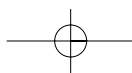


XIV. évf. 7. sz.

2004.

Július



TARTALOM

Megállapodás a kht. és a kamara között	5.
Milliomos lett a Renault Mégane II	9.
Hivatásos ellenőrök a 6x6 Taxinál	10.
Mit figyel az ellenőr?	11.
Ősszel újra Dacia	12.
APEH-tájékoztatás	12.
A magyar Cobrák	15.
Főtáxi kupa	16.
Tudod vagy tippelsz?	19.
A FUVOSZ észrevétele a várható szakmai változtatásokhoz	21.
Hibás az új SZJ-szám?	22.
Járőr helyett kamera	23.
Az új forgalmi	23.
Ford Focus C-MAX	24.
Morfondáriák	25.
Hagyjanak békén	25.
Nem csökkent a riasztók szerepe a járművek védelmében	26.
A sárga rendszám	29.
Klimával, de hogyan? (1. rész)	31.
10 éve történt	33.
BTI-Taxicentrum hírek	34.
Kaptam egy tollat	38.
Ellenőrzött jó tanácsok az internetről	39.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	42.
„Jogosítványt, forgalmi...!”	43.
A budapesti magántaxisok története	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

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

Lejárt a türelmi idő

Ellenőrzik a matricák meglétét és a szabályos parkolást

Június végén járt le az a megállapodás, melyet a taxis tüntetések hatására kötött a Fővárosi Önkormányzat Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarával, és amelyet az érdekképviseltek is aláírtak. A moratóriumként is emlegetett 2 hónapos időszakot az érdekeltek felek egy újabb nyilatkozattal zárták le. (Lásd a mellékletet. A szerk.) A részletekről Dudás Zoltánt, a BKIK tárgyalódelegációjának tagját kérdeztük.

• **Amikor április végén a taxisdemonstrációk elkezdődtek, 1255 taxiférőhely volt a fővárosban kb. 6000 taxinak. Elmult két hónap, de most szinte ugyanannyi drosztférőhely van. Volt értelme ennek az időszaknak? Kell fizetni a kht.-nak vagy sem?**

• Egy kicsit szaladjunk vissza az időben. Még a tüntetések előtt a kamara delegációja már tárgyalta a Fővárosi Önkormányzattal, illetőleg az annak tulajdonában lévő kht.-val a taxiállomás-hálózat tovább bővítéséről. (Az ok kézenfekvő volt. Jól látszott már akkor is, hogy az 1255 férőhely elenyészően kevés lesz, és sejtető volt az is, ha nem lesz megegyezés, kitör a balhé. Ezt szerettük volna megelőzni. Így beadtunk egy listát a kht.-nak hálózatfejlesztési javaslatunkkal. Ezt követően – a taxis megmozdulások eredményeképpen – az érdekképviseltek is készítettek egy saját listát, amit eljuttattak hozzám azzal, hogy hangoljuk össze javaslatainkat. Ebből született egy 2500 férőhelyet tartalmazó beadvány, ami magában foglalta a már meglévő, az épülőfélben lévő és az új, későbbi kialakításra váró taxiállomásokat is. Erről egyébként a múlt havi számban részletesen beszámoltam.) Abban a két hónapban, amelyben a megállapodás értelmében a taxisokat nem piszkálták az illetékesek, folyamatosan tárgyaltunk a kht., a közlekedésbiztonság és a közterület-felügyelet szakértőivel. Elkészült egy kompromisszumos lista, amit mi is elfogadhatónak tartottunk. Ez még 1707 db férőhelyet tartalmazott. Ebből azt követően, hogy személyesen lejártuk azokat a taxiállomás-helyeket, amelyeket javasoltunk, de még nem készültek el, kialakult egy 1500-as lista. Az ezen szereplő új állomások egy része fővárosi területen helyezkedik el, másik része pedig a kerületi önkormányzati tulajdonú területen. Ezt azért fontos hangsúlyozni, mert a főváros a májusi megállapodásban kinyilvánította,

hogy az ő területén lévő taxiállomás-férőhelyekre a tulajdonosi hozzájárulást – amint azt mi kijelöltük – megadja. Ez így történt: a Turisztikai Bizottság ülésén megszavazta azokat a taximegálló-férőhelyekhez kapcsolódó hozzájárulásokat, amelyek alapján ezek a drosztkok megépíthetők. Ez június 23-án volt. Tehát amire ez a lapszám megjelenik, az ideiglenes taxiállomásokat kijelölheti a kht. Sajnos a kerületi tulajdonú taxiállomáshelyeknél ennél sokkal rosszabb a helyzet. Ezek vonatkozásában a kerületek képviselő-testületeinek kell megadni a tulajdonosi hozzájárulást. Ami részben hosszabb és – azt kell hogy mondjam – bizonytalanabb procedúra. Nem kell messzebbre menni az V. kerületnél. Itt a taxiállomás-férőhelyeket már hónapokkal ezelőtt kijelölték, ám ennek ellenére az V. Kerületi Önkormányzat még mindig nem adta meg építésükhöz a tulajdonosi hozzájárulást. Ezért mondtuk már az induláskor is, és 2 hónappal a megállapodás lezárását követően az értékeléskor is, hogy a taxiállomás-hálózat még nem készült el, hiszen a belváros nélkül az nem lehet teljes. Az V. Kerületi Önkormányzat tulajdonában lévő területeken nem kerültek kijelölésre és megépítésre a taxiállomások. Az alatt az idő alatt, amíg ezt az egyeztetést végeztük a kht.-val, az önkormányzatokkal, végighallgattuk azokat a szempontokat, amelyek alapján a kht. immár négy éve próbál

ecometer®

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

taxiállomásokat kijelölni. Újabbakat, ill. a régiéket, amelyek korábban a Fótaxi kezelésében voltak. Ekkor szembesülnünk kellett azzal, hogy ez egy nehéz és igen sok külső tényezőtől függő, bürokratikus folyamat. Világossá vált, hogy a Fővárosi Önkormányzat tulajdonképpen úgy vágott bele a taxiállomás-hálózat megépítésébe, felélesztésébe, hogy nincs szabad keze ezen a téren, tekintettel arra, hogy a saját területükön a döntési jog a helyi önkormányzatok kezében van. Kiderült az is, hogy finoman szólva nem minden kerület áll pozitívan ehhez a kérdéshez. Tehát a fővárosnak a kerületi önkormányzatokkal is meg kell küzdeni abban az esetben, ha a droszt létesítésére ideálisnak tűnő hely nem az övé. Ráadásul a Fővárosi Önkormányzat rendeletben szabályozta, hogy erre a szolgáltatásra adott területért cserébe a kerületek nem kérhetnek díjat. Vagyis a parkolásból származó bevételektől esznek.

• Ezek szerint a taxisok sem a helyért fizetnek évi 21 250 forintot? Csak a fenntartás kerül ennyibe?

• Így van. A taxiállomás-hálózat megépítése – most már ezt pontosan tudjuk – a főváros pénzéből történt. Bár ez korábban nem így indult, de a Fővárosi Önkormányzat finanszírozta a taxiállomás-hálózat megépítését. A továbbiakban a kht. költségvetése nem szól egyébről, mint a megépült taxiállomás-hálózat üzemeltetéséről, karbantartásáról, ill. az ellenőrzéséről, va-

lamint további férőhelyek kialakításáról. Amennyiben a részünkről igény merül fel rá és lehetséges, az elkövetkező időkben ebből a pénzből kell hogy finanszírozódjon a bővítés.

• Nagyon sokszor elhangzik a kérdés: fizessenek vagy ne fizessenek azért, amit nem tudok használni?

• Tekintettel arra, hogy itt egy kis zavar van, ezt tisztába kell, hogy tegyük. A kérdés egyébként teljesen jogos. A moratórium az első pillanattól kezdve nem arról szólt, hogy a droszthasználati díjat nem kell befizetni. Mi is erről szerettük volna meggyőzni kollégáinkat A Megállapodásban, többek között azt rögzítettük, hogy a taxiállomás-használati rendet – amelyet szintén ez a rendelet szabályoz – ez alatt az időszak alatt nem fogják ellenőrizni, szankcionálni. A sokszor vitatott pont szerint a taxik kizárólag a taxiállomásokon várakozhatnak világitó szabadjelzővel, utasfelvétel céljából, és nem várakozhatnak, sem szabályosan se szabálytalanul a város különböző pontjain címfelvétel céljából. Ez volt az a pont, amit a moratórium átmenetileg hallgatólagosan felfüggesztett. Arról nem volt szó, hogy a rendeletben megállapított díjat nem kell befizetni. Az is egy félreértés, hogy „elsősorban azok menjenek befizetni, akik vizsgázní viszik az autóikat”. Ezt a kht. által kiküldött jó szándékú, segíteni akaró levelében olvashattuk, de ez így félreérthető volt. Azért írták, hogy a kezdeti torló-

dást elkerüljük, a többiek pedig intézzék levezetés útján a drosztdíj befizetését. Vagyis nem arról szólt, hogy csak azoknak kell befizetni a drosztdíjat, akik vizsgáztatni viszik az autójukat. Április 1-jét követően a matrica meglétét bármikor ellenőrizhetik. Aki nem fizetett, komoly büntetésre számíthat, hiszen nem rendelkezik a tevékenység végzéséhez szükséges összes engedéllyel. Ahogyan jogosítvány hiányában bevonják a taxiengedélyt, az érvényes droszthasználati engedély hiánya is ezzel jár!

• Miután a drosztok jelentős része foglalt, ez egy olyan díjként is felfogható, melyért a befizető nem kap ellenszolgáltatást, vagyis egy kvázi adó, vagy ha úgy tetszik sarc. Természetesen ebből még kialakulhat egy a nyugat-európaihoz hasonló, jól működő hálózat. Azonban ma úgy látszik, hogy ez nem megy rövid idő alatt. Várható-e valami elmozdulás ez ügyben, vagy most fizetnek a taxisok olyanért, amelyet többségük nem tud igénybe venni.

• El kell ismerni, a főváros már márciusban azt nyilatkozta, hogy a taxiállomás-hálózat elkészült. Most a két hónapos moratórium elteltével mi továbbra is azt mondjuk, hogy a taxiállomás-hálózatot nem tekintjük elkészültnek két okból: egyrészt azért nem, mert az újonnan kijelölt taxiállomások nem készültek el, ebben ugye benne van az V. kerület korábban kijelölt, de meg nem épített hálózata. Másrészt az ellenőrzést nem találjuk jelenlegi formájában kellőképpen hatékonynak a tekintetben, hogy a már elkészült taxiállomásokat mindenki feltételek nélkül, szabadon, a rendeletben megfogalmazott kritériumoknak megfelelően használhassa, bárhol a város területén. A taxiállomás-hálózat akkor tekinthető elkészültnek, ha ez a két feltétel teljesül és ilyen problémákkal nem szembesülnek a taxisok. Úgy gondolom, hogy ezt követően is idő kell ahhoz, hogy a kollégák és az utasok viszsza szokjanak a drosztokra, mert nálunk egy egészen más típusú taxizási gyakorlat alakult ki az elmúlt két évtizedben. Ezen változtatni – akár a taxitársaságok címkadó rendszerén, akár a kollégák fuvarfelvételi szokásain – egyik napról a másikra nem lehet. Ezt senki sem várhatja el. Mindig is törekedtünk arra, hogy tárgyalásokat folytassunk a főváros illetékeseivel mindaddig, ameddig ez az átalakulási folyamat nem megy végbe. Mi nem tartanánk szerencsésnek, hogy a közeljövőben a taxisokat azért büntetnék, mert nem a taximegállóban állnak. A jelenlegi szokások megváltozásának idejére, valamint a szakma alapvető gondjainak megoldásáig mindenképpen szeretnénk lazítani a rendeletnek ezen a pontján. Én személy szerint úgy látom, hogy a tárgyalópartner részéről is megvan a készség a kompromisszumra és további tárgyalásokra.

• Köszönöm a tájékoztatást!

– kó –

KÖZÖS NYILATKOZAT

A Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara 2004. május 3-án megállapodást kötöttek, melyet támogatólag a taxis érdekképviseleti szervek is aláírtak.

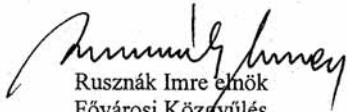
A Felek és a megjelent érdekképviseletek a megállapodás III/2. pontja értelmében 2004. június 29-én az abban foglaltakat értékelték és kijelentették, hogy a megállapodásban rögzítetteknek mindkét fél eleget tett.

A még meglévő hiányosságok megoldásához – melyek nélkül a droszthálózat nem tekinthető befejezettnek és melyek elsősorban az V. kerületi tulajdonú droszthelyekhez kapcsolódnak – további együttműködés szükséges.

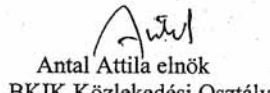
A droszthálózat egy folyamatosan fejlődő, változó rendszer, mely a mindenkorai igényeknek megfelelően alakítható, módosítható.

A Felek üdvözik a BKIK és a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. közt létrejött Együttműködési megállapodást, mely a drosztrendelet végrehajtásának közös ellenőrzésére jött létre.

Budapest, 2004. június 29.


Rusznák Imre elnök
Fővárosi Közgyűlés

Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság


Antal Attila elnök
BKIK Közlekedési Osztály


Magyar Taxis Szövetség


Taxi Csapköcsvezetők Független Szakszervezete

Ősztől közös ellenőri csoport látogathatja a fővárosi taxiállomásokat

Megállapodás a kht. és a kamara között

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara (BKIK) VI-os Közlekedés Szállítás, Szállítmányozás Osztálya együttműködési megállapodást kötött a taxiállomás kht.-val a budapesti taximegállóhelyeken történő ellenőrzésre. A BKIK Taxis Szakmai Kollégiumán belül a Főtaxi forgalmi igazgatója, Veszlényi Gábor vállalta, hogy a „kérést” kézben tartja és a meglévő ellenőri hálózat tapasztalatait felhasználva segíti a közös munkát. Kérdéseinkkel Veszlényi Gáborhoz fordultunk.



Veszlényi Gábor: – A társaságok vezetői a közös ellenőrzés beindításának kérdésében egységesekek

• **Miután minden társaságon belül megoldott az ellenőrzés, miért van szükség egy közös – ha úgy tetszik – „társaságok feletti” kontrollra?**

• Kezdjük talán az ellenőrzés céljával. Talán abban megegyezhetünk, hogy minden jogszabály annyit ér, amennyit abból

betartanak. Ebben segít, segíthet az ellenőrzés. Mi ezt jól tudjuk, hiszen a Főtaxi 1913-ban alakult és ellenőri csoporttal is ettől kezdve rendelkezik. A feltételek az elmúlt időszakban változtak, hiszen a kezdetekben még motoros ellenőrök járták a várost, illetve a különböző munkaterületeket...

• **A rendszerváltozást követően érdekes helyzet állt elő. A korábban vállalati szinten működő taxiellenőrök lehetőségei beszűkültek, munkájuk kizárólag a saját taxik és taxisok tevékenységének kontrolljára terjedhetett ki. Ez a helyzet azóta mindössze annyiban változott, hogy a**

többi társaság saját jól felfogott érdekében, szintén létrehozott hasonló céllal működtetett csoportokat. Átfogó, az egész városra kiterjedő, minden területet érintő taxiellenőrzés azóta sincs.

• Ez valóban így van, bár a magántaxi megjelenését követő, kaotikusnak is mondható évek után a Fővárosi Önkormányzat felkérte a Főtaxi Ellenőri Osztályát, hogy ellenőrizzük a vállalkozókat és ezen belül a magántaxisokat is. Kérték, hogy írjunk jelentést a Budapest területén tapasztalható gondokról, problémákról. Ezért rendelkezünk olyan igazolvánnyal, melyben minket felhatalmaztak a többi taxis ellenőrzésére is.

• **Ennek ellenére ezzel a jogával a Főtaxi nem élt. A céges ellenőrzésekből pedig teljesen kimaradnak a társasághoz nem tartozó taxisok. Ezért tényleg jelentős különbségek adódnak a fuvardíjakban, a szolgáltatás minőségében, az**

EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁS

amely létrejött egyrészről a

Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Kht. (1016 Budapest Krisztina krt. 99. Képviselője: Héray László ügyvezető) – továbbiakban: **Kht.** –

másrészről

a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara – feladatkorében eljárva a Kamara szakmailag illetékes Szakmai Osztálya közreműködésével, vezetője: Antal Attila – továbbiakban: Kamara – között az alulírott helyen és időben az alábbi tartalommal:

I. Előzmények

1.) Budapest Főváros Közgyűlés megalkotta a Budapest Főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999.(XI.18.) Főv. Kgy. sz. rendeletét – továbbiakban: **rendelet** – mely részletesen meghatározza a taxiállomások használatának rendjével kapcsolatosan az alábbiakat:

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

b) A taxigépkocsit üzemeltető vállalkozónak csak olyan taxigépkocsija tartozhat a taxiállomáson, amelyre vonatkozóan

- a területre érvényes taxiengedélyt kiváltották,
- taxiállomás-használati megállapodást kötöttek, és ezzel együtt az előírt taxiállomás-használati díjat befizették,
- a taxiállomás használatához szükséges, az önkormányzati rendeletben meghatározott jelzést kiadták és azt a taxigépkocsin az előírt módon elhelyezték.

c) A taxiállomásokon a taxigépkocsik zárt sorban, érkezési sor-

rendben, világító szabadjelzővel várakozhatnak.

d) Az adott taxiállomáson meghatározott – az állomáson felüntetett – számú taxigépkocsi várakozhat.

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

f) Utasfelvételre való felkészülés érdekében, világító szabadjelzővel taxigépkocsi csak a kijelölt taxiállomásokon várakozhat.

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

h) 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.

2.) A taxiállomás használatával kapcsolatos, a rendeletben foglalt szabályok betartását, a taxiállomásokat üzemeltető szervezet és a Fővárosi Közterület-felügyelet is jogosult és köteles ellenőrizni.

3.) Aki a taxiállomást a rendeletben előírt érvényes hozzájárulás nélkül, vagy attól eltérően használja, illetőleg a rendeletben foglaltakat megszegi, szabálysértést követ el és 30 000 Ft-ig terjedő pénzbírsággal sújtható.

II. Az Együttműködési Megállapodás célja

4.) Szerződő felek közös érdeke, hogy a rendeletben és a hatályos jogszabályok maradéktalan érvényesülése érdekében együttműködjenek a taxiállomások rendjének fenntartása érdekében, ezért megállapodnak abban, hogy a Kht. jogszabályban meghatározott, a taxiállomások rendjének hatékony és rendszeres ellenőrzésével kapcsolatos feladatai ellátásában együttműködnek, ellenőrzési terv alapján ellenőrzik a jogszabályokban foglaltak betartását.

Folytatás a 6. oldalon

Folytatás az 5. oldalról

5.) Szerződő felek együttműködésük során törekednek a taxis-zolgáltatással kapcsolatos ellenőrzési feladatokat ellátó más szervezetekkel való kapcsolattartásra, munkájuk segítésére.

6.) Szerződő felek ellenőrzési tapasztalataikat rendszeresen értékelik, a feltárt hiányosságok, mulasztások esetén a rendeletben meghatározott szankciók alkalmazása érdekében intézkedéseket kezdeményeznek.

III. Az Együttműködés tartalma

7.) Szerződő felek a rendeletben foglalt ellenőrzési feladatok ellátása érdekében közös, 4 főből álló akciócsoportot hoznak létre.

8.) Az akciócsoport tagjait a Kht., a Kamara és a taxitársaságok delegálják.

9.) Az akciócsoport tagjai részére a Kht. visszavonásig érvényes megbízólevelet ad ki. A delegáló tag teljes felelősséggel tartozik az általa delegált tag szabályszerű, jelen együttműködési szabályzatban foglaltaknak megfelelő működéséért.

10.) A Kht. az ellenőrzési feladatok tervszerű ellátása érdekében a Kamarával egyeztetett módon negyedéves ellenőrzési ütemtervet dolgoz ki, valamint céllenőrzési programot készít, eseti megbízást ad ellenőrzési feladatok ellátására.

11.) Az akciócsoport tagjai ellenőrzési feladataikat kötelesek a negyedéves ellenőrzési terv, a céllenőrzési program és a Kht. eseti ellenőrzési megbízása – továbbiakban együtt: ellenőrzési program – alapján végezni, a tudomásukra jutott információt bizalmasan kezelni.

12.) Az ellenőrzési programok összeállításánál törekedni kell arra, hogy a frekvenciánál magasabb helyen lévő taxiállomások heti rendszerességgel, a kevésbé frekvenciánál magasabb helyen lévő taxiállomások havi rendszerességgel kerüljenek ellenőrzésre. Minden taxiállomás negyedévenkénti ellenőrzését biztosítani kell.

13.) Az ellenőrzési program az alábbi adatokat tartalmazza:

- Az ellenőrzés időpontját
- Az ellenőrzendő taxiállomásokat
- Az ellenőrzésben részt vevő személy nevét.

14.) A konkrét ellenőrzést legalább két tagnak kell elvégezni, melyből egyik tag a Kht. vagy a Kamara által delegált tag.

15.) Az ellenőrzést végző személyek a megbízólevél felmutatásával kötelesek az ellenőrzés megkezdésekor igazolni magukat.

Az ellenőrzést végző személyek csak és kizárólag a rendeletben foglalt feladatok keretei között járhatnak el, és tehetnek intézkedést.

16.) Az ellenőrzésben részt vevők képzéséről és továbbképzéséről a Kht. és a Kamara gondoskodik. Ennek érdekében a Kamara összeállítja a továbbképzések tematikáját, és gondoskodik a delegált tagok részvételéről. Az ellenőrzésben csak olyan személy vehet részt, aki a szükséges ismeretekkel rendelkezik, az oktatásban részt vett.

