoznak. Ezen rövid levezetés eredményeként számítható az egy adott időben várakozó autók száma maximálisan a Budapesten dolgozó taxisok 1/3-a. A mai adatok szerint Budapesten cca 5.500-6.500 db taxi próbál fuvar szerezni. Ebből következően a drosztok szükséges mennyisége 1833 és 2166 között van. A hálózat bővítésére a fentiek szerint azonnali intézkedés szükséges. A kht. tájékoztatásában megadott további férőhelyek tervezett megépítése valószínűleg enyhíti a gondot, de nem oldja meg. Szerepeltet ugyanis olyan megállóhelyeket is a tervezet, amelyről ma már ismert, hogy nem épülhet meg tulajdonosi hozzájárulás hiányában. Az a tény sem elhanyagolható, hogy a korábban néhány hétre tervezett kivitelezési folyamat már több mint három éve tart, ezért a további drosztok megépítésre vonatkozó prognózisok kétségesek.

### II.5.2.2.

#### A szükséges taxi-megállóhelyek megoszlása

A kht. által átadott lista 2003.12.31.-ig elkészült megállóhelyeit a fővárosi taxis cégek 2003. évi fuvarstatisztikájával vetettük össze az alábbi táblázatban.

Kerület	Fuvarszám %-ban*	Droszt férőhely %-ban**
I.	4.0	5.8
II.	8.0	3.3
III.	5.3	7.6
IV.	2.3	4.0
V.	10.1	2.8
VI.	7.2	4.9
VII.	6.8	4.8
VIII.	6.3	9.3
IX.	5.7	5.8
X.	2.4	4.6
XI.	8.7	8.6
XII.	5.5	4.0
XIII.	8.7	9.7
XIV.	6.8	7.3
XV.	2.1	2.5
XVI.	1.2	1.5
XVII.	0.7	1.2
XVIII.	3.2	2.2
XIX.	1.4	4.1
XX.	1.2	1.9
XXI.	1.1	2.4
XXII.	0.9	1.3
XXIII.	0.4	0.5

Megjegyzés:

\* A budapesti fuvarszervező irodák éves átlagos telefonos megrendeléseinek statisztikai megoszlása kerületenként.

\*\* A Drosztkezelő Kht. által 2003.12.31.-ig megépített drosztok statisztikai megoszlása kerületenként.

A táblázatból kitűnik, hogy a taxi-megállóhelyek építése nem a fuvareloszlás figyelembevételével készült. Az eltérés különösen szembetűnő az V. kerületben, ahol a fuvarok előfordulási megoszlása háromszorosa a drosztok mennyiségének. Ugyanakkor a XIX. kerületben pontosan fordított arányokat tapasztalunk, a fuvarok előfordulási gyakorisága harmada a drosztok mennyiségének.

#### Összefoglalva:

A fővárosban dolgozó taxisok döntő többségének véleményét összegezve a Rendelet bevezetését kiegészítéseink, javaslataink figyelembe vétele esetén támogatjuk. Az összes rendezési elem: a létszámkérdés rendezése, az egységes viteldíj alkalmazása, a drosztrendszer teljes kiépítése és az ellenőrzés megszervezése esetén a fővárosban megszűnhet a „taxikérdés”. Jelen Rendelet tervezetről további szakmai egyeztetést javasolunk, mely rövid határidővel végrehajtható, nem módosítva ezáltal a tervezett életbeléptetési határidőt.

Budapest, 2004.01.25.

**Antal Attila, elnök**  
**BKIK Közlekedési Osztály**  
**Sipeki József, vezető**  
**Taxis Szakmai Kollégium**



## TILTAKOZÁS

A Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége tiltakozik a 2004. január 29-én Budapest Főváros Közgyűlésének döntése ellen, amely a Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI. 18.) Fővárosi Közgyűlési rendelet többszörösen módosított bevezetése ellen.

A betervező a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága, amely a betervezett anyagot, a módosított rendelet szakmai konszenzus nélkül, szakmai érdekegyeztetés nélkül vitte át a közgyűlési akaraton, s ezzel több ezer taxist és annak családját hozta hátrányos helyzetbe.

E rendelet bevezetése ellen és annak néhány tartalmi eleme ellen, minden taxis érdekképviselő, a BKIK Közlekedési Osztálya és a taxitársasági vezetők grémiuma is tiltakozását fejezte ki.

Ennek ellenére a közgyűlés 2004. 01. 29-én megszavazta. A rendelet érvénybe léptetését 2004. április 01-jére kívánja hatályba helyezni.

Tiltakozunk tehát az ellen, hogy a Fővárosi Önkormányzat minden szakmai érvet lesöpört az asztalról, tiltakozunk az ellen, hogy szakmai érdekegyeztetés nélkül, figyelmen kívül hagyva a szakmai vezetés teljes egészének ellenérzéseit a főváros politikai és gazdasági döntést hozott, melyet a taxis társadalommal kíván megfinanszírozni.

Követeljük a rendelet hatályba léptetésének visszarendelését, követeljük a szakmai egyeztetést, követeljük a szakmai konszenzus által megalkotott, az egész szakmára érvényes szakmai terv új kidolgozását.

Amennyiben ez nem történik meg, úgy minden törvényes eszközzel fellépünk a rendelet bevezetése ellen.

Budapest, 2004. január 30.

**Horváth Pál**  
FODESZ elnöke

Fenti levelet Horváth Pál elküldte a Magyar Televízió 1, 2 csatornájának, TV-2-nek, az RTL Klubnak, a Duna TV-nek, a Hír TV-nek, a Magyar Nemzetnek, a Népszabadságnak, a Blikknek, a Mai Napnak, a Mai Lapnak, a Népszavának.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Taxis Szakmai Kollégiuma 2004. február 6-án, pénteken egyeztetést tartott a Fővárosi Önkormányzat illetékeseivel a taxiállomásokat érintő rendelet módosítással kapcsolatosan. A megbeszélésen megállapodtak abban, hogy a Kamara jövő héten írásban eljuttatja véleményét, javaslatát az

## Közlemény

önkormányzathoz, annak érdekében, hogy, a rendelet – a taxisok és a fővárosi utasok érdekeinek figyelembe vételével – elérje

kitűzött célját, vagyis a fővárosi taxizás körülményeinek javítását. A résztvevők megállapodtak abban is, hogy továbbra is tárgyalások útján kívánják megoldani a taxizással kapcsolatos kérdéseket.

## Megkezdődött a „rendcsinálás”?

Talán ma már mindenki előtt ismeretes, hogy a Fővárosi Közgyűlés elfogadta az ún. Drosztrendeletet. (Lásd a 4. oldalt.) Ha az én véleményemet kérdezed ez ügyben, akkor azt kell mondanom, hogy nagy valószínűséggel minden marad abban a rendezetlen állapotban, ahogy eddig volt, csak most már fizetni kell érte. Illetve még ennél is rosszabb a lesz helyzet, de erre még nyilván sokszor visszatérünk. Ami ezzel kapcsolatosan eljutott hozzánk, az az a hír, hogy a rendőrség már elkezdte a „rendcsinálást”. Még a rendelet kihirdetése, elfogadása előtt alkalmazni kezdte a benne foglaltakat (tudod: taxi csak taxiállomáson állhat!) a város több pontján is.

Az egyik ilyen hely a belvárosi Dorottya utca. Behajtási engedélyes, úgynevezett védett övezet, tehát akárki nem mehet be arra a területre. A taxik természetesen igen, és ezt kihasználva már időtlen idők óta ott várakoznak a közeli szállodák taxisai, hogy hívásra egy percen belül megjelenhesse-

nek. Semmi baj nem volt ezzel az állapottal egészen a legutóbbi időig, amikor is a rendőrség távozásra szólította fel a taxis kollégákat, és tette ezt egy 1993-ban (!) megjelent fővárosi rendelethez hivatkozva. Ez a jogszabály már olyan régi, hogy a főváros honlapján nem is lelhető fel, így aztán hosszas keresgélés után találtuk csak meg a 38/1993 Főv. Közgy. Rendeletet, amelynek 8. §-a így szól: „védett övezetben taxi - a taxiállomáson várakozást kivéve - nem várakozhat.”

A rendelet hatályos, vitának helye nincs. Taxi csak taxiállomáson állhat. Ha viszont leveszi a szabadjelzőt és megszünteti a taxi jellegét, akkor meg be sem hajthatott volna a védett övezetbe. A kör bezárult. Hogy akkor viszont hová álljon a belvárosban a bérkocsi, arról persze nincs szó. Mert droszt ugye...

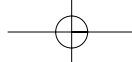
A másik eset a II. kerület egy csendes mellékutcajában történt. Kijelölt taxiállomás, szabályosan felfestve, kitáblázva, a kiegészítő táblán 4x. Vagyis hogy négy taxi

állhat be a drosztra. Áll is ott négy autó, csak hogy egyik sem taxi. Magánautók. Ott parkolnak a taxiállomáson. Kollégánk érkezik, szeretne beállni, de természetesen csak ötödiknek fér be, ráadásul úgy, hogy a kocsi hátulja egy 20-30 centimétert belóg a droszt mögötti zebra. Szerv jön, büntet. Na nem a szabálytalanul a taxiállomásban várakozó magánautókat, hanem taxis kollégánkat. Merthogy szabálytalanul várakozik. Kollégánk a felháborodástól csak hebegni tud, és mutat az ő helyét elfoglaló kocsikra, mire a rendőr vállat von: az őt nem érdekli, hogy a taxis miért szabálytalan. Az őt nem érdekli, hogy ha a droszt szabadon lenne hagyva, akkor a taxis nem kényszerülne a szabálytalanságra. Őt csak az érdekli, hogy a taxis belóg a zebra, helyszínbírság ötezer, és még szolid volt...

Harmadik helyszínünk a Gazdagréti lakótelep jobb oldali útja, az Eleven Center nevű üzletház előtti taxiállomás. Itt nem büntetik a taxist, mert a taxiállomásnak még csak a környékén sem lehet megállni. Az egy dolog, hogy ez a droszt lehetne az egyik iskolapél-

dája a teljesen értelmetlen helyre telepített állomásoknak, de ha már ott van, használni szeretnénk. Legalább kipróbálni, hátha odaszökik egypár utas. Ez persze lehetetlen, mert a taxiállomás teljes hosszát parkoló gépkocsik állják el. Ráadásul nemcsak a járdával párhuzamosan, ahogy a felfestés is mutatja, hanem „fűrészfog” alakban úgy, hogy a parkoló kocsi hátulja belóg az úttestre! Főútvonalra! A felfelé közlekedő 139-es busz kénytelen elengedni a szembejövő forgalmat, hogy ezeket a kocsikat kikerülve tovább haladhasson. Mikor először tapasztaltam ezt a helyzetet, úgy gondoltam, hogy mindjárt jön a „lopós” kocsi, és elszállítja a szabálytalankodókat, hiszen kifejezetten és nagymértékben akadályozzák a forgalmat, a folyamatosan fennálló balesetveszélyről már nem is beszélve. Heti rendszerességgel járok a környéken, és a helyzet semmit sem változik. Valami egészen elképesztő nemtörődomséggel kezelik a helyi hatóságok ezt a kérdést. Ja, és ezért a drosztért is fizetünk nem-sokára...

**Nagy Zoltán**



## GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ

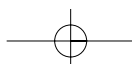


**- INDUL A TAVASZ -**  
Nyári gumiabroncs cseréjénél  
gondoljon a Debica jól  
bevált mintázataira.

Február-március-április hónapokban  
Taxis kedvezmény: **Lista - 25%**



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



## FOGLALTAK A TAXIÁLLOMÁSOK!

Dúl az össznemzeti vita a taxiállomásokról, a Taxisok Világában is több írás jelent meg ebben a témakörben. Közben egy „apróságról” elfeledkezünk. Foglaltak a drosztok! Idegen, civil autóktól nem lehet beállni a taxiállomásokra!

Én majd egy tucat drosztot fényképeztem le, de lefotografálhattam volna többet is Kispesttől Újpestig, a VIII. kerülettől a XII. kerületig.

Mindenesetre megkérdeztem Budapest főpolgármesterétől, fizetne egy olyan lakás után lakbért, ahova nem engedik be? Ahol a lépcsőházban a lépcsőn kuporogva tölthetné az éjszakát!? Megkérdeztem Budapest rendőrfőkapitányától, a Közterület-felügyelet vezetőjétől, hogy mit tesznek a taxiállomások rendbetételéért?

Amíg megékeznék a válaszok addig is nézegetem a képeket az általunk bérelt drosztokról.

Juhász Péter



VIII. Rákóczi út 29.



XI. Krisztina krt. 96.



VII. Péterfy SZTK



I. Pauler utca



XII. Csörsz utca



VIII. Korányi S. utca 2.



VIII. Kálvária tér



XII. Kútvölgyi út



XII. Szilágyi Erzsébet fasor

**Molotov-koktél, baseballütő, kromofág**

## A MEGGYŐZÉS ESZKÖZEI

*Felgyújtott autó, kromofággal leöntött, baseballütővel kiugazított karosszéria, kiszúrt gumiabroncsok, fizikai megfélemlítés, verés. Az újkori meggyőzés eszközei a taxis világban. A felsoroltak nem fikciók, az elmúlt néhány hét történéseinek eszközei.*

Harc, hát legyen harc! – s úgy tűnik, egyre többen veszik föl az eléjük dobott kesztyűt, illetve mind többen fognak össze, hogy érdekeiknek erőszakos úton szerezzenek érvényt. Magazinunk legutóbbi számában beszámoltunk arról az esetről, amikor a XXI. kerület egyik családi háza előtt parkoló taxira dobott ismeretlen tettes Molotov-koktél, amitől a gépkocsi kigyulladt, de a lángokat időben észlelő tulajdonos és a szomszédok a tüzet még a tűzoltók megérkezése előtt megfékeztek. Az ügyben ugyan rend-

őrségi feljelentés történt, de sem a megbi-zóról, sem pedig a végrehajtóról érdemi adat nem derült ki, mint ahogyan a valós okokat is homály fedi.

Hasonlóan kilátástalannak tűnik annak a taxisnak az ügye is, akinek az autóját egy kőbányai parkolóban öntötték le kromofággal, amelytől színárnyalatában kissé, míg esztétikájában jelentősen megváltozott és értéktelenedett munkaeszköze. Az új év első attackjai között tartják számon azt az esetet is, amely Angyalföldön az egykori Volga szálló előtt történt. A taxisdroszton várakozó Mitsubishihöz odalépett egy vagy két tagbaszakadt férfi. Baseballütőkkel a szélvédőt, karosszériát és lámpatesteket igazították ki, ám mindeből a mögötte ugyancsak utasra várakozó autóban ülők semmit nem érzekeltek, pedig világos nappal volt. Mind a tettes vagy

a tettesek, mind az indítékok, valós okok a mai napig ismeretlenek a hatóság előtt. Mindenki hallgat.

Ami január 17-én történt, az viszont nagyságrenddel felülmúlja az előbbi történeteket. Tudható, a maffiának, ha valakivel gondja is támad, a családon nem áll boszszút, legalábbis megpróbálja a számonkérést akkora időzíteni, amikor nincsenek jelen a családtagok. *Grenczel. Mátyás* taxisoőr 12 éves fiával várakozott a főváros Népstadion csomópontjánál. A részleteket lásd a 17. oldalon lévő riportunkban. Ebben az ügyben egyébként a XIX. Kerületi Rendőrkapitányság nyomozói folytatják a felderítést annak a reményében, hogy sikerül azonosítani a támadókat és nem kerülhetik el a felelősségre vonást a harcias ifjak.

*Cash*

## Megütötték, fejbe rúgták, lefújták gázsprayvel

**Mind a négy kerekét kiszúrta utasa annak a taxinak, amit a megadott kispesti címen verőemberek is vártak. Az ok egyszerű: taxisunk nem értett a szóból, és továbbra is a Népstadionnál várta az utasokat.**

A részletekről Grenczel Mátyás „mezitlábás” taxist kérdeztük:

• Január 17-én szombaton, egy 20-25 év körüli, középtermetű fiatalember szállt be az autómba a metró Népstadion megállóhelyénél, az egykori fakultatív droszton. Ez az állandó helyem, bár általában a Hungária krt. túloldalán, a patika előtt szoktam megállni, hogy ne zavarjam az innen fuvarozó, kemény fiúkból álló taxis csapatot. E napon viszont üres volt a placc, így megfordultam és odaálltam. Nemsokára beült az előbb említett fiatalember, aki a bemondása szerint a kispesti Corvin körútra szándékozott menni. Miután 12 éves kislámam is velem volt, megkérdeztem tőle, hogy ez nem jelent-e gondot, de ő azt mondta: nem. A Hungária krt.-on végigszaladtunk, majd a Fradi-pályánál balra fordultunk. Esett az eső, így a vezetés mellett nem tudtam az utasomra jobban odafigyelni, csak az érdekesen szülő telefoncsengésre reagáltam kíváncsian. Ugyanis a fiatalember szinte csak suttogott és igennel-nemmel felelt a neki nyilván feltett kérdésekre. Az Ecseri útnál jártunk, amikor megkérdezte: merre vagyunk. Erre megmondtam és ő továbbította a telefonba azzal, hogy „pár perc múlva ott vagyunk”. Nekem pedig szólt, hogy melyik lámpánál forduljak el. Megérkeztünk egy magányos tízemeletes panelházhoz, ami nekem balra esett. E mögé, a parkolóba irányított az utasom egy olyan tűzfalhoz, ahol nincsenek ablakok, csak két lépcsőház, de nekem először nem volt gyanús a dolog. Azt viszont nem értettem, hogy miért nem valamelyik lépcsőnél kell megállnom, amikor esik az eső. Mi-



**Grenczel Mátyás**

után nem válaszolt, így az egyikhez közel megálltam. A taxióra 2000 Ft-ot mutatott. Vártam egy kicsit, hogy fizet-e, vagy csak majd ha kipakoltam a táskáját a csomagtartóból. Miután kiszállt, én is így tettem és kinyitottam a csomag-

tartót. Ekkor már valami nem tetszett. Ő ugyanis nem a csomagjára figyelt. En ugyan udvarias ember lévén az idősebbeknek segíték a csomagpakolásban, de ez esetben ezt nem tettem meg, mert a táskám üres volt. Vártam tehát. Ő pedig a csomagja helyett engem figyelt. Ezért egy fél lépést hátraleptem, amire ő kivette a táskát a csomagtartóból és letette a vízbe, maga mellé az aszfalra. Nem értettem, miért nem fizet előbb, mert addig maradhatott volna a csomagtartóban a táskám és

nem lett volna vizes, sáros. Ezt kérdeztem is tőle, ő azonban nem válaszolt, majd egy rövid idő után elővett kb. 10 ezer forintot ezresekben, amiből átadott 2 ezer forintot. Közben azt mondta, hogy „figyelj ide, barátom, már többször lettél figyelmeztetve, hogy a Népstadion a mi érdekeltségünk.” Én ekkor már éreztem, itt valami komoly dolog van készülőben, és ekkor jöttem rá, miért is kellett volna a tűzfalhoz állnom. Gyorsan válaszoltam, hogy „megértettem, nem megyek oda többet”. Erre valamit mondott, amit nem értettem, majd az következett, hogy „Add vissza a kétezer forintot. Nagy szerencséd, hogy a kislámam veled van, de most add vissza a pénzt!” Ekkor én hátráltam egy-két lépést és közben az is

*A hatóság eljáró tagja felhívja a sértett vagy a Be. 51. § (3) bekezdése alapján helyébe lépő személy figyelmét, hogy polgári jogi igénye a büntetőeljárás bírósági szakaszában, vagy egyéb törvényes úton érvényesíthető.*

A hamis vád és a hatóság félrevezetésének törvényes következményeire tett figyelmeztetés tudomásul vettem, illetve a polgári jogi igény érvényesítésére történő kioktatást megértettem.

aláírás

Az ügyben még nem volt rendőri intézkedés.

### A feljelentés:

Grenczel Mátyás feljelentést tesz ismeretlen tettesek ellen, akik 2004.01.17. napon 15:45 és 15:50 óra között Budapest, XIX. ker. Korvin körút 4. számú ház oldalában nyilvános helyen megverték, megfenyegettek, hogy soha többé ne álljak a Népstadionhoz, mert az hozzájuk tartozik. Többször megütötték, megrúgtak, a kocsim mind a négy kerekét kiszúrták, és mindezt úgy, hogy a tizenkét éves fiam ott ült az autóban. A kihallgatásom során grafikai rajzot tudok készíttetni a támabóimról, és addigra láttelelet is vetetek, mert fejberúgtak, az aszfalton rugdostak. Több ízben tettem bejelentés a Zuglói Rendőrkapitányságon a veszélyes fenyegetések miatt, amit a többi taxis követett el ellenem, mert a helyükön álltam.

Mást az ügygel kapcsolatban elmondani nem tudok, és nem is kívánok, a felvett jegyzőkönyv az általam elmondottakat helyesen tartalmazza, melyet elolvasás után helybenhagyólag aláírok.

A jegyzőkönyv lezárva 2004. év 01. hó 18. nap 17 óra 14 perckor.

Fekete Attila r.zls  
a nyomozó hatóság részéről

Grenczel Mátyás Mihály  
eljárásban résztvevők

megfordult a fejemben, hogy esetleg alkudni akar. De abban a pillanatban lejött egy fiatalember a lépcsőn, akit ismerem a Népstadionnál dolgozó, engem többször is fenyegető társaságból. Bár korábban nem történt tettlegesség, most éreztem: baj lesz. Megpróbáltam oldalra kitérni, de nem sikerült. Egy erőteljes rántást követően a földre zuhantam, de esés közben észrevettem, hogy másik két ember is érkezik hátulról a lépcsőn. Szinte ebben a pillanatban észleltem, hogy utasom gyors mozdulatokkal szúrja ki a kerekeimet. Közben támadóim elértek és rugdosni kezdtek. Én - amennyire tudtam - igyekeztem elkerülni a komolyabb rúgásokat, nehogy összetörjék a fejemet, arcomat. Még életemben nem voltam ilyen helyzetben, próbáltam védekezni, oldalra gurulni, ahogy a filmekben láttam. Amikor szerettem volna felállni, könnygázzal lefújtak, majd fejbe rúgtak. Ekkor rövid időre elvesztettem az eszméletemet és egy fél méterrel hátrébb repültem. Ráestem a két könyökömre, melyek megsérültek. Ekkor - talán valamilyen jelre - abba hagyták. Érdekes, hogy a verésem közben nem szóltak semmit, nem szidalmaztak, nem „anyáztak”. Akkor szaladtak el, amikor a lépcsőn lejött egy bajzos férfi. Ő, miközben elhaladt mellettem, azt mondta, hogy: „Ezt megérdemelted!” Mái nem értem, miért mond ilyet egy idegen az idegennek. Mit tudhatott ő arról, hogy engem miért vertek-rúgtak össze? Ezt követően hirtelen nem is

tudtam, mit tegyek? Észrevettem, hogy a taxi mindkét bal oldali kerekét kiszúrták, de vajon nem bántották-e a kislímat? Benyúltam a telefonért, beütöttem a rendőrség számát, megnéztem a gyereket, akinek nem volt semmi baja. Fél percig azon tanakodtam, hogy fussak-e utánuk vagy maradjak. Majd szaladni kezdtem utánuk a telefonnal a kezemben. Amikor a rendőrségen felvették, mondtam mi történt és hol vagyok. Gyorsan jöttek, de ők sem találták a támadóimat. Sőt, először engem sem találtak, mert annyira „jó” helyre irányítottak támadóim. Kijött a bűnügyi helyszínelő is, aki sajnos csak a bal oldalát fényképezte le az autómnak, pedig a jobb oldali kerekeket is kivágták, természetesen az oldalfalnál, így nem volt javítható egyik gumim sem. Közeli fénykép nem is készült, pedig a legkisebb vágás szélessége is 22 mm volt, a legnagyobb pedig 5 cm. A gumiabroncsokat azóta is őrzöm, bár a rendőrség ma már szakértői véleményt kér tőlem a szinte új broncsokról...

#### • **Miért volt veled a gyerek?**

• Engem 1998 óta rendszeresen fenyegetnek. Évente több feljelentést is tettem a zuglói rendőrségen. Amikor bejelentettem az első, akkor már abban az évben megszüntették a nyomozást azért, mert a bejelentett rendszám tulajdonosára „nem illett a leírásom” és a jegyzőkönyv szerint „ő nem szokta az autóját kölcsönadni”. Pedig még a nevét is tudom, megpróbálta a tükrömet letörni és megkergetett. Szerinte

ugyanis nekem ott nincs semmi keresnivalóm. Tehát azóta félek attól, hogy nem lesz tanú az ellenem elkövetett támadásnál. A kislíamra visszatérve, a hétvégeken szeret engem elkísérni, nekem meg segíthet abban, hogy igazolja azt, amit mondok. A kocsiiban nincs kamera, nincs magnó, tehát mindent le lehet tagadni.

#### • **Azon a helyen nincs is taxiállomás, miért állsz mégis oda?**

• A hivatalos droszt a Kerepesi útra került, a Készenléti Rendőrséggel szemben, ott azonban taxi a kutyának sem kell. Az utasok a régi helyen ülnek az autókba, a metró kijáratánál, a busz- és trolibusz-megállóknál.

#### • **Erdemes szembe menni a széllle? Láttad, hogy évek óta senki nem áll melléd...**

• Úgy éreztem, hogy az utóbbi hónapokban megtűrtek, sőt reméltem, hogy az évek alatt megszoktak ott. Mert én nem azon a helyen szoktam állni, ahol a drága Mercedesek várnak utasra. Az általuk használt tarifákról a TV2 rejtett kamerás felvétele tanúskodik. Én pedig 200 Ft-os tarifával dolgozom. Igazából ez sérti az érdekeiket. Ráadásul az utóbbi időben nem is fenyegettek. Az álmomban sem jutott eszembe, hogy fizikailag bántalmaznak majd.

#### • **Csak hogy az olvasók is lássák, mennyire egyoldalú volt a küzdelem: milyen magas és hány kiló vagy?**

• 167 cm magas és 59 kilós vagyok. Sosem verekedtem, nem vagyok erős...

\* \* \*

Befejezésképpen néhány gondolat a fenti történethez:

E lap hasábjain is többször megjelent olyan hír, miszerint már nincs háború a drosztkon. Nos, ez így nyilvánvalóan hamis állítás. Nem csak az előbbi helyszínen nem érdemes „idegennek” próbálkozni, de a repülőterek, a pályaudvarok, a szállodák, a bevásárlóközpontok is a tabu kategóriába tartoznak. Aki az Örs vezér téren akar csak úgy megállni, az jobb, ha már most elkezd barátkozni a gumisokkal. Nemrég egy kollégának kiszúrták a hátsó kerekét, mert ő sem értett a „szépsőzből”. De a Budai Vár területén vagy a jobb éjszakai szórakozóhelyeken sem biztos, hogy érdemes próbálkozni. Rendet pedig nem akar, és nem is tud senki tenni. Ráadásul kívülről minden olyan szép. A taxisok állnak a taxiállomásokon, az autók szépek, a rendszám sárga, csupa derű az élet. A TV pedig időnként (hírhiányos időszakban) készít egy-két rejtett kamerás felvételt. Na bumm! Akkor mi van? Minden megy tovább a maga útján a megszokott posványban. A rendszerváltoztatás óta 14 éve változatlanul, miközben ígéretekkel teli a padlás... És végül két rövid tény az előzőekben szerepelt veréshez, amiből több következtetés is levonható:

1. A kollégánk taxiengedélyben szerepel, hogy érvényes az egész ország területére.

2. A négygyermekes taxist a Fehér Gyűrű Közhasznú Egyesület 15 ezer forint gyorssegélyben részesítette.

## 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!

## Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.

Futómű- és fékjavítás.

Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

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

(Eke u. sarok)

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

Telefon: 291-8714

## Bemutatkozott az új Golf

Január közepén, egy ötletes bemutató keretén belül találkozott a sajtó az új Volkswagen típusal, mely stílusjegyeiben alapvetően nem változott, mégis más lett, mint elődje.

A szélesebb nyomtáv, az erőteljesen lefelé vezetett motorháztető, a markáns hatású, kerek rajzolatú simaüveg fénycsórók, a visszapillantóba épített villogók, a lökhárítóba épített ködfényszórók, a lekerekít-



sokoldalú ülés és az állítható kormányoszlop.

A csomagtartó 20 literrel nőtt a korábbiakhoz képest, és a hátsó ülések aszimmetrikusan dönthetők.

A motorkínálat egyelőre 4 erőforrásra szűkített, vagyis most még csak az 1.4-es 55 kW-os (75 LE) és az FSI® 1.6-os 85 kW-os (115 LE) benzines, valamint a TDI-motorok közül az 1.9-es 77 kW-os (105 LE) és a 100 kW-os (140 LE) aggregát



tett hátsó rész szinte vonzza a szemet. Belül – az általam legényesebbnek tartott – változás az, hogy a hátsó lábtér jelentősen megnövekedett. Eddig ugyanis, ha a sofőrülésben hosszabb ember ült, akkor a „bal hátsón” nem lehetett kényelmesen elhelyezkedni. Ez egyébként más típusoknál és más márkáknál sem mindig megoldott probléma. De ez legyen az ő bajuk, mert az új Golfnál ezt már nem lehet kritizálni. A belső tér kialakít-



tásban továbbra is a modern, tiszta dizájn érezhető. Minden a helyén van, nem kell keresni. A vezető kényelmét szolgálja a

választható az új Golfhoz. Ez a paletta a továbbiakban bővílni fog.

### TAXIS KÓTYA-VETYE

\* \* \*  
Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

**Ford Mondeo Combi 2.0 TDCi 115 LE-s,** sötétkék-metál színű, 2001. novemberi, digit klímával, 6 légzsákkal, CD-s hifivel, stb. eladó. Ár: 3,8 MFt.

**Érdeklődni: 06/70-299-8662 telefonszámon lehet.**

**A képen látható igényesen kialakított, 18 nm-es fémvázás garázs szétszedett állapotban eladó.** Ár: 140.000 Ft

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



**Májusig vizsgáztatva Skoda Octavia 1.9 SDi 350.000 Ft. kp. + részletátvállalással.** (Még két és fél év.)

**Tel.: 06/20-935-0110**

**Új építésű 1,5 szobás,** erkélyes, légkondival felszerelt, új modern bútorokkal berendezett lakás a IX. kerület Viola utcában (Klinikák metróállomásnál) hosszú távra kiadó.

**Érdeklődni: 06/30-412-3176, 06/30-451-3317, 262-1243 telefonszámokon lehet.**

**Falusi Vendégház Noszvajon!** Taxikollégáknak jelentős kedvezménnyel kínálunk szálláshelyet, igényesen felújított parasztházban, Egertől 10 kilométerre!

**Bővebb információ:**  
[www.falusi-turizmus.hu/kemenceshaz](http://www.falusi-turizmus.hu/kemenceshaz)  
**e-mail: kemenceshaz@freemail.hu**  
**telefon: 06/20-969-0505 (City 9 Eger)**

**Eladó FORD Mondeo 2.0 TDDi, 115 Le, 2001. 11. havi.** Elektromos ablak, CD-s hifi, ABS, ASR (kipörgésgátló), digit klíma, fűthető első szélvédő, Nem taxi. Ár: 3.790.000 Ft.

**Telefon: 06/70-299-8662**

**Nem kristályos URH-t vennék** (pl. AET, kézi).

**Telefon: 06/30-954-6229**

**Mercedes alkatrészeit eladnám.** W 210, W 202, W 124, Budapest, XI., Bogdánffy u. 8/C. Ádám.

**Telefon: 06/20-921-1852**

**1987-es VW Transporter,** 8 személyes, 2.5 TDi eladó taxinak vizsgáztatható, állandó munkával, szerződéssel együtt (havi 300 ezer bruttó). Irányár: 4,1 MFt.

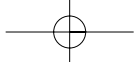
**Tel.: 06/20-423-6240**

**1996-os Mercedes Vito 110D** taxinak vizsgáztatva, URH-val, taxiórával, munkával együtt eladó, vagy lízingelhető. Ár: 2.750.000 Ft.

**Telefon: 06/20-423-6240**

**Kiadó vagy lízingelhető Skoda Felícia és Opel Astra Combi** korrekt feltételekkel.

**Érdeklődni: 06/20-935-4156**



## Új követelmény a kiadott számlával kapcsolatban

2004. január 1. óta az egyéni vállalkozók által kiadott számlák tekintetében új követelmények léptek életbe. Ezeket a követelményeket olyan jól sikerült eldugnia a rendeletalkotónak, hogy a számlabefogadó cégek és a vállalkozók is csak január közepe táján kezdtek intenzíven foglalkozni vele. Miről is van szó?

A vállalkozó vagy vállalkozás által kibocsátott számla formai és tartalmi követelményei a személyi jövedelemadó törvényben és az áfa-törvényben jól elkülöníthető tömbben szerepelnek. Ezekben nem tapasztaltunk változást. Az új követelményre az egyik taxitársaság fuvaroztatójának jó szemű főkönyvelője hívta fel a figyelmünket, és a konkrét jogszabályhelyet is megadta.

A személyi jövedelemadóról szóló törvény 46. §-ában, az adóelőleg levonásának szabályai közé van „eldugva” ez az előírás. Miután sokadik olvasatra sem volt biztos az, hogy ezt a rendelkezést generálisan minden vállalkozóra alkalmazni kell, kérdésekkel fordultunk az APEH sajtóirodájához:

### Tisztelt Sajtóiroda!

Ezúttal ismét egy jogszabály értelmezésére kérem Önöket. 2004. január 1. óta mind gyakrabban fordul elő, hogy a különféle céges megrendelők, a taxiszigálatatás igénybevétele során, a fuvar végeztével kapott számláról hiányolják a vállalkozói engedély számát. Véleményük szerint, amennyiben a számla ezt a vállalkozói engedélyszámot nem tartalmazza, akkor a végösszezből személyi jövedelemadó-előleget (!) lesznek kénytelenek levonni. Indoklásul a sja törvény 46. §-t idézik.

Álláspontunk szerint azonban nevezett paragrafus nem vonatkozhat két vállalkozás közötti szerződés alapján teljesített szigálatatás számlázására, hiszen itt nem a vállalkozó jövedelméről van szó, hanem a vállalkozás bevételeiről.

Kérjük egyértelmű állásfoglalásukat abban a tekintetben, hogy valóban kötelezően fel kell-e tüntetnie az egyéni vállalkozónak a kiadott számláin vállalkozási engedélyének számát vagy sem. Jogosan követeli-e meg a taxiszigálatatást igénybe vevő személy vagy cég, hogy a számlán ez az engedélyszám feltüntetésre kerüljön, ill. ennek hiányában jogosult-e adóelőleget (!) levonni a végösszezből.

Szíves válaszukat várva  
Üdvözlettel:

Nagy Zoltán  
újságíró

A válasz az eddigiekhez hasonlóan impónáló gyorsasággal megérkezett:

### Taxisok és az egyéni vállalkozói igazolvány száma a számlán

A személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény alapján, a kifizetőnek az általa kifizetett, összevont adóalapot képező jövedelemből – kivéve, ha a személyi jövedelemadóról szóló törvény másként rendelkezik – 38 százalékos adóelőleget kell levonnia. Abban az esetben, ha a kifizetés számla ellenében történik, szintén fennáll a jövedelemből történő adóelőleg-levonási kötelezettség.

A személyi jövedelemadóról szóló törvény az egyéni vállalkozó esetében – tekintettel arra, hogy e minőségében a magánszemély a vállalkozói személyi jövedelemadó (illetve az átalányadó) alanya – eltérően rendelkezik. Abban az esetben, ha a magánszemély igazolja, hogy egyéni vállalkozó, akkor az e tevékenységére tekintettel kifizetett összegből a kifizetőnek nem kell adóelőleget levonnia. Igazolásként eddig be kellett az egyéni vállalkozói igazolványt (vagy annak másolatát) mutatni, mivel az adószám önmagában nem igazolta, hogy a magánszemély egyéni vállalkozó. Sok esetben gond és vita forrása volt, ha a magánszemély önálló tevékenységére tekintettel váltott ki adószámot (számlát bocsát ki), és úgy vélte, hogy ettől kezdve a kifizető nem vonhat tőle adóelőleget, mivel adószámmal rendelkezik, holott az adóelőleg levonási kötelezettség alól a kifizető csak az egyéni vállalkozók esetében mentesül.

2004. évtől változtak az adóelőleg-fizetési szabályok, így pontosításra és – véleményünk szerint – egyszerűsítésre került az egyéni vállalkozói minőség igazolása is. Abban az esetben, ha a kiállított bizonylaton nem szerepel az egyéni vállalkozói igazolvány száma, úgy a kifizető adóelőleglevonási kötelezettsége fennáll. A szakma sajátosságából adódóan – az előleg levonása, erről igazolás kiállítása – körülményes lenne helyben (nem is igazán megvalósítható).