17.) Az ellenőrzés tapasztalatairól az ellenőrök a mellékletként csatolt Taxiállomás ellenőrzési lapot kötelesek kitölteni.

18.) A jegyzőkönyv egy példányát haladéktalanul, de legkésőbb az ellenőrzést követő 3 munkanapon belül a Kht.-hoz kell eljuttatni a szükséges intézkedés kezdeményezése céljából. A jegyzőkönyveket a Kht. három évig köteles megőrizni.

19.) Szerződő felek megállapodnak abban, hogy az ellenőrzések tapasztalatairól rendszeresen tájékoztatják a rendelet alapján ellenőrzésre kötelezett Fővárosi Közterület-felügyeletet.

IV. Egyéb rendelkezések

20.) Szerződő felek az Együttműködési megállapodásban foglalt feladataik végrehajtása érdekében gondoskodnak az ellenőrzések technikai felszerelésének biztosításáról. Ennek érdekében a Kamara kezdeményezi, hogy a taxitársaságok biztosítsanak egy ellenőri gépkocsit – mely URH adó-vevő készülékkel van felszerelve –, valamint egy digitális fényképezőgépet. Az ellenőrzés egyéb költségeit a Kht. biztosítja.

21.) Az akciócsoport tagjai ellenőrzési feladataikat külön díjazás nélkül látják el, költségtérítésre nem jogosultak.

22.) Szerződő felek jelen megállapodást határozatlan időre kötik, de annak tapasztalatait évenként értékelik.

23.) A Kamara gondoskodik, hogy a taxitársaságok a jelen Együttműködési Megállapodásban foglaltakról széles körben tájékoztatást kapjanak, az annak végrehajtása tapasztalatairól a „Taxisok Világa” c. havilap útján rendszeres tájékoztatást nyújt. Jelen megállapodást a szerződő felek elolvasás és együttes értelmezés valamint kellő felhatalmazás után írták alá.

Budapest, 2003. június

Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Kht.

Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara

autó és sofőrje megjelenésében. Így fordulhat elő, hogy egyesek strandpapusban és rövidgatyában vezetnek, követelemények nélkül.

• Kétségtelenül hiányzott és ma is hiányzik az egységes szemlélet. Úgy tűnik, nem ugyanazt az Etikai Kódexet alkalmazzák a taxisok. A most aláírt Együttműködési Megállapodás ezen segít majd, legalábbis társasági szinten. Ugyanis a vezetők egységesen szándéknyilatkozatot tettek annak érdekében, hogy közös ellenőrzéseink során feltárjuk a fővárosi problémákat és kizárjuk azokat a taxisokat, akik az érvényes etikai szabályzatnak nem felelnek meg.

• A közös ellenőrzés mire fektet komoly hangsúlyt?

• Szeretném kihangsúlyozni, hogy tevékenységünkkel elsősorban a vállalkozókat, taxisokat szeretnénk segíteni. Az ő érdekében ellenőrizzük majd a taxiállomásokat, azok használha-

tóságát, mert ez elengedhetetlen része működésüknek. Fontos szempont, hogy a lakosság és a taxisok között ne legyen elmentés a parkolási gondok miatt, de az legalább ennyire lényeges, hogy az adott taxiállomást ki birtokolja, illetve elhelyezkedése megfelelő-e. Úgy gondolom, ezekben a kérdésekben rendet kell csinálni, és ezt csak egységesen, közös elhatározással tudjuk megoldani, egységes ellenőri csoport segítségével. Az ő feladatuk pedig nem az lesz, hogy a taxisok ellen dolgozzanak, ellenkezőleg, a becsületesen dolgozni szándékozókat segítik majd tevékenységünkkel.

• Vagyis ez a közös ellenőri csapat nem időmérőkből, vagy térerőmérőkből áll majd, hanem olyan személyekből, akik a megállapodásban rögzített szempontok alapján tevékenykednek.

• Eszünkbe sem jutott ilyen

kérdésekkel foglalkozni. Erre minden társaságon belül vannak csoportok és szankciók. Mi csak olyan dolgokkal kívánunk foglalkozni – ráadásul a nyilvánosság előtt – amelyek minden taxit és minden társaságot érintenek, vagy érinthetnek. Ebben benne van a taxiállomások használata is, hogy például a Keleti pályaudvarnál ugyanúgy tudjon megállni a kolléga, mint a másik, hogy ne legyen válogatás az utasok között, hogy ne legyenek atrocitások, kisajátítások és ne lehessen fuvart szervezni már a vágányok között.

• Az ellenőrzéseknek milyen követelményei lesznek, illetve kit értesít a közösen működtetett csapat, ha valamilyen rendellenességet tapasztal?

• Az ellenőrzés minden esetben írásbeli kötelezettségekkel is jár. Az ebben részt vevő személyek kötelesek írásban jelentést tenni

munkájukról. Ezt megkapja a kamara, a kht., és bizonyos esetekben a felügyeleti szervek is. (Közlekedési Felügyelet, Fővárosi Önkormányzat, GKM) Ezen felül úgy gondolom, az a korrektes, ha az érintett társaság is értesül arról, ha a vele szerződéses vagy alkalmazotti viszonyban lévő személlyel kapcsolatban probléma merül fel.

• Panaszisméltolás szinte biztosan előfordul majd, hiszen a problémás helyeken évek óta ugyanazok a személyek dolgoznak. Lehetőség lesz az engedély-visszavonásra is?

• A nyilvántartás a kht.-nál jelenleg is adott. Ebben a taxiállomás-használati engedélyek kiadásakor mindenki bekerül. Itt feltüntetethető a „jó és rossz pontok” egyaránt. Annak eldöntése viszont, hogy ezért vagy azért, ki és milyen szankciót kapjon, nem ellenőri hatáskör. De az elején hadd legyenek

Folytatás a 9. oldalon

Folytatás a 6. oldalról

optimista a tekintetben, hogy talán nem is kerül elő ilyen kérdés. Nem az ellenségeskedés, a kizárás a fő cél, hanem az, hogy betartsuk, betartassuk a hatóság által hozott szabályokat. Természetesen tudom, hogy a rendeletben benne van a legsúlyosabb szankció, az engedélyvisszavonás is. Azonban egy ilyen döntés meghozatalára nem az ellenőrzést végző jogosult. Az érdekképviselet, a felügyelet, a főváros vagy a kamara pedig majd eldönti, hogy rendbontás esetén mit tesz.

• **Ilyen ellenőrzést csak a jogszabályokat napi szinten is-**

merő, felkészült, kellő toleranciával rendelkező, tapasztalt kolléga végezhet eredményesen. Tudom, hogy a Fótaxi 91 éves múltja, szakmai háttere megfelelő alap lehet erre, de vajon az ellenőrzésben részt vevő többi fél is így látja? Amennyiben erre igény lesz, a Fótaxi részt vesz az ellenőrök képzésében?

• Igen, természetesen. Az oktatás – bár ez az elmúlt 5 évben kissé lelankadt – nagyon fontos dolog. A vállalati privatizáció, a felmerülő egyéb problémák megoldása lekötötte a vállalatvezetést, így erre a szakosnál

kevesebb idő maradt. Az Ellenőri Osztályon korábban negyedévente volt oktatás a mindenkori jogszabály-változásokról, közlekedési ismeretekből, pszichológiából és minden fontos napi problémából. Tehát a saját házuk táján is van sepregetni való. Úgy érzem, a közös ellenőri csoport oktatása, képzése nem a Fótaxi feladata lenne, de természetesen ebben a legjobb tudásunk szerint segítünk majd. Érdemes lesz külső szakembereket meghívni a Közlekedési Főfelügyelettől, a Közterület-felügyelettől, a rendőrségtől. A jogszabályok sokszor

változnak, így a továbbképzésre is szükség lenne. Az állandóan változó okmányokról, érvényességekről szintén szakembereknek kellene beszélni az ellenőrök előtt. Őket pedig a legjobbakból kellene kiválogatni.

• **Végül, mikortól találkoznak a taxisok a közös ellenőri csoporttal az utcán?**

• Amennyiben problémamentesen haladnak a dolgok, úgy várhatólag még az ősz elején megkezdődhetnek a közös, kamara és kht. által végzett ellenőrzések a főváros területén.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
– kó –

Milliomos lett a Renault Mégane II

A 2002-ben bemutatott Mégane II a közelmúltban elérte a mérföldkönek számító egymillió gyártási darabszámot. A 20 hónapos Mégane II értékesítése már a 2003-as év elejére meghaladta az eladási terveket, ezzel Nyugat-Európa legkelendőbb modelljévé vált.

2002 végére a Mégane II három- és ötajtós változata lefektette azt az utat, amely a Renault megújulásához vezetett a C szegmensben, az európai személygépjármű-piac legkeresettebb kategóriájában.

Az elmúlt 20 hónap alatt a Mégane II gyártása elérte a mérföldkönek számító egymillió darabszámot, amelyhez elődjének, a Mégane I-nek – összesen 4,7 millió darabot gyártottak belőle – 24 hónapra volt szüksége.

A 2003-ban az „Év Autója” címet elnyerő Mégane II megjelenése óta, elsősorban merész formatervének, dinamikus vezethetőségének és osztályelső biztonsági felszereléseinek köszönhetően rendkívül népszerű. A Scénic modellel kiegészült Mégane-család – amely a nyugat-európai piac 4,2%-át birtokolja – már 2003 elejére a legkeresettebb volt. A Mégane II továbbra is őrzi vezető helyét, miközben összpiaci részesedése 4,7%-ra emelkedett. A siker egyik fontos tényezője, hogy a modelleszalád 18 hónap alatt hét különböző karosszéria-változatban jelent meg: a Mégane Berline és a Coupé 2002 végén, a Scénic, a Mégane Limousin, a Grandtour és a Coupé-Cabriolet 2003 folyamán, a Grand Scénic pedig az idei év első felében mutatkozott be. A Mégane kiegészítő sportváltozatával, a Mégane Renault Sporttal vált teljessé a paletta.

A különböző Mégane-modellek egyetlen, közös padlólemezre építve – amely a Renault-Nissan kooperációban készülő „C” padlólemez – három helyszínen készülnek: Palencia (Spanyolország) a Mégane Berline, a Coupé és a Limousin gyártási helye, Douai (Franciaország) a Scénic, a Grand Scénic, a Berline és a Coupé-Cabriolet-t állítja elő, míg Bursában (Törökország) kizárólag a Limousin készül.

A Mégane II már a kezdetektől rendkívül széles és nagy teljesítményű motorválasztékkal jelentkezett, és a paletta folyamatosan tovább bővül. A három benzines változat (1.4 16V, 1.6 16V és 2.0 16V) és a két dízel verzió (80 LE 1.5 és 120 LE 1.9 dCi) mellett, a Mégane Berline és a Coupé megkapta az 1.5 dCi motor megújult, 100 lóerős változatát is. A Scénic-ben és a Mégane Coupé-Cabriolet-ben megjelent a 165 lóerős 2.0 T benzines erőforrás, valamint ennek a motornak a módosított – 225 lóerős, 300 Nm-es maximális forgatónyomatékkal rendelkező – változata a Mégane Renault Sport-ban.

A Mégane II széles körben elismert, magas biztonsági színvonal miatt a Mégane Berline és a Scénic azon öt Renault-modell közé tartozik, amely az Euro-NCAP töréstesztjén a maximális megszerezhető ötszillagos minősítést érte el.

2002-es megjelenésekor a Mégane II a Renault újfajta gyártási és specifikációs szemléletének előhírnöke volt. Az újítások révén lényegesen egyszerűbb az autók személyre szabott gyártása, a külső színek, a kiegészítők, a felszereltség és a motorválaszték pedig tetszés szerint kombinálható. A vásárlók igényeit előtérbe helyező koncepció azóta más Renault-modelleknél is alkalmazásra került (pl.: Clio, Modus).



Lipót Autókozmetika

(a Lipót Mélygarázs -1. szintjén)

Taxis kedvezmény
Hétköznap 18h - 06-ig, hétvégén egész nap (0-24h):
- külső-belső takarítás, bogár eltávolítás: **990 Ft**

Nyári nagytakarítás
Taxiknak: Gépi tartós polírozás
+ kárpittisztítás csak 15 000 Ft




www.plural.hu

Az autómosás időtartama alatt a parkolás ingyenes!

Bejelentkezés: 06 1 354 3127

Autómosónk elnyerte az ISO 9001 illetve ISO 14001 minőség és környezetbiztosítási minősítést



“Mozgásban a tisztaság”

Tiszta autókban megfelelő öltözetű taxisok HIVATÁSOS ELLENŐRÖK A 6X6 TAXINÁL

Idén már a második „Best of...” elismerést kapta a 6x6 Taxi, ahol stabil a taxislétszám annak ellenére, hogy a taxikkal szemben támasztott elvárások folyamatosan szigorodnak. A „dobókockánál” tudják, hogy az elégedett, magas színvonalon kiszolgált utas a legjobb és legolcsóbb reklám, ami újabb megrendeléseket hoz. Az új, korszerű és a speciális igényeknek megfelelő taxiközpontban áprilistól jelentős szervezeti változtatások is történtek. Ettől az időponttól az Etikai Bizottság tagjai által korábban végzett ellenőrzéseket ötfős, profi ellenőri csoport látja el. Az okokról Orbán Lajost, a 6x6 Taxi ügyvezető igazgatóját kérdeztük.

• A taxisok közül választott „etikások” pontosan ismerik a problémákat, feszültségeket és azok kiváltó okait. Ezért, ha ők ellenőrznek, tudják mit keressenek illetve miből nem érdemes ügyet csinálni. Így lesz az őket váltó „hivatásos” ellenőrökkel is?

• A társaságoknál általában 7-9 fős Etikai Bizottságok működnek. Ezek tagjai ugyanolyan taxisok, mint a többiek, csak fel vannak jogosítva arra, ha az utcán problémával találkoznak, akkor leltíthasák a hibázókat. Munkájukat lelkesen végzik, ám nem ez a fő tevékenységük, hiszen térítést nem kapnak, vagyis nem ebből élnek. Ám a profi, kizárólag ezért fizetett ellenőri gárda százezre hatékonyabban dolgozik. Az „etikások” hetente 2-3 alkalommal 3-4 órás időintervallumban dolgoztak, ez pedig a renitens taxisok számára előre kiszámítható volt, így ebben az időben egyszerűen felszívódtak. Ez indokolta elsősorban a napi 24 órás, folyamatos ellenőrzés bevezetését. A négy ellenőr úgy van beosztva, hogy egy mindig dolgozik az erre a célra vásárolt autóval. Mozgási területüket nem határoltuk be, egész Budapest területén kilométer-korlátozás nélkül végezhetik munkájukat. Feladatukat az Etikai Bizottság vezetője határozza meg. A cégvezetés felé ő tartozik beszámolósi kötelezettséggel. A statisztikák szerint eddig a 7 etikás havi szinten kb. 250-300, legjobb esetben 350 autót ellenőrzött, míg most a hivatásosok 1000-1200-at. Ráadásul korábban a figyelem nem terjedt ki minden részletre, vagyis bizonyos mértékig felületes volt az ellenőrzés az időhiány miatt. Jelenleg viszont a kontroll minden részletre kiterjed.

• **Mi lett a korábbi Etikai Bizottsággal?**

• Azokat az embereket, akiket erre érdemesnek bizonyultak, meg-



A legutóbbi „Best of...”-díj átadásán. Középen Freed Péter laptulajdonos és díjalapító. Balról Kiss Gábor (City Taxi) és jobbról Lengyel Sándor (6x6 Taxi)

tartottuk társadalmi etikai bizottsági tagnak. Nekik még a szívük is 6x6-os. Amennyiben ők problémát látnak, azt jelzik felénk. Ebbe a cégvezetés és az ellenőri csoport vezetője is beletartozik.

• **Kiből lehet, lehetett ellenőr?**

• A négy főt pályázat útján válogattuk ki a régi taxisokból, illetve az Etikai Bizottság tagjaiból. Szükség volt olyan személyre is, aki az ő munkájukat koordinálja és munkaidőben, reggel 8-tól délután 16.30-ig, bent van az irodában. Vagyis ügyeletet tart, így nem a diszpécserközpontnak kell foglalkozni az utaspanaszokkal, észrevételekkel. Ezeket az ellenőri csoport vezetője kezeli a dicséretekkel, a szolgáltatás ellátásával kapcsolatos egyéb jelzésekkel együtt. Ő regisztrál minden ilyen ügyet, majd azokat kivizsgálja, és ha szükségesnek látja, a keddi napokon, a berendelt 2 ellenőrrel együtt szankcionálja. Az új rendszer már több mint 3 hónapja működik problémamentesen.

• **Mennyire fogadták el a taxisok az ellenőröket?**

• Érdekes módon hamar elfogadták őket. Annak ellenére, hogy az első időszakban olyan véleményeket hallottunk, hogy: „nem volt elég az Etikai Bizottság, most még több ellenőrzést kapunk!” stb. Természetesen ezek a mondatok többnyire olyan taxisoktól érkeztek, akik problémások voltak eddig is valamilyen szempontból, vagy szerettek a zavarosban halászni.

• **Milyen terveitek vannak a közeljövőre?**

• Ezt a csapatot szeretnénk kibővíteni 2 fő profi helyszínelővel. Természetesen képzett, vizsgákkal rendelkezők jöhetnek csak számításba. Amennyiben ez sikerül, komoly segítséget jelenthet bajba jutott kollégáinknak.

ÜZEMORYOSI SZOLGÁLTATÁS!

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

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

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!

Mit figyel az ellenőr?

2004 áprilisától saját ellenőri csoport működik a 6x6 Taxinál. Vezetőjüket, Acsády Györgyöt a részletekről kérdeztük.



A ellenőri autó és két ellenőr a négyből: Zsombok András (balról) és Francia Antal (jobbról)

• Kinek az ötlete volt a fizetett ellenőri csoport létrehozása?

• Orbán Lajos ügyvezető igazgatónak régi álma volt, hogy a korábban évtizedeken keresztül jól funkcionáló hagyományos ellenőrzést a kor követelményeinek alakítva, indítsuk újra. A tényleges kezdést hosszú beszélgetések, egyeztetések előzték meg. Végül abban maradtunk, hogy az ellenőri csoport 5 fős lesz, melyből négyen látják el a napi 24 órás szolgálatot az utcán. Egy fő benn marad az irodában és végzi az adminisztrációt, regisztrálja a döntéseket, foglalkozik a központba érkező panaszügyekkel, illetve ezen felül keddenként az új felvételi

sek oktatásával, vizsgáztatásával és az esetleges fegyelmiakkal. Az utcai ellenőrzést végzők reggel 6-tól este 6-ig, illetve este 6-tól reggel 6-ig dolgoznak két napot, majd két nap pihenő következik. Rendelkezésre áll egy autó, kilométerkorlátozás nélkül. Vagyis a szolgálatban lévő ellenőr annyit megy, amennyit a hatékony munkához szükségesnek tart.

• Vagyis megy a városban és figyel. Amennyiben problémát talál, megáll és intézkedik.

• Ilyen is van. Azonban az ellenőrök többnyire célirányosak. Minden társaságnak vannak ma már olyan stabil helyei, ahonnan a központ vezényeli az autókat a beérkező címekre. Ilyenek például a reptérsor, vagy a nagy fuvarozatókhoz közeli helyek, illetve azok a legális taxiállomások, melyekből sorsolási rendszerben mennek el az autók. Ezek azok a pontok, ahol ellenőreink

sűrűn megfordulnak. Természetesen ezen kívül a város más pontjain is megjelennek, hiszen figyelik az URH-forgalmazást is.

• Mennyi ellenőrzést vártok el a kollégáitoktól naponta?

• Nincs ilyen előírás, és ez elvárásaként sem fogalmazódott meg. Ugyanakkor az áprilisi, illetve a májusi adatok alapján már jól látszik, hogy havi átlagban 1200 ellenőrzést rögzítettünk. Ez a 6x6 Taxi létszámának kétszerese. Vagyis elméletileg minden kollégát havonta két alkalommal látott valamelyik ellenőr. Másképpen nézve ez a napi 40 autó, egy-egy ellenőr vetítve pedig 20 ellenőrzést takar műszakonként.

• Mi az, amit néz az ellenőr, illetve mit nem hagy szó nélkül?

• Kollégánk „Ellenőrzési Napló”-t vezet. Ebben rögzíti az ellenőrzés idejét, a gépkocsi URH-számát, a külső, illetve belső tisztaságot, a gépkocsivezető öltözetét és a taxióra állapotát. Amennyiben valami nem stimel, úgy ezt is itt rögzíti. A naplót pedig a taxissal aláírattja. A problémákat piros színnel jelöljük. Intézkedést az elmúlt hónapokban az ellenőrzött létszám 10-12 %-a igényelt.

• Melyek voltak a legjellemzőbb problémák?

• A gépkocsivezető öltözéke, illetve a taxi tisztasága. A 6x6 Taxinál előírás az ing (póló még ingnyakkal sem viselhető), a szövet- vagy vászonnadrág (ez nem lehet farmer), illetve a zárt cipő zoknival. Szándéktól csak akkor engedélyezünk, ha annak eleje-hátulja zárt. Az autó pedig kívül-belül tiszta kell legyen. Az első időben csak átöltözni, illetve mosatni küldtük el a kollégákat, júniustól azonban már komolyabb a következmény: 1 hónapig csak 10 percen túli idővel vehetnek fel címet azok, akik továbbra sem veszik komolyan az előírásokat.