Megoldást jelenthet, ha az egyéni vállalkozó a vállalkozói bélyegzőjén feltünteti a vállalkozói igazolványa számát is.

A pénztárgép, taxaméter használatával összefüggő előírásokat tartalmazó 24/1995. (XI. 22.) PM rendelet alapján, ha a taxiszigálatatásról az utas számlát (egyszerűsített számlát) kér, akkor a taxaméter által kibocsátott nyugtát a

taxiszigálatatást végző egyéni vállalkozó által kiállított számla (egyszerűsített számla) tőpeldányához kell csatolni. Ha a taxaméter olyan nyugta adására alkalmas, amelyen a fuvar befejezésekor a taxiszigálatatást igénybe vevő neve és címe kézzel kitölthető, továbbá taxaméterrel kinyomtatásra kerül a kibocsátó címe, a szigálatatás megnevezése és statisztikai besorolása, valamint az áfa-törvény szerinti százaléktérték, akkor az így kiegészített nyugta egyszerűsített számlaként elfogadható. Ennek további feltétele, hogy a taxiszigálatatást végző adóalany a kibocsátott egyszerűsített számlákat dátum, sorszám, név, cím és összeg feltüntetésével nyilvántartásba vegye. Ez utóbbi esetben, ha ez biztosítható, a vállalkozói igazolvány száma is kinyomtatásra kerülhet.

Budapest, 2004. január 20.

dr. Zsohár Istváné  
APEH

Hát, nem nyugodtam meg... A válasz ugyan egyértelmű, vagy legalábbis annak tűnik, miszerint az egyéni vállalkozó, annak érdekében, hogy „egyéni vállalkozóságot” igazolja, írja rá a kibocsátott számlára az egyéni vállalkozói igazolványa számát. Nem tudom ugyan, hogy taxis szigálatatás esetén, minden irat és engedély meglétét feltételezve mitől lesz „egyéni vállalkozóbb” a taxis, ha ráír egy számot a számlájára, de ez biztosan már csak az én kötőködésem. Ami inkább elgondolkotott a szöveg olvasatán, az az, hogy végig személyi jövedelemről beszél.

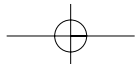
„a kifizetőnek az általa kifizetett, összevont adóalapot képező jövedelemből”.

„ha a kifizetés számla ellenében történik, szintén fennáll a jövedelemből történő adóelőleg levonási kötelezettség.”

Álláspontom szerint a taxiban kifizetett viteldij semmiképpen sem tekinthető a vállalkozó személyi jövedelmének, annál inkább a vállalkozás bevételeinek. Amiből aztán, ha a költségek levonása után még marad valamennyi, az már valóban jövedelem lesz.

Persze nekem nem tisztem bírálni a rendeletek és törvények értelmességét és megfogalmazását (dehogynem! – mint bárki másnak...), így hát csak arra biztathatok mindenkit, hogy jogkövető állampolgár és becsületes vállalkozó módjára tartsa be a szabályokat akkor is, ha nem látja azok értelmét. Írja, nyomtassa, bélyegezze rá a számláira ezentúl a vállalkozói engedélye számát...

Nagy Zoltán





Több mint nyolcezer autót loptak el 2003-ban

## Alkatrészként bármi eladható

**A gépjárműtolvajok nem ismerik a statisztikai adatokat, különben figyelembe véve az előző évek tendenciáit, 2003-ban nem loptak volna el ennyi autót. A korábbi évek kedvező tendenciái most megtörni látszanak – derül ki a frissen elkészített 2003-as évi mérlegből.**

Magyarországon 2003-ban összesen 8121 gépjárművet loptak el, amely 7,3 százalékkal több az előző évi 7570-nél. A fővárosban még kedvezőtlenebbek az adatok. Míg 2002-ben 5545 autót gazdája tett feljelentést a rendőrségen, addig tavaly 6380-an voltak kénytelenek tudomásul venni a tényt: elköltötték kedvenc járművüket. Ez pedig 15 százalékos emelkedésnek felel meg. A tények makacs dolgok és a számok önmagukért beszélnek. Érdekes azonban az a megállapítás, miszerint éveken keresztül szinte a német autópár remekműveit vitte leginkább a tolvajok. Ehhez képest Pest megyében például a Renault-k váltak igen népszerűvé, így a térségben ez „fogyott” leginkább. Az országos megoszlást illetően a Bala-tonnál és annak környékén tűnik el a nyári szezonban nagyon sok autót, amelyen Somogy és Veszprém megye osztozik, de a külföldiek által igen kedvelt üdülőcentrumok környékén sem biztonságos nagy értékű, szemet gyönyörködtető gépkocsit hosszasan felügyelet nélkül hagyni.

A Belügyminisztérium

Szervezett Bűnözés Elleni Koordinációs Központjának értékelése szerint, még mindig a legkedveltebb típusok az új kiadású Audi, Opel, Mercedes, Fiat, Ford és a BMW gépkocsik, de az összes többi márka is veszélyeztetett. A tanulmány szerint a lopott gépjárművek jelentős részét külföldön, vagy az autót szétbontva hazánkban alkatrészként értékesítik.

Ugyancsak e jelentés tanúsága szerint, továbbra is gyakoriak a főútvonalak és autópályák mentén elkövetett trükkös lopások. A „kocanásos” balesetnél, az elkövető és társa kis anyagi kárt okozva nekiütközik a kiválasztott gépkocsinak, majd a kiszálló sértett helyére egy-ükük gyorsan beül, elindítja a rendszerint az autóban hagyott kulccsal a járművet, s továbbutazik. Amennyiben békés módon nem lehet a kiszemelt gépjárműhöz hozzájutni, úgy a nagy értékű, luxus kategóriájú autók esetében a fizikai erőszaktól és a fegyver használatától sem riadnak vissza a tolvajok, akik ekkora már jogilag rablókká válnak.

Egyre több jelzés utal arra – derül ki az anyagból –, hogy gépkocsilopásra szakosodott szervezett bűnözői csoportok áldásosnak alig nevezhető munkáját a gyártóktól a kereskedőkhöz eljuttató nagybani elosztókhoz beépült munkatársak segítik. E „segítők” minden ellopásra szánt autóhoz kulcsot másolnak, melyet a jármű külső tükrének burkolata alá, vagy az első futóművének rugójára rögzítve rejtik el.

Emellett számos autót úgynevezett lízingcsalással kombinált lopással tűnik el. E módszer lényege: az új gépkocsit egy „stróman” vásárolja meg, aki a vételhez alacsony összegért adja a nevét, majd a megbízó lízingelt járművel külföldre utazik, vagy oda szállíttatja és a gépkocsit ott adja el.

A gépjárművek forgalomba helyezéséhez és használatba vételéhez bevezetett szabályzók eredményeként hazánkban az értékesítési piac nagy része 2003-ban már nem a lopott gépkocsik, hanem az alkatrészek felvásárlásából állt. Az alkatrészenkénti értékesítés megakadályozására a gépjárműbontók rendszeres ellenőrzése jelent megoldást – olvasható az összegzésben.

Akinek ellopják az autóját, azt igazából nem érdekli, hogy alkatrészként adják-veszik egykori tulajdonát vagy éppen a zöldhatáron lefektetett pallókon csempészik ki az országból, netán kamionban vagy használt autót szállító tréleren juttatják el a megrendelőhöz, neki csak az számít: megfosztották tulajdonától, amiért nagyon sokan egy életen keresztül dolgoztak és spóroltak. Az pedig sovány vigasz, hogy az 1996-os negatív csúcs-hoz képest, amikor 16.178 autót loptak el Magyarországon, 2003-ban már csak 8121 gépkocsit kellett körözniük az erre szakosodott rendőri egységeknek. Aki nek elviszik az autóját, az azt az egyet is tragédiaként éli meg.

k.z.t.

40 milliárdos árbevétel

## Jó évet zárt az MB-Autó Magyarország Kft.

2003-ban 3447 új Mercedest értékesített az importőr cég Magyarországon. Részletesebben: 1032 db személygépkocsit (Mercedes-Benz, Vaneo, V-osztály, smart), 1547 db transzportert, 710 db tehergépjárművet és 39 buszt adtak el. A személygépkocsik esetében 2003-ban az E-osztály az eladott 400 darab révén a legtöbbet értékesített modell volt. Az E- és az S-osztály kategóriáján belül piacvezető. Az eladott 110 db smart-ból 101 volt a kétszemélyes fortwo, de a tavaly bevezetett roadster-ből is 9 talált gazdára.

Felfutóban van a használt Mercedesek értékesítése is. Tavaly 117 autót adtak el, megfelelő garanciák mellett. Ami a 2004-es terveket illeti: áprilistól kapható lesz a megújult C-osztály. Májustól az új SLK kerül be a piacra. Ennek AMG változatában akár nyolchengeres motor is dühöröghet majd.

A smart áprilistól a tavaly megismert 4 személyes forfour változatát teszi elérhetővé. Szeptemberben vezetik be a teljesen megújult A-osztályt.

Az új CLS már tavaly, a frankfurti autószalonon bemutatkozott, de azért néhány szívet dobogató adat: a négyajtós modellt egy 265 LE-s biturbó dízelmotor hajtja, ami 6.4 másodperc alatt gyorsítja 100 km/h-ra az autót. A végsebességet az elektronika nem engedi 250 km/h fölé. A CLS fogyasztása ennek ellenére 6.5 liter gázolaj 100 km-re.

## ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 Hőnyomtatóval (új rendleteknek megfelelő):

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



Új ecometer WT-99 Hőnyomtatóval

**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

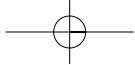
Weblap: www.ecometer.com

## 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.



## Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

### Ügy hallottam, hogy nem szabad önindígos papírt használni a taxiórákban. Igaz ez?

Mivel ez a kérdés több, egymástól független forrásból is elérkezett hozzánk, igyekeztünk alaposan utánajárni a történetnek. A taxiórákkal kapcsolatos követelményeket a 24/1995 PM rendelet szabályozza, a technikai részleteket pedig annak felhatalmazása alapján egy APEH közlemény.

„2. § (1) Az Áfa-tv.-ben előírt, adóigazgatási azonosításra alkalmas nyugta adására az a pénztárgép, illetve taxaméter felel meg, amelyet az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal (a továbbiakban: APEH) elnöke e rendelet szerint engedélyezett, és az arra jogosított szerviz üzembe helyezett. Az engedély tartalmazza a forgalmazó nyilvántartási, adatszolgáltatási és egyéb kötelezettségeit.

(2) A pénztárgép, illetve taxaméter típusát az APEH elnöke akkor hagyja jóvá, ha  
a) készpénzzel vagy készpénz-helyettesítő eszközzel történő bevételek kimutatására (rögzítésére) alkalmas;

b) azzal nyugta kibocsátható;

c) alkalmas az üzembe helyezéskori lezárására (plombálására),

d) az értékesítések (díjak) összegét göngyölíti;

e) a készülék negatív végösszeget tartalmazó nyugta kibocsátására nem alkalmas;

f) napi (időszaki) forgalmi jelentést (zárást) készít, amelyet kinyomtat;

g) a napi értékesítések (díjak) végösszegét az adómemóriában a hozzáférhetetlenség biztosításával, módosítási és törlési lehetőség kizárásával tárolja. Az adómemóriának az adatokat tápfeszültség-kiesés esetén is tárolnia kell;

h) az adómemóriától történő megszakítás, az adómemória betelte vagy illetéktelen beavatkozás esetén nem működik (automatikusan leáll);

i) az adómemória-csere esetére az adómemória típusára vonatkozó gyártói és forgalmazói nyilatkozatokat a kérelem tartalmazza.

(5) A taxaméter jóváhagyásának a (2) bekezdésben foglaltakon kívüli feltétele, hogy  
a) legalább nyolc tarifa (ezen belül alapdíj, útdíj, várakozási díj) egyidejű tárolására legyen alkalmas;

b) a nyugtakiiratás megtörténteig a szabad jelzés nem gyulladhat ki;

c) amennyiben a taxaméter több általános forgalmiadó-adóalany (a továbbiakban: adóalany) részére (közös személygépkocsival való taxisolgáltatás mérésére) készült, akkor az adómemóriában tárolt adatok adóalanyonként elkülönüljenek;

d) az adómemóriába a napi forgalom záráskényszerrel rögzítődjön (a nap 24. órájában vagy az első bekapcsoláskor).

(6) A taxaméter típusjóváhagyásának további feltétele, hogy a forgalmazó rendelkezzen az Országos Mérésügyi Hivatal érvényes hitelesítési engedélyével.

(7) A pénztárgép, taxaméter típusjóváhagyásának egyéb feltételeit, részletes technikai követelményeket, nyilvántartási és adatközlési kötelezettségeket az APEH elnöke közleményben írja elő.

(8) Az (1)-(7) bekezdésben foglaltak teljesülése esetén az APEH az engedély megadását nem tagadhatja meg.

(9) A típusengedélyt meg kell adni annak a kérelmezőnek is, amely (aki) a pénztárgépet kizárólag saját használatra kívánja importálni vagy előállítani, ha az mindenben megfelel az e rendeletben és az APEH közleményben előírt követelményeknek.”

A részletes technikai feltételeket szabályozó APEH közlemény konkrét értelmezése tárgyában az egyik taxióra-forgalmazó állásfoglalást kért az adóhivataltól. Íme a válasz:

„A taxaméter-nyomtató papír használatával kapcsolatos állásfoglalást kérő levelére az alábbiakat válaszolom.

A 24/1995. (XI.22.) PM rendelet előírásai értelmében a taxaméterekkel előállított bizonylatok láthatóságát az adó megállapításához való jog elévüléséig (annak a naptári évnek az utolsó napjától számított 5 évig, amelyben az adóról bevallást, bejelentést kel-

lett volna tenni) kell biztosítani. Ez a legfontosabb szempont, amelyet figyelembe kell venni a nyomtató papír felhasználhatóságának eldöntéséhez.

A taxaméterek követelményeit meghatározó APEH közlemény (Adó és Ellenőrzési Értesítő 2001 évi 6. Szám) tételesen nem írja elő a festékszalag kötelező használatát, azonban a III.B2.2. pontja értelmében a taxaméter üzemeltetője köteles azt rendeltetésszerűen használni. A taxaméterhez engedélyezett nyomtató – amennyiben nem hő-nyomtató – festékszalaggal működő, a gyártó által így tervezett és kivitelezett készülék, ezért rendeltetésszerű használatának a festékszalag alkalmazása tekinthető.

A fent említett legfontosabb szempont, az elévülési időig való láthatóság biztosítását azonban, ha az önirós papír gyártója garantálja, és a taxaméter forgalmazója is hozzájárul a festékszalag nélküli használatához, úgy elfogadhatónak tartjuk az egypéldányos önindígos papír használatát festékkazetta nélkül a taxaméterekben.

2004 január 28

### APEH Országos Pénztárgép és Taxaméter Technikai Bizottság

A taxiórákban tehát nem tiltja semmiféle rendelet az önindígos papírszalag használatát, fenti feltételek teljesülése esetén az szabadon választható. A papírszalag-gyártóktól származó információk alapján a tárolás során különösen a következőkre kell ügyelni:

A szalagot ne tegyük ki közvetlen napfény hatásának.

Nagyobb hőhatás a szalagot károsíthatja. Ne tároljuk párás, nedves helyen.

Ne tegyük ki nyomásnak, vagy dörzsölésnek.

Fenti előírások betartása esetén az önirós papírszalagra nyomtatott adatok a gyártói garanciák szerint legalább tíz évig megmaradnak. Ennek akár bizonyítéka is lehet, hogy ezek a szalagok immár több mint hét éve forgalomban vannak, és az olvashatóság elvesztéséről eddig nem érkezett hír.

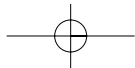
## Fiatalodik a magyar járműpark

– Rekordeladások 2003-ban –

A Magyar Gépjárműimportörök Egyesületének (MGE) adatai szerint ismét jó évet zártak az új autók eladásával foglalkozó cégek. A személygépkocsik terén megismétlődött az évek óta megfigyelhető tendencia, vagyis 2003-ban összességében 20,9%-kal több autót adtak el, mint 2002-ben. Az összesített adatok szerint természetesen a „mi autónk” végzett az első helyen 39.747 eladott gépkocsival, megelőzve az évek óta második helyen lévő Opel márkát, melyből tavaly 27.043-at adtak el. A Renault (19.830 db.) harma-

dik helye stabilizálódott a negyedik legtöbb személyautót eladó Skoda (15.204 db.) előtt. A Volkswagen (14.805 db.) az ötödik helyen, a Peugeot (14.579 db.) a hatodikon végzett.

2003-ban Magyarországon összesen 208.441 db. új személygépkocsit (és terepjárót) adtak el. Ezzel a darabszámmal először sikerült átlépni a 200 ezres „álmohatárt”. Kérdés, hogy mit hoz az idei év, az uniós csatlakozás? E téren (is) nagy még a bizonytalanság, de ahogy mondani szokták: a remény hal meg utoljára.



# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



**1. Mi a jelentése a jelzőtáblának?**

- a) Vadászterület.
- b) Rezervátum.
- c) Állatok.



**2. Mi a teendője ha taxijával a táblával jelölt útkereszteződéshez érkezik?**

- a) Ha az elsőbbségadási kötelezettség szükségessé teszi, megáll, egyébként fokozott figyelemmel továbbhaladhat.
- b) A megállás helyét jelző útburkolati jel előtt megáll, ilyen jel hiányában az útkereszteződés előtt szakítja meg az útját, és elsőbbséget ad a keresztező járműforgalom részére.
- c) Lassítással szükség szerint megállással lehetővé teszi, hogy a keresztező úton közlekedők veszélytelenül elhaladjanak járműve előtt.



**3. A gyorsításávról hajt fel taxijával a táblával jelzett útra. Mit tesz, ha a szélső forgalmi sávon közlekedő gépkocsik olyan sűrűn követik egymást, hogy köztük – elsőbbségük megsértése nélkül – nem tud besorolni?**

- a) A leállósávon folytatja az útját.
- b) Továbbhalad, mert számíthat arra, hogy a gépkocsik sebességük mérséklésével helyet fognak teremteni maguk között.
- c) A gyorsításáv végén megáll, és megvárja azt az alkalmat amikor mások elsőbbségének megsértése nélkül be tud sorolni a gépjárművek közé.



**4. A kiegészítő táblán vastag vonallal mutatott irányt követi taxijával. Köteles-e irányjelzést adni?**

- a) Igen, kivéve, ha útkereszteződésben kanyarodó főútvonalat követ.
- b) Nem.



**5. Az alábbiak közül melyik gépjármű hajt hat be a táblával megjelölt útszakaszra?**

- a) A személytaxi.
- b) A 2500 kg megengedett legnagyobb ösztömeget meghaladó tehergépkocsi.
- c) A kétkerekű motorkerékpár.



**6. Mi a jelentése a jelzőtáblának?**

- a) Egyirányú forgalmú út.
- b) Kötelező haladási irány.
- c) Terelőút.



**7. A tábla olyan utat jelöl...**

- a) ...amelyen az áthajtás tilos.
- b) ...amelyet másik irányból elhagyni nem lehet.
- c) ...amelyre behajtani tilos.

**8. Közúti ellenőrzést végző rendőr megállítja taxiját. Személyazonosságának az igazolására elegendő-e a vezetői engedélye?**

- a) Igen, erre bármelyik jogosítvány bemutatható.
- b) Csak az új kártyatípusú vezetői engedély alkalmas erre.
- c) Nem.

**9. Taxijában nincs gyermekülés. Szállíthat-e az első ülésen 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket?**

- a) Igen, ha utasát a biztonsági övvel minden tekintetben megnyugtató módon rögzítette.
- b) Csak akkor, ha az üléshez légzsákokat nem szereltek fel.
- c) Nem.

**10. Mely forgalmi viszonyokat tekintethetjük legkevésbé kedvezőtlen hatásúnak a gépkocsivezetésre?**

- a) A túlságosan gyér járműforgalmat.
- b) A közepes járműforgalmat.
- c) A túlságosan sűrű járműforgalmat.

**11. Hogyan kell beállítani a vezetőülés háttámlájába beépített változtatható magasságú fejtámaszt?**

- a) Úgy, hogy annak felső síkja a vezető fejének magasságát 2-3 cm-rel meghaladja.
- b) Úgy, hogy annak felső síkja a vezető fejtetősíkjával egybeessen.
- c) Úgy, hogy annak felső síkja a vezető tarkójával egybeessen.

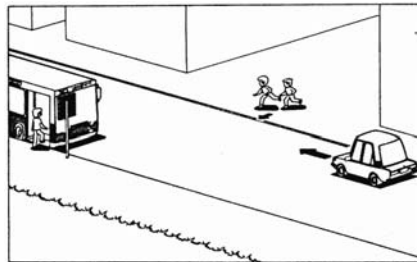
**12. Mit nevez a defenzív közlekedési taktika „Dynamen” forgalmi helyzetnek?**

- a) Amikor bizonyos partnerek, alkalmak és helyek önmagukban nem veszélyesek, de azzá válhatnak.
- b) Amikor közvetlen veszélyhelyzet jön létre a közlekedés résztvevői között.
- c) Amikor a vezető vészfékezéssel hárit el egy közvetlen veszélyt.

**13. Dynamen forgalmi helyzetnek tekinthető-e a következő kérdésnél ábrázolt jelenet?**

- a) Igen.
- b) Nem.

**14. Az ábrázolt forgalmi helyzetben, ha a gyalogosok és a gépkocsi is tartják eddigi irányukat és haladási ütemüket, nyomvonaluk metszéspontjában találkoznak. Mi a teendője a gépkocsi vezetőjének?**



- a) Figyelmeztető hangjelzést ad és gyorsít.
- b) Figyelmeztető hangjelzést ad, intenzíven fékez és a felezővonal felé kormányozza járművét.
- c) Hangjelzést ad és fékkészenlétben halad tovább, számolva azzal, hogy a gyalogosok rosszul értelmezik a figyelmeztetést.

Virágh Sándor

**A helyes megoldások a 44. oldalon található.**

## Fizetendő minimális járulékok 2004. I. negyedév

### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgy hónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 156.000 Ft	Járulékalap 15%-a <b>23.400.- Ft</b>	Járulékalap 26,5%-a <b>41.340.- 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 17.160.- Ft	A járulékalap 18%-a 28.080.- Ft	A teljes befizetett összeg: 10.350.- Ft

## BTI-hírek

Lezajlottak a vállalkozói adóbevallások, örülünk, hogy sok kollégának tudtunk segíteni e nehéz feladatban. A legközelebbi adminisztrációs teendő az ún. „NYENYI” lapok kitöltése és beadása, melynek határideje egyéni vállalkozók esetén április 30. Az eljárás menete: az illetékes TB igazgatóságon el kell kérni a NYENYI lapot, kitölteni, majd aláírva visszavinni és leadni. Az eljárás során kézi nyomtatvány helyett előszeretettel egy floppy lemezt próbálnak „rászóni” a vállalkozókra. Ez nem okozhat problémát, a lemez feldolgozásában készségesen segítünk mindenkinek. Talán még célszerűbb is a gépi módszer használata, mert a hibázás esélye így jóval kisebb: a program nem enged rossz adatot bevinni. A NYENYI lap, ill. floppylemez feldolgozása BTI tagoknak ingyenes, másoknak 2.000.- Ft-ot számítunk fel.

A taxis egyéni vállalkozók által kiadott számlákra új követelmény lépett életbe 2004. január 1-től. Az eddigi kötelezően feltüntetendő adatokon túl az egyéni vállalkozói igazolvány számát (EV-vel kezdődő hatjegyű szám) is rá kell vezetni a kiadott számlákra. A változás magyarázata részletesen is olvasható e számban, az APEH állásfoglalásával együtt. Az új követelményeknek megfelelő bélyegző (vagy csak a bélyegzőgumi), rövid határidővel, kedvezményes áron megrendelhető a BTI-ben. Vidékre postai úton szállítunk.

Átalányadós taxis vállalkozók könyvelését továbbra is vállaljuk irodánkban. A szolgáltatás az adatok rögzítésén túl az adóbevallás és iparüzési adóbevallás elkészítését, valamint a NYENYI lap kitöltését is tartalmazza. A BTI regisztrált tagjainak kedvezményes, havi 2.000 Ft-ot számítunk fel, másoknak a szolgáltatás díja 3.000 Ft/hó.

A BTI tagjai a Taxicentrum internetes szolgáltatást 2004 első félévében díjmentesen vehetik igénybe! Bővebb információ irodánkban, és a [www.taxicentrum.hu](http://www.taxicentrum.hu) honlapon.

A BTI-ben forgalmazott önindígos papírszalagok mindenben megfelelnek az APEH előírásoknak, és megfelelő tárolás esetén a rajtuk lévő adatok olvashatóságát legalább tíz évig biztosítják.

Magánnyugdíj-péntári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**28.860.- Ft**), a magánnyugdíj-péntárba pedig 8%-ot (**12.480.- Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

### NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgy negyedévi 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 tárgy negyedévet követő hónap 12-e.  
Az első negyedévre tehát 2004. április 12.**

## A BTI kínálata

### BTI Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	280.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta). Ötödik éve változatlan!	800.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag/év	16.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés prémium csomag/év	25.000.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.671.-
Magyarország atlasz	1.982.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	1.982.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	2.912.-
Netta® csomagtartó védőszőnyeg	490.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.780.-tól
Bélyegzőkészítés	1.600.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként	1.20

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

#### Elszámolható üzemanyagárak, 2004 (Ft/liter) – APEH sajtóiroda

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	240.00.-	230.00.-	213.00.-

#### 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-tól	12,50%

## Népszerűek a rendőrség körében a Škodák

Összesen 208 Škoda Fabia és Octavia gépjárművet adott át a cseh rendőrségnek a Škoda, és hamarosan újabb 300 autó kerül állományba közbeszerzési eljárás keretében. Az elmúlt 3 év során mintegy 2.200 autó került különböző cseh közhivatalokba, köztük a cseh belügyminisztériumhoz. A rendőrség más országokban is szívesen használ Škodákat, Szlovákiában például több mint 2.500 modell teljesít szolgálatot, míg a lengyel közszervek szolgálatában ezernél is több autó van. Magyarországon tavaly 228 új Škoda került a rendőrséghez. A svájci és brit rendőrség kötelékében is több tu-

cat Škoda szolgál, Nagy-Britanniában és Magyarországon összesen 40 Škoda Octavia RS-t használ az autópálya-rendőrség.



# CSILLAG SZÜLETIK

## A Mercedes-Benz csillag története

Emil Jellinek, az Osztrák-Magyar Monarchia nizzai főkonzulja vagyonos ember volt, aki miután híret vette az autó létrejöttének, majd fejlődésének, azonnal az automobilizmus támogatójává vált. Kapcsolatot keresett a Daimler-Motor Társasággal és Cannstattba utazott, ahol annyira megtetszett neki egy Daimler „Doppel-Phaeton”, hogy rögtön meg is rendelt egyet magának nagyobb teljesítménnyel, mert az eredeti 6 lóerős teljesítménynek találta. Jellinek annyira elkötelezte magát az autó mellett, hogy egy év múlva vevővíl előlépett eladóvá, és maga is – sikeresen – árulni kezdte a Daimler gyártmányú kocsikat. Jellinek nagy érdeklődéssel fordult az éppen kibontakozó autósport felé is. 1899-től az egyre erősebb és gyorsabb autót már benevezte versenyekre is, amelyeken ő maga rendszeresen a „Mercedes” álnév alatt, az akkor tízéves lányának nevével vett részt.

1900. áprilisában a Daimler-Motor Társaság és Jellinek megállapodást kötöttek a Daimler autók és motorok értékesítéséről. Egy új motor kifejlesztéséről szóló döntéssel, melyet majd Daimler-Mercedes névre kereszteltek, Jellinek álneve egyben márkanév is lett. A „Mercedes” márkanévet 1902. június 23-án jelentették be levédésre, ami ugyanazon év szeptember 26-án meg is történt.

Így tehát a Daimler-Motor Társaság már sikeres márkanévvel tudhatott magáénak, amikor is még hiányzott egy karakteres márkajel. Ekkor Gottlieb Daimler fiai, Paul és Adolf emlékeztek arra, hogy apjuk egyszer régen egy csillagot használt szimbólumként. Gottlieb Daimler 1872 és 1881 között a deutzi gázmotorgyár műszaki igazgatójaként tevékenykedett, és egy, a családjának küldött képeslapon egy csillaggal jelölte meg lakását. Feleségének azt mondta, egyszer ez a csillag fog gyára felett tündökölni.

A társaság elfogadta az indítványt (Daimler ezt már nem érthette meg, 1900 márciusában elhunyt), és 1906 júniusában egy háromágú és egy négyágú csillagot is levédett. Ugyan mindkét csillag védett márkajel

volt, mégis csak a háromágú került közvetlen bevetésre, és 1910-től kezdve volt látható az autók hűtőrácsán, plasztikus kialakításban.

A háromágú csillag egyben Daimler azon fáradozásának is szimbóluma, hogy a motorizáció univerzálisan, földön, vízen, levegőben megvalósuljon. Az évek során csillagot különböző kiegészítések érték.

1916-ban egy kör vette körül, amelyben négy kis csillagot és a Mercedes szót, vagy a Daimler-Motor Társaság nevét (DMG-Werke Untertürkheim, ill. Berlin-Marienfelde) helyezték el.

1921 novemberében a Daimler-Motor Társaság használati minta oltalmát kérelmezte a jel új változatára, és egy körben elhelyezett plasztikus háromágú csillagot védetett le a Szabadalmi Hivatalnál, hűtőrács-figura formájában is. Védett márkajelként 1923-ban került bejegyzésre.

Az első világháború követő infláció és értékesítési nehézségek erősen érzékelhetőek voltak a luxuscikkek területén is – csak a jól bevezetett márkák és tőkeerős vállalatok maradhattak fenn, nemritkán egyesülve, kooperációra kényszerítve. Így aztán a két konkurens, a Daimler-Motor Társaság és a Benz&Cie., szintén érdeklődősséget hozott létre, egységesítve tevékenységüket, a versenyképesség megőrzése érdekében.

Ez idő alatt a két cég közösen reklámozta termékeit, de még külön márkajellel. Két évvel később 1926-ban a két legrégebbi autómotorgyár Daimler-Benz AG néven egyesült.

Ez alkalmából új márkajelét is alkottak, amely magában foglalta az eddigi embléma lényeges elemeit: a Daimler-Motor Társaság világhírű háromágú csillagát körbevette a „Mercedes” és az újszintén dicsőséges „Benz” márkanév, amelynek babérkoszorúja összekötötte egymással a két szót.

Ez utóbbi márkajel az elmúlt évtizedek során alig változott, még ma is a „Mercedes-Benz” járműveket ékesíti. A „jó csillag” minden úton a minőség és a biztonság szimbólumává vált, a „Mercedes-Benz” név pedig az egész világon az autópépítés jövőjét, a hagyományt és innovációt jelenti.



### Lenyúlták a vajdasági megasztár-jelöltet

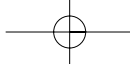
## Mezítlábasok csillagászati árakkal

**Vidékiek, külföldiek jobban járnak, ha valamelyik ismert taxitársaság autójába ülnek, mert a jelzés nélküli, úgynevezett mezítlábas kocsikban bármi megtörténhet – derül ki azokból a rejtett kamerás felvételekből, amelyeket az egyik kereskedelmi televíziós társaság készített a közelmúltban.**

A fővárosban elszabadult a pokol. Azt az ismert mondást már idézni sem érdemes, miszerint „Sok az eszkimó, kevés a fóka”, mert mára közhellyé vált. A kétmillió Budapesti 6-7000 taxis próbál megélni, míg a 8 millió lakosú New Yorkban ennek talán

a duplája. De nem kell viszonyításért a tengerentúrra utazni. A „sógoroknál”, Bécsben, közel hasonló populáció mellett, mindösszesen 3400 taxisengedélyt adtak ki az erre jogosult hatóságok, miközben tűz-zel-vassal üldözik a külföldi személyfuvarozókat. Ennek ismeretében nem csoda, hogy szinte mindenki elégedetlen. A túl sok szolgáltató viszont nem tud rendesen megélni, így akit nem kötnek a társasági szabályok, azok könnyelműen bíznak abban, hogy egy-egy trükkös akciójuk után még feljelenteni sem tudják őket, ezért egyre szemtelenebbek.

A vasúti és buszpályaudvarok közelében kész harc folyik az utasokért, s míg a társasági taxisok többnyire telefonon szolgálják



ki a megrendelőiket, addig a jelzés nélküli kocsik pilótái már a peronon leszólítgatják az érkezőket, szolgáltatásaikat ajánlva. Azt mondhatnánk, hogy ez a piac, és mindenki éljen meg, ahogyan tud, csak hogy ez a tipikus esete az „egyenlő pályák, egyenlő esélyek, én kerékpárral indulok” Sándor György humorszlogenjének. S „aki lemarad, az kimarad” elv is tökéletesen igaz, így talán kevésbé meglepő, hogy mindenki úgy boldogul, ahogyan tud. A mezítlásosok – és azért tegyük hozzá, tisztelet a kivételnek –, ha lehetőséget látnak rá, nem riadnak vissza semmitől. A taxióra pedig egy-egy alamuszinak tűnő utasnál úgy pörög, hogy időként locsolni kell, nehogy a sűrűdástől leégjen. Elsősorban a láthatóan vidékiek és a külföldiek válnak potenciális célponttá.

Nehogy általánosításokkal vádolják meg e sorok szerzőjét, vegyünk konkrét példákat. A Megasztár produkció jó néhány döntőse vidéki, és van közöttük a Vajdaságból ideutazó leány is: *Dér Henrietta*. Nos, e

fiatal 17 esztendő lányka busszal érkezett a népligeti Volán buszpályaudvarra, s mivel fogalma sincs a tömegközlekedési lehetőségekről, serényen egy taxiba vágta magát, amely csak úgy, ott várakozott a pályaudvar közvetlen közelében. A sofőr már a pályaudvaron felajánlotta szolgálatait, s a kiténő hangú énekes, anélkül, hogy látta volna az autót, tájékozódott volna az árakról, elővigyázatlanul huppant a taxi ülésére. A Népligettől egészen a Belvárosban található Szabadság tér melletti utcába vitette magát, ahol a taxióra 6000 forint körüli összeget mutatott. Nos, akik ismerik e távot, azok lazán dobhatnak egy hátast, de ez a fiatal lány balhé nélkül kifizette az összeget. Igazán akkor döbbsent rá, hogy átverték, amikor a televíziós produkcióban dolgozóknak elmondta, mennyiért hozták el, s ők felvilágosították a valós fuvardíjról.

Ezek után nem csoda, hogy a csatorna egyik műsorának szerkesztői úgy döntöttek, leleplezik a taxisok álnokságait. Rejtett

kamerával felszerelve teszteltek mezítlásos taxisokat, miközben mindent felvettek: a taxióra pörgését, a hozzá költött mende-mondákat és a jópofizó sofőröket, akik mindent megtettek, csak hogy a kuncsaft gyanút ne fogjon. A Nyugati pályaudvarnál helyet foglaló ál-vidéki riporter 3-4 kilométernyi útért nem kevesebb mint 6950 forintot fizetett ki a kedélyes sofőrnek. A taxi elhajtott, majd a korábbi utas, egy taxitársasághoz tartozó kocsival visszavitette magát a vasútállomáshoz. A különbség még őt is meglepte. A taxióra 1240 forintot mutatott. Szóval ennyit a különbségekről.

A társasághoz tartozók nem szeretik a hiénákat, s bizony, amikor elfogy a türelmük – s ez egyre többet fordul elő –, akkor nem mindig a jog eszközeit választják a probléma kezelésére, megoldására. Az erőszak viszont újabb erőszakot szül, ami egyrészt nem old meg semmit, s valljuk be, a konfliktus feloldása nem is igazán a fuvarozók feladata. **Cash**

## Madridban a SEAT jövő



Az Intelligens Közlekedési Rendszerek és Szolgáltatások 10. világkongresszusán a SEAT jövőbe mutató technológiák sorát mutatta be. A standon kiállított Toledo Multimedia, az Alhambra ADAS, a Leon E-Merge és a SEAT Salsa koncepcióautó a jövő járműveibe adnak betekintést.