Acsády György: – Ma már sokan örülnek a következetes ellenőrzésnek

• Gondolom, „szeretnek” benneteket a taxisok...

• Az első időben inkább csak meglepődtek, de ma már – bármilyen hihetetlen – sokan örülnek annak, hogy utasainknak tovább javul a cégről alkotott véleménye. Ez pedig fuvarszám-emelkedést hoz, vagyis több bevételt jelent a kollégáknak. Ma már az ellenőreink panaszkodnak, hogy hiába állnak bárhová, csak tiszta autóval és megfelelő öltözetű taxissal találkozhatnak. Volt úgy, hogy kollégánk a „lettisekhez” ment ellenőrizni tagdíjfizetéskor és negyedórán belül szinte csak olyan autó érkezett, mely belül még vizes volt. Vagyis gyorsan terjednek a hírek...

• Segítetek egyéb kérdésekben is?

• Természetesen. Sok olyan kérdés merül fel, amit ma már nem az URH-n tesznek fel, hanem közvetlenül az ellenőrt keresik meg vele. Emellett segítünk a baleseteknél is, hiszen ilyenkor egy higgadt „kívülálló” nagyon jól jön. Sokszor még a keze is remeg az érintettnek a pillanatnyi feszültségtől, tehát bizony kell az ellenőr. Ezt a tevékenységet a közeljövőben egyébként bővíteni szeretnénk profi helyszínelőkkel.

Ellenőrzési napló

Helyszín	Óra	URH kód	Gépkocsi		TAXI	Megjegyzés	Aláírás
			Külső	Belső			
...	7:00	430	Z	Z	Z	RENDBEN	
...	7:05	480	Z	Z	Z	RENDBEN	
...	8:00	529	Z	Z	Z	RENDBEN	
...	8:05	185	Z	Z	Z	RENDBEN	
...	8:10	579	Z	Z	Z	RENDBEN	
...	8:15	650	Z	Z	Z	RENDBEN	
...	8:20	157	Z	Z	Z	RENDBEN	
...	8:25	445	X	Z	Z	RENDBEN	
...	8:30	757	Z	Z	Z	RENDBEN	
...	8:35	709	Z	X	Z	RENDBEN	

Az Ellenőrzési Naplóban rögzítik a hibákat is



No de térjünk vissza az idősebb taxisok által már jól ismert márkára, a Daciára. 1999 elején a Renault megvette a minden tekintetben elavult, potenciálisan viszont igen versenyképes Dacia autógyárat, mely a közép- és kelet-európai célpiacon szívében helyezkedik el.

A Pitistiben található üzemet korszerűsítették, színvonalát a Renault által megkövetelt szintre emelték. Az új terméket (vagyis annak makettjét) már 1999-re elkészítették a Renault mérnökei. 2004-ben az eddig csak X90-ként említett autó a Logan nevet kapta. A tervek szerint Közép-Európában, Törökországban és a Közel-Keleten Dacia néven kerül forgalomba. Ugyanakkor Oroszországba már egy drágább kivitel kerül (8-10 ezer euró) a Renault emblémájával.

A magyarországi bemutató – melyet őszre terveznek – része annak a nagyszabású programnak, melynek keretein belül

A Renault 1998-tól kezdett el dolgozni egy olyan korszerű, tartós és megbízható családi autó tervein, melynek az alapára mindössze 5000 eurót tesz ki. A gyár ugyanis felismerte, hogy a világ fejlett régióiban (Nyugat-Európa, az Egyesült Államok, illetve Japán) az autópiacon már csak frissíteni lehet, növelni nem. Ugyanakkor a világ népességének 80 %-a mára potenciális autovásárlóvá lépett elő. Ezek a lehetséges ügyfelek annak ellenére, hogy jól ismerik a nemzetközi gépjármű-kínálatot, azt többnyire mégsem képesek megfizetni. Sőt, a vásárlást e fertályán a világnak egyben befektetésnek is tekintik. Mielőtt azonban ezen a nyájas olvasó mosolyogni kezdene, csak emlékeztetném arra, hogy ez néhány éve Magyarországon sem volt ismeretlen elvadás az autókkal szemben. Ugyanis a volt „keleti

blokk” országokban – „köszönhetően” a hiánygazdálkodásnak, és az ebből adódó sokéves várakozásnak – évtizedeken keresztül az új autó árának többszörösét érte. Vagyis egy 100 ezer forintért vásárolt Ladát 3 év használat után is jóval az eredeti ár fölött lehetett eladni. Ezért aztán jó befektetés volt új autót venni azoknak, akik ilyen-olyan módon (lásd még szocialista összeköttetés) hosszabb-rövidebb idő után kiutaláshoz jutottak.



évente 700 ezer gépjármű eladását tűzte maga elé a Renault vezetése. Az pedig, hogy a korábban megismert névhez Magyarországon milyen emlékek kötődnek, kiderül majd a várhatóan kifejezetten olcsónak szánt típus eladási mutatóiból...

APEH tájékoztatás

Az iratok rendbetételének engedélyezése az ellenőrzésnél [Art. 95. § (3) bekezdés]

Az adókötelezettségek teljesítését az adóhatóság az adózó által rendelkezésére bízott iratok alapján vizsgálja. Az iratok teljességi körsége, rendezettsége, a nyilvántartások pontossága elengedhetetlenül szükséges az ellenőrzéshez. Amennyiben az adózó iratai hiányosak vagy rendezetlenek, illetőleg nyilvántartásai pontatlanok vagy hiányosak és így alkalmatlanok az adókötelezettség megállapítására, becsülésnek lenne helye. Ennek elkerülésére az Art. lehetőséget biztosít arra, hogy az ilyen adózók számára az adóhatóság határidő kitűzésével engedélyezze az iratok rendezését. Az engedély megadását az adózónak nem kell kérnie, tehát nem ké-

relemre indult eljárást folytat le a nevezett esetben az adóhatóság. Az engedélyről nem érdemi határozattal dönt, az iratok,

nyilvántartások rendezésére, pótlására biztosított időtartam az ellenőrzés határidejébe nem számít bele.

Nincs helye újabb engedélynek, ha a meghatározott határidő lejártáig az adózó nem tett eleget az iratai rendezésének. Ez esetben becsüléssel folytatja le az adóhatóság az adóellenőrzést.

(APEH Adójogi főosztály Ajf-110/2004.)

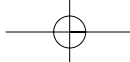


Daewoo-bontó

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

A hirdetés felmutatója 10% kedvezményt kap!

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



BÉCSIGUMI Kft.

a gumiabroncsok áruháza

Akciós kínálatunkból:

155/70 R13	GOODYEAR	GT-2	8 500 Ft
155/70 R13	PIRELLI	P3000E	8 500 Ft
165/70 R13	GOODYEAR	GT-2	10 000 Ft
165/70 R13	MICHELIN	E3B	10 000 Ft
165/70 R13	PIRELLI	P3000E	10 000 Ft
165/70 R14	PIRELLI	P3000E	12 500 Ft
175/65 R14	GOODYEAR	GT-2	12 000 Ft
175/65 R14	PIRELLI	P3000E	12 000 Ft
175/70 R13	GOODYEAR	GT-2	10 000 Ft
175/70 R13	MICHELIN	E3B	10 000 Ft
175/70 R13	PIRELLI	P3000E	10 000 Ft
185/60 R14	MICHELIN	E3A H	14 872 Ft
185/65 R14	MICHELIN	EXH1	14 000 Ft
185/65 R14	PIRELLI	P3000E	14 000 Ft
185/65 R15	MICHELIN	EXH1	18 000 Ft
205/55 R16	MICHELIN	HX MXM	25 000 Ft

*Az árak az áfa-t nem tartalmazzák és a készlet erejéig érvényesek!
 szerelés, centrirozás, futómű javítás,
 -beállítás, lengéscsillapító ellenőrzés,
 fékhatás mérés, fékjavítás,
 motordiagnosztika, olajcsere,
 környezetvédelmi felülvizsgálat,
 kipufogó javítás*

1037 Budapest, Bécsi út 343.

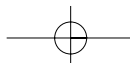
1037 Budapest, Bécsi út 335.

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

2011 Budakalász, Szentendrei út 1-3.

(a volt lenfonó területén)

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

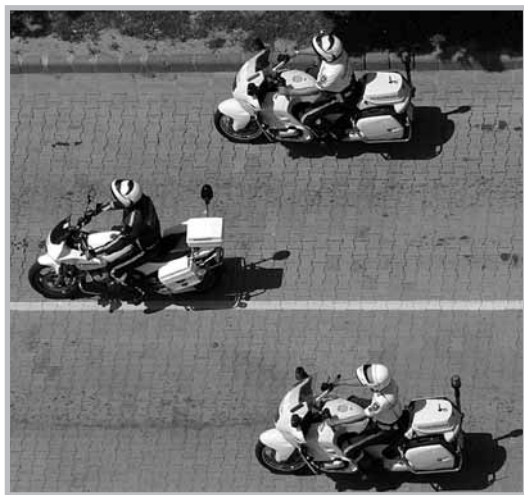


Sztrádacontroll földön, levegőben

A magyar Cobrák

A nyári átszervezésnek köszönhetően ma már van magyar FBI irodánk – így nevezi a köznyelv a Nemzeti Nyomozó Irodát – és a német Cobra 11 csapata is adaptálódott az Autópálya Rendőrség képeiben. Megszűnt illetve átalakult a Készletbiztonsági Rendőrség és ma Rendészeti Biztonsági Szolgálat (REBISZ) néven működik a Kerepesi úti egység.

A magyar rendőrség újabb átszervezését éli, ami a racionalizálás és feladatorientált munkavégzés jegyében történik. S hogy



mindez mibe kerül a magyar államnak, nos, arról eltérőek a vélemények. Egyes számadatok szerint, csak az Országos Rendőr-főkapitányság különböző egységeitől több mint háromszázan kérték soron kívüli nyugdíjazásukat, amire ilyen esetben a törvény lehetőséget biztosít. Így akiknek megvolt a 25 éves szolgálati viszonyuk, azok 50 éves koruk előtt is nyugdíjba vonulhattak. Legtöbbször 100 százalékos nyugdíjat kapnak, míg igen jelentős számban vannak azon távozók, akiknek végkielégítés is jár. Ennek összege elérheti a 2 milliárd forintot. Szóval a kevesebb több és jobb. Mindenesetre azért elgondolkodtató, hogy nem járunk-e ismét úgy, mint a 90-es évek elején, amikor a rendszerváltozást követően igen sok belügyi dolgozótól vált meg a testület, majd évekbe telt, mire egy hadra fogható szakemberegárdát sikerült alsó és középszintű székbe ültetni, akik valóban értették is a szakmát. Az idő tájt az sem volt ritka, hogy valaki egy-két éves szakbeosztást követően alosztályt, osztályt vezetett a rendőrségnél. Normál esetben három évig egy nyomozó csak kezdőnek számít, és csak ezután kaphat kiemelt, komolyabb szakmai felkészültséget igénylő bűnügyeket. No

most már mindegy, bízunk benne, hogy ez az átszervezés valóban a hatékonyság és a profizmus felé vezető utat vette célba.

Az Autópálya Rendőrség gondolat nem új keletű, hiszen korábban már volt az ÖRFK szervezetén belül egy tisztavirág életű egység, hasonló elgondolással, amelyet megszüntettek. Most, hogy az unió tagjai lettünk, és idő közben bővült az ellenőrzés alá vonható szakaszok hossza, kiterjedtebb hatáskörrel és több feladattal jött létre az új szervezet. Július elseje óta 292 státusszal, 2 központi osztállyal és 9 alosztállyal megkezdte működését az egység. Jelenleg 256-an, 16 motorral és 33 gépkocsival végzik ezt a munkát.

„Az Autópálya Rendőrség illetékességi területe:

a Magyar Köztársaság területén található összefüggő gyorsforgalmi úthálózatra, az autópályák és a kijelölt autópályák területére, az autópályák mellett található parkolóokra, műtárgyakra terjed ki. Továbbra is a területileg illetékes rendőrkapitányságok ellenőrzik a pályák környezetében található sportlétesítményeket, bevásárlóközpontokat.

Feladata:

– a köz- és közlekedésbiztonsági feladatok ellátása a gyorsforgalmi úthálózaton, az utak forgalmának ellenőrzése, felügyelete,

– az illetékességi területén bekövetkezett közlekedési balesetek helyszíni szemlélésének, a közlekedési bűncselekmények vizsgálatának végrehajtása,

– a közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekmények megelőzése, felderítése,

– a közúti áru fuvarozás, a veszélyes árut (ADR) szállító járművek kiemelt ellenőrzése,

– a jogszabályban előírt vezetési és pihe-nődök (AETR) betartásának ellenőrzése a teher- és személyszállító járművek vonatkozásában,

– a gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetése, fenntartása, felújítása és építése kapcsán felmerülő közúti közlekedési szakhatósági tevékenység ellátása,

– a hatáskörébe utalt bűncselekmények esetében a nyomozási feladatok ellátása, intézkedések végrehajtása a bűncselekmények megelőzése, megszakítása és megakadályozása érdekében.”

A hivatalos megfogalmazásból kiderül, hogy mi mindenre kell majd odafigyelniük a sztráda rendőreinek. A gyakorlatban hozzájuk tartozik az M0-ás, M1, M3, M5, M7 autópályák teljes szakasza, ezen területeken történt összes baleset helyszínelése és a közlekedési bűncselekmények felderítése, vizsgálata. Nem kis munka, bár azt az igazsághoz még tudni kell, hogy 16 nyomozóból álló központi egység végzi majd a bűnügyi munkát. Első ránézésre ez teljesen olyan, mint a televízióban éppen futó Cobra 11, Autópálya Rendőrök életét bemutató sorozat. Azért ennek mégis vannak magyar sajátosságai. Egyrészt itt nem Porsche és Mercedes a szolgálati jármű, hanem Ford Mondeo, amelyek speciálisan az autópálya rendőrség feladataihoz lettek felkészítve. A 850 és 950 köbcentis BMW és Yamaha motorok gyorsak és mobilak, amire közlekedési dugókban és az agresszív vezetők kiszűrésekor lesz igazán szükség.

Jelenleg minden útszakaszon egy-egy járőr párral találkozhatnak a közlekedők, akik a leállósávban haladva felügyelik a rendet, a parkolóban ellenőrzik a biztonságot. Egyes funkciókat még a területileg illetékes rendőrkapitányságok szakalegységei végzik, így például a helyszínelésbe, sebességellenőrzésbe besegítenek, de ezeket a feladatokat is folyamatosan átveszi az Autópálya Rendőrség. A földi egységeket rendszeresen segítik a levegőben cirkáló helikopterek. Bevonással nem csak a gyorshajtókat, az erőszakos vezetőket kívánják kiszűrni a járőrök, de lopott, körözött gépjárművek felderítésében is számítanak rájuk. A földi és légi erők összehangolt munkájától pedig azt remélik, hogy egyrészt kevesebb lesz a közlekedési baleset az általuk felügyelt útszakaszon, másrészt kevesebb időt kell kényszerűségből dugókban állniuk vagy araszolniuk a közlekedők-



nek. Bízunk benne, hogy a sztráda rendőrök elsősorban szolgálnak és védenek, s csak szükség esetén, akkor is a közlekedők érdekében lépnek föl erélyesen a szabálysértőkkel szemben!

k. z. t.

FŐTAXI KUPA

2004. június 12. Budapest, Népliget, Építők pálya. Néző: 180 álló (és kb. 18 ilyen-olyan okból fekvő).

Ismét egy szép napra virradtunk. Az eső, mint az állat, már több mint egy hete esik. Nálunk az Alföldön már a homokon is árvizek vannak, a kerti tavaknál (és a pincékben) áll a víz, ugyanez a földutakon is. Mert ebből nekünk sok van. Tehát felvirradt ez a szép szombati nap, ahogy már az előbb elkezdtem, de nap nélkül, laza esőfelhőkkel. A nekem „új” autómban ezért aztán előjött a típushiba (ha tudja valaki hogyan kell ezt orvosolni, írja meg!), vagyis az ablaktörlő mechanika gömbfeje, de csak jobb oldalon, leesik és megáll mind a két lapát. (Ford Galaxy, Sharan, Alhambra.) Na de magyar taxisok vagyunk, így egy-két befőttes gumival orvosoljuk ezt a betegséget, de hogy meddig? Nagyképűen hangzik, ám ami-



Pihenőben a Főtaxi egyik csapata



Támad a győztes Taxi 2000



A City Night csapata erőt gyűjt

óta ez az autóm van, most már előfordul, hogy napjában kétszer is kell gumit használnom...

No de térjünk vissza a kupához. Tehát megérkeztünk. Az egész csapat elfért egy autóban. A parkolóban rögtön ismerősöket pillantunk meg: citys Márkot, a Taxi 2000-es Sípeki Józsit, és még semmi nem volt náluk, labda se. Ezért azonnal sportdiplomáciai tevékenységbe kezdtünk (sör, ágyaspálinka), csak a kapcsolat ápolása miatt. Közben kiderült, hogy jó sok csapat van Pesten, de vidékről csak kettő jön. Az Eger és mi Hírösök. Aztán kiderült, hogy az Eger valahol égerutat nyert, mert mégsem érkeztek meg. Pedig most már szeretnénk őket megismerni, mert tavaly ígérték, hogy Kecskemétre is eljönnek. Pestre is elindultak csak nem találtak oda. Valami egrí várfantom elvitte őket, vagy a cica? (Bocs, Eger!) Viszont találkoztunk sok régi sportbaráttal, ismerőssel. Jó volt látni őket. Úristen! Most hogy írom e sorokat jut eszembe (fejembe), hogy egész nap csak kétszer dolgoztunk fejben. Lehet, hogy már nem is va-



A Főtaxi Focibajnokság győztese a Taxi 2000 csapata lett. Sípeki József csapatkapitány a kupával és a jól megérdemelt, jégbe hűtött folyékony kenyérrrel



Minden Taxis nap fő attrakciója a foci. A körmérkőzések sorsolását tudományos precizitással végzi Ábrahám Tibi (Főtaxi), háttal áll Lossó Géza (Hírös Taxi), és aki hallgatja, Sípeki József (Taxi 2000)



A kockás taxi száguld velünk – énekelték a Gofree Együttes tagjai hatalmas tapsvihár közepette

gyünk igazi taxisok? Mert tudjátok, ha két taxis összefut (abból címlap van), a tizedik szónál már munkáról beszélnek. Na szóval én sem vagyok különb. A nagy ruhát leszállítottuk a Főtaxi kopszának, Fülöp Józsinak. A sorsolásban és a bírók megismerésében erősen részt vettünk. Időközben a büfést is megtaláltuk...

A csoportmérkőzések sok szép és jó meccset hoztak, de néha a szerencse is kellett ahhoz, hogy mi tovább tudjunk jutni. A lebonyolítás úgy zajlott, hogy volt 3 csoport, 3-3-4 csapattal és az első 2 jutott a középdöntőbe, ahol egyenes kieséses rendszerben dőlt el a döntőbe jutás sorsa. A döntőben a három csapat körmérkőzést játszott és a pontok alapján hirdettek győztest (további helyezetteket, legjobb játékost, kapust, gólkirályt és sportszerűségéi díjat).



A Dirty Dancing táncsoport mozgalmos kavalkádja



Egyre följebb és közelebb kúszott a gyermekserg Dittit és táncosait csodálva

Bátran állítom, hogy ritka szép és jó helyen van ez a pálya (Népliget). Talán elbírna egy napra 16 csapatot is (beleférne). Köszi az emelkedett hangulatot a szervező Főtaxinak! Végh Tibor vezérigazgató úrnak, a „Nagy Ordas” Farkas Tomi barátomnak, az örök könyvelő Abraham Tibi úrnak és mindenki másnak, aki segített ennek a remek napnak lebonyolításában. Külön azoknak a játékosoknak, csapatoknak, akik nem sajnálták az idejüket egy kis sportra, barátkozásra. És akkor álljon itt a résztvevő csapatok neve, mérkőzéseinek eredménye stb. a teljessége érdekében.



Hogyan lehet élő zongorán játszani? Íme: a Mini és Maxi artista humorcsapat mutatványa



Elképesztő mutatvány: Orsi és Suzy, az óriáskígyó...



...és a lenyűgözött közönség (Horváth Gyuri – Főtaxi – kislei)

A csoport:

City Bp. – Ordas Bt. Bp.	3 – 4	1. Ordas,	6 p	7 – 5
Ordas Bt. – Főtaxi Bp.	3 – 2	2. Főtaxi	3 p	7 – 3
Főtaxi – City	5 – 0	3. City	0 p	3 – 9

B csoport:

Hírös Taxi Kecskemét – Kopaszok Bp.	5 – 3	1. Taxi 2000	6 p	10 – 3
Kopaszok Bp – Taxi 2000	1 – 5	2. Hírös	3 p	7 – 8
Taxi 200 – Hírös	5 – 2	3. Kopaszok	0 p	4 – 10

C csoport:

Rent a Car Bp – Meglepetés Bp	4 – 9	1. Hírker	6 p	9 – 4
Hírker Bp. – Béla Művek	3 – 1	2- Rent AC	6 p	10-12
Meglepetés – Hírker Bp.	0 – 4	3. Meglepetés	3 p	10-11
Béla Művek – Rent a Car	1 – 3	4. Béla Művek	3 p	5 – 7
Béla Művek – Meglepetés	3 – 1			



Bohócséggel kapják a versenyszámokat a gyermek-szépségverseny jelöltjei



Fodorné Zsókára és Rákosi Andrásnéra várva. A több mint 30 éves szolgálat emlékére Végh Tibor vezérigazgató hűséggyűrűt nyújt át



A tombolahúzás férfit próbáló izgalmas percei. Dr. Horváth György (Volán Taxi) és Farkas Tamás (Főtaxi)



A kívánságműsor roki blokkja nem maradt hatás nélkül. A rögtönzött bemutatóval dr. Horváth György (Volán Taxi) kislánya szórakoztatta a nagyerdeműt



Gulyásagyúban készül a Lukács Pisti (Főtaxi)-féle marhapörkölt. Aki osztja: Radics Feri (Főtaxi)

KÖZÉPDÖNTŐ SORSORLÁS:

Ordas Bt – Taxi 2000 3 – 4
Főtaxi – Rent a Car 2 – 1 (eredmény)



Nehéz a csapos dolga (feje?) így délután már (Hegedűs Jani, Főtaxi)

elveszett, de továbbjutott a Főtaxi)
Hírös Taxi – Hírker 5 – 3

DÖNTŐ:

Taxi 2000 – Hírös 6 – 2
Hírös – Főtaxi 3 – 4
Főtaxi – Taxi 2000 0 – 1

1. Taxi 2000 Budapest
2. Főtaxi Budapest
3. Hírös Taxi Kecskemét

Gólkirály: Piros Lajos (Hírös, 8 gól)

Legjobb mezőnyjátékos: Cseresznyés János (Taxi 2000)



Az elmaradhatatlan előétel: zsíros kenyér lila hagymával. Aki keni: Veszlényi Gábor fogalmi igazgató (Főtaxi)

Legjobb kapus: Gyenes Tamás (Hírös 13 év)

Legsportszerűbb csoport: Ordas Bt.

Játékvezetők: Szántó Ferenc, Lipótvári Ferenc, Nagy József, Antal János

Köszönet.
Jövőre ugyanitt.

Producer: Főtaxi Rt.,

Írta: Lossó Géza

Rendezte: Farkas Tamás

Gyártásvezető: Ábrahám Tibi

Gumiambulancia Bt.
NON-STOP
Taxisoknak kedvezmény!
Szerelés 400 Ft/db, defekt 800 Ft/db
1106 Budapest, Maglódi út 12/b.
Tel.: 06-30/201-2155
06-30/338-9902

Belvárosi 5* luxus szállodában működő
Limousine Szolgáltató Kft.
gyakorlattal rendelkező gépkocsivezetőket
keres luxus kategóriás személygépkocsikra.
Feltétel:
- középszintű angol nyelvtudás
Előny:
- személygépkocsis személyszállító szakvizsga
(Közlekedési Felügyelet által kiállított)
- taxi vezetői tapasztalat
Fényképes önéletrajzokat az alábbi
címe kérjük személyesen eljuttatni:
Marriott Hotel - V. ker. Apáczai Csere J. u. 4.
(Royal Wings Utazási Iroda)
Érdeklődni: Tel.: 266-5413

**LENGÉSCSILLAPÍTÓ
SPIRÁLUGÓ**
(Új, felújított)
ÉS FUTÓMŰ
GYORSAN, OLCSÓN
Sziváknál:
Budapest IV., Váci út 35.
1/3695-065, 1/3702-385

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu
Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.
Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Van-e eltérés a két táblakombináció jelzésének jelentése között?

- a) Igen, van.
b) Nincs.



2. Megállás helyét útburkolati jellel nem jelölték. Mikor kell a taxiját megállítania a jelzőtábla előtt?

- a) Ha a táblát az útkereszteződésénél helyezték el.
b) Ha a táblát egy vasúti átjárónál helyezték el.



3. Célforgalomba mikor hajthat be taxijával a táblával megjelölt útra?

- a) A megjelölt időszakban.
b) A megjelölt időszakon kívül.



4. Mi a jelentése a jelzőtáblának?

- a) Balra bekanyarodni tilos.
b) Kötelező haladási irány.
c) Veszélyes útkanyarulat balra.



5. A táblával jelzett csomópontban korlátozzák-e a körbehajadások számát?

- a) Igen.
b) Nem.



6. Vezet-e fel utast taxijába a táblával megjelölt helyen?

- a) Igen, bármelyik időszakban.
b) Igen, de csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.
c) Nem.



7. A táblával jelölt helyet lehet-e biztosított vasúti átjárónak tekinteni?

- a) Igen.
b) Nem.

8. Legfeljebb mekkora lehet a segédmotoros kerékpársaját tömege?

- a) 250 kg.
b) 350 kg.
c) 400 kg.

9. Hogyan hatnak a járművezetői képességre a kábítószerek?

- a) Serkentő hatásuk következtében csökken a vezető reakcióideje.
b) Nyugtató hatásuk következtében a vezetéssel járó idegfeszültséget csökkentik.
c) A balesetek előfordulási gyakoriságát két-háromszorosára emelik.

10. Adhat-e a rendőr pontot, ha a járművezető a KRESZ-ben meghatározott vagy közúti jelzőtáblával jelzett sebességkorlátozás ellen vét?

- a) Igen, a legkisebb sebességtúllépés esetén is.
b) Igen, a megengedett sebességhatár legalább negyedével történő túllépése esetében.
c) Nem.

11. A rendőr szabálysértés miatt helyszíni bírságot szab ki a járművezetőre. Automatikusan azonnal adja-e hozzá a vonatkozó rendeletben megjelölt pontot is?

- a) Igen, függetlenül attól, hogy elismeri-e a szabálysértést vagy nem.
b) Csak a helyszíni bírság elfogadása esetében, az ilyenkor kitöltött nyomtatvány aláírása után.
c) Nem, ezt mindig külön szabálysértési eljárást követően, határozatban hozzák a tudomására.

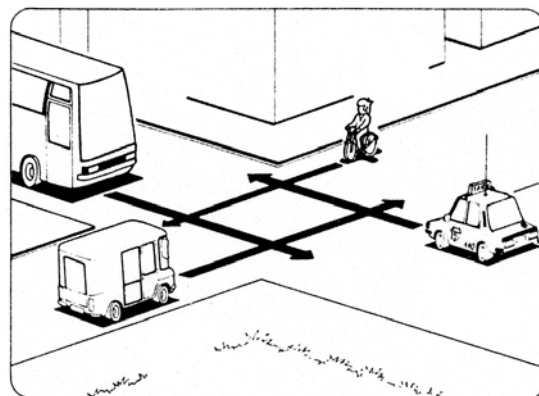
12. Mikor kap a vezető figyelmeztető levelet a nyilvántartástól az összegyűlt pontjairól?

- a) 10. pontnál.
b) 14. pontnál.
c) 18. pontnál.

13. Tud-e a vezető tenni valamit annak érdekében, hogy az eddig összegyűlt pontjainak száma csökkenjen?

- a) Igen, önkéntes utánpótlással.
b) Nem, e pontok élettartama két évnél nem lehet rövidebb.

14. Az ábrázolt forgalmi helyzetben kinek a javára mondhat le a taxis a továbbhaladási jogáról?



- a) A kerékpáros részére.
b) A kisteherautó részére.
c) Bármelyik jármű részére.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatóak.

Legjobb lenne a tarifát országosan szabályozni

A FUVOSZ észrevétele a várható szakmai változtatásokhoz

Előző számunkban (Taxisok Világa júniusi szám, 4. oldal) jelent meg az a levél, melyben a BKIK Közlekedési Osztályának elnöke a taxis szakmai érdekképviseleteket kérte arra, hogy a várható szabályozásról gondolataikat, véleményüket juttassák el a kamarához. A FODESZ, a Magyar Taxis Szövetség és a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának állásfoglalását akkor a 9. oldalon közöltük. A FUVOSZ véleményét a lapzárta miatt ekkor már nem tudtuk megjelentetni. Most ezt az anyagot is közzé tesszük. Íme:

Antal Attila elnök úr részére
BKIK Közlekedési Osztály
 Tárgy: Taxi vállalkozók piaci működésének feltételei

Tisztelt Elnök Úr!

Június 4-én kelt faxára (levelére) a következő észrevételeim lennének.

Létszám:

Első javaslatom a következő: Az adott helység lakosainak számára kellene a taxis vállalkozók létszámát igazítani. Nevezetesen úgy gondolom, hogy Budapesten 1000 lakosonként 2 gépkocsi, így 2.000.000 lakosú fővárosban 4.000 gépkocsi elég lenne.

Vidéken 1000 lakosonként elég lenne 1 gépkocsi. Így pl.: egy 100.000 lakosú városban 100 gépkocsira lenne szükség.

Azért teszek különbséget a főváros és vidék között, mert az utóbbi évek bizonyították, hogy a taxi szolgáltatást lényegesen többször és többen veszik igénybe a fővárosban, mint vidéken. Ezenkívül az átlagos fuvarárvólások a fővárosban lényegesen hosszabbak, mint vidéken.

Másik javaslatom:

A taxigépkocsik számát a drosztok számához kellene igazítani. A főváros, ha ki tudna alakítani 2000 férőhelyet, az annyit jelentene, hogy 4000 gépkocsinak lenne drosztja. Azért számolok 1:2 arányban a férőhelyek és gépkocsik viszonylatában, mert a taxi gépkocsivezetők általában 10-14 órát dolgoznak 1 nap.

Vidéken a droszthelyek kialakítása már könnyebb lenne, sőt itt fennáll annak a veszélye, hogy az önkormányzatok több drosztot is ki tudnak alakítani, mint amire ténylegesen szükség lenne.

Létszámügyben úgy gondolom, hogy első javaslatom egyszerűbb, mint a második.

Droszt:

Alaphelyzet: Minden drosztot használhasson az adott helységben szabályos engedéllyel rendelkező taxis. Vannak olyan helységek az országban, ahol a drosztokért fizetni kell a vállalkozóknak, van ahol nem. Tehát együtt sírunk, vagy nevetünk. Feleslegesnek tartom a droszton várakozó gépkocsiknál, hogy a szabadjelző világítson. Ha droszton várakozik egy gépkocsi, az azt jelenti, hogy dolgozik és szabad.

Lényeges: Drosztra csak munkavégzés miatt lehessen beállni!

Ezen kívül: Nem tudom, hogy a fővárosban hogyan gondolják a következőt: Ha a KRESZ nem tiltja, miért nem várakozhat a taxis fuvarfelvétel céljából? Pl. rendezvényeknél, sporteseményeknél, színházaknál.

Tarifa:

Annyiszor és olyan sokan kiszámítottuk az elmúlt években azt a tarifát, amivel dolgozni kell. Mindenféle szempontokat figyelembe vettünk és bizony arra a következtetésre jutottunk, hogy „áron alul dolgozunk”.

A legegyszerűbb az lenne, ha országosan fix tarifa lenne. Azt hiszem, hogy ez létrejön, annak kicsi a valószínűsége.

A másik: A helyi önkormányzatok „kezébe” adni a tarifa megállapítását. Itt két bukkánót vélek felfedezni.

Ha egy vidéki városban képviselő testületre van bízva a tarifa megállapítása, nyilvánvaló, hogy a helység lakosainak érdekét veszik figyelembe. Magyarul inkább 100.000 embernek

kedveznek egy alacsonyabb tarifával, mint 100 taxisnak egy magasabb tarifával.

A taxiengedélyeket jelenlegi rendelkezések szerint, bizonyos vizsga letétele után lehet bővíteni. **Ez a következőt jelenti:** előfordulhat olyan, hogy egy taxis az ország öt városában taxizhat. Igen ám, de ha minden helységben más a tarifa, az órájában 6-8 tarifa is szerepelhet. Nyilvánvaló, ez visszaélésre is adhat okot. Emlékezzünk: valamikor szó volt az ún. „centrum árról”. Ez annyit jelentett, hogy megvan a fix ár és attól pluszminusz 10-20 %-kal lehet eltérni. **Megoldaná:** az ár alatt fuvarozást, az árdrágítást és bizonyos versenyhelyezetet is fenntartana. **Meggyőződésem:** az utasok egyre inkább azt a szolgáltatást veszik igénybe, amelyik jobban, kulturáltabban, udvariasabban kiszolgálja őket. De még mindig sokan vannak, akik a szolgáltatás árát veszik figyelembe. **Még valamit:** Távoltsági fuvaroknál jó lenne, ha a PM engedélyezné a „meg-egyezéses” árformát. Lényeg viszont az, hogy a kialakított összeg az órában szerepeljen.

A fenti három témát hatóságokkal közösen kellene kidolgoznunk, nagyon-nagyon lényeges a kamara és az érdekképviseletek bevonása. Ezt nem úgy gondolom, hogy csak meghívni bennünket és „eszi, nem eszi, ez van” közlik velünk. Hallgassanak meg bennünket, a döntésekbe legyen beleszólásunk, hisz mi tudjuk, hogy ho-

gyan működik ma a taxizás Magyarországon.

Ellenőrzés:

Nem akarom felsorolni, hogy milyen hatóságok, hivatalos szervek ellenőrizhetnek bennünket, Mégis valahogy úgy érzem, hogy a különböző hatóságok között elveszünk. Nincs hatékony ellenőrzés! Pedig szükség lenne rá! A taxistársadalom túlnyomó többsége becsületes! Már csak az ő érdekükben is! Na és nem utolsósorban az utasok érdekében. Lehet ellenőrizni a gépkocsikat, a gépkocsivezetőt, a droszthasználatot, a tarifa betartását. Jelen pillanatban erre körülbelül minimum 10 szerv jogosult!

A Fuvosz nevében köszönöm, hogy felkértetek az adott témák véleményezésére. Úgy mint az évek során mindig, ezután is készek vagyunk együttműködni, véleményünket jobbitó szándékkal elmondani és segíteni. Személy szerint azt hiszem, én lennék a legboldogabb, ha végre rend lenne.

Figyelmetekbe ajánlom a Taxisok Világa XI. évf. 6. számát (2001. április), valamint a XII. évf. 4. számát (2002. április). E két számban már kaptam lehetőséget a fenti témákkal foglalkozni.

Szombathely, 2004. június 15.

Tisztelettel:

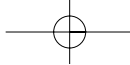
Udvardi Sándor
FUVOSZ társelnök
Szombathely,
Centrum Taxi 8-as

APEH tájékoztatás

A folyószámla-kivonatok kiküldéséről

Az APEH tájékoztatja tisztelt ügyfeleit, hogy az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény 43. § (7) bekezdésében foglaltak végrehajtása érdekében a túlfizetést vagy tartozást mutató, valamint a 2003. évre vonatkozóan késedelmi pótlékkal érintett folyószámla-kivonatok kiküldését 2004. július 5-én megkezdte. A kivonatok postázása az egyéni vállalkozók, illetőleg magánszemélyek részére 2004. augusztus 31-ig, a gazdálkodó szervezetek részére pedig 2004. október 30-ig fog megtörténni. Amennyiben a folyószámla-kivonaton a saját nyilvántartástól eltérő adatot(kat) észlelnék, úgy észrevételeikkel – lehetőleg írásban, melynek benyújtása illetékmentes – a folyószámlájukat vezető (a kivonaton feltüntetett) illetékes APEH-igazgatóságához fordulhatnak.

www.apeh.hu



HIBÁS AZ ÚJ SZJ-SZÁM?

Az alábbi levelezés a Taxi 4 Kft. ügyvezető igazgatója és a Központi Statisztikai Hivatal között zajlott le az elmúlt időszakban. Tény, hogy a fővárosi taxisok közül azok, akik már befizették az éves díjat, olyan számlát kaptak, melyen nem a KSH által most közölt szám szerepel. Ugyanakkor a Taxiállomás Kht. állítja, hogy az általuk használt szám megfelel az alapító okiratban szereplő tevékenységi körnek. Mindenesetre most ők is a KSH-hoz fordulnak állásfoglalásért.

Központi Statisztikai Hivatal
1518 Budapest Pf:118

Tárgy: Állásfoglalás kérése

Tisztelt Hivatal!

Ezúton szeretném kérni a T. Hivaltal, hogy cégünk részére az alábbi ügyben segítséget nyújtani szíveskedjenek a megfelelő SZJ-szám pontos meghatározásával.

A Budapest Fővárosi Önkormányzat közgyűlése az 1. sz. mellékletben szereplő 59/1999. számú rendeletét 2004. április elsejével hatállyal módosította.

Cégünk a Főváros területén végez taxi tevékenységet, és ezáltal a rendeletben megjelölt szervezet a Taxiállomásokat Üzemeltető Kht. felé fizetési kötelezettsége áll fenn.

Ezúton kérjük Önöket, hogy számunkra a rendeletben a Kht. által számunkra nyújtott szolgáltatást SZJ-szám tekintetében meghatározni szíveskedjenek.

Budapest, 2004. 05. 12.

Tisztelettel:

Pásztor Gábor
ügyvezető igazgató

* * *

TAXI 4. KFT.

Pásztor Gábor úr
részére

ügyvezető igazgató
Budapest

Vezér u. 156-158. 1148

Tisztelt Igazgató Úr!

Tájékoztatom, hogy a 2004. május 12-én kelt és hozzánk május 19-én érkezett besorolási kérelmük megválaszolása szakértők bevonása miatt hosszabb időt vesz igénybe.

Addig is szíves türelmüket kérem.

Budapest, 2004. június 3.

Tisztelettel:

Vető Istvánné
főosztályvezető-helyettes
Központi Statisztikai Hivatal
Tájékoztatási Főosztály
Információs Szolgálat

* * *

TAXI 4. KFT.

Pásztor Gábor úr részére
ügyvezető

Budapest

Vezér u. 156-158. 1148

Tisztelt Ügyvezető Úr!

2004. május 12-én kelt és hozzánk május 19-én érkezett besorolási kérelmre válaszolva az alábbiakról tájékoztatom.

Statisztikai szempontból a Taxiállomásokat Üzemeltető Kht. által Önöknek nyújtott tevékenység a TEÁOR 70.20 Ingatlan bérbeadása, üzemeltetése szakágazatba, s az SZJ 70.20.12.1 Út, vasút, vízi építmény, hid bérbeadása tételbe tartozik.

Budapest, 2004. június 9.

Tisztelettel

Vető Istvánné
főosztályvezető-helyettes
Központi Statisztikai Hivatal
Tájékoztatási főosztály
Információs Szolgálat

* * *

Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető
Szolgáltató Közhasznú Társaság
1535 Budapest Pf: 822.

Héray László részére

igazgató

Tárgy: Számla reklamáció

Tisztelt Héray Úr!

Ezúton azzal a panasszal, illetve reklamációval fordulok Önhöz, mint a Taxi 4 Kft. ügyvezető igazgatója, hogy az 59/1999. (XI.18.) Fővárosi Önkormányzat által megalkotott rendeletben szereplő taxiállomás-használati díj Önök által hibás SZJ-számmal számlázódik.

Cégünk állásfoglalás kérésével fordult a rendelet teljes szövegének megküldésével a Központi Statisztikai Hivatalhoz, hogy határozza meg a megfelelő SZJ-számot.

A KSH megválaszolva egy teljesen más SZJ-számot jelölt meg, mint amelyet Önök számláznak a taxivállalkozók és így cégünk felé is.

Kérem Önt, hogy KSH állásfoglalása alapján az eddig kiállított számláikat stornózzák (minusz előjellel), valamint helyette a javított megfelelő SZJ-számot tartalmazó számlákat együttesen haladéktalanul megküldeni szíveskedjenek, illetve a továbbiakban a számlázásunknál a megfelelő SZJ-számot alkalmazni szíveskedjenek.

Javaslom Önnek, hogy a fővárosi taxivállalkozók tájékoztatására legalkalmasabb kiadványban, a Taxisok Világa c. havilapban közleményben tudassák az eddigi kiállított

számlák helytelenségéről és a szükséges ügyintézésről az érintett vállalkozásokat.

Kérem Önt, hogy a fenti ügyet soron kívül kezelni szíveskedjen, és írásban várom a tájékoztatást az ügygel kapcsolatban.

Ezen panaszunkat, észrevételünket a Fővárosi Önkormányzat Turisztikai Bizottságának is eljuttatjuk.

Budapest, 2004. június 14.

Pásztor Gábor
ügyvezető igazgató

* * *

Berkó Károly úr
főszerkesztő részére
Taxisok Világa

Tisztelt Főszerkesztő Úr!

A hozzánk eljuttatott, a Központi Statisztikai Hivatal Tájékoztatási Főosztály Információs Szolgálatától a TAXI 4 Kft. részére küldött levél tartalmával nem értünk egyet.

Ezért a fenti hivatalnál mi is eljárnunk a kérdéssel kapcsolatban, tájékoztatjuk az illetékeseket a kht. tevékenységéről és annak jogszabályi kereteiről, háttéréről. Az eredményről természetesen tájékoztatjuk a Taxisok Világát is.

Az ominózus levél szerint tevékenységünk az ingatlan bérbeadása, üzemeltetése szakágazatba és az út, vasút, vízi építmény, hid bérbeadása tételbe tartozik.

Ezzel szemben cégünk főtevékenysége, mint közhasznú tevékenység, egyéb szárazföldi szállítást segítő, közúti üzemeltetési szolgáltatás.

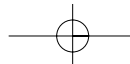
A Fővárosi Közgyűlés közterületekre vonatkozó rendelete értelmében a taxiállomások létesítése céljából átadott közterületek díjmentesek, azokra a Taxiállomás Kht. köt közterület-használati megállapodást. Állásponunkt szerint így ingatlan bérbeadása nem jöhet létre.

Fővárosi közgyűlési határozat szerint a taxiállomás-használati díj megállapításának alapja a Taxiállomás Kht. működési költségeinek, illetve a Fővárosi Közterület-felügyelet által végzett ellenőrzés pénzügyi fedezetének biztosítása. Tehát e két cég szolgáltatásának ellentételezése kerül számlázásra.