### SEAT Toledo Multimedia

A jövő Toledójában CD-ről és MP3 technológia segítségével is kiváló minőségű zenét hallgathatnak az utasok. A kommunikációs és audiovizuális technikáknak köszönhetően lehetőség nyílik határidőnapló és mobiltelefon használatára, valamint SMS küldésére és fogadására is. A Toledo GPRS rendszere állandó összeköttetésben van egy központi szerverrel, melynek segítségével a vezető kiválaszthatja a kívánt cél optimális megközelítési módját monitoron keresztül. Az autóba épített hangfelismerő rendszer segítségével beszéddel is működésre ösztökélheti a berendezéseket a vezető. A multimédiás rendszer segítségével lehívhatók az aktuális hírek és az időjárás, valamint irányíthatóvá válik többek között a légkondicionáló berendezés is.

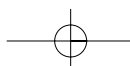
### SEAT Alhambra ADAS

Az ADAS (Advanced Driver Assistance System) rendszer szenzorokon keresztül érzékeli a külső mozgást, valamint a közlekedési jelzéseket is, és az elektronika segítsé-

gével gyorsít, illetve lassít a robotpilóta. A „stop and go” funkció 40 km/h sebesség alatt leállítja az autót, ha álló járművet érzékel. Az ADAS rádiófrekvencián képes kommunikálni a közlekedési lámpákkal és a vezetőt informálja a sebességkorlátozó-sokról is, melyeket automatikusan be is állít. Egy másik rendszer az útra festett jeleket figyeli, s ha például záróvonalhoz közelel az autó, sípólással figyelmeztet.

### SEAT Leon E-Merge

Az E-Merge baleset esetén a visszapiillantó tükör közelében elhelyezett érzékelő segítségével azonnal értesíti a legközelebbi segítségnyújtatót, és tájékoztatást ad a gépjármű helyéről és állapotáról.



# Repülőtéri rend a XXI. századi Magyarországon

- Továbbra is a szántóföldön állnak a taxik -

Amikor 1991 januárjában megjelent az első Taxisok Világa, a címlapra került az akkor még új ferihegyi terminál képe azzal, hogy hamarosan csak engedéllyel lehet majd onnan fuvart vállalni. Erdemes a beharangozó hírt szó szerint idézni: „Végre megszületett egy elvi megállapodás a Taxisok Budapesti Kamarája, az LRI, a Repülőtéri Biztonsági Szolgálat és a BRFK között. Az 1991. január 31-ig aláírandó szerződésben az LRI saját területét a TBK tagszervezeteinek bérbe adja. Az új repülőtéri rendet a rendőrség az LRI-vel együtt fogja betartatni. A megállapodás aláírása után várhatólag a negyedév végéig lép életbe az új Európához jobban illő taxirend a két repülőtéren.” Tényleg nehéz eldönteni, hogy röhögjünk azon a naivitáson mely az egész szakmára jellemző volt akkor, vagy sirjunk tehetet-

taxit egy (kvázi) fix áron szolgáltató cégtől. Ezt követően az ügyes, az európaítól eltérő magyar gyakorlatot is figyelembe vevő utas beül a rendelt gépkocsiba és mindenki boldog.

Az így kialakult „idillikus képet” rontotta, hogy az eddig sem problémamentes szabad utasfelvételt december végétől lehetlenné tette a Tourist Taxin belül keletkezett feszültség. 2003-ban ugyanis a fővárosi taxitársaságok, a Tourist Taxi és a Budapest Airport Rt. (továbbiakban: BA Rt.) között egy megállapodás jött létre (lásd a mellékletet), melynek értelmében a helyzet végleges rendezéséig (pályázat?) a két terminálon (A, B) található taxiállomásokon elől 3-3 Tourist Taxi állhat. A többi helyet pedig az egyezés értelmében biztosítják a rendelésre érkezett taxiknak. Januárban ez a gyakorlatban úgy nézett ki, hogy minden helyet a Tourist és az onnan kilépett taxikok foglaltak le. Akinek ez nem tetszett, mehetett a gumishoz vagy az autófényezőhöz. Volt olyan társasághoz tartozó kolléga, akinek a „lenti” parkolóban karcolták össze láthatatlan kezek a szélvédőjét. Érdekes, hogy az egyébként a terrorfenyegetettség miatt igen korszerűen bekamerázott repülőtéren soha semmit nem rögzítettek a videók, nem láttak a hivatalos emberek. Amennyiben ebbe jobban belegondolunk, akkor könnyen beláthatjuk, májusban nekünk a Balkánhoz kellene csatlakoznunk, nem az Európai Unióhoz. Ott ezek a dolgok a mindennaposak, ott a korrupció természetes, elfogadott gyakorlat. Miniket szívesen látnának, sőt, lenne mit tanulniuk... No de e rövid kitérő után térjünk vissza a januári állapotokhoz. Az utasok zaklatása, a taxicégek kiszorítása a repülőtérről összefogásra kényszerítette a fővárosi taxivállalkozásokat, melyek a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumán keresztül levélben fordultak a BA Rt. vezetőjéhez azonnali intézkedést követelve:

Folytatás a 32. oldalon



**A táblakompozíció azt hivatott jelezni, hogy innentől a BA Rt. magánútján járunk**

lenségünk miatt. 13 év telt el azóta. Rend viszont ma sincs, bár ezt a fogalmat mindenki kedve szerint értelmezi. Más gondol erről a mezitlábás és a társasághoz tartozó taxis, más az önkormányzat, más a repülőtér gazdája, más a sajtó, és nem véletlenül írom utoljára: más gondol erről az utas is. Belföldi és külföldi egyaránt. Miért került a szolgáltatással megcélzott réteg a felsorolás végére? Azért, mert bár minden érintett az utazóközönségre hivatkozik, ez nem több pusztán retorikánál. Megbízható, kiszámítható tarifát, nagy csomagokkal könnyen telerakható, kényelmes, tiszta autót és persze legalább egy idegen nyelvet beszélő fuvarost talán joggal igényelhetne a taxiba ülő vendég egy ilyen erős túlkínálattal küzdő piacon. Ezt kap? Kinek jutna eszébe, hogy egy idegen ország repülőtérére mobiltelefonon rendeljen taxit, holott ott állnak a fuvarra várók szépen sorban a kijáratnál. A magyar repülőtérre érkezők közül mégis nagyon sokan ezt teszik. Miért? Mert a hazai liberális gondolkodású jogalkotók és tanácsadók úgy gondolják, hogy jó, ha érvényesül a szabad verseny. Az utasok esetében ez úgy néz ki, hogy van aki 3000 Ft-ért jön be a városba, van aki 13 ezerért. Mert hát szabad verseny van ugye... Ezért aztán aki belföldiként vagy külföldiként ismeri a liberális piacgazdaság magyar modelljének ezt a szép és igen tanulságos példáját, az telefonon kér



**A jelzett forgalmi sávban csak a BKV, a taxi és a minibusz közlekedhet**



**Budapest Airport Rt.  
Dr. Kepecs György úr  
Igazgatóság elnöke részére  
Budapest**

**Tárgy: Taxiszolgáltatás Ferihegyen**

### **Tisztelt Elnök Úr!**

Rövid időn belül több levélben kerestük meg Önt a repülőtéri taxiszolgáltatás ügyében. Sajnálatos módon jelenleg a munkavégzés feltételei hiányosak, a tisztességes fuvarozás szinte lehetetlen, a helyzet napról napra romlik.

Mint Ön előtt is ismert, a múlt év végén a Tourist Taxi tagjai közül kizárt vállalkozók önkényesen elfoglalták a „Rendelt Taxik” részére fenntartott helyeket. Ennek következtében ma a repülőtéren a budapesti taxis vállalkozások autói nem tudnak utasokat felvenni. Tekintettel arra, hogy ez a lehetőség fontos eleme volt a versenysemleges működésnek, az átmeneti időszakra vonatkozó tavaly áprilisi megállapodásunknak, a kialakult helyzetet tarthatatlannak érezzük és azonnali intézkedést kérünk.

Az elmúlt napok eseményei közül szinte számolatlanul hozhatnánk a példákat a különböző szintű erőszakos cselekedetekre. A rendelt taximegállóhelyet elfoglaló taxisok és társasági taxisok összetűzésére az utasokért, az utasok autóbá történő berángatására, a terminál területén belül az utasokra „vadászásra”. Érthetetlen módon a jelenlegi szigorú biztonsági előírások ellenére a rendelt taxihelyeket lezárt, őrizetlenül hagyott autók foglalják el. Mindezek az események alátámasztják – korábbi és mostani – intézkedést sürgető jelzéseinket. A fővárosi taxis vállalkozások képviselői elhatározták hogy január 20-tól hangsúlyosabb jelenlétükkel igyekeznek üzleti érdekeiket védelmezni. Tudatában vagyunk annak, hogy nem ez a megoldás, de nem tűrhetjük tovább, hogy egy jól behatárolható erőszakos, bajkeverő csapat negatívan befolyásolja a fővárosba látogató külföldiek hazánkról kialakítandó képét, újabb és újabb zafos hírekkel riassza el a fővárosi polgárokat a taxiszolgáltatás igénybevételétől. A taxis szakma jelenlegi állapotában nem bír el további leértékelődést, erkölcsi, anyagi veszteséget.

Tisztelt Elnök Úr!

Valóban vészhelyzet alakult ki, azonnali intézkedésekre van szükség. Kérjük, a Budapest Airport Rt. tulajdonosi jogosítványai alapján állítsa vissza a tavaly áprilisi megállapodásban rögzített körülménye-

ket, amelyek az átmeneti időszakra korrekt feltételeket adtak a munkavégzésre. Ennek keretében a megállóhelyek a korábbi rendnek megfelelően működjenek. Tiltsák ki a terminálcarnok területéről az utasokat zaklató taxisokat, engedély nélkül működő fuvarszervezőket. Jelöljenek ki puffer parkolót a repülőtér területén, ill. annak közelében, hogy az európai normáknak is megfelelő körülmények között várakozhassunk az utasokra. Várjuk továbbá hosszú távú elképzeléseiket a taxi szolgáltatás vonatkozásában.

#### **1. sz. Melléklet:**

### **Emlékeztető**

amely készült 2003. április 1-jén a Budapest Airport Rt. Jogi Igazgatóságán a repülőtéri személyfuvarozás tárgyában 2003. április 1-jén a Ferihegy 1 Terminál VIP váróban megtartott egyeztető tárgyalásról.

Jelen vannak:

Reif Zoltán (Buda Kft.), Orbán Lajos (6x6 Kft.), Szenci Szabó János (Taxi 2000 Kft.), Dr. Bérczes Róbert (Taxi 2000 Kft.), Sipeki József (Taxi 2000 Kft.), Rusznák Imre (Fővárosi Önkormányzat), Héray László (Föv. Taxiáll. Üz. Kht.), Dr. Horváth György (Voláncom Kft.), Veres István (Tourist Taxi Kft.), Metál Zoltán (City Taxi Kft.), Polinger Sándor (City Taxi Kft.), Veszlényi Gábor (Fótaxi Rt.), Csaba Péter (Fótaxi Rt.), Antal Attila (Est.Taxi Kft.), Patkó Lajos (Tourist Taxi Kft.), Koncz András (BA Rt. RFI.), Tóth Hajnalka (BA Rt. Informatika), Petőfalvi Béla (Terminál vezető), Dr. Baranyai Zoltán (BA Rt. Jogi Ig.), Lakos András (BA Rt. Váll. Men. Fő.), Pacsonyi Zoltán biztonsági igazgató

„A jelenlegi átmeneti helyzet rendezésére irányuló javaslattal egyetérték. Ennek keretében a Tourist Taxi Kft. részére biztosítjuk a 3-3 parkolóhelyet az épület melletti parkoló területen, a mögöttes 6-6 állóhelyet a rendelésre érkező taxik számára, amelynek gépkocsivezetői gépjárműveiket nem hagyhatják el. Biztosítjuk továbbá a City Taxi Szövetkezetnek a „külső körön” az utasok beszállásának időtartamára megállás lehetőségét.

A fentiekben kért és javasolt parkolótáblák kihelyezésére intézkedünk.”



**A jelzett szakasz a rendelésre érkező taxisoké egészen a „rendelt taxi” tábláig**



**A taxiállomást jelző táblán ott a Tourist felirat is. Ez viszont sajnos a KRESZ-ben nem szerepel...**

Kérjük, hogy a tervezett intézkedésekről folyamatosan kapjunk tájékoztatást, mivel az utasok tisztességes, problémamentes kiszolgálása közös érdekünk és ebben szeretnénk Önökkel együttműködni.

Budapest, 2004. 01. 19.

Tisztelettel:

**Antal Attila, elnök**  
**BKIK Közlekedési Osztály**  
**Sipeki József, vezető**  
**Taxis Szakmai Kollégium**

Tájékoztatásul kapja:

**Dr. Hárskúti János vezérigazgató**

**Balogh József ezredes**

**Dr. Rényi-Vámos Krisztina igazgató**

\* \* \*

Megkerestük Veres Istvánt, a Tourist Taxis üzemeltető VIP T Kft. tulajdonosát, akit arról kérdeztünk, mi is történt a Tourist Taxinál?  
 – Úgy gondolom, a mi cégünkön kívül is működnek olyan vállalkozók, akik nem szeretik a rendet betartani. Sajnos a Tourist Taxis belüli is volt egy csoport, amely december közepétől elégedetlenkedni kezdett, majd január első hetében kivált társaságunktól. Ennek oka legfőképpen az, hogy az általunk meghatározott rendet, autópark-cserét nem kívánták elfogadni. Úgy gondolták, hogy egyéni vállalkozóként taxinak tovább, aminek természetesen nincs akadálya. Ugyanakkor 2003. április 1-jén a BA Rt., a taxicégek és a Tourist Taxi között létrejött és aláírt megállapodás értelmében, újabb rendelkezésig, illetve a tervezett pályázat eredményhirdetéséig, a repülőtéri kijáratoknál az A és B terminálon egyaránt, a meglévő taxidrosztokon a 3-3 első hely a Tourist Taxis illeti. Ezt már a kihelyezett táblák is jelzik. A mögöttes helyeken minden olyan jármű megállhat (de nem várakozhat), amelynek behajtását a „belső körre” engedélyezték. Ide tartozik a BKV, a minibusz és a taxi. A táblából egyértelműen következik, hogy a taxis nem hagyhatja el a járművét. Ebben állapodtunk meg az érdekeltekkel tavaly, azonban ez az utasért érkezőket nem akadályozza a munká-



**A táblától egészen a „Várakozni tilos” tábláig a rendelt taxik várhatják utasaikat, de az autót a taxisok nem hagyhatják el**



**Az első három hely továbbra is a Touristé**

ban. Aki pedig „kitáblázní” érkezett, az a parkolóban hagyhatja a járművét. A tőlünk kilépett csoport januárban ezekre a helyekre állhatott oda, mert a táblák kihelyezése 8 hónapot csúszott. Így a városi taxisok nem tudtak utasaikkal találkozni, amiből a botrány keletkezett.

– Igen sokan felháborodtak a megtévesztő, hatósági mellényhez hasonló öltözetű fuvarszervezők tevékenységén a csarnokon belül, akik sok esetben rángatták az embereket a taxikhoz.

– Ezt megpróbálták a TV-társaságok is bemutatni. A matrica nélküli egykori turistások lefoglalták a parkolókat, autóikat elhagyva sárga mellényben fuvarszervezést folytattak a terminálon belül. Ez visszatetszést keltett, és a kamara, valamint a taxis vezetők is felszólaltak ellene. Megoldást a január utolsó napjaiban kihelyezett közúti jelzőtáblák jelentettek, amivel párhuzamosan a sárga „farkasfogakat” felmárták az útról. Mi pedig megállapodtunk a tőlünk kilépett vállalkozókkal, hogy ők is autóikban maradnak, nem mennek be a csarnok területére, mert ez nem piac, hanem egy nemzetközi repülőtér. A két terminálon lévő 3-3 helyen mi egymással megosztotunk, a többi taxink a ketteczen várakozik. A mögöttes helyeken pedig nem zavarjuk a rendelésre érkező városi taxikat.

– Az előbb említett 2003-as megállapodás aláírt példányát én is láttam. Ugyanakkor a BA Rt. többször is hangzottatta, hogy nekik semmilyen megállapodásuk nincs a Tourist Taxisal. Akkor hogyan lett a tiétek az első három hely mindkét terminálon?

– Amennyiben nem lenne ilyen megállapodás, akkor a Gazdasági Versenyhivatal sem tudna vizsgálni ez ügyben. A pontos szöveg úgy hangzik: hogy „A BA Rt. és a Tourist Taxis üzemeltető VIP T Kft. között szerződés nincs, de 2003. április 1-től egy megállapodás keretében rendeződött a parkolási, illetve várakozási rend.” Az írásban is

rögzített megállapodást a BA Rt. a taxitársaságokkal megvitatta, szavazásra bocsátotta, amit a felek elfogadtak. Tehát a BA Rt. volt a kezdeményező és nem a Tourist Taxi. Az ebben az ügyben vizsgálódó Gazdasági Versenyhivataltól megkaptuk az előzetes határozat-tervezetet, melyben leegyszerűsítve szerepel, hogy amennyiben a tulajdonos saját területén valamilyen rendet kialakít, abba nem szólhatnak bele. E tervezet szerint 2004. december 31-ig átmeneti mentességet adnak, vagyis ezt a parkolási rendet nem kérik felszámolni. A terület tulajdonosának viszont ki kell dolgozni egy új szisztémát, vagy ki kell írnia egy pályázatot a végleges megoldásra. Sőt, ebben a szövegtervezetben még az is benne van, hogy ha ez nem sikerül, úgy további mentességet adnak.

– **Elképzelhető, hogy kiújul a harc a kilépett taxisok és a Tourist Taxi között?**



**Az A terminálon rövidebb a rendelt taxisok részére fenntartott szakasz**



**A minibuszok számára kijelölt hely**

– Úgy gondolom, hogy a megállapodást tudjuk majd tartani, és az elmúlt 8 hónaphoz hasonló rend uralkodik majd a repülőtéren. Tavaly decemberig mindenki el tudta végezni a munkáját. Az utasok olyan taxiba ültek, amilyenbe akartak. Az elmúlt 1 hónap azt is megmutatta, hogy amennyiben nincs rend, akkor igen rövid idő alatt visszatér a '90-es években megtapasztalt káosz, amikor a taxisok egymást piszkálták a megélhetésért. Ennek az egy hónapnak a tanulságát mind az érdekképviseleteknek, mind a taxitársaságoknak, mind pedig az állami vezetőknek le kell vonni. A joghézagokat kihasználókkal szemben nem lehet másképpen fellépni, mint megegyezéssel. Erre jó példa volt, hogy a sárga mellényes, „füvarszervezőkkel” szemben nem volt megfelelő jogi eszköze a BA Rt.-nek. A feladat a taxis cégekre hárul, hogy a velük szerződéses kapcsolatban lévő vállalkozókra gyakoroljanak nyomást a jog által nem szabályozott területeken is. Röviden tehát úgy látom, hogy a rend közös érdeke taxisnak, hatóságoknak, területtulajdonosnak egyaránt.