Budapest, 2004. július 8.

Baráti üdvözlettel

Héray László



Járőr helyett kamera

Az Autópálya Rendőrség parancsnokának dr. Simon Tamás rendőr ezredest nevezték ki, aki konkrét tervekkel, elképzelésekkel és határozott jövőképpel rendelkezik. Rendszerszemléletét a technika és a humánerőforrás együttes alkalmazása jellemzi, ahol mindennek meg van a külön funkciója. A Taxisok Világának első között beszélt a jövő sztraadarendőrségéről.

- Az autópályák biztonságához nem csak a pályaszakaszok, hanem a parkolók, pihenők és benzinkutak ellenőrzése is hozzátartozik. Az teljesen nyilvánvaló, hogy annyi rendőrünk soha nem lesz, hogy minden szakaszon, minden területet tökéletesen ellenőrzésünk alá vonjunk pusztán járőrözéssel. Éppen ezért a közeljövőben szeretném elérni, hogy a benzinkutak biztonsági kameráinak képét az Autópálya Rendőrség ügyeletén is látni lehessen. Ugyancsak, a nem túl távoli jövőben, el kell kezdeni a parkolók „bekamerázását”. Számításaim szerint parkolónként 4 kamera és egy adatrögzítő központi egység elengedő ahhoz, hogy a betérő közlekedők biztonságát szavatolni tudjuk. Az is igaz, hogy ez kb. 600 ezer forintnyi beruházást igényel helyszínenként, és az sem titok, hogy mintegy 100 parkoló található az autópályák mentén.

- **Ez a parkolók kontrollját biztosítja, de mi lesz a pihenőhelyekkel és a pályaszakaszok ellenőrzésével?**

- Menjünk szép sorban. Ha a benzinkutak és parkolók technikai ellenőrzése javul, tovább lehet majd lépni a pihenőhelyek technikai felügyeletére is. Azt gondolom, hogy a pihenőknél elegendő lesz egy-egy jó helyen felszerelt, megfelelő technikai paraméterekkel rendelkező kamera, amely nagyításra képes és körkörös irányban elforgatható. Ezt a diszpécser a központból képes irányítani, és gyakorlatilag bármit láthat anélkül, hogy a helyszínen tartózkodna. Amennyiben szabálysértést, netán bűncselekményt tapasztal, úgy riaszthatja a közelben haladó járórt, miközben a kamera által rögzítettek segíthetik a további eljárást. Ezeket a vizuális ellenőrzést segítő eszközöket – ha már léteznek és funkcionálnak – össze lehet kapcsolni olyan rendszerekkel, mint a rendszámfelismerő vagy éppen a gépjárműkövetési rendszerrel. Kontrollálható rendszám alapján az autópálya használatának jogszerűsége és már léteznek olyan kombinált műszerek, amelyek a sebességellenőrzést is segítik.

- **Addig is, amíg mindez nem segíti a munkájukat, hogyan birkóznak meg azokkal a feladatokkal, amelyek az egysegre hárulnak?**

- Fontos cél, hogy minden autópálya elején és végén mihamarabb kamerák ellenőrizzék a le- és felhajtó járműveket. Ez az

elektronikus ellenőrzés már egyfajta segítséget nyújt a munkánkhoz. A gyorsrajtókát a földi egységek is képesek kiszűrni, de rendszeresen kérni fogjuk a légi rendszert támogatását is. A helikopterek a jövőben nem csak több száz méteres magasságban figyelik a forgalmat, de szükség esetén 100 méteren vagy az alatt is elhúznak a pályaszakaszok fölött. Ennek kettős célja van. Egyrészt a szabálysértésre hajlamosabb gépjárművezetőket is visszatartja szándékuk végrehajtásától, másrészt, akik mégis mondjuk a leállósávban haladnak, netán indokolatlan sávváltásokkal veszélyeztetik a többi közlekedőt vagy a megengedett sebességet jelentősen túllépve száguldoznak, azokat a levegőből könnyebb meglátni, utolérni, azonosítani, majd a földi egységeknek – a légből jövő információk alapján – kiemelni a forgalomból.

- **Autópályákon a gyorsajtás, a nem megfelelő követési távolság betartása szokott legtöbbször baleseti okként jelentkezni. Ez ellen hogyan kívánnak fellépni?**

- A sebesség-ellenőrzésre jó néhány eszköz áll rendelkezésre. Ezek közül már gondolom sokan ismerik a traffipaxokat, amelyek mind álló helyzetben, mind menet közben képesek a járműforgalom sebességének mérésére, akár járműkategóriánként is. Léteznek a lézer technológiával felszerelt álló és mozgó mérőműszerek, amelyek ugyancsak sokoldalú eszközök. Azt sem titok, hogy nem csak a parkolók és pihenőhelyek közelében fogjuk a sebességet mérni, hanem az autópálya fölött átívelő hidakon, vadcsapásokon és minden olyan lehetséges helyen, ahol a forgalmat nem zavarjuk. Ami a követési távolságot illeti, nos már most is léteznek olyan pályaszakaszok, ahol az úttesten vagy közvetlenül mellette felfestett jelek segítik a járművezetőket a helyes követési távolság megválasztására. Ezeket mind több helyen szeretnénk megjeleníteni, ami ugyan nem szorosan véve az egység feladata, de mindenképpen a baleset-megelőzés egyik hatékony eszköze, illetve táblákon, óriás plakátokon, elektronikus kijelzőkön kívánjuk a vezetők figyelmét felhívni erre a veszélyforrásra.

- **Mikor fogjuk a gyakorlatban is észrevenni az egység jótékony munkásságát?**

- Bizom benne, hogy már most is vannak, akik észlelték jelenlétünket az utakon. Többen magukról és az előírásokról megfele-



kezve biztonsági öv nélkül, mobiltelefonnal a kezükben közlekednek, de akadnak olyanok is, akik a sebesség betartásával küszködnek. Nekik már eddig is segítettünk a komolyabb baj megelőzésében, a közlekedők egésze talán a pénteki kifelé és a vasárnapi, inkább a Balatonról a főváros felé igyekvő csúcsforgalomban tapasztalhatták szolgálatkészségünket és forgalom-szervező, segítő szándékunkat. Amennyiben nincs rá szükség nem avatkozunk be a forgalom normális menetébe. Az autópályák és környezetük biztonságát szeretnénk szavatolni, nem pedig a közlekedőket feleslegesen bosszantani.

k. z. t.

Az új forgalmi

A gépjármű-forgalmi engedélyek legújabb generációja hamarosan megjelenik az okmányirodákban. Az EU szakemberei által is biztonságosnak és praktikusnak minősített magyar okmány mérete és színe marad, de tartalma nagymértékben bővül, az európai uniós irányelveknek megfelelően változik. A korábbihoz hasonló egylapos, három részre hajtható forgalmi engedély borítóján az EU valamennyi nyelvén szerepel majd az okmány megnevezése. Az engedély az előzőnél több adatot és az új jogosítványhoz hasonlóan az unióban elfogadott kódokat is tartalmazza.

Jelenleg csak az autó márkáját és típusát írják be az okmányba, az újba már a felszereltségre utaló fantázianév is bekerül. Szintén szerepelni fog benne a típusjövahagyás, az ülések száma és a regisztrációs matrica vonalkódja. A műszaki vizsgával és az eredetiségvizsgálattal együtt ez a vonalkód bizonyítja a hitelességet, amely a jármű, a rendszám és a forgalmi engedély összetartozását igazolja a hatósági eljárások és vizsgálatok során.

Kétéves garancia, kényelmes, megbízható autó

FORD FOCUS C-MAX



(120LE) már 165Nm-es nyomatékkal, míg a 2 literes 107kW-os (145LE) 185Nm-es nyomatékkal bír. Gázolajos motorból az 1.6-os 80 kW (110LE) 240 Nm-t, illetve a 2 literes változat 100 kW (136LE) már 320 Nm-es nyomatékot „tud”. A taxisok között várhatóan legnépszerűbbé váló 1.6-os dízel motoros C-MAX fogyasztása vegyesen (város, vidék) 4.6 liter / 100km! Ez pedig a jelenlegi üzemanyagárak mellett nem elhanyagolható szempont.

Az Ambiente alapfelszereltségébe beletartozik a (PATS) immobiliser, az ABS-EBD (elektronikus fékerő elosztó), a vészfékasszisztens. Mind a négy kerékhez tárcsafék tartozik és mind az öt üléshez hárompontos öv jár fejtámlával. A központi zár, a távirányítású csomagtartó és üzemanyagfedél-nyitó szintén az alapfelszereltség része. Az első ablakok és a tükrök elektromosan állíthatók.

A vezetőülés nagyon jól tartja a hátat és nem melleleg hat irányban állítható. Az „anyósülés” hasonlóan jó kialakítású, de nem emelhető vagy süllyeszthető.

A hátsó ülések egyenként kivehetők, illetve lehajthatók.



A Ford a C-MAX bevezetésével tovább bővítette az amúgy is rendkívül népszerű Focus-családot. A taxis körökben már most igen népszerű autó számtalan olyan szolgáltatást kínál, mely az utazási, vezetési komfortot javítja. A kiváló minőségű kivitelezés jól ötvöződik a könnyű kezelhetőség előnyeivel és a komoly teljesítménnyel. Az autó háromféle felszereltségben kapható. Az Ambiente, a Trend és a Ghia változatokon belül a vásárló további lehetőségeket kap az autó egyénivé varázsolásához. Ebben segít az ún. opciós lista, melynek tanulmányozása után igen nehéz bármilyen felkínált lehetőségre nem mondani. A „földre” csak az alapárral való összehasonlítás kényszeríti vissza a beelkesült vásárlót...

A Focus C-MAX 4333 mm. hosszú, 1825 mm széles és 1595 mm magas. A tengelytáv 2022 mm. A csomagtér alaphelyzetben 550 literes (a plafonig pakolva), 5 utassal, de ez az ülések variálásával akár 1620 literig bővíthető. A belső méretekre jellemző, hogy akár három kerékpárt is elhelyezhetünk hátul úgy, hogy ezekhez még külön tartót is rendelhetünk vásárláskor.

A C-MAX-hoz háromféle benzines erőforrás rendelhető. Az 1.6-os, 74kW-os (100LE) 146Nm-es nyomatékkal, az 1.8-as 88 kW-os

Az autóhoz a Ford kilométerkorlátozás nélkül 2 év teljes körű garanciát biztosít.

Végül a Focus C-MAX árakról: az 1.6 literes, 100 LE-s változat alapára 3 900 000 ezer forint, az 1.6 literes dízel (TDCi) 110 Le-s típusú 4 780 000 forint. Ezekből az árakból, kereskedéstől függően, a taxisoknak kedvezményt adnak.

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

Mercedes 124. D komplett fűtőbox eladó. Ára: 10.000 Ft.

Érd.: 06/20-545-3786



Mercedes 124. D vízhűtő 17.000 forintért eladó:

Érd.: 06/20-545-3786



Betegség miatt eladó 2002. IV. havi Skoda Octavia 1.9 SDi Ambiente, 84 ezer kilométert futott, törésmentes,

kifogástalan állapotban, nagyszerviz után. Ára: 1,4 Mft. + hitelátvállalás (45x50 eFt.).

Érdeklődni lehet: 06-1-407-2469,

06/20-973-8171



1998-as Ford Galaxy 1.9 TDi 110 LE, friss taxivizsgálva (taxiként kevés km-t futott) Rase taxiórával, klímával, hátsó térfűtéssel stb. eladó. Irányár: 3,2 Mft.

Érd.: 06/20-921-7543



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

Érdeklődni: 06/70-38-38-551



Mercedes 220 D W 210-es eladó 1996-os évjárat, sárga színű, klímával, üveg-tetővel, kifogástalan állapotban eladó.

Érdeklődni: 06/30-940-7064



Skoda alkatrészemet eladom.

Tel.: 06/20-922-2027 (Ádám)

MORFONDÁRIÁK

Most már aztán nincs visszaút. Haladnunk kell előre. Csak az a kérdés – több mint ezer éve – hogy ki van kívül. Mert most már az európai gondok, bajok, problémák is nyomják nagyjaink vállát. Szegények. Csodálom is, hogy a parlamentben szóvá tették a mi régóta levegőben lógó gondjaink közül az egyiket. Olyan ez, mint a szutykos gyerek. Nem elég rá szép ruhát adni, meg is kellene mosdatni, fésülni. Talán a nikotinos gatyát sem ártana lecserélni. Tehát egy gondot e körben megoldani, tán meglehet, csak nem érdemes. Ugye egységesen kellene rendbe tenni a szénánkat. Azért nem kell nagyon elégedetlenkedni. Reméljük, valami elindult a taxizással kapcsolatban, és húsz év múlva a visszatekintő rovatban már csak egy hihetetlen megemlékezés lesz napjaink problémáiról. Próbálkozok is mindenki a maga módján. Ez az európai feeling megihlette például egyes „cégek” vezetőit is. Az arculatteremtés nagy divat lett. Természetesen a taxis zsebéből teremtve elő erre is a pénzt. Szerintem kérdés, hogy ez jó-e. Mert például, ha valakinek többször változik a székhelye, már az sem a legjobb jele a stabilitásnak. Vagy a túlzott feltűnés nem biztos, hogy azt a hatást váltja ki, amit szeretnének. Most már ugye nem elég a kocsni mérete egy „cégnél”. Most már a hirdetésben jelzik a szint is. Szerencsére napjainkra megszűnt a „színre várás” fogalma. Habár – ha jól emlékszem – Henry Ford mondta valaha azt, hogy „nálam mindenki olyan színű autót vásárolhat, amelyet csak akar, természetesen ha az fekete”.

Elnézést, ha nem tökéletesen idéztem. És itt lassan eljutunk a nagy álmom megvalósulása felé, hogy legyen minden taxi egyforma. Sárga például. Aztán a telematricázás elünteti a szint. És megint tarka lesz a világ. Hát nem szép? Én elhiszem, hogy egy logónak, jelzőnek, cégnevének manapság kimagasló ismertséget, vagy ha úgy tetszik kiöbbszáró sikert elérni nehéz. De ha már lassan az emberek megszoknak egy egyszerű, szolid emblémát, és ott soha semmilyen körülmények között csalódás nem éri őket, az szerintem sokkal hatásosabb, mint bármilyen drasztikus változtatás. Talán példaként felsorolnék egypár, ma már szimbólumnak számító márkát. Körben egy háromágú csillag, egy ágaskodó fekete ló, vagy csak egy szó: Pick. De vannak például márkák, melyek szinte egyidősek a honi magán-taxizással – pl. Daewoo, és ők sem törlik a fejüket a változtatásokon. Vagy csak más irányban. Ami hat a vevőre, fogyasztóra. Szóval majd elvállik, hogy bejön-e. Mert ugye bármikor bejöhet. Ha nem így, akkor úgy.

Mint például a TV-ben legutóbb a kandi kamerás felvétel is. Új, szép logó cégjelzés látszik. Személyiségi jogok tiszteletben tartva, taxis uraság arca, rendszáma kitakarva. A Várba egy fuvar az alagúttól 20

euró. Ez még a császárvárosban is szép pénz! És még számlát is ad az ember. Miért ne? Hiszen a számlaadási kötelezettséget törvény írja elő. Na, és itt van a kutya eltemetve, mert ha a taxinál – és csak ott, mivelhogy ez egy mobil tevékenység – a pénzügyi kormányzat felismerne a lehetőséget, hogy a taxióra által kibocsátott nyugtának sokkal erősebb bizonyító ereje van, mint egy ún. kamu számlának, tán ezen a téren is javulhatna a helyzet. A fenti esettel kapcsolatban az új logókat megvásárló kolléga panaszkodott is nekem, hogy adott esetben neki kell szegyenkezni emiatt, az utasai által neki feltett kérdések következtében. Leginkább azt sérelmezi, hogy „cégnél” érzése szerint semmit nem tesznek, vagy próbálnak tenni a renitens pályatárs előkerítéséért, vagy felelősségre vonásáért. És megint csak eljutok a „cégek” felelősségéhez. Ugyanis csak ők tehetnek valamit e jelenségek megfékezéséért. Én elismerem, hogy egy kirúgott taxis semmi hasznot nem hoz. De, ha egy perc késést meg lehet váltani pénzzel, akkor egyéb zsványosságokat miért nem? És a rendesen dolgozó alvállalkozók hangulatán is javítana egy kicsit, ha közölnék velük, hogy igenis szankcionáltak ezért meg ezért, ezt vagy azt a kollégát, pályatársat. Sokszor és sok helyen elhangzott az, hogy a taxisok a problémáikat rendezzék le egymás között. Sajnos bebizonyosodott ez lehetetlen. Nem járható ez az út, mert a taxis azért jön ki az utcára dolgozni tíz-tizenkét órát sokszor, mert ebből él. Nem pedig problémákat lerendezni. Ugye néz ki, hogy most ismét ez az álláspont a mi pénzüinkért. Aki még nem találta volna ki: a drosztpénzről beszéltek. Mert ugye, ha fizetek valamiért, akkor a legkevesebb, hogy aki felveszi a pénzt, az biztosítsa nekem az ellenértéket. Kedves „oli” Zoli barátom ugye megdöbbszont azon, hogy sokan milyen sietve, aggódva rohantak fizetni a drosztert. Mindenki a „saját” droszterjéért. És most le is egyszerűsödött a hatékony ellenőrzés lehetősége. A drosztoknál kell kezdeni. A nagyoknál! Mert ott, ha valakinek nincs új matricája, az sáros egy kicsit. Vagy a jogsíja, vagy a taxiengedélye lejárt, vizsga, etc. És vannak bőven. Különbösen is ekkorra zűrzavar, ami a taxizásban van, talán semmilyen más tevékenységénél nem fordul elő. Ugye most a parlament gyorsan megszavazta még egy évig az úgynevezett látszólagos munkaszervezők vagy kény-szervállalkozások megszüntetésének a határidejét. Na de mi van akkor, ha nincs még látszólagosan sem munkaszervező. Vagy vállalkozás. Még a taxióra sincs az illető nevén. Sok embert kell eltartani az ilyen taxizónak. És akiket eltart, azok biztos, hogy jobban élnek, mint ő.

Szóval befejezem, mert tán soha nem érek a végére. Sajnos nagyon kevés az öröm e foglalkozásban. Kb. 10-12 éve mondogattam a nagyokosoknak, hogy eljön az az idő, amikor örülnétek még egy ilyen „hátraküldött” fuvarnak. És ez be is jött.

Kívánok mindenkinek balesetmentes, szép nyarat és aki tud, annak: jó nyaralást!

Tisztelettel:

Kapitány

Hagyjanak békén!

Kedves Törvényhozók! Talán elnézik nekem, hogy mint átlagos vállalkozó fordulok Önökhöz kérelemmel. Biztos vagyok azonban benne, hogy jó néhány vállalkozó társam egyetért a címben megfogalmazott igényemmel.

Kezdjük az elején. A rendszerváltás időszakában, amikor az állami vállalatok tucatjai szűntek meg, addig stabilnak hitt munkahelyek százaai lettek az enyészeté, munkavállalók ezrei kerültek az általuk teljesen ismeretlen „munkanélküli” kategóriába, akkor velem is ez történt. Kirúgtak.

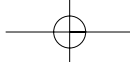
Egy nem is túl rosszul menő állami vállalatnál dolgoztam, amikor az hirtelen privatizálásra került (Egy, nálam nyilván sokkal

intelligensebb – de legalábbis dörszöltebb – ismerősöm vette meg úgynevezett „e” hiteltől, szinte fillérekért, és rúgta ki a dolgozók nyolcvan százalékát azonnal, racionalizálás címen. Most, miközben e sorokat írom, ő Mallorcán hever a pálmafák alatt és jeges daiquirit iszogat...), munkahelyem megszűnt, és szinte egyik napról a másikra munkanélküli lettem. A munkaügyi hivatalban bejelentkezésemkor nem sok jóval kecsegtettek, ez a szakma – villamosipari gépészműhelyes vagyok – ma már nem oly népszerű, mint az „átkosban”. Persze azért nyilvántartásba vettem, azzal a felkiáltással, hogy majd szólnak, ha lesz valami. Aztán hosszú hetekig persze nem szóltak...

Családos ember lévén nem várhattam tétlenül a csodát, és egyébként is természetemtől idegen a semmittevés. Így hát amellet, hogy mindenféle tanfolyamokra jártam, magam is keresgéltem kezdtem a lehetőségeket. Nem akarom hosszú lére eresztetni a történetet, lényeg az, hogy egy barátom unszolására rövid időn belül taxis lettem. Taxis vállalkozó.

A beilleszkedés nem volt könnyű. Bár a városban nem tévedtem el, azért tudásom igencsak kevés volt ehhez a szakmához. Így hát eleinte gyakran térképeztem. Átlag három hónap alatt használtam rongyossá egy atlaszt. De úgy vélem, meglett az eredménye, ma már gyakorlatilag bárhová odatallok Budapesten.

Napjainkra – lassan tizenöt éves szakmai múlttal – „öreg” taxinak tartom magamat. Megkeresem a napi betevőt, eltartom



a családomat, fenntartom a vállalkozásomat. És itt térnék vissza a címben jelzett felkiáltáshoz: Hagyjanak békén! Megteremtettem magamnak egy mini egzisztenciát, kreáltam egy munkahelyet. Én vagyok egyszemélyben a takarítónő, a sofőr, a főkönyvelő és az igazgató. Minden szabálynak megfelelek, hogy munkát teremtsék magamnak, hogy megéljek. Nem kuncsorogok állami segélyért, nem állok sorban a munkaügyi központnál, nem veszek fel munkanélküli segélyt. Gyakorlatilag levetem az állam válláról azt a terhet, hogy engem eltartson. Sőt, még én fizetek adót, amiből majd más munkanélkülieket fognak támogatni. Hát miért nem jó ez az államnak? Miért kell újabb és újabb előírásokkal, szabályokkal, adókkal és egyéb fizetnivalókkal terhelni azt, aki dolgozik, aki nem segélyekből, támogatásokból kíván élni?

Amióta elkezdtem ezt a szakmát művelni, legalább egy tucat szigorítás lépett életbe. (Nem is nagyon akartam elhinni a még nálam is öregebb taxisok elbeszéléseiből megismert boldog emlékezetű korszak kezdeteit, amikor még taxióra sem kellett! A

taxis kisiparos saját elhatározásából vette meg az első taxamétereket, csak hogy az utas bizalmát megszerezze és megőrizze. Amikor a taxis csapatok még baráti társaságok voltak, a taxisok nem baseballütővel kergették egymást, hanem segítettek a bajban, és nem ösellenségként kezelték azt, aki elvitte egy-egy fuvarjukat. Majd lesz másik. Na de hagyjuk a múltat...).

Ma már van adattárolás, nyugtaadós taxióra. Van URH-fegyelem. Van egyperces cím. Letiltás. Ma már tanfolyamokat kell elvégezni, vizsgákat kell tenni, nagyrészt teljesen felesleges dolgokból. A hatvanas, hetvenes évektől taxizó kollégák közül pár éve még nyilván egyik sem tudta, milyen az a kétszintű bankrendszer, vagy az államháztartási reform (mert ilyeneket is meg kellett tanulni a „taxis” tanfolyamon). Ők még nem tudtak tarifaelemeket egymáshoz viszonyítani, viszont ismerték az összes utcát a városban, és kinyitották az utas előtt az ajtót. Akkor most ki a jobb taxis...?

Idióta, semmire sem jó rendeletek, követelmények, egyre újabb és újabb fizetnivalók, és emellett egyre több általánosítás

sújtja szakmánkat. Ma, ha egy taxis becsap egy utast, és ez nyilvánosságra kerül, akkor a sajtóban máris „rabló taxisok”-ról, „taxis hiénák”-ról beszélnek. Ma már nem dicsőség taxisnak lenni.

Legújabban pedig már azt is mások határozzák meg, hogy hova állhatok. Nem az az érdekes, hogy hol várható utas, hanem az, hogy hol van droszt (néhányik a lehető leghülyébb helyen). Amiért még fizetnem is kell. De a legszebb az, hogy ha tegyük fel nem férek be egyetlen környékbeli taxiállomásra sem (ennek okairól már sokan írtak e hasábkon), akkor még engem fognak megbüntetni. Engem, aki próbálok dolgozni, próbálok pénzt keresni, munkahelyet teremtettem magamnak, nem állok sorba segélyért, satöbbi, satöbbi... Kinek jó ez?

Miért akarják még jobban elvenni a kedvem attól, amit csinálók? Anélkül is elég nehéz dolgom van! Kevesebb az utas, több a taxi, nőnek a költségek, csökkennek a bevételek. De – ha egyre nagyobb fáradtsággal is – még mindig nem szorulok segélyre, még mindig eltartom magamat és a családomat. Kinek fáj ez...?

k.n.b.

Riasztó, váltózár, műholdas járműkövetés, egyéni berendezések

NEM CSÖKKENT A RIASZTÓK SZEREPE A JÁRMŰVEK VÉDELMEBEN

A sívító autósziaréna sajnos hozzátartozik mindennapjainkhoz. Vannak olyan járművek, melyekről minden szomszéd tudja, ez keseríti meg mindennapjait, éjszakáit Ugyanakkor az autókat ennek ellenére lopják rendszeresen. Ma már a biztosítók is elsősorban az immobilizereket javasolják védelemként. A rendőrség által adott tanácsok között vezető helyen szerepelnek az ún. „mechanikai” eszközök, melyeknek tolvajriasztó szerepe van. Természetesen megtalálható az ajánlatok között a GPS-alapon működő védelmi rendszer is. Pénztárcánktól függ tehát, hogy melyiket választjuk. Vagy léteznek egyéb szempontok is? Erről kérdeztük Wohlmutht Tamást, a SEC-ALARM Kft. tulajdonosát és ügyvezető igazgatóját, aki e kérdésben a rendőrségnél és a biztosítóknál is egyaránt szaktekintélynek számít. Amennyiben a fényképen látható személy valakinek ismerősnek tűnik, az nem véletlen. A régebben taxizók benne a Budataxi egyik alapítóját láthatják viszont, akinek taxiszáma az 50-es volt, de inkább csak „félkilós”-ként volt ismert a több mint húsz évvel ezelőtti taxisvilágban.

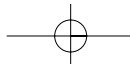
• Mit javasolnál annak, aki szeretné biztonságban tudni autóját?

• A mechanikai védelmet kiegészítésként általában mi is javasoljuk, mert ezek meghosszabbítják a jármű ellopásához szükséges időt. Sok esetben egy ilyen eszköz látványa is egy másik hasonló autohoz „úzi” a tolvajt. Sajnos egy nagy hátrányuk van, hogy kívülről jól láthatók, és akik kikísérlettek egy-egy típusnak a bonthatóságát, gyenge pontját, azoknak az adott eszköz nem jelent problémát. Mindenesetre az biztos, hogy a lopási idő valamennyire megnövekszik vele, mert minden eszköz bontása időt igényel. Márpedig az autó elvitelére fordítható idő a rendőrségi adatok szerint is mindössze néhány perc. Ezt követően ugrászerűen növekszik a lebukás veszélye.

• A másik népszerű védelmi berendezés az immobilizer. Ezzel többnyire már a gyárak felszerelik autóikat. Nemegyszer hirdette azt is, hogy így bizony az ellopthatatlanná válik...

• Néhány éve valóban favorizálják az immobilizereket, ami magyarul talán legjobban indítástiltásként lenne fordítható. Ez ugye annyit tesz, hogy a gépkocsi a saját lábán, önerőből nem vihető el. Ma már szériatartozékként ott van szinte minden járműben. Azonban önmagában ez nem ad tökéletes védelmet. Gondoljunk csak bele: az ember a legnagyobb nyugalomban van otthon, mert a járműve a saját lábán történő elvitel ellen biztosított (ha biztosított.). De azért az nem titok, hogy ezek az eszközök is bonthatóak... Ma már

típus-specifikus autótolvajok vannak. Uniformizált a védelmi eszköz, mely az adott szériában és évjáratban azonos, így csak egyet kell felderíteni magánműhelyben nyugalomban és utána... Tulajdonképpen mindig vissza kell térnünk ahhoz a ponthoz, hogy egy jobb minőségű járműriasztó ugyanezt a feladatot teljesíti. Ugyanúgy blokkolja az indítást, de bármilyen, az autót érintő egyéb rongálás esetén (feltörés, sérülés, mozgatás) emellett még nagy cirkuszt is csinál. Ez esetben helyreáll az a tézis, hogy a következmények nélküli lopáshoz csend, nyugalom, sötétség (senki se lássa) és elegendő idő kell. E tétel pedig a szirénázással teljes mértékben meghiúsul. Ekkor vége lesz a nyugalomnak és rendkívüli mértékben megnő a lebukás veszélye. Ezt pedig épeszű autótolvaj nem kockáztatja. További gond az immobilizerekkel az, hogy ma már virágzik a lopottalkatrész-kereskedelem. Tehát nem minden esetben az a cél, hogy a gépkocsit elvigyék. Ellenkezőleg! Jóval nagyobb hasznot hajthat jelentősen kisebb kockázat mellett a nagy értékű air-bag-ek, vezérlőkomputerek, kormánykerekek, ülések, felnik, vagy egyéb keresett alkatrészek kilopása a járműből. Ezeket értékesíteni lehet a fekete piacon, mert nyilvántartott gyári szám hiányában nem lehet azonosítani őket. Sima alkatrészeknek minősülnek. Egy kinyílt air-bag pótlása százazrekbe kerül hivatalosan,



melyet vagy megterít a biztosító, vagy nem, de ez ebből a szempontból mindegy. A pénztárca szempontjából a legkedvezőbb a lopott alkatrész beépítése a járműbe. Az alkatrész-lopás lebukási veszélye ráadásul sokkal kisebb, mint amit egy járműnek a szétszedésével, egy másikkal történő összeépítésével vagy legalizálásával, értékesítésével vállalnak bűnözői csoportok. Az ilyen alkatrész-lopások ellen a mechanikus védelem, az indítástiltás, ill. az immobilizer semmilyen formában sem véd. Tehát a tulajdonos hiába alszik autójától néhány ablaknyira, előfordulhat, hogy reggel téglákon áll az autója esetleg légszákak nélkül. Ez ellen csak egy jó minőségű járműriasztó védheti meg a járműtulajdonost.

• **Erről azok, akik nem tudnak aludni, pihenni egy-egy „jó minőségű” riasztó miatt, valószínűleg nem így gondolkodnak. Ráadásul úgy tűnik, az emberek kifejezetten közönyösek, ha visít egy riasztó...**

• Nekem erről más a véleményem. A járműriasztók nagy része profi készülék, ezek téves riasztással nem igazán zavarják a környezőket. Azonban ha a beállításuk, beszerelésük szakszerűtlen, akkor lehet ilyen tapasztalata a szomszédoknak. Erről viszont többnyire nem a riasztó készülék tehet. Mi magyarok olcsóságra törekszünk, sok esetben akkor is, ha ez a minőség rovására megy. Egy jó riasztót is lehet olcsóbban, de szakszerűtlenül beszerezni, vagy vehetünk az ócskapiacra valamit, ami „azért még lehet jó”. Nem véletlenül szól úgy a magyar mondás, hogy olcsó húsnak híg a leve. Ezekben az esetekben téves riasztások tömkelege zavarja a környezetet, a szomszédokkal hisztériázik, a lakók is, mert állandóan ugyanannak az autónak a riasztója üvölt. Ebből azonban nem az következik, hogy nem érdemes riasztót szereltetni a járműbe. Tapasztalataink szerint a korrekt, szakemberek által beszerelt eszközök teszik a dolgukat. Az ilyen riasztó el fogja riasztani azt a bűnözői réteget, amely a gépkocsi eltulajdonításával, vagy kifosztásával próbálkozik.

• **Taxis körökben többnyire a „saját” védelemre esküsznek. (titkos kapcsolók és egyéb speciális védelmi megoldások stb.) Ugyanakkor hallani GSM alapon működő GPS-rendszerekről, melyek műholdak segítségével követik a járművet. Egy időben népszerűek voltak a rablásgátlók, melyek akkor léptek működésbe, ha a tulajt „kiszedték” az autójából. Ugyanakkor azt is szokták mondani, hogy ha valamit el akarnak vinni, azt úgylis elviszik. Mi az ésszerű megoldás?**

• Természetesen nem lehet mindenkire nézve érvényes tanácsot adni. Független a döntés az autó típusától, a tulajdonos lakóhelyétől, autózási szokásaitól és még nagyon sok minden mástól. Abban a szakemberek

megegyeznek, hogy sok elektronikus eszköz összeépíteni nem igazán jó. A tapasztalatok szerint ezek általában „összevesznek” egymással. Ha valaki nem bízik egy gyári, jó minőségű eszközben, ami az indítástiltást és a riasztást is elvégzi, és egy rejtett kapcsolóra van szüksége, ez tökéletesen jó megoldás lehet, hiszen az egyéni öt-



Wohlmuth Tamás: – Központi egységünkre a gépkocsi élettartamával azonos idejű garanciát adunk

letek, az ismeretlen megoldások nehezen megtalálhatók azok számára, akik ezeket valamilyen formában hatástalanítani akarják. Egy tény: hogy ezek a különböző kapcsolók és nyomógombok is viszonylag könnyen felfedhetőek. Az autós környezete, ha akarja, látja, hogy elindulás előtt mit tesz, mit és hol nyom meg. Ma már a digitális kamerákkal rögzíteni is lehet a keresett mozdulatot. A számkódos tasztatúrák elhelyezése a gépkocsiban hasonló problémákat vethet fel: ezeket beszereléskor olyan helyre kell tenni, ahol nem láthatók. Ha valaki ennek helyét fel akarja fedni, elég megvárnia a tulajdonost, a gépkocsihoz odasétálni és még az is pillanatok alatt leolvasható, hogy milyen kódot üt be. Szerintem az elektronikus kommunikáció a jobbik verzió, csak gondoskodni kell arról, hogy a titkosítást számítógépesen, szoftveresen ne lehessen visszakódolni. Minden esetben kímelném a riasztót, én mindenféleképpen ezt favorizálom, pontosan azért, mert a professzionális bűnöző réteg nem szívesen nyúl olyan járműhöz, amelybe bármilyen más eszköz van beszerelve, mint a megszokott gyári védelem. Ők speciális és nagyon drága eszközökkel dolgoznak, melyekkel elsősorban a gyári rendszereket tudják nyitni. Ha ettől eltérőre akadnak, többnyire odébb mennek és keresnek egy olyan járművet, amiben nincs „nehéztés”. A második rétege az autóval kapcsolatos bűnözésnek azokból áll, akik kimondottan a gépkocsi nagy értékű berendezéseit, értékeit lopják. Ők az immobilizeres autókat szeretik, hiszen elvinni nem akarják a járművet, nem ez a szándékuk. A riasztós autót – a

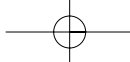
lehetőségekhez képest – ők is kerülnek, mert az cirkuszt csinál, üvölt, villog. A bűnözők pedig nem tudják, hogy honnan és ki fog előkerülni, és bizony lehet egy díjbirkózó is a kinézett autót. De lehet, hogy a „tulaj”, aki meghallja a szirénát, lejön egy fejszével és hátba vágja a rutintalan elkövetőt. Vagy a nagy ricsajra előkerülhet egy rendőr is.

Tehát a bűnözők először ezeket a láthatatlan rendszereket próbálgatják, ha nem biztosak benne, hogy milyen eszköz van beépítve. Először megpróbálják az ütésérzékelőt, tehát megvárják az autót, ha riasztani kezd, elmennek onnan. Az autós szemében ez később úgy néz ki, mint egy téves riasztás. Ha ez sem vezetett célra, tehát nem indult el a riasztó, akkor megnyitják a járműajtót zárfeltörővel vagy egyéb dolgokkal. Ha ekkor az riasztó továbbmennek, ha nem: hozzákezdnek a munkához. A harmadik bűnözői réteget nem érdeklí semmi, ők a könnyen, gyorsan mozdítható tárgya-

kat keresik a járműben. Egy rádió, ami kímélhető könnyen, egy problémamentesen nyitható csomagtartó, melybe az óratos autós a parkolóban helyezi el az értékesnek látszó táskát, nehogy azt a bevásárláskor ellopják... Pedig ezt sok szem figyel, ez jól látszik egy nagy parkolóban és akkor helyből a csomagtartó nyitásával kezdik, vagy egyszerűbb elkövetők az ablak beverése után gyorsan felkapják azt, amit az utastérben találnak, és elrohannak vele. Tehát ez ellen szinte semmi nem véd a törésbiztos fólián kívül. Én például, ha megyek a feleségemmel, vagy a kollégáimmal a Metróba vagy máshová, és ők a táskájukat nem akarják oda bevinni, akkor egy sarokkal előbb megállok és elteszem hátra a táskákat. Amikor az áruház parkolójába bemegyek, már nem nyitom ki a csomagtartót. Nagyobb értéket soha sem hagyok a járműben.

• **Miután tudom, hogy mindenki a saját lovát dicséri, térjünk át arra, hogy milyen riasztóval foglalkoztok**

• AMAX autóriasztóink a világszerte elismert SECO-LARM Inc. USA termékei. Több mint 30 éves gyártási tapasztalattal rendelkeznek, termékeik a világ minden országában megtalálhatók. Ennek a cégnek vagyunk a magyarországi kizárólagos forgalmazói és nyújtjuk ezekhez a garanciális háttérrel. A toplistás készülékeket 14 éve forgalmazzuk Magyarországon. Tudni kell, hogy a Toyota Motor Hungary hivatalos kereskedőinek nagy része központi elosztásból a mi cégünk termékeivel ajánlja és látja el a gépkocsijait. Komoly kormányzati hivatalok használják riasztóinkat nagy



értékű járművekben, és nagyon sok járműértékesítő – akár Fiat, akár Volkswagen – van, aki szintén a mi eszközeinket használja. A központi egységre a garancia a gépkocsi élettartamával azonos, ami annyit jelent, hogy egy új gépkocsi megvásárlása esetén, amíg az nem kerül bontóba, a központi egységre érvényes a garancia. Ilyen felelősséget csak kiváló minőségű eszközök esetén kockáztatnak üzleti alapon működő vállalkozások. Ez természetesen a garancialevélben, amit a készülékekhez mellékelünk, szerepel. Ez a vállalat már 14 éve működik Magyarországon. Riasztóink között megtalálhatók az igen magas, – és az átlagos tudásszintű berendezések. Ez utóbbiak a hazai piacon lévő készülékekhez képest magas tudásszinttel rendelkeznek. Vannak olyan riasztóink, amelyek rablásátlással is ellátottak. Ez a funkciója készülékünknek a tulajdonos intelligenciájára támaszkodik, ami annyit jelent, hogy nekem kell felismernem azt a helyzetet, hogy mikor szorulhatok rá a rablás elleni védelemre. Szükségem lehet erre pl. uszodában, ahol öltözőszekrényben hagyom a kulcsaimat, a forgalmival együtt, hiszen nem vihetem magammal. Ha ilyenkor gondoskodom arról, hogy a gépkocsit rablás elleni védelemmel lássam el a távvezérlőről, akkor, ha valaki mégis hozzáfér a kulcsokhoz, és az autómmal elmegy, akkor mindössze 3 perce van a furikázásra, mert működésbe lép a rablásátláló funkció. A gépkocsi ettől kezdve kizárólag személyi kóddal indítható újra, amit csak a tulajdonos ismer. Ugyanezt a funkciót használhatom pl. nagy parkolóban, ahol a kulcsot elvehetik tőlem. Vagy olyan útszakaszon megyek, ahol úgy érzem, hogy veszélyeztetve vagyok, este van, jönnek utánam. Vagy taxisoknál fordulhat elő, hogy olyan utasuk van, akivel probléma le-

het. Ez esetben menet közben át lehet váltani gombnyomással a rablásátlásra. Ilyenkor egy ajtónyitáskor már automatikusan élesedik ez a funkció, majd 3 perc múlva az autó leáll. Persze megfelelő szirénázással, előjelzéssel, és csak kóddal indítható újra. Előfordulhat, hogy a gépkocsit nem rablásátlással zártam le, de este, amikor megközelítem egy veszélyes helyen, ahol rengetegen vannak körülöttem, és úgy érzem, el fogják venni tőlem a kulcsot, ez esetben hatótávolságon belül utasíthatom az eszközt így is, ebben az állapotban is, hogy kapcsolja be a rablásátlást, de ezt megtehetem menet közben is. Ez lényeges momentum főleg a TAXIS szakmában. Ha úgy ítélem meg, hogy az utassal problémák lehetnek két gombnyomás és máris fut a program. Ha ezek után bármelyik ajtót kinyitják, elindul a rendszer. Készülékünk tudják az elő- ill. főriasztást. Az összes ajtó védelme, rezgés-, ütés-, szállításerzékelés, valamint az indítástiltás alapszolgáltatása készülékünknek. Az érzékelőrendszert be lehet állítani a gépkocsit érő kisebb impulzusokkal szembeni előriasztásra, nagyobbak esetén pedig a főriasztásra. Vagyis, a rezgésérzékelő szenzor kis ütésre ad egy előriasztási hangot, ami mellett villoghat az elakadásjelző. Ez még nem zavarja a környezetet, de annak, aki ezt előidézte, figyelmeztetés, hogy fejezd be, mert ebből komolyabb probléma lesz. A fent már leírt kísérletező tolvajoknak ez már azonnali visszajelzés, hogy másik autót kell keresniük. Viszont egy nagyobb ütés esetén azonnali riasztást indít be. A belsőtér-védelem feladata, hogy észrevegye, az autohoz veszélyesen közel, mozgás van. Ezek a funkciók egyébként problémát okozhatnak a városban. Megállók egy rezgő sínpályán, vagy olyan helyen, ahol nagyon szorosan mennek el a gyalogosok a gépkocsi mellett, ezért állandóan üzemelhetne az előriasztás. Ezt elkerülendő a készüléknek a távvezérlőről utasíthatom a riasztót a bezárásnál: most kapcsolod ki az egyes szintet, mert nincsen rá szükség, ne zavarjuk a környezetet. Ilyenkor a készülék úgy működik, mint a normál riasztó. Csak nagy ütésre fog indulni a cirkusz. Aztán megtehetem azt is, hogy kikapcsolom a gépkocsiban, vagy gyereket, és átszaladok egy újságért. Vagy Olaszországba utazom, Szardíniára, és a 10 órás hajóúton a rezgésérzékelő azonnal riasztást indítana, a mozgó, rezgő hajó miatt. Ez esetben is utasíthatom a riasztót, hogy tessék kikapcsolni a szenzorokat, csak az összes ajtó védelme és az indítástiltás működjön. Rezeghet a hajó, mozoghat benne a kisállat. Mindegyik készülék rendelkezik az úgynevezett pánikfunkcióval. Amikor éppen nem tudok semmit sem csinálni, mert megtámadtak, vagy úgy érzem, hogy problémám van – akár gépkocsin kívül, akár gépkocsin belül – hosszabban megnyomom a távvezérlő 1-es gombját, így a készülék egy teljes

riasztást szimulál. Ezzel fel tudom hívni magamra a környezet figyelmét, hogy valami történt. Sokszor kérdezik az autósok, mi van akkor, ha a távvezérlő vizes lesz, vagy belesik a medencébe? Ez sem jelent problémát, mert a készülékekben lévő szoftver úgy van megírva, hogy én, mint a tulajdonos, beazonosítom magam egy pínkóddal, amiből a készülék tudja, hogy a tulajdonos használná az autót, csak valami történt a távirányítóval. Egy speciális üzemre (automata szerviz üzemre) áll át ekkor. Ilyenkor a védelmi rendszerből belső hatástalanítású rendszer lesz. Ez annyit jelent, hogy az autó elhagyása után automatikusan élesedik. A hatástalanításra 10 sec áll rendelkezésre az ajtónyitás után. Ez alatt kell bevinni az azonosító kódot. Nincs védelem nélküli autó. Nem kell idegeskedni egy európai nyaralás során, hogy az autótól védtelen. Befezhető nyugodtan a nyaralás. Hazatérve megnyomjuk a tartalek vezérlő gombját, és máris minden a régi, megszokott rendszerben működik. Minden riasztónk testreszabható programozás tekintetében. Pl. ha leveszem a gyújtást, 30 sec elteltével automatikusan bekapcsolják az immobilizátort. Előfordul, hogy a tulajdonos feledékeny és nem élesíti a riasztót. Biztos ami biztos, a riasztó belső indítástiltása a rendszertől függetlenül bekapcsol. Van aki automata üzemben szereti használni a rendszert. Röviden: ha kiszállok a kocsiból, automatikusan élesedik a rendszer és zár. Kódot sem kell adnunk. Amerikában pl. így használják ezt a berendezést, és csak így kötnek a járműre biztosítást.