**Körülbelül 150-200 taxi várakozik ilyen körülmények között a korszerű repülőtér mellett**



**Ebben a sárban még kiszállni sem érdemes, nyáron viszont az árnyék hiánya szinte elviselhetetlen helyzetet teremt...**

\*\*\*

Eddig tehát a riport. Természetesen megkerestük volna a „másik” felet is, azonban ez a közelgő lapzárta miatt nem sikerült. Amennyiben a kiegyezés a Tourist Taxi és kilépettek között nem jön létre a tervezettek szerint, úgy a történet tovább folytatódhat.



**Ki gondolná, hogy a tervezők egyszerűen elfelejtkeztek a taxisokról?**



**Idillikus kép az Európai Unióba igyekvő Magyarországról. Ferihegyi taxivárakozó hely 2004**

2. sz. melléklet:  
Buruncz Anikó  
ügyvezető részére  
V.I.P.T.Kft.  
Budapest  
Gellérhegy, Citadella sétány  
1118

*Tisztelt Ügyvezető Asszony!*

*Dr. Lamperth Mónika miniszter asszonynak a Budapest (Ferihegy) Nemzetközi Repülőtér belső útjainak hovatartozása tekintetében feltett kérdésére – tekintettel arra, hogy levele nem tartalmaz semmiféle konkrét adatot – válaszolni csak elviekben tudok.*

*Az út elvben lehet nyilvánított közút, magánút, illetőleg telken belüli közlekedésre szolgáló, nem nyilvánított belső út.*

*A repülőtér és építményei nyilvánvalóan valamilyen telken kell, hogy elhelyezkedjenek. A telken belüli közlekedést biztosító utak nem közutak, még akkor sem, ha a telek tulajdonosa a Magyar Állam. Ezeket az utakat az ingatlan-nyilvántartás nem tartja nyilván közterületként, így ezek nem minősülnek közterületeknek. A közterület fogalmát egyébként az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 2. §-a 13. pontja definiálja.*

*A telken belüli út használatát – ki és milyen szabályok mellett – a telek tulajdonosa szabályozhatja, szabályozza.*

*Budapest, 2004. január 15.*

*Üdvözlettel:*

*Körmeny Imre  
főosztályvezető  
Országos Lakás- és Építésiügyi Hivatal  
Településrendezési Főosztály*

## A smart fortwo és ForFour

2004. január 1-jétől fortwo névre hallgat a smart city-coupé

Modellkínálata kibővítésével és a smart forfour piaci bevezetésével együtt 1998 óta kapható kétüléses típusaira is kiterjeszti új, elsőként a négyüléses modellnél alkalmazott elnevezési rendszert a smart. Ennek megfelelően 2004. január 1-jével smart fortwo coupé-ra és smart fortwo cabrio-ra változott a smart city-coupé és a smart cabrio neve.

A termékpaletta kibővítése mellett a modellek újfajta elnevezéséről is döntött a vállalat. A változtatás eredeti célja az volt, hogy a névhasználat is épp olyan egyedi, jellegzetesen smartos legyen, mint amilyenek maguk a termékek és előállításuk körülményei. Ebből született az az elgondolás, hogy most először olyan nevet kapjanak az autók, amely közvetlen összefüggésben áll rendeltetésükkel: így lett a négyszemélyes smartból smart forfour.

Mivel a vásárlók rendkívül pozitívan fogadták ezt az ötletes és

rendhagyó nevet, úgy döntött a vállalat, hogy nemcsak jövőbeni modelljeit nevezi el hasonló logika alapján, hanem már ismert kétüléses típusait is átkereszteli smart fortwo-ra.



## Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Főtaxi URH 558



**Szabálytalan jelzőtábla a csepeli piac mellett a Táncsics Mihály utcában. (A „Megállni tilos” alá csak időbeni és térbeni kiegészítést lehet tenni.) Ígéretet kaptunk a tábla módosítására**

### VIII. Bródy Sándor utca - Szentkirályi utca sarok

A város több pontján segíti a közlekedést a kereszteződésekben, sarkokon kihelyezett tükkör. Ilyen tükkört szeretnének a taxisok a VIII. kerületi Bródy Sándor utca és Szentkirályi utca sarkára.

• A KRESZ tükkör valóban eltűnt, pótlásáról intézkedtünk.

### XIV. Vajdahungad vára

Idegenfogalmi nevezetesség a Városligetben a Vajdahungad vára, azonban ide csak engedéllyel lehet behaladni. Jó lenne, ha a taxiautók is behajthatnának az - esetleg - mozgássérült vagy nehezen közlekedő utasokkal.

• Véleményünk szerint a Vajdahungad vára belső udvarának úttestjének geometriai kialakítása nem alkalmas gépjárműközlekedésre. A múzeum kiszolgáló gépkocsiján, illetve az alkalmankénti esküvői járművek közlekedésén kívül egyéb járművek beengedését nem tartjuk indokoltnak.

### II. Tárogató út - Széher út

Egyre több az autó a fővárosban is, így egyre többen parkolnak az utakon. Sok helyen lehetetlenné vált a kétirányú közlekedés a szűk utcákban, a parkoló autók miatt. Cél-szerű lenne a Tárogató utat (felfelé) és a Széher utat (lefelé) egyirányúsítani.

• Tudomásunk szerint az utcák egyirányúsítása már többször szóba került, a BFFH Közlekedési Ügyosztály felvetése alapján. A kerületi Polgármesteri Hivatal nem értett egyet a forgalmirend-módosításokkal lakossági ellenvetések miatt.

### XII. Kútvölgyi lejtő

Hétvégeken, ünnepnapokon csak a Kútvölgyi lejtőnél lehet elhagyni a János Kórházat. Cél-szerű lenne kétirányúsítani azt a 30 méteres szakaszt a V. kaputól a Kútvölgyi útig. (A mentősök most is jönnek felfelé.) Jelenleg be kell menni a városba annak is, aki kifelé igyekezne a városból akkor, amikor elhagyja a János Kórházat.

• A 20/1984. KM rendelet szerint nem szerencsés az utca közepétől egyirányúsítani.

### XI. Budafoki út

Jelzőlámpát kérnek a taxisok a Prielle Kornélia utca és a Hauszmann Alajos utca sarkára, mert most "életveszélyes" kijönni a mellékutcából a főútra.

• A jelzőlámpás csomópontokra vonatkozó javaslatunkat már korábban megküldtük a BFFH Közlekedési Ügyosztálynak.



**Eddig se lehetett belátni a Budafoki - Lágymányosi sarkot a XI. kerületben a szabálytalanul parkoló autóktól. Most még rosszabb lett a helyzet, mert parkolóhelyet (!) festettek fel a járdára**

### I. Clark Ádám tér

Évekkel ezelőtt már kértük, hogy legyen "körforgalom" az I. kerületi Clark Ádám téren. Most már sok körforgalom van a fővárosban, itt is lehetne a forgalom meggyorsítása érdekében.

• Évekkel ezelőtti indokainkat továbbra is fenntartjuk. A Lánchíd és az Alagút elsőbbségét biztosítani kell a csomópontban azért, hogy ne legyen az egyik említett ágban sem torlódás. Az Alagútban a szellőzés miatt, a Lánchídon pedig statikai szempontok miatt nem kedvező az álló gépjárműsor.

### VIII. Szigony utca 8.

Építkezés kezdődött a VIII. kerületi Szigony utca -



**Jelzés és világítás nélküli kerítés az utca közepén a VIII. kerületi Szigony utcában. No comment...**

Práter utca sarkánál. Már jeleztük, hogy semmilyen figyelmeztető jelzőtábla nem utal az útszűkültre. Most még a maradék „gyalogátkelőhely” jelzőtáblát is elvitték! Jó lenne visszahelyeztetni!

• A gyalogos-átkelőhely az építkezéstől körülbelül 30 méterre van (nem közvetlenül mellette). A gyalogos-átkelőhely kialakítását (a gyalogos-felállóhelyet) az ott folyó beruházás módosítani fogja. A „Kijelölt gyalogos-átkelőhely” jelzőtáblát pótolatjuk.

### IX. Lónyay utca

Az átmenő forgalom csökkentése érdekében csak a BKV járművek haladhatnak végig. Jó lenne, ha a taxik is végigmehetnének ugyanúgy, mint a VI. kerületi Nagymező utcában.

• A Lónyay utcában a forgalomcsillapítás (átmenő forgalom kitilnyezésére. Az utcát meg lehet közelíteni az Erkel utca felől is, így a taxisok is meg tudják közelíteni. (A Mátyás utcánál került sor a sorompóval ellátott tilalmi tábla kihelyezésére, mivel az autóbuszok nem tudnak máshol közlekedni.)

### IX. Pipa utca

Ha megfordítanák a IX. kerületi Pipa utca egyirányúságát, akkor - a taxisok szerint - jelentősen lecsökkenne a forgalom a Lónyay utcában, a Kálvin tér előtti szakaszon.

• Javaslatukat a kerületi önkormányzat felé továbbítottuk.

## Egyetlen etikai bizottság sem reagált!

Vannak dolgok a taxisszakmában amit csak „odafönt” tudnak eldönteni. Mi legfeljebb csak javasolhatunk... Aztán vagy hallgatnak ránk, vagy nem. Ilyen például a tarifakérdés, vagy a létszám-maximálás.

De vannak dolgok, ahol mi is cselekedhetünk, tevékenykedhetünk! Levelet írtam valamennyi taxis Etikai Bizottságnak, megfogalmazva öt javaslatot. Egyetlen Etikai Bizottság sem válaszolt! Melyek voltak a felvetések?

1. Hozunk létre egy közös ellenőri csoportot.
2. Miután az ellenőrzések a taxiállomásokat is érintik, az egyeztetésekre a Taxiállomáskezelő Kht.-től lehetne helyiséget kérni.
3. A havi egyszeri egyeztetéseken, megbeszéléseken mind a tíz Etikai Bizottság 1-1 tagja képviseltetné magát.
4. Az ellenőrzések kidolgozása közben az etikások tájékoztathatják a többieket az adott társaságtól elbocsátott „kollégákról”.
5. A súlyos etikai vétség miatt elbocsátottakat (árdrágítás, túlszámlázás, szabálytalan rádió) máshova ne vegyék fel!

Ennyi lett volna a rövid javaslat, amire egyetlen reakció sem érkezett! Mondhatjuk, hogy „ezek” nem intézkednek, vagy „azok” sem csinálnak semmit a taxisszakma érdekében.

Mindenkire mutogatunk, de közben mi sem teszünk sokat.

A saját érdekünkbe sem...

Ferenczy P. Károly

## A 6x6 TAXI FOCICSAPATÁNAK TAVASZI PROGRAMJA

Röviden ismertetjük a legjobb, a legnépszerűbb taxis focicsapat tavaszi műsorát. Remélhetően tavasszal is nagyon sokan kijönnek a focimeccsre! Ne feledjük, az ellenfelek között - többek mellett - a Ferencváros, az MTK és az Újpest!

### Tehát a műsor:

Március 8. (16 óra) Szigetcsép - 6x6 Taxi  
Március 22. (16 óra) 6x6 Taxi - BVSC Zugló

Március 29. (16 óra) 6x6 Taxi - Újpest

Április 5. (17 óra) RAFC - 6x6 Taxi

Április 19. (17 óra) 6x6 Taxi - Budafok

Április 26. (17 óra) REAC - 6x6 Taxi

Május 3. (17 óra) 6x6 Taxi - MTK

Május 10. (17 óra) Csepel - 6x6 Taxi

Május 17. (17 óra) 6x6 Taxi - Budaörs

Május 24. (17 óra) BKV Előre - 6x6 Taxi

Május 31. (17 óra) 6x6 Taxi - RTK

Június 7. (17 óra) Budakeszi - 6x6 Taxi

Június 14. (17 óra) 6x6 Taxi - Ferencváros

A többi taxiscsapat sorsolását legközelebb közöljük.

**Hajrá, 6x6 Taxi! Hajrá, taxisok!**

## 2003: A Renault megszilárdította pozícióját a hazai és az európai piacon egyaránt

A 2003. évi hazai autóeladások 20%-os növekedésének eredményeként a piac első alkalommal számolhatott be 200 ezer darab feletti értékesítésről. Nem volt azonban ilyen kedvező ez az év a kishasznójárművek számára, ahol 22%-os visszaesés volt tapasztalható - részben a változó adórendszernek, részben a beruházási kedv csökkenésének következtében.

Mindezek ellenére a Renault 2003-ban sem veszített népszerűségéből: harmadik éve mondhatja magáénak a magyarországi személyautópiac harmadik, és két éve a kishasznójárművek terén elért első helyezését. 9,9%-os részesedése révén ismét egy lépéssel közelebb került ahhoz, hogy a Renault legyen a második legkedveltebb autómárka a magyar piacon.

Az új Mégane - amely nemcsak hazánkban, hanem Nyugat-Európában is a legkeresettebb modell - megjelenésének köszönhetően megszerezték az M1 szegmens több mint 13%-át.

Az elmúlt két év folyamán a Renault magyarországi beruházásai megközelítették a 3 milliárd forintot. Ebben az időszakban hat új kereskedést nyitottak meg, legutóbb a főváros XVII. kerületében található Renault Kelet-Pestet.

A 2002 májusában létrehozott Renault Crédit sikeres működése révén az elmúlt negyedévben értékesített Renault-modellek 30%-át finanszírozták.

Január végén Serge Yoccoz, a Renault Hungária ügyvezető igazgatója a hazai autós újságírók előtt bejelentette: 2004-ben ismét forgalmazni kezdi a ma még csak L 90-nek nevezett típust. Természetesen ez így nem hír, ám ha azt is tudjuk, hogy júniusban, a bemutatón már Daciának hívják az L 90-t, érdekebbé válik a dolog. A Renault ugyanis nagyon komoly összeget fektetett be a romániai gyárba, mely egy megújult Daciát dob többek között a magyar piacra. Meglátjuk. Mindenesetre az ígéret szerint az autó nem lesz drága, és a minőségre a Renault figyel majd.

### 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

### A Printax szervizben:

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

Főbb szerviz (bruttó) árak:

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

Új Printax taxióra: 75.000 Ft

**Vilcomp Kft.**

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu



**OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM**

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ  
(OLAJ IS)**

**20%**

**KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK  
MINDEN EGYÉBRE**

**10%**

**KEDVEZMÉNY!**

## MOBILTELEFON, PARKOLÁS, BÜNTETŐPONTOK

(Közlekedési érdekességek  
Németországból 2004 elején)



Az ADAC MOTORWELT (a Német Autóklub lapja) beszámolója szerint jó néhány izgalmas változás várható Németországban 2004 elejétől. Ezekről röviden.

40 eurót fizet és egy büntetőpontot kap „jutalmul” aki vezetés közben kézben tartott készülékkel telefonál.

25 eurót fizet ugyanezért a cselekedetért a kerékpáros (!). Viszont ő nem kap jutalompontokat...

40 eurót fizet és egy büntető

pontot a jutalma annak, aki a rokkantaknak, illetve a mentőautóknak a helyén parkol.

Ha a „próbajogosítvánnyal” rendelkező vezető súlyos közlekedési vétséget követ el, akkor a jogosítványát automatikusan (!) elveszik.

A 17 és 18 év közötti vezetőjelöltek kísérletképpen speciális tanfolyamon vehetnek részt.

Lesznek parkolóórák, ahol az első óra ingyenes lesz, ezzel próbálják rávenni az autósokat a rövid parkolásra.

## Genfben mutatkozik be az új Škoda Octavia



A Škoda autógyár bemutatta az első hivatalos képet az új Škoda Octaviáról, mely a sikeres modell utódjaként fog szolgálni a jövőben. A design terén vadonatúj modelltől van szó, mely a legmodernebb technikai újításokat használja föl. Az autó 4,572 mm hosszú, 1,769 mm széles és 1,462 mm magas. Alapállapotban a csomagtér kapacitása 560 liter. Az Octavia első nyilvános megjelenését a Genfi Nemzetközi Autó Showra tervezték, 2004 márciusára.

Az új Škoda Octavia 1.4 MPI (75 LE) és 1.6 MPI (102 LE) benzines motorokkal kapható kezdetben, míg az 1.6 FSI (115 LE) és 2.0 FSI (150 LE) erőforrások később rendelkezhetők. A dízel aggregátok közül a tervek szerint az 1.9 PD TDI (105 LE) és a 2.0 PD TDI (140 LE) kerül az autóba.

Hazánkba várhatóan 2004 szeptemberében érkezik az autó, és 2 évig mind a jelenlegi, mind az új Octavia rendelhető lesz. Az autó hazai sikkre eleve borítékolható, hisz 1997-es bevezetése óta 2004 januárjáig – a facelift típusokkal együtt – csaknem 8 ezer Škoda Octavia és mintegy 1400 Škoda Octavia Combi talált gazdára Magyarországon.

### 1. MIKROHITEL:

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

### 2. SZÉCHENYI KÁRTYA:

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

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

### 3. JELZÁLOGHITEL

8,5-9,5 % + kezelési költség, devizaalapú (a piacon a legkedvezőbb ilyen hitel) Csak ingatlanfedezet kell hozzá  
Várjuk érdeklődésedet, hívj bizalommal, biztosan találunk megoldást: City 767

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

## Taxisok figyelme!

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

## 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

# Audi A8 L 6.0 quattro: luxus és kényelem felsőfokon

Az Audi bemutatta flottájának legújabb zászlóshajóját, a 12 hengeres Audi A8 L 6.0 quattro-t. A világ legsportosabb luxuslimuzinja 450 lóerős (331 kW) és 580 Nm-es a forgatónyomatéka, ami az elődmodellhez képest 30 lóerő és 20 Nm többletet jelent.

Az Audi A8 L 6.0 quattro csupán 5,2 másodperc alatt gyorsul 100 km/h sebességre és 17,4 másodperc alatt eléri a 200 km/h sebesség eléréséhez. Az elektronikusan szabályozott maximális sebessége 250 km/h, amit a 12 hengeres autó kevesebb, mint 30 másodperc alatt ér el. A maximális forgatónyomaték 95%-a 2.300 és 5.300 fordulatszám/perc között áll rendelkezésre: e teljesítmény mellett a hatliteres motor még versenytársra vár.