• Mennyibe kerül egy alapszintű készülék és mennyibe a legdrágább?

• A készülékek ára megtalálható a honlapunkon: a www.secalarm.hu-n. A gyár egy alapszintűt kínál, mely elégséges a jármű megvédéséhez. A biztonság és a komfort a felhasználó igényei és pénztárcája függvényében növelhető. Nem kényszerítik rá az emelésérzékelőt, vagy a belsőtérvédőradart stb. Ezek az alapkészülék mellé elemenként is megvásárolhatók. Itt megjegyezném, hogy ezek a már beépített rendszerhez a későbbiek folyamán is csatlakoztathatók. Az alapszintű elvégzi az indítástiltást, összes ajtó védelmét, a teljes héjvédelmet, rezgés-ütés-szállítás érzékelését. Alapszintjeink 24 000 Ft-tól 46 000 Ft-ig, vásárolhatók meg. Ennek beszerelése bruttó 15 000 Ft-ba kerül. Ezen kívül: ki mit szeretne hozzá vásárolni. Ablakemelő elektronikát 2 ablakra, 4 ablakra, belsőtérvédelmet, emelésérzékelőt, önakkumulátoros szirénát, tehát addig fejleszhető a készülék, ameddig csak a vevő akarja.

A további kérdésekre személyesen a Budapest, VIII. ker. Karácsony Sándor u. 19 szám alatt található szaküzletünkben adunk választ, illetőleg a /06 1 / 303 1056 a /06 1 / 303 8109 számú telefonon is lehet érdeklődni.

1. MIKROHITEL

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

2. SZÉCHENYI KÁRTYA

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

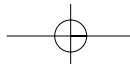
Nettó bevételed az igényelt hitelkeret min. 4-szerese legyen (taxiban min. 2M Ft, de ha más vállalkozásod is van...)

3. JELZÁLOGHITELEK

4,1%-tól deviza alapú hitelek, hitelkiváltások. Csak ingatlanfedezet szükséges.

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

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



A sárga rendszám

- Valóban fontos? -

Az MKFE (Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete) rendeletmódosítási javaslattal fordult az illetékes minisztériumhoz, a sárga, szolgáltatási rendszám megszüntetésének tárgyában. Az eredeti javaslat kiváltó oka az volt, hogy miután a külföldről használt behozott gépjárművek csak származásellenőrzési eljárást követően vehetők nyilvántartásba és helyezhetők forgalomba, és ez az eljárás néha igencsak elhúzódik, a vállalkozókat akadályozza a beszerzett eszközökkel való munkavégzésben.

Nos ez a szabály a behozott taxikra ugyanígy érvényes, ezért csatlakozhatunk a fuvarozók kezdeményezéséhez, amely szerint a „...különleges rendszámtábla használata már nem indokolt, javasoljuk a 89/1988 (XII. 20) MT rendelet módosítását oly módon, hogy a különleges rendszámtábla megléte a feltételrendszerből törülésre kerüljön.” (Autóközlekedés 2004/13)

Fentiek kapcsán érdemes elgondolkodni azon, hogy mi élt szolgálat egyáltalán a megkülönböztetett színű rendszám, kiknek kell ezt alkalmazni, és nem utolsósorban miért?

A szolgáltatói rendszám gondolata még a kilencvenes évek elején merült fel, emlékeim szerint a kezdeményezés a taxis szakmából indult. Ez volt az az időszak, amikor Budapesten húszezer, egyes vélekedések szerint azonban közel harmincezer taxis próbált megélni ebből a tevékenységből. Ez volt az az időszak, amikor a munkanélküli hivatalok „ontották” a taxis vállalkozókat. -Van autója? -Van! -Menjen taxis vállalkozónak, és már holnap pénzt kereshet! Ki tudott volna ellenállni ilyen ígéretnek? Mellesleg ez volt az az időszak is, amikor a taxis szakma kezdett felhígulni, amikor a szakmai tudás inflálódott, a „szerencselovagok” elárasztották a piacot.

Ebben a helyzetben valamilyen szabályozást muszáj volt csinálni, és ez meg is történt. A sárga rendszám ennek csak egyik eleme volt, kiterjesztve a közúti közlekedési szolgáltatók teljes körére. Azóta sárga rendszámmal jár a taxis, a személyszállító, a teherfuvarozó, a csomagszállító, a buszos. (Csak halkán jegyzem meg, hogy szintén sárga rendszámmal kellene járnia a limuzinszerviz autóinak, az esküvői oldtimeereknek, stb.) Egyedül a kizárólag menetrend szerinti járművek kaptak felmentést a megkülönböztetett rendszám viselésére alól. (Hogy miért, ez azóta is titok...)

A megkülönböztetett rendszám eredeti funkciója szerint mintegy taxi-licenstként működött volna. Ez volt a szakma kérése, és akkor még ezt támogatták a rendeletalkotók is. A taxis leteszi a vizsgáit, teljesíti a műszaki és adminisztratív követelményeket, befizeti a befizetnivalóit, végül kap egy taxiengedélyt és egy sárga rendszámot. Ez a rendszám hivatott igazolni azt, hogy ő hivatalos taxis. Ez a rendszám taxizásának a „védjegye”. Egy régebbi cikkben már említettem, de ide különösen kíváncsok, hogy volt egy olyan elképzelés is, hogy dupla rendszámtartót engedélyeznek a taxira. Ez úgy működött volna, hogy az autó eredeti fehér rendszáma rögzítetten szerepel az autón, ha pedig a vállalkozó taxizni akar vele, akkor feldobja a tetőre a szabadjelzőt, a két sárga rendszámot becsúsztatja a fehér elé a megfelelően kialakított tartóba, és az autó máris átvedlett taxivá. Óriási ötlet. Egyszerű és logikus. Nyilván ezért is talált elutasításra...

A kezdeti időkben a rendszer működött. A taxis megkapta a sárga rendszámot, azt beirták a forgalmiba a fehér mellé, és máris lehetett menni dolgozni. Kocsicsere esetén a sárga rendszám ment az új autóra, a régire pedig visszakerült az eredeti, fehér rendszám. A szisztéma remekül működött, mindenki tudta, hogy annyi hivatalos taxi üzemel az országban, ahány sárga rendszám kiadásra került.

Aztán kezdődtek a gondok. Illetékes elvtárs felfedezte (vagy unalmas óráiban kitalálta...), hogy a rendőrségi nyilvántartó rendszer nem képes egy ugyanazon alvázszámhoz többféle rendszámot párosítani, illetve nem képes egy ugyanazon rendszámhoz több alvázszámot hozzárendelni. Ezért aztán, ahelyett, hogy egy ráérő és lelkes programozót megbíztak volna, hogy ugyan már valamelyik hétvégen dobja össze ezt a minimális változtatást a rendszeren, in-

kább rendeletet hoztak: ezentúl ahány autó, annyi sárga rendszám. Na itt kezdett értelmetlenné válni az egész. A taxisok kocsit cseréltek, eltették a régi autó sárga rendszámát, meg az új autó fehér rendszámát, aztán kaptak egy új sárgát. Egy újabb kocsicsere-nél aztán ezt is visszakapták, mert új autó, új rendszám. A mai napig is van nem egy olyan kolléga, akinek a garázsában halmokban állnak a sárga rendszámok. Előbb-utóbb ebből óhatatlanul az lett, hogy egyes autókra rákerültek az ilyen leselejtezett rendszámok, hogy úgy nézzen ki messziről, mintha taxi lenne. Egészen biztosan ma is futnak olyan taxik, amelyek sose kaptak taxiengedélyt. A lebukás veszélye elenyésző, és ezen elenyésző esélyű lebukás során is nevétséges a szankciórendszer.

Ma már sokkal „logikusabban” mennek a dolgok. Taxis vállalkozó vesz egy kocsit, kap rá egy fehér rendszámot. Másnap taxiengedélyért folyamodik, az egy napig élt fehér rendszámot megsemmisítik, kap egy sárgát. Taxizásának lejártaival a sárga rendszámot megsemmisítik, kap egy másik fehérret. Ha valamely kollégája megveszi másnap tőle ezt az autót, és taxiengedélyért folyamodik, ezt az egy napos fehér rendszámot is megsemmisítik, és kap rá egy új sárgát. Aztán ha abbahagyja a vállalkozást, vagy egyszerűen csak eladja az autót, a sárga rendszámot megsemmisítik, kap egy újabb fehérret.... Besenyő Pista bácsival szölv: NOOOOORMÁLIS!

Mutassanak nekem ma valakit, aki logikusan meg tudja magyarázni, hogy miért kell a közúti közlekedési szolgáltatóknak, közte a taxisoknak sárga rendszámot viselni. Persze az nyilvánvalóan nem érvényes válasz, hogy azért, mert a rendelet előírja... Mert mit mitől különböztet meg a megkülönböztetett rendszám? Miért nem kell mondjuk a postásoknak zöld, a tűzoltóknak piros, a balettáncosoknak és a kőfaragóknak nokedlibarna rendszámot viselniük? Milyen tényleges és valódi célt szolgál a sárga rendszám? (Amellet, hogy pénzt lehet érte kérni, és egy csomó embert eltart a köré épült adminisztrációs kiszolgáló rendszer...)

Persze lehetne arról is beszélni - beszéljünk is - hogy van amikor a sárga rendszám kifejezetten hátrányos. A taxisok nagy részénél ez egészen biztosan így van. Elég, ha csak arra utalunk, hogy a taxis nem csak és kizárólag munkavégzésre használja a gépkocsiját, hanem egyben az a családi autó is. Amikor pedig családi autóként funkcionál, akkor, hogy úgy mondjam, senkinek semmi köze hozzá, hogy az autó egyébként taxi. Gondot okozhat a sárga rendszám az országhatáron (még most, hogy EU-tagok vagyunk), mert a szervek másként kezelik, mint a magánautót. Persze nem volna baj, ha lehetne egy taxinak használt autóra és egy családi kocsija is a vállalkozónak, de amíg az adóhivatal „feltételezi”, hogy taxi-autókat privát célra is használjuk, addig engedtessek meg a kérdés: ebben az esetben viszont mit keres rajta a sárga rendszám.

A taxi attól taxi, hogy engedélye, szabadjelzője, taxiórája van. Tessék ezeket komolyan venni, szigorúan ellenőrizni, és nem megengedni például, hogy egy kommersz szabadjelzőn világító „PIZ-ZA” felirattal lehessen (persze fehér rendszámmal) közlekedni. Tessék legalább évente egyszer megkövetelni a taxiengedéllyel kapcsolatos feltételek meglétét, felelősségre vonni azt, aki ezeket nem teljesíti (vagy nem ellenőrzi, pedig feladata lenne). Tessék kemény szigorral fellépni a csalók ellen, és akkor nem lesz szükség sárga rendszámra sem. Mint ahogy nagyrészt ma is teljesen felesleges...

-oli-

Gyászjelentés

Mély fájdalommal tudatom, hogy édesapám,

Mágori Ferenc,

1968-as számú kolléga, hosszú szenvedés után 62. életévében elhunyt.

Kiváló édesapa, férj és ízig-vérig jó taxis és gépkocsivezető volt.



KLÍMÁVAL, DE HOGYAN? (1. RÉSZ)

Bár a fűtés egyidős az emberiséggel, a mesterséges hűtés alig 160 éve ismert. Az épület és a jármű-klimatizálás pedig még innen van a hetedik x-en. A gépkocsik klímaberendezése nyári hőségben is kényelmessé és biztonságossá teszi a vezetést. Használatával javul a figyelemkoncentráció, csökken az észlelési hiba, a kifáradás, a vezetői agresszivitás, és javul a forgalom biztonsága.

Az első autóklima a Nairn Express nevű, közel-keleti pótkocsis autóbusszon gördült az utakra, amely Bagdad és Damaszkusz között közlekedett. A jármű klímaberendezése olyan nagy és zajos volt, hogy a vonta-

ilyen szélsőséges körülmények között, klímaberendezés használata nélkül, az egészséges felnőtt utasoknak a normális 83-ról 125-re is felmehet a percnkénti pulzusszáma. A klímaberendezés bekapcsolását követően a pulzusszám is hamarosan normalizálódik.

Személygépkocsikon, a léghellenállás csökkentése érdekében nem ritka a szélvédők 26 - 32, az oldalablakok 10 - 15°-os döntése, ami miatt az utastér napsugárzásnak kitett felülete megnő. Ez olyan intenzív utastérfelmelegedéssel jár, amely mérsékelt éghajlatú vidékeken is szükségessé teszi a klímaberendezések használatát. A nagy és fokozottan döntött üvegfelületű gépkocsik kocsiszekrényének hőfelvétele jelentősen na-

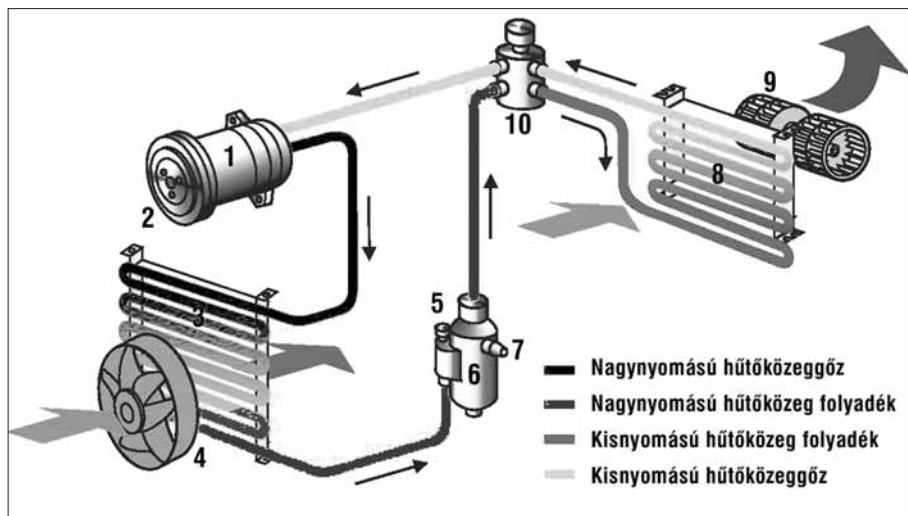
csökkenti. Ez 5 ezrelék véralkoholszintnek megfelelő alkoholos befolyásoltság élettani hatásával egyenértékű. Tűző napon, akadályoztatott forgalomban, a klimatizálatlan gépkocsik vezetői kétszer ekkora figyelemkoncentráció-csökkenéssel járó igénybevételnek vannak kitéve. Akkorának, amit a törvény a vezetői engedély legalább egy évig tartó bevonásával büntet, alkoholos befolyásoltság esetén!

Említést érdemel az is, hogy a tartós figyelemkoncentráció-csökkenés kifáradáshoz, később elalváshoz vezet. Klimatizált utastérben a vezetés jóval később okoz kifáradást, mint klimatizálatlanban. Az előbbieken alapján úgy véljük, hogy további érvek nem szükségesek a klímaberendezések forgalombiztonsági jelentőségének alátámasztására.

Megemlítjük, hogy kiadós étkezés után az emésztés is az előbbiekhöz hasonló figyelemkoncentráció-csökkenést okoz. Ha tehát a vezetési alkalmasságot a pillanatnyi reakcióképesség mérésével ellenőrizné a hatóság, ugyancsak megritkulna a közlekedő gépkocsik száma, viszont realisabb képet kaphatnánk a bekövetkezett balesetek okairól. Annak a megítélését, hogy az ilyen körülmények között, mennyire képes az ember „a járművet az útviszonyoknak megfelelő sebességgel vezetni”, olvasóink, és méginkább: az elmarasztalóan ítélező bírák igazságérzetére bizzuk.

Előny és tendencia

Nyári hőségben, akadályozott városi forgalomban az utastér hőmérséklete meghaladja a 40 °C-t. A szervezetet érő stresszhatású hőterhelés hamar „kikezdi az ember idegeit”. Ilyenkor könnyű elnézni egy táblát, elvéteni egy kritikus mozdulatot.



A gépkocsik kompresszoros hűtőkörének felépítése. 1. Klímakompresszor. 2. Mágneskapcsoló. 3. Klímakondenzátor. 4. Hűtőventilátor. 5. Nagynyomású kapcsoló. 6. Folyadékleválasztó. 7. Kisnyomású kapcsoló. 8. Elpárolgotató. 9. Szellőztető ventilátor. 10. Expanziós szelep

tójárművön kapott helyet, az utasok pedig a pótkocsiban élvezték az otthonukban és irodáikban már megszokott, hűtött levegőt. Akkoriban 1936-ot írtak. A mobilklíma gyártója a Carrier volt, amely ezt megelőzően már vasúti kocsikat is klimatizált Amerikában.

Életten és igénybevétel

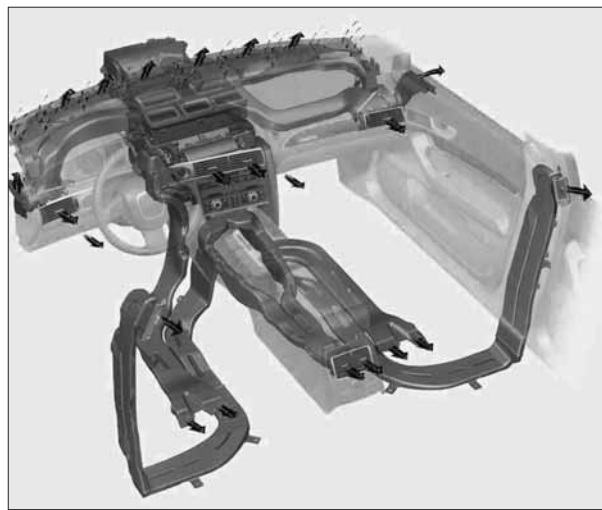
A személygépkocsik utastérét a motor, a sebességváltó, a kipufogórendszer gáz hulladékhojén kívül, a nap hősugárzása fűti. Mindezek hatására az utastér hőmérséklete a lemezburkolaton a csúcshőmérsékletet (a víz forráspontját), a hajlított ablaküvegek hőmérséklete pedig, a 85°C-t is meghaladhatja. Az utasok kilégzése személynként, és óránként 50 g vízpárával növeli az utastéri levegő és az utasok öltözékének páratartalmát.

gyobb a hőleadásnál, az utastérük emiatt kifejezetten hőcsapdának tekinthető.

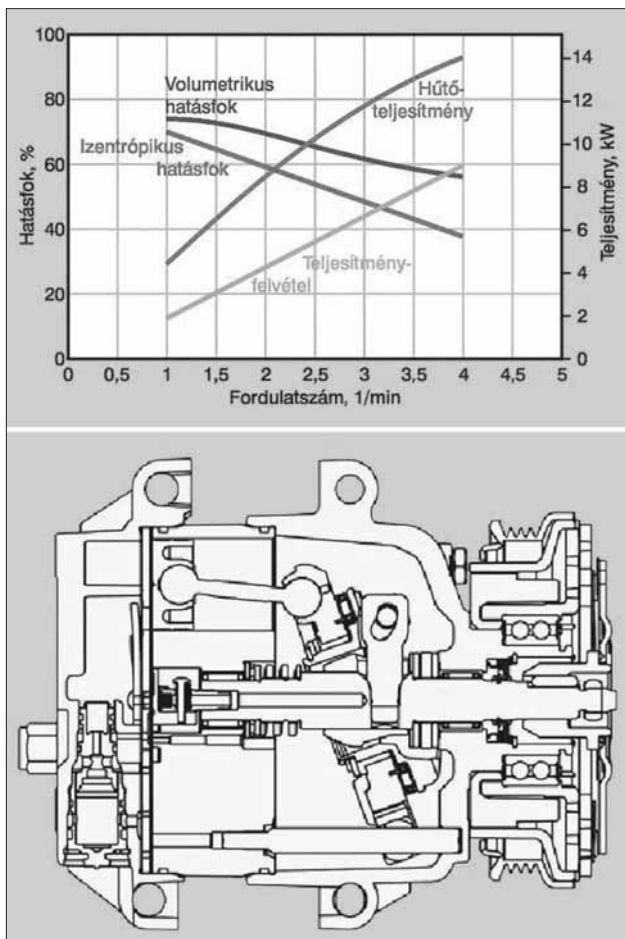
Bár az utastéri levegő optimális hőmérséklete 20 - 23 °C, meleg nyári napokon, gyakori ki- és beszállás esetén az átlaghőmérséklet meghaladhatja a 25 °C-t.