Az autó hatfokozatú Tiptronic automata váltóval van felszerelve. Az Audi Space Frame technológiának köszönhető csekély önsúly kiváló menetteljesítményt tesz lehetővé. A quattro meghajtás a luxus szegmensben továbbra is példa nélküli. Forradalmi megoldást alkalmaztak a fényszóróknál is: a LED égőknek köszönhetően



gyakorlatilag nem eredményez többletfogyasztást a fényszórók nappali használata.

Magyarországon 2004 tavaszától rendelhető az Audi A8 L 6.0 quattro.

## Régi taxik

Már kapható a Közlekedési Múzeumban az a könyv, amely Haltenberger Samu életét és munkásságát dolgozza fel. A sok régi fotót és történetet az unoka, Kirschner Béla a családi archívumból tette át a kiadványba. A taxizás múltját megismerni akaró vásárlók számára valószínűleg örömet okoz majd az új könyv.



**A Budapest Taxi kollektívája mély megrendüléssel tudatja, hogy a jó barát és egyben szeretett munkatárs, Palásti László 45 éves korában elhunyt. URH 145-ös kollegánk emlékét megőrizzük!**

*Budapest Taxi*

## Forgalmirend-változások

Új év, új lendület. Itt a tavasz, és (nemcsak) kezdődnek az építkezések. Röviden felsoroljuk a várható változásokat.

### VII. Madách sétány

Egy teljesen új utcát, sétányt alakítanak ki a Gózdudvar átépítésével egy időben, a Kazinczy utca és a Síp utca között, a Madách irodaház mögött.

### „MO” körgyűrű

Tavasszal elkezdődik az M 5 autópálya és a 4-es út közötti szakasz építése. Ősszel elkezdődhet az északi rész, és az új Duna-híd építése.

### Metróépítés

Hatalmas felszíni változásokat hoz majd a földalatti építése. Teljesen átalakul a Kálvin tér, a Baross tér, a Fővám tér.

### X. Vaspálya utca

Már beszámoltunk az Orczy út tervezett átépítéséről. Most sikerült fedezetet találni a kőbányai Vaspálya utca útburkolatcseréjére.

### Felüljárók

Ebben az évben (a tervek szerint) két felüljárót „vesznek kezelésbe”: a Leányka utcait, és a Róbert Károly körút felett átívelő Váci utit.

### Útburkolatcserék

Hét helyszínen lesz nagyobb útburkolatjavítás. Ezek: II. Hidegkúti út, III. Virág Benedek utca, VI. Bajcsy-Zsilinszky út, VIII. Baross utca, XI. Kamaraerdei út, XII. Stromfeld Aurél utca, XVII. Ferihegyi út.

\* \* \*

Végezetül egy tervezetről, az építkezés kezdete még bizonytalan:

### I. Budai alsó rakpart

Még tart a „csata”, de úgy néz ki alagútban fog futni a 2x2 sávú új út. A Fő utca, a Batthány tér környéke sétálóutcává alakul.



**NEON**  
**TETŐCSOMAGTARTÓK**  
 Minden szgkocsira és mikrobuszra.  
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sílécstartók, siboxok, tőrboxok 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 AUTÓSBOLT**  
 Keleti, nyugati autóalkatrészek  
**Tel.: 462-0173, 06-20/342-9785**  
**06-30/2813484, 06-70/2479975**  
 Nyitva: Minden nap 8.30-tól - 24-ig  
 1076 Bp., Dózsa Gy. út 36.  
**Taxisoknak kedvezmény!**

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

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

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

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

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

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

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

*Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban*



Elhelyezés: 1, 2 és 3 ágyas összkomfortos (pótágyazható) szobákban. Többgyermekes családok esetén családi szobában.

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

**Kedvezmények** gyermekek számára:  
 0-3 éves korig díjmentes, 4-14 éves korig 50%




Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található  
 A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.  
 A szauna és a szolárium egy alkalommal díjmentes  
 Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.  
 A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.  
 A fenti árak az ÁFA-t és az idegenforgalmi adót tartalmazzák.  
**Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület**  
 1078 Budapest, István u. 6.  
 Telefon/fax: 342-5157 vagy  
**MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ**  
 8380 Hévíz, Kólcsey u. 6.  
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178  
 e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

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

**Ez az Ön hirdetésének helye**

**ESZTIKE VENDÉGHÁZ**  
 Fertőd  
 2, 3 és 4 ágyas szobák kiadók  
 2000,- Ft/fő/éj áron  
 Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!  
**Szobafoglalás:**  
**06-99/370-096 06-30/347-4344**  
**Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.**

**ÉKSZERÉSZ BT.**  
**Ékszerkészítés**  
 (hozott aranyból is)  
 javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás  
 fényképről lézeres képvésés medálra  
**1211 Bp., Kossuth Lajos u. 68.**  
 Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig  
 ☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213  
**TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!**

**TAXIAUTÓK BÉRBEADÓK**  
 KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL  
 Telefon:  
**06/30-293-5420**  
**ISTRA-NOR Kft**

**KÁRÁSZY CÉG** TÉLI AKCIÓ  
 alapítva: 1972 10 - 20 %  
**LENGÉSCSILLAPÍTÓ SPECIALISTA**  
 Gyári importőr!  
**Bomba árak!**  
 Felújítás: 1 év garanciával, egyedi igények szerint.  
 Nyitva: Hétfő - Péntek 08.00 - 17.00  
 1134 Budapest Dévai u.17. Telefon: 349-8193  
 349-9143; 350-6712 Fax: 320-3836

**Könyvelés, adótanácsadás**  
 Egyéni vállalkozók - taxisok részére adótanácsadás, könyvelés, adó- és tb-bevallások készítése, ügyintézés  
**Novotax Kft.**  
 1097 Bp. Vágóhid u. 48.  
 Érdeklődni: Nádor Lajos,  
 § **Tel.: 215-1483** §

## SEAT ALTEA

### Egy új generáció kezdete

Mindössze öt hónappal a prototípus debütálását követően hamarosan bemutatkozik a nagyközönségnek a SEAT Altea. Az autó tökéletesen megtestesíti a SEAT által képviselt új irányvonalat, és egyben az első gépkocsi, melyet a 2002-ben megalakult Audi márka csoporton belül fejlesztettek ki a SEAT.

A SEAT Altea kizárólag a SEAT Martorell-I gyárban gyártják majd, és a márciusi Genfi Autószalonon mutatkozik be a világnak.



## PEUGEOT 407

A Peugeot az új fogyasztói elvárások és az autózási szokások következtében erősen átalakuló piaci környezetben vezeti be a 407-et, a márka új felsőközép-kategóriás limuzinját. Az új típus az első tagja annak a megújult modellcsaládnak, amely a Peugeot márka hagyományos értékeit kívánja továbbvinni az innováció jegyében.



## Nyugdíjba mentem

Igen, ne röhögjél, nyugdíjba mentem. Én, aki még ma is megfordulok minden jó csaj után, némelyiknek be is szólok, sőt olyan is akadt, aki visszazólt (hogy mit, az meghaladja a lap toleranciáját). Nyugdíjba mentem én, aki jelenleg is két barátot tartok párhuzamosan. Nem tudnak egymásról, pedig nekem régi vágyam, hogy egyszer majd hármásban...

Nyugdíjba mentem makkegészségesen, még alig öszülve, csak kicsit kopaszodva, telve energiával, tettvággyal. Ma sem dolgozom kevesebbet mint tegnap, pedig már jól megérdemelt pihenésemet kellene töltenem a hintaszékemben, csendesen pipázgatva és elmélkedve a mai fiatalság viselt dolgairól (akiknek életkorát persze mélységesen irigylem...)

Hogy miért dolgozom még ma is ugyanannyit, mint eddig? Ennek okait szeretném elmesélni nektek, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy velem ellentétben ti legalább okuljatok belőle.

1982-ben kezdődött magántaxis időszámításom, abban az időben, amikor mindenki annyit keresett, amennyit „nem szegyélltem”. Természetesen én sem szegyélltem, napi tíz órákat kinn voltam az utcán, és kisebb-nagyobb megszakításokkal folyamatosan jött a pénz, sok pénz. Aztán más napokon ugyanolyan fo-

lyamatosan, vagy még gyorsabban el is ment. Habzsoltam az életet. Egy idő után szinte nem múlt el hétvége anélkül, hogy ne talált volna a hajnal valamilyen menő szórakozóhelyen, vagy egy alig ismert nő ágyában. Nem voltak másokkal szembeni kötelezettségeim, feleségem korán elment, gyermekeim felnőttek. Nem törődtem a holnapokkal, éltem az életet...

A kilencvenes évek közepétől valami megváltozott. Már nem jöttem olyan könnyen a pénzek, viszont ugyanolyan könnyen mentek. Vagy még inkább. '99-ben kétszer cseréltem autót. Hét hónap elég volt, hogy rájőjjelek, egyszerűen nem tudom fizetni a részleteket. Pedig szép autó volt, nagy autó volt, az utasok szerették. Lehetett villogni vele a csajok előtt. Mikor kiderült, hogy ezt a luxusautót nem igazán tudom fenntartani, sokat gondolkodtam, hogy mit tegyek, de végül a sokadik banki felszólítás, szinte fenyegetés eldöntötte a dolgot. Aránylag jó áron adtam el a kocsit, kifizettem belőle a hátralékot, és némi további kölcsön segítségével vettem egy hétéves Golfot. Még ma is ezzel járok. Mennyire gyűlöltem pedig, amikor idősebb kollégák, amikor kocsicseréről esett szó, reszketeg hangon így fogalmaztak: ez már jó lesz neked, amíg élek...

Utáltam, hogy így beszélnek,

megvettem őket öregségük és folyton emlegetett betegségeik miatt, gyűlöltem, hogy nyugdíjas létkre még mindig itt rontják a levegőt a drosztron, de a legjobban azt gyűlöltem, hogy hamarosan én is ilyen leszek. Nyugdíjas! Olyan gyászos csengése van ennek a szónak...

Mikor végül is rászántam magam, hogy nyugdíjammal kapcsolatos ügyeimet elindítsam, több meglepetés is ért. Saját számításaim szerint negyvenkét év munkaviszonnyal rendelkeztem, a nyugdíjintézet viszont csak harminchatot ismert el. Több olyan munkaviszonyom is volt a hetvenes, nyolcvanas években, amelyeknek semmi nyoma nem maradt a nyilvántartásokban. 1989-től három évig dolgoztam egy olyan cégnél, amelynek azóta már a jogutódja is megszűnt, így nem tudtam igazolásokat beszerezni. A cég által kiállított fizetési jegyzékek nem bizonyultak elegendőnek...

Az utóbbi tíz évben már főállású taxiként dolgoztam, és „természetesen” soha nem haladta meg a jövedelemem a minimálbért. Néhány évvel ezelőtt ugyan volt egy olyan halvány érzésem, hogy nem lesz ennek jó vége, kevés lesz a nyugdíj, nem fogok megélni, de aztán halogattam a dolgot: még nem vagyok öreg, ráérek még.

A nyugdíj számolásánál már gyanakodtam, a kapott előlegek összegének láttán már kezdtem komolyan aggódni, de a végső bizonyosság ma ért: megkaptam az első teljes havi nyugdíjamat. Nem éri el

a harmincezer forintot. Csak összehasonlításként: a lakásrezsím átlagosan havi 42.000 Ft.

Na most essek kétségbe? Sirasam az elszállt fiatalságomat? A siránkozáson kívül mit tehetek még? A válasz pofonegyszerű: a jól megérdemelt nyugdíjas évek helyett, a pihenés helyett, a nyugalom helyett holnap reggel, *mintha mi sem történt volna* újra kimegyek az utcára, felhangosítom az URH-t, nyomkodok minden címre, rohanok, hogy odaérjek 2 perc alatt, idegeskedem a forgalomban, címre érek, elviszem, csekkel fizet, beváltom, újra felhangosítom, nyomkodok, rohanok, idegeskedem... vajon meddig? Itt fogok megdöglenni a saját taximban?

Drága kollégáim, szaktársak! Ha van még öt vagy tíz évetek a nyugdíjig, kezdjétek el spórolni. Minden hónapban, minden héten, vagy akár minden nap, tegyetek el egy bizonyos meghatározott összeget. Tegyétek bankba, nyugdíjpénztárba, életbiztosításba, párnahuzatba, teljesen mindegy. De rendszeresen, ha kell fogcsikorgatva, ha kell nélkülözve, tegyetek félre. Az az öt-tíz év baromi gyorsan elszáll, és arányaiban a ti nyugdíjaitok sem lesz több, mint az enyém. Ha nem is omlik össze az egész nyugdíjrendszer tíz éven belül, az azért egészen bizonyos, hogy a mainál jobb helyzetre nem érdemes számítani. Amit ma elteszel, az fog téged életben tartani nyugdíjas korodban. Higgy nekem, én a saját káromon tanultam. Nem kellemes érzés...

„Nyugdíjas”

Erről írt a *Taxisok Világa* 1994 februárjában

## 10 éve történt

### A taxik ellenőrzéséről

Már tíz éve is felmerült az a ma is meglévő probléma, hogy a taxisok ellenőrzését túl sok szerv végzi. Azt pedig már a közmondásból is jól tudjuk, hogy „sok bába közt elvész a gyermek”, vagyis e sok szervezet összehangolatlan ellenőrzési stratégiája, néha egymásnak ellentmondó intézkedései nem érik el a kívánt célt, vagyis hogy „rend” legyen e szakmában. Nézzük csak, ki mindenki állíthatja meg a taxit ellenőrzés, igazoltatás céljából:

- Rendőrség
- Határőrség (határterületen)
- Közterület-felügyelet (a hatáskörébe tartozó ügyekben)
- Adóhivatal
- Közlekedési felügyelet
- Hírközlési felügyelet
- Fogyasztóvédelmi felügyelőség
- Helyi önkormányzat

### A taxiállomásokról

Joggal borzolja a kedélyeket a napokban megjelent fővárosi rendelet a taxiállomásokról. A kezdet tíz évvel ezelőttre tehető, 1994-ben merült fel először, hogy valamit tenni kellene a drosztokkal. A kerületek eltérően értékelték saját területüket, talán érdemes visszaidézni, hogy akkoriban mit kértek volna a taxiállomás-férőhelyekért (ha lett volna, aki fizet érte):

- II. kerület: férőhelyenként és évente 600.- Ft
- V. kerület: nincs szabályozás
- VI. kerület: főútvonalon 10.000.-, mellékútvonalakon 6.000.- Ft évente taxigépkocsinként (!)
- VII. kerület: mellékútvonalon 12.500.-, főútvonalon 25.000.- Ft évente, taxiautóként (!)
- VIII. kerület: folyóméterenként 500.-, ill. 1.000.- Ft évenként
- XIV. kerület: taxiautóként és évenként 1.800.- Ft

Azt hiszem, felesleges folytatni a sort. A valóságtól messze elrugaszkodott igényekkel lépett fel néhány kerület már tíz évvel ezelőtt, nem csoda tehát, hogy nem működött a rendszer. A napokban megjelent fővárosi rendelet már jóval konszolidáltabb, azonban továbbra sem elfogadható. Azt hiszem, sok taxis véleménye egyezik meg abban, hogy szívesen fizetne is akár egy normális összeget, ha gépkocsija és a saját testi épsége veszélyeztetése nélkül beállhatna a főváros bármely taxiállomására. De azért azt látjuk ugye, hogy erről még egyáltalán nincs szó...

### A taxiórakról

Ismét egy olyan téma, ami napjainkban visszaköszön: gond volt a RASE taxiórával. Az APEH tíz éve kötelezte a gyártót, ill. a forgalmazót, hogy küszöböljön ki egy műszaki problémát, amely kizárólag ebben a típusú taxiórában fordul elő. Az APEH ekkor utasításba adta, hogy a műszaki átalakításokat olyan módon kell megoldani, hogy **ez a taxisnak ne kerüljön semmibe, a költségeket a forgalmazó köteles viselni.**

Ma ismét problémák merültek fel ezzel a taxiórával. Vajon miért van az az érzésem, hogy a költségeket ezúttal már a taxisnak kell viselnie? Mi változott meg ennyire alapvetően?

## A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

**1. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Állatok”.

**2. Helyes a „B” válasz.** Az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” tábla azt jelzi, hogy az útkeresztesződésénél – a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt – meg kell állni és a keresztező úton érkező jármű részére elsőbbséget kell adni.

**3. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Autópálya”. Ha a sűrű forgalom miatt nem lehet folyamatos haladással befonódni a szélső sávba, akkor bizony meg kell állni. A leállósávon még ideiglenesen sem szabad haladni.

**4. Helyes az „A” válasz.** Az „Útkereszteződés alárendelt út” alatt elhelyezett kiegészítő tábla mutathatja az útkereszteződés alaprajzi vázlatát. A táblával biztosított elsőbbség

nem mindig azonos az út folytatásával. A KRESZ csak a kanyarodó főútvonal esetében szól arról, hogy a jelzett út vonalvezetését követő jármű nem tekinthető irányváltótónak.

**5. Helyes a „C” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az útra gépjárművel – kivéve a kétkerekű motorkerékpárt – behajtani tilos.

**6. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Kötelező haladási irány”.

**7. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Zsákutca”.

**8. Helyes a „B” válasz.** A kártya jogosítvány olyan hatósági igazolvány, amely a polgár személyazonosságát és a vonatkozó törvényben meghatározott adatait közhitelűen igazolja. A személyazonosság igazolására elfogadott.

**9. Helyes a „C” válasz.** A sze-

mélygépkocsi első ülésén 150 cm-nél, alacsonyabb gyermek csak akkor szállítható, ha az üléshez légszékot nem szereltek fel és a gyermeket biztonsági gyermekülésben helyezték el.

**10. Helyes a „B” válasz.** Mind a túlságosan gyér, mind a túlságosan sűrű forgalom kedvezőtlenül hat a vezetőkire! Az előbbi azért, mert csökkenti az éberséget a váratlan helyzetek időbeni észlelésére és a szükséges válaszreakciókra való készenlétet. Az utóbbi pedig azért, mert bizonyos időn túl – a nagyon sűrű forgalom nehezen megoldható feladat elé állítja a közlekedőt.

**11. Helyes a „B” válasz.** A fej támaszt úgy kell beállítani, hogy annak felső síkja a vezető fejte-tősíkjával egybeessen.

**12. Helyes az „A” válasz.** Dynomen az olyan forgalmi

helyzet, amely az első pillanatban teljesen ártalmatlannak tűnhet, de a veszély elrejtve jelen van és az észlelt eseményből baj is lehet.

**13. Helyes a „B” válasz.** Ez a forgalmi helyzet, már nem tekinthető ártalmatlannak. Az autóbushoz igyekvő gyalogosok láttán a vezető már nem hiheti, hogy azok szépen megállnak a járda szélén és várnak, amíg gépkocsi elhalad előttük.

**14. Helyes a „B” válasz.** Ebben a helyzetben már felismerhető, hogy a gyalogosok megsértik a rájuk vonatkozó szabályokat, így nem lehet bízni jogkövető viselkedésükben. A gépkocsi vezetője hangjelzéssel, intenzív fékezéssel és irányváltással köteles a gyalogosok szabályszegése folytán kialakult veszélyhelyzetet megszüntetni.

**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 BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 66. RÉSZ

## Hamis rendszám táblák

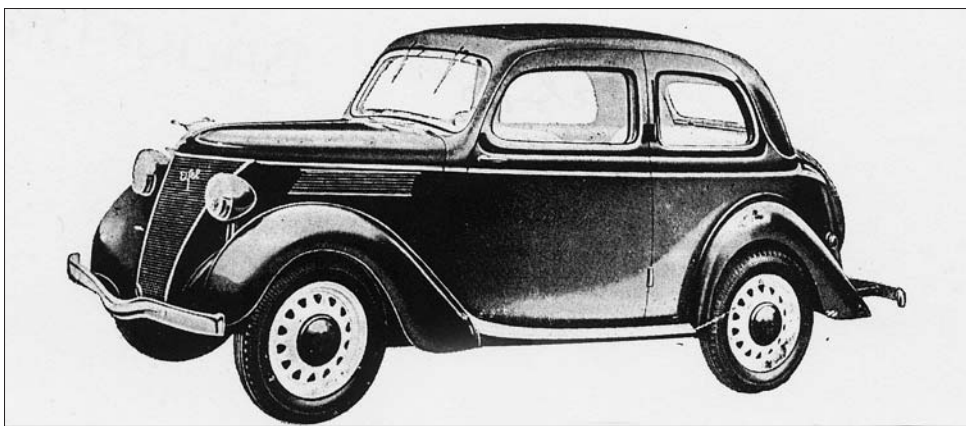
1946 áprilisától „J” kezdőbetűs jelsort kaptak a taxik. A budapesti taxisok örültek a megkülönböztető jelnek, úgy vélték, hogy a jövőben felismerik a taxiállomásaikra beálló fekete-fuvarozókat. Reményeik azonban nem váltak valóra. Tudniillik a rendszám táblával kapcsolatos rendelet ugyan megjelent, azonban végrehajtása körül bonyodalmak támadtak. Kiderült,

hogy csupán az első hetekben, hónapokban kaptak a taxisok „J”-s taxirendszámot a rendőrségtől, később számos barkácsolt tábla került az autókra. Minthogy a rendőrség ritkán állította meg a forgalomban a taxikat, mert a „J” rendszám bizonyos védettséget is jelentett, ezért akadtak, akik papumdeklire, papírra taxirendszámot hamisítottak és olykor lopott autókkal közlekedtek. Az Ipartársulat körlevelben értesítette a taxisokat a hamisításokról és kérte őket, hogy azonnal jelentsek, ha papírendszámú taxikat látnak a forgalomban. A taxisok nap mint nap szóltak a posztoló rendőröknek, ha ilyet láttak,

illetve a vélt hamisítványok láttán az Ipartársulatnak is. Olyan esetekben is riasztották az illetékeseket, ha erősen sérült fémlemez táblájú autókat vettek észre. A taxisok régebben ismerték egymást a drostokról, a standokról, az Ipartársulattól vagy az Autótaxifuvarozók Szövetkezetéből, de 1945 második felétől egyre több idegen arcot láttak a szakmában. Emiatt előfordult, hogy az újdonsült kollégáikat is feljelentették, mert nem ismerték fel őket. Endrényiek a Fővárosi Tanács XV. ügyosztályán keresztül kérték a rendőrséget és a

minisztériumot, hogy követeljék meg az OGKB (Országos Gépjárműügyi és Közúti Közlekedésrendészeti Bizottság) domborbélyegzőjével hitelesített fémtáblák használatát, az OGKB pedig gyártson elegendő rendszám táblát a kocsilopások csökkentésére. A választ a szaksajtóból tudták meg. Az Autó Motor Sport c. folyóirat egyik

E sorok megjelenése után mind a fővárosi, mind a vidéki lapok arról írtak, hogy a diplomata, a rendőrség, a katonaság, a Szövetséges Ellenőrző Bizottság autóinak rendszám tábláit is lelopják, a lemezeket kikalapálják, új jelekkel ellátva hamis táblákat állítanak elő. A felsoroltak ritkán panaszkodnak, a rendőrség és a katonaság

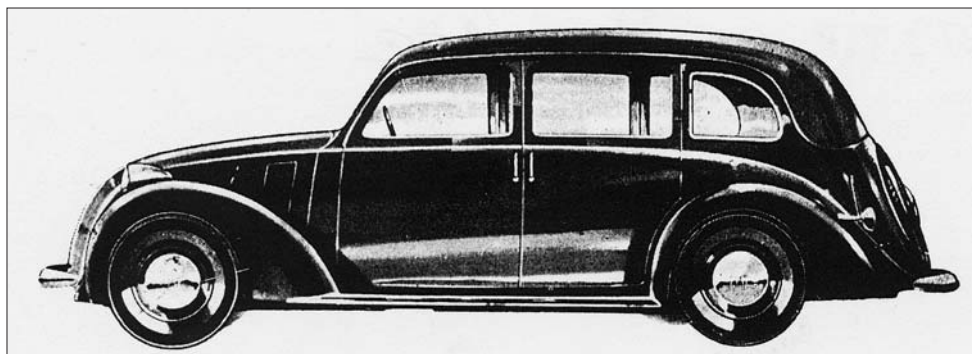


**A Ford Eifel kocsii helyreállítása nagy szakértelmet igényelt. Azonban alkatrészek, gyári tartozékok nélküli felújítása túl nagy feladatnak bizonyult az Ipari Állatforgalmi és Mezőgazdasági Kft. számára**

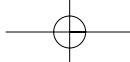
augusztusi számában arról olvashattak az érintettek, hogy az újságíró felkereste a Belügyminisztérium Közigazgatási és Rendészeti Osztályának vezetőjét, dr. Szentiványi Józsefet és feltette neki a kérdést: „A mai rendszám táblák papíron vagy bádoglemezen házilig festett arabs, római számokkal könnyen operálnak az amúgy is elszaporodott autótolvajok. Mikor lesz egységes, fémmnyomású rendszám tábla? Válasz: amint lesz nyersanyag. Már régebben is meg akartuk csináltatni a rendszám táblákat, de anyaghiány miatt el kellett ettől állnunk”.

„belügynek” tekinti ezeket az eseteket, nem verik nagydobra megkárosításukat. A táblalopás országos ügyvé terebélyesedett. A taxisok most már nemcsak a viteldíjjelzőjüket féltették, hanem a tábláikra is ügyeltek, mert ezek eltűnése vagy megrongálódása büntetést vonhatott maga után.

Az Autótaxi Budapesti Automobil Közlekedési Rt. úgy segített magán, hogy az öszszegyűjtött, felrobbant, alkatrészbázisnak tekintett taxijai karosszéria-elemeiből kivágta a szükséges méretű lapot és címfestővel rápingáltatta a megfelelő jelsort, s ezt a rendőrséggel hitelesítette és felszerelte járművére. E táblák nem domború bélyegzőt kaptak hátoldalukra, hanem beütőszerszámokkal írták rá az „OGKB Országos Gépjárműügyi és Közúti Közlekedésrendészeti Bizottság” szöveget, de az is előfordult, hogy csak a monogramját ütötték a lemezbe. Feledy Béla, a Közlekedési Minisztérium VI. főosztályának főmérnöke felkereste Jágerszky Györgyöt, hogy a részvénytársaság vállalja el a rendszám táblák gyártását, mert nem találnak az országban olyan céget, amelynek le-



**Az Autótaxi Rt. Aréna úti telepén néhány FIAT 1100/L típusú személyautóroncs is helyet kapott, mert motorjaik, futóműveik beépíthetőek voltak a FIAT szürketaxikba. A roncs karosszériák lemezfelületeiből tucatjára készültek a rendszám táblák**

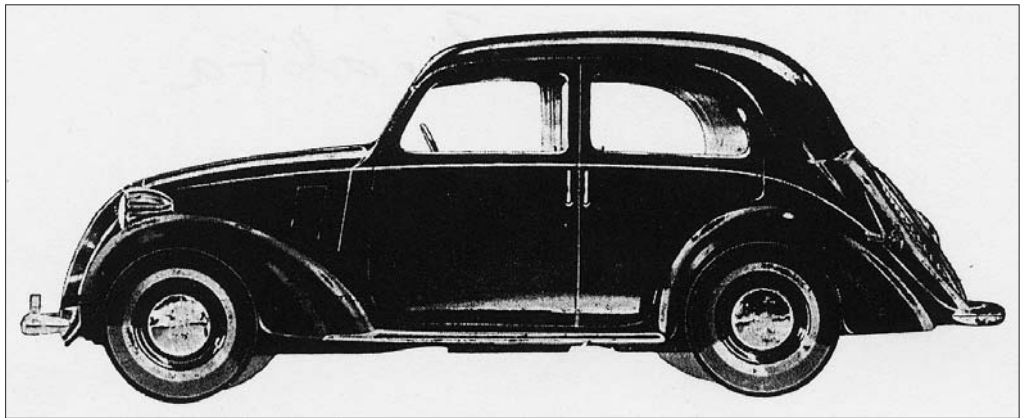


mezanyag lenne és megfelelő felkészültséggel is rendelkezik. Jágerszky nem vállalkozott a rendszámablak nagyüzemi gyártására, egyrészt, mert ahhoz nem volt elegendő fémlemeze, másrészt attól tartott, ha ilyen ipari tevékenységbe kezd, elveszik tőlük a személyfuvarozó jogot és lemezárnyára profilírozzák át őket. Félelme nem volt alaptalan, mert a baloldali lapok 1945 májusától támadták a részvénytársaságot és követelték a szürketaxi engedélyeinek bevonását és az azok szétosztását a kisegyzetenciák között. A táblahiány fokozódott, ám a megfelelő megoldást nem sikerült megtalálni. Forint már volt, lemezbehozatal azonban még nem indult meg.

A rendőrség parancsba adta, hogy a vizsgára jelentkező gépjárművek rendszámablakait minden esetben vizsgálják meg, a hátoldalukat is és ha lopott, kikalapált, manipulált rendszámablakot találnak, a jármű tulajdonosát azonnal vegyék őrizetbe. Minthogy akkoriban a közhasznú gépkocsikat évenként kellett műszaki vizsgára vinni, a taxisok sem úszták meg a szigorú intézkedést. Akinek tábláját lelopták, a kárvallott, dr. Endrényin keresztül bejelentette a rendőrségnek, egyúttal azt is közölte, hogy az új tábla milyen anyagból készül. Cagány Mihály, az Ipartársulat mindenese 5-6 mm vastag hársfa deszkából kivágta a kívánt méretű táblát, ráfestette az eredeti jelsort. E műveletet az ipartársulat igazolta a rendőrség felé. Így a vizsgára megjelent kárvallott magántaxis, az Ipartársulat igazolásának felmutatásával nem akadt fenn a szűrőn, ha kocsijával más gond nem adódott. 1946. őszén 62 magántaxis tábláját lopták le, arról nem került elő adat, hogy országosan mennyi tábla „cserélt” gazdát. Az viszont ismeretes, hogy a Fővárosi Tanács Közigazgatási Bizottságának 1946. november 11-i ülésén felolvasott főkapitányi jelentés szerint szeptember 21-től október 20-ig 6210 gépjárműforgalmi engedélyt adtak ki, illetve 1650 gépjárművet vizsgáztattak le. E meglepően magas számok mutatják, hogy a forint megjelenésével a gépjárműforgalom igencsak megélénkült, a gazdasági élet a fejlődés útjára lépett. Ezen az ülésen Kabakovics József tanácsnok a felszólalásában elmondta: „Azt hiszem, nem árulok el titkot, amikor azt mondom: taxiba szállni ma már nem luxus. Az autótaxi szükségese közlekedési eszköz, különösen a mai gyors és rohanó életben”. Minősítette a taxikocsikat, amelyek állapota szerinte elriasztják az utasokat. Úgy vélte, hogy a ta-

xisoknak már van elegendő anyagi erejük, hogy a mainál jobb kocsikat állítsanak forgalomba. Feltette a kérdést, hogy ha ez így van, miért nem vesznek új autókat, egyáltalán akarnak dolgozni? Csekélynek találta a taxikocsik létszámát, és bejelentette, hogy a hiányon bizonyára segít majd a Gépjárművezetők Általános Fúvarozók Szövetkezete részére 1947. március 31-ig kiadott 20 taxiengedély. Remélte, hogy e szövetkezet kocsijai már nem lesznek kopottak, ez talán serkenteni fogja a magántaxisokat az új autók beszerzésére.

hogy az Aréna úti telepen a nép vagyona pusztul, az értékek megmentése érdekében kéri az ott tárolt teljes anyag átadását a kft. részére felújításra, illetve értékesítésre. Jágerszky összehívta az Üzemi Bizottságot és vázolta történeteket. Elmondta, hogy amikor a kft. először kereste meg őket, arra hivatkoztak, hogy a termelőközösség legkisebb egysége a vasipari műhely, amelynek nincs munkája, ha elsorvadnak vagy tönkremennek, esetleg az egész alakulatot magukkal rántják. Most pedig már követelőznek, holott még semmit



**Az 1100-as FIAT kocsik jól kiegészítették az elnyűhetetlen Magomobilok alkotta taxiparkot. Jágerszkyék a raktáron megmaradt szürke festékekkel fényezték taxijaikat. Ám a festékkészlet 1946 végén már fogyóban volt**

Az Ipartársulat nem értette a hatóságot, hiszen az országba 1942 őszétől nem érkezett új személyautó, a háború óta pedig a külföldi autógyárak is romeltakarítással foglalkoznak, a nagyüzemi gyártás még be sem indulhatott Európában. Készségbe vonta a társulat azt, hogy jó autókkal fog megjelenni a szövetkezet a forgalomban. Később derült ki, hogy a tanácsnok túlzott, a szövetkezet csak papíron létezett, az Ipartársulatban sem regisztráltta magát, lógott a levegőben. A szövetkezet vezetői úgy gondolták, hogy az újonnan megalakított Szövetkezet és Közlekedési Minisztérium szárnyai alatt a különleges csatornákon beérkező új autókban kapnak és ezekkel „villoghatnak” a forgalomban. Tévedtek, más megoldást kerestek. Az új minisztérium közbenjárásával megkeresték az Ipari Állatforgalmi és Mezőgazdasági Kft.-t, amely aztán felkereste az Autótaxi Rt.-t és felajánlotta, hogy a taxis cég Aréna úti telepen tárolt roncsautókat felújítja: Magomobilokat, Magosixeket, MÁVAG Ford Eifeleket és más típusokat. Jágerszkyeket meglepte az ajánlat, a Ford Eifeleket egyelőre nem tervezték forgalomba állítani, nem sokra tartották e típust. Németh József, a szürketaxisok főmérnöke végül megállapodott a kft.-vel 20 db sérült Eifel helyreállításában. A kft., amint elszállította az autókat, nyomban beadvánnyal fordult a részvénytársasághoz, a két közlekedési minisztériumhoz és bejelentette,

sem teljesítettek. Az ÜB felkérte Németh József főmérnököt a már átadott 20 jármű felújításának szigorú ellenőrzésére, és ha a munkálatok befejeződnek, majd visszatérnek a kérdésre. Jágerszky felkereste Feledy Béla főmérnököt, aki elmondta, hogy nála is járt a taxis szövetkezet vezetősége. A taxiengedély iránti kérelmüket úgy adták elő, hogy 20 db kifogástalan állapotú autóval szeretnének megjelenni a forgalomban, Ford Eifelekről beszéltek. Elmondta még, hogy nem ismeri a szövetkezetet, de a kft.-t sem. Némethék alaposan ellenőrizték a felújítási munkálatokat. A járműveket 1946. november 15-ig át kellett adni az Autótaxi Rt.-nek felújítva. Kiderült azonban, hogy a kft. szakértelme kevés volt a munkához, alkatrészeik, tartozékaik sem voltak, de az Aréna úti telepen sem. A kft. bajba került. A megrendelést nem teljesítette, 1947. első negyedében sem adták vissza a kocsikat Jágerszkyeknek, így a szövetkezet kocsijaival nem frissült fel a taxiközlekedés Budapesten. A részvénytársaság ellen indított kft.-s támadás kudarcot vallott, de az egész folyamat arra jó volt, hogy a részvénytársaság ismét a lapok címlapjaira kerüljön: ösztűz zúdult, de nem a kezdeményezőkre, hanem a vétlen szürkére. azonnali felszámolását követelték az újságok.

sem teljesítettek. Az ÜB felkérte Németh József főmérnököt a már átadott 20 jármű felújításának szigorú ellenőrzésére, és ha a munkálatok befejeződnek, majd visszatérnek a kérdésre.

Jágerszky felkereste Feledy Béla főmérnököt, aki elmondta, hogy nála is járt a taxis szövetkezet vezetősége. A taxiengedély iránti kérelmüket úgy adták elő, hogy 20 db kifogástalan állapotú autóval szeretnének megjelenni a forgalomban, Ford Eifelekről beszéltek. Elmondta még, hogy nem ismeri a szövetkezetet, de a kft.-t sem.

Némethék alaposan ellenőrizték a felújítási munkálatokat. A járműveket 1946. november 15-ig át kellett adni az Autótaxi Rt.-nek felújítva. Kiderült azonban, hogy a kft. szakértelme kevés volt a munkához, alkatrészeik, tartozékaik sem voltak, de az Aréna úti telepen sem. A kft. bajba került. A megrendelést nem teljesítette, 1947. első negyedében sem adták vissza a kocsikat Jágerszkyeknek, így a szövetkezet kocsijaival nem frissült fel a taxiközlekedés Budapesten. A részvénytársaság ellen indított kft.-s támadás kudarcot vallott, de az egész folyamat arra jó volt, hogy a részvénytársaság ismét a lapok címlapjaira kerüljön: ösztűz zúdult, de nem a kezdeményezőkre, hanem a vétlen szürkére. azonnali felszámolását követelték az újságok.

**Bálint Sándor**