Kikapcsolt klímaberendezés esetén, a tűző napon álló gépkocsik sötét színű műszerfalának közelében 85 °C fölé is emelkedhet a hőmérő higanyszála. Mindez azal jár, hogy a fej körüli levegő hőmérséklete 35 °C-kal is megnő.

Újabb kutatások azt mutatták, hogy a 25-ről 35 °C-ra növekvő hőmérséklet a figyelem koncentrációját és annak időtartamát 25%-ot meghaladó mértékben



A hűtőlevegő légelosztó csatornákon keresztül jut az utastérbe



Működési sajátosságok

A klímaberendezés bekapcsolását a kompresszor mágneskapcsoló kattánása, és a motor-fordulatszám növekedése kíséri. Ezt követően a („H” betűs sapkával fedett szervicsatlakozójú) nagynyomású csőág melegedni, az („L” betűs sapkájú szervicsatlakozós) kisnyomású, hűlni kezd. A szárítósűrítő tartályán lévő kémlelőablakon (ha van ilyen), folyadékáramlás észlelhető. Az utastérbe beáramló levegő lassan hűlni kezd.

A kondenzvíz-kifolyó nyílás alatt megjelenő folyadékcspek, a mágneskapcsoló kattánása, az ezt követően hallható sziszegő zaj, a kompresszor be-, illetve kikapcsolásának, azaz a hűtőkör működésének természetes következményei.

A gépkocsi-klímaberendezés olyan eszköz, amelyre használaton kívüli állapotban is gondot kell fordítani, ugyanis a hűtőkör rendszer szivárgáshelyei is egyben. Használaton kívüli helyzetben ugyanis a hűtőkör illeszkedő elemeinek tömitései „összeszáradnak”. Bár folyadéktömitőek maradnak, gáztömitő képességük romlik, és a hűtőkör gáz-halmazállapotú része átszivárog az „összeszáradt” tömitéseken.

Tekintettel arra, hogy mind a mai, R134a jelű, mind a nálánál korábban használt R12-es jelű hűtőközegek üvegházhatású gázok, a szivárgásuk kiküszöbölése nemcsak környezetvédő, hanem hűtőtéljesítményt javító beavatkozás is egyben. Amint ábránkból kitűnik, ez minimálisan 19 szivárgáshelyet jelent klímaberendezésenként.

A szivárgások miatt a rendszerben keringő hűtőkör mennyisége, és a vele elérhető hűtőtéljesítmény is értelemserűen csökken. Az utastér, ugyanolyan hőmérsékletre hűtéséhez tovább kell működnie a hűtőkörnek, ami többletfogyasztással jár. Mivel a pénzének senki nem el-

lensége, a hűvösebb hónapokban is törődünk klímaberendezésünkkel!

Mit kell tennünk szezonon kívül, járművünk klímaberendezésével? Azt, amit mások: kapcsoljuk be, és havonta legalább egyszer, és tíz percen át, működtessük. E tíz perc alatt a tömitések ismét nyomás alá kerülnek: zárják az illeszkedő fületeket, és a pénztárcánkat.

Egyéb előírás híján, szezonkezdetkor cseréltsük ki az utastéri levegőszűrőt. Túlzás nélkül mondhatjuk, hogy ezzel nemcsak a klímaberendezés, hanem a magunk egészsége is helyreáll. Különösen, ha pollenérzékenyek vagyunk.

Klímaelmélet

A klímaberendezések működése a hűtőközeg hőelvonásán alapul, amelyet kompressziós hűtőkörfolyamattal hasznosítanak. A körfolyamat, a gázállapotú hűtőközeg felmelegítésével kezdődik. A hőközlést a motorról hajtott kompresszor végzi, amely sűríti a hűtőgázt. A komprimált gáz nyomása és hőmérséklete a kifejtett mechanikai munkavégzés hatására megnő. A meleg gáz hűtött felületű kondenzátorba áramlik, amelyben forrpontra alá hűl. Vesztő hőenergiájából, folyadékká alakul és lecsapódik. A meleg hűtőfolyadék expanziós szelepen halad át, amelyen nyomást veszít, majd a párologtatóba kerül, ahol folyadékcspeppé porladva lehűl. A lehűlés hőelvonással jár. Ezt a párologtató használja, amely hűti a külső felületével érintkező, utastérbe áramoltatott levegőt. A hűtőhatást a párologtató hűtőközeg hőelvonása hozza létre, amely párologtatón átáramló hűtőközeg ki- és bemenet közötti hőtartalom-változásával egyenlő.

A hűtőkörfolyamat szabályozását két üzemi állapot szabja meg. Az egyik a párologtató utáni léghőmérséklet 0°C alá csökkenésének kizárása, amely a légáramlást, akadályozó jégképződést és a párologtató ezzel járó sérülését hivatott kiküszöbölni. A másik a rendszernyomás túllépésének megakadályozása, amely a hűtőközeg és a kondenzátor között nem megfelelő hőátadás esetén léphet fel.

Klímaellátás

A klímaberendezés szolgáltatásai kézzel vagy automatikusan állíthatók be. Az

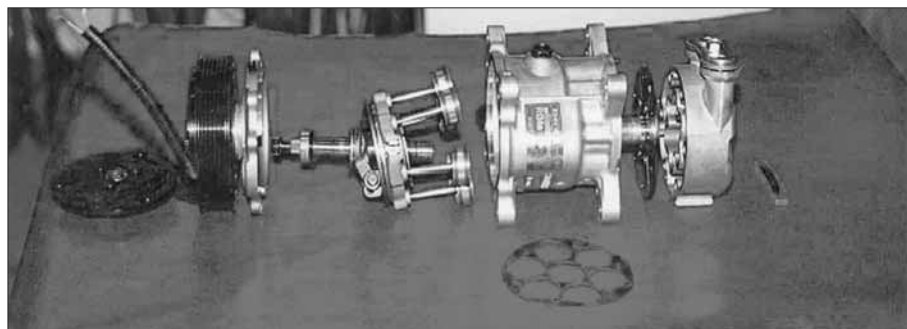
Belső szabályozású klímakompresszor metszete és jelleggörbéi

Klímaberendezéssel mindez kiküszöbölhető. Klimatizált utastérben a lábakénál jobban hűtött fejtér kiküszöbölí a szervezeti hőterhelést. A megfelelő hőeloszlás javítja a vezető reakcióképességet, csökkenti a fáradékonyságot és a vezetés közben elkövetett hibák számát, összességében biztonságosabbá teszi a vezetést.

A klímaberendezés nemcsak hűti, hanem szárítja is a levegőt. A száraz levegő javítja a hőérzetet és megakadályozza az utastér üvegfelületeinek bepárásodását. Az utastéri levegő belső cirkulálásával kiküszöbölhető a különösen szennyezett külső levegő beszívása, alagutakban és forgalmi dugók esetén.

A lebegő por és pollen ellen részecske-, illetőleg pollenszűrővel, a kültéri levegő kellemetlen szaga és illatanyagai ellen aktív szén-szűrő használata nyújt megfelelő védelmet.

A vázolt előnyöket mind többen ismerik fel szerte a világon. Ennek megfelelően tendenciózan növekszik a klímaberendezéssel felszerelt gépkocsik részaránya. Az USA-ban a személygépkocsik 94%-a klímaberendezéssel kerül forgalomba. Európában ez a részarány kevesebb, 35% körüli, nálunk, ennek a fele körül mozog.



Hatdugattyús klímakompresszor, széthúzott állapotban

utóbbi a beállított utastéri hőmérsékletnek megfelelően módosítja a páratartalmat és a szellőztető levegő sebességét.

Az automatikus klímaberendezéseken csak a hőmérsékletet kell beállítani, minden további be szabályozást az automatika végez. A hőszabályozós készülékek állandó értéken tartják a hőmérsékletet, a ventilátort és a légelesztást azonban a külső feltételekhez és a menetviszonyokhoz kell igazítani. Kézi vezérlésű készülékek esetén mind a hőmérsékletet, mind a ventilátor fokozatot, mind a légelesztást kézzel kell beállítani.

Kézi beállítás esetén az utastérben rekedt meleget szellőztetéssel szüntethetjük meg, a hűtést felhúzott ablakokkal célszerű kezdeni. Belső keringtetésre kapcsoljuk a légcirkulációt, és maximálisra állítsuk a hűtést. Ehhez maximálisra növeljük a ventilátor fordulatszámát, minimálisra állítsuk be a hőmérsékletet és toljuk középállásba a légelesztőt.

A beltéri levegő megfelelő lehűlése után csökkentjük a hűtést: mérsékeljük a ventilátor fordulatszámát, állítsuk kisebb fokozatra a hőmérsékletet és belső keringtetés helyett légbe-fúvásra kapcsoljuk a ventilációt.

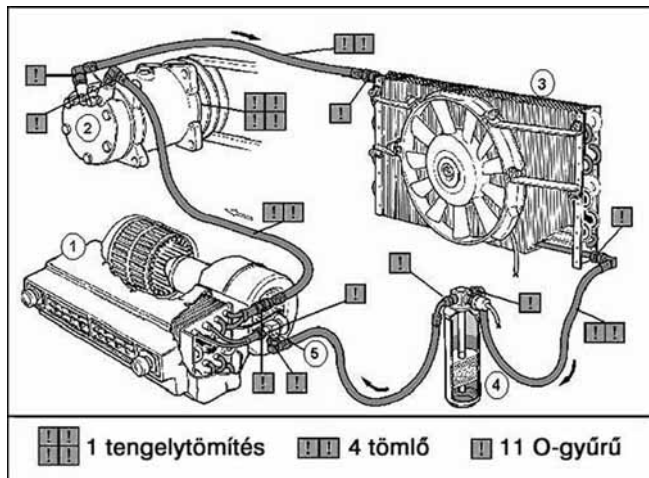
Az ablakok bepárásodásakor kapcsoljuk be a klímaberendezést, maximálisra állítsuk be a hőmérsékletet és a szélvédőre, illetőleg az ablakokra irányítsuk a légáramot és kapcsoljuk be a hátsó szélvédő fűtését.

Nyirkos időben, a szélvédő bepárásodásának megakadályozásához kapcsoljuk be a klímaberendezést. Részben az ablakokra irányít-

suk a légáramot, majd kapcsoljuk be a hátsó szélvédő fűtését, és igény szerint állítsuk be a hőmérsékletet, illetőleg a ventilációt.

Sűrű forgalomban és alagútban nagyobb a külső levegő károsanyag-koncentrációja. Védekezésül, ideiglenesen belső keringtetésre kapcsoljuk az utastéri cirkulációt.

A hűtés hőelvonó folyamata. A hő, mint ismeretes, az energia egyik formája, amely mindaddig átvihető az egyik közegről a másik közegre, amíg közöttük hőkü-



A klímaberendezés hűtőkörének tömítései a használaton kívüli rendszer szivárgáshelyei is egyben

A klímaberendezések osztályozása, beállításuk alapján

A készülék	A hőmérséklet	A légelesztás	A ventiláció
Kézi vezérlésű	Kézzel	Kézzel	Kézzel
Automatikus hőszabályozású	Automatikusan	Kézzel	Kézzel
Automatikus vezérlésű	Automatikusan	Automatikusan	Automatikusan

á l l í t h a t ó b e

lönbség áll fenn. Tekintettel arra, hogy hő, csak melegebb közegről vihető át hidegebb közegre, a hűtés, nem kívánt helyről, problé-

mamentes helyre való hőátvitelként értelmezhető.

Petrók János

Erről írt a Taxisok Világa 1994 júliusában

10 éve történt

Felhívás érdekképviseleti szövetség létrehozására

Természetesen ez a kezdeményezés is a BTP-ből indult ki, amely, mint a szakma szinte egyetlen elismert érdekképviselete folyamatosan kereste a jobbítás és az összefogás lehetőségét. „Baj van a taxizás érdekképviseletével!” – szölte a megállapítás. (Ma már nincs baj, mára gyakorlatilag nem is létezik taxis szakmai érdekképviselet...)

A múlt felidézése mellett – KIOSZ, IPOSZ stb. – fontos szerep jutott annak a felismerésnek, hogy a taxis szakmának szüksége van országos, egységes képviseletre, még akkor is, ha a taxis azt nem ismeri el, mert „nem ő választotta meg”. Ismét felmerült a

már szinte szállóigévé vált megállapítás, hogy a taxis legnagyobb ellensége éppen saját maga.

A megalakítani kívánt érdekképviseleti szövetség feladatai a következők lettek volna (csak címszavakban):

- Banki hitelkonstrukciók és hitelgaranciák megteremtése
- A gépkocsi és az üzemanyag ÁFA visszaigényelhetősége
- Hatósági vagy maximált tarifa önkormányzati hatáskörben
- Szabályozott vállalkozásgyakorlás (létszámlimit)
- Új, kedvezőbb gépjármű-biztosítási formák kidolgozása
- Társadalombiztosítási költségek csökkentése
- A számla- és nyugtaadási

rend életszerűségének vizsgálata

- A drosztok használatának és kezelésének megoldása
- Adómentes megtakarítás gépkocsi-beszerzéshez stb.

Mit lehet mindehhez hozzáfűzni? Isten malmai lassan örölnék – sőt néha szinte sehogysem...

A főváros véleménye a taxiállomásokról

Most, hogy ismét előtérbe került a drosztkérdés, talán érdemes megismerni a főváros ezzel kapcsolatos – tíz évvel ezelőtti – véleményét. A Taxisok Világa Kéthelyi Józseffel készített riportot, aki abban az időben a Közlekedési Ügyosztály csoportvezetője volt. Idézetek a beszélgetésből:

„A taxizás tapasztalatai, a mindennapi élet azt bizonyítja, hogy egy taxiállomás-férőhely háromszor-négyszer annyi taxit tud kiszolgálni, mint maga a taxiállomás-férőhely.

„A jelenlegi 800 férőhely körülbelül 3000 taxit tud kiszolgálni egészségesen...”

„Forgalomtechnikai előzetes felmérés után úgy láttuk, hogy ezt a 800 férőhelyet fel lehet bővíteni 2000-2200 férőhelyre úgy, hogy legálisan várakozhasson a taxi...”

Életbe lépett az ENSZ-EGB 83

A taxis szakma gépkocsival kapcsolatos műszaki követelményeit immár tíz éve az idézett számú előírás szabályozza. Eleinte sok volt a kérdés és a kétely a szabállyal kapcsolatban, hiszen a szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében az addigi százalékos mérték helyett egy vadonatúj mértékegység, a gramm per kilométer került bevezetésre. Ugyanez az előírás szabályozta, hogy a 7 évnél idősebb autótokat katalizátorral kell felszerelni. Ma már ez történelm...

Fizetendő minimális járulékok 2004. III. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 159 000 Ft	Járulékalap 15%-a 23 850 Ft	Járulékalap 26,5%-a 42 135 Ft	Tételes összeg 3x3450 = 10 350 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212
Költségment elszámolható	A járulékalap 11%-a 17 490 Ft	A járulékalap 18%-a 28 620 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft

BTI-Taxicentrum hírek

A BTI – Taxicentrum iroda nyári szabadság miatt augusztus 20-tól 30-ig zárva tart. (A zárva tartás mindössze öt munkanapot érint.) Ezen időszak alatt mindennemű ügyintézés szünetel. Kérjük, akinek erre az időszakra esik kocsicseréje, műszaki vizsgálja, az a kötelező utasbiztosítás („kaució”) megkötését, meghosszabbítását hozza előrébb. A biztosítás ügyintézése postai úton is lehetséges, ebben az esetben egy telefonos megrendelést kérünk.

A Taxicentrum weboldala szeptembertől kibővített tartalommal, új információkkal, naprakész hírekkel várja olvasóit. Meglepetés is lesz!

Irodánkban az új Rase taxiórához használható speciális hópapír kapható.

Megjelent az új Magyarország atlasz. A rendkívül igényesen kivitelezett kiadvány az ország autótérképén túl 15 kiemelt tájtérképpel és 100 várostérképpel is rendelkezik. Országjáró taxisoknak nélkülözhetetlen!

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete és lízingje taxisoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi „kockásoknak” egyedi ajánlatok!

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

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

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

NEON
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sléctartók, síboxok, 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 AUTÓS BOLT
 Keleti, nyugati autóalkatrészek
Tel.: 462-0173, 06-20/342-9785
06-30/2813484, 06-70/2479975
 Nyitva: Minden nap 8.30-tól - 24-ig
 1076 Bp., Dózsa Gy. út 36.
Taxisoknak kedvezmény!

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

Jap-ker® Mazda, Toyota, Mitsubishi, Nissan, Honda bontó
 Bontott, utángyártott és gyári alkatrészek
 Cím: 2000 Szentendre, Dózsa Gy. Út 26.
Tel.: 06-26-314-163 06-26-311-121
06-26-318-182 06-26-300-032
 E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

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

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

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

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

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

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



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

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

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




Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található

A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
 A szauna és a szolárium egy alkalommal díjmentes

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

Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület
 1078 Budapest, István u. 6.
 Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
 8380 Hévíz, 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

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pofa



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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

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

Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 102.
 Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
 Szombat: 8-12 óráig.
 ☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

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

K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA



AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

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

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

A BTI kínálata

BTI Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	280.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.700.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év	12.000.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.691.-
Magyarország atlasz	1.982.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	2.184.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	3.276.-
Klímafertőtlenítő hab	1.700.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.880.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.30

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2004 (Ft/liter) – www.apeh.hu

időszak	98	95	gázolaj
01.01–03.31.	240.00.-	230.00.-	213.00.-
04.01–06.30.	249.00.-	239.00.-	215.00.-
07.01–09.30.	256.00.-	246.00.-	218.00.-

DIGITAXI TAXIÓRA

Kamatmentes részletre 30 ezer forintos beugróval elvihető!
Autórádió méretű helyekre műszerfalba süllyeszthető
vagy a visszapillantó tükör fölé szerelhető.
Választható: szürke és fekete előlappal.

EÖRDÖGH TRADE KFT. DIGITAXI SZERVIZ

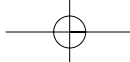
1196 BUDAPEST, Áchim A. u. 91.

Telefon: 282-4280

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

(www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2002.12.17 – 2003.01.15.	8,50%
2003.01.16 – 2003.01.16.	7,50%
2003.01.17 – 2003.06.10.	6,50%
2003.06.11 – 2003.06.18.	7,50%
2003.06.19 – 2003.11.27.	9,50%
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04-től	11,50%



KAPTAM EGY TOLLAT

Mindenki pechjére Farkas Tomi barátomék a Főtaxi Kupán adtak nekem egy jó vastag tollat. Na már most a toll arra való, hogy az ember írjon vele Most vagy sújtsátok őket emiatt, mert rögtön írhatnékam támadt, vagy olvassátok tovább a következőt.

Mostanában, így 42 évesen, ahogy az ember öregszik, egyre jobban úgy érzi, hogy még ezt se, meg azt se végezte el, és az élet oly rövid. Így aztán egyre kevesebb időm jut taxizni és a kollégákkal beszélgetni. No, de ha kint vagyok, akkor hallok, és ha hallok, akkor nem vagyok süket.

Így jutott el hozzám az, hogy sírnak a fővárosi taxisok a fránya placcdíj miatt. Holott vidéken, és nem csak nálunk, már vagy 10 éve fizetjük a városnak az évi 16.200 Ft-ot (Kecskemét), és ugyanúgy mi választunk ki egy helyet és járattjuk be, hogy aztán utólag talán kinevezzék drosztnak, vagy nem, mert már erre is volt példa. Aztán higgyétek el, itt is van, aki megpróbálja ezt nem befizetni, csak vizsga előtt! hónappal, mert vizsgán ezt kéri nálunk is. Pedig a mi parkoló-bérletünk (hallgatólagosan) érvényes az összes fizetős helyre is. Így meg lehet spórolni majd 31.000 Ft-ot, hiszen a civil bérlet 47.000 Ft. Na már most, ha én befizetek mindent és más nem, akkor nekem sokkal többet kell dolgoznom, mert több a költségem, kevesebb a hasznom, és ez etikátlan.

Mint, ahogy arról is folyik a vita, hogy az

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**

új divat szerint lehet-e egyterűt küldeni, ha az utasok öten vannak, vagy inkább két taxit kell igénybe venniük. Holott ez szerintem magától értetődik. Hiszen azért fejlesztünk, és ezt kéri is a vezetőség, hogy többet, jobban, magasabb színvonalon tudjunk szolgáltatni. Mert ha az utas kérhet külön Mercedest, akkor miért nem természetes, hogy egyterűt is kérhet. Még sokan nem jöttek rá talán, hogy az utas dönt, mert ő fizet.

Másik állandó vitatémánk a reklám. Itt állunk mi közel százan nap mint nap, és néha járjuk a várost. Fizetünk ide-oda reklámra azért, hogy megtudják utasaink, mi is a telefonszámunk. Pedig autóink a legjobb reklámhordozók. Ezt a taxikon reklámozók is viszszejelzik. És mi saját telefonszámainkat a lehető legkisebb méretben írjuk ki az autókra. Pedig jó példa akad több is. Pesten tapasztalható, hogy az egységes design (forma) a nulláról képes fél év alatt ismertté tenni egy telefonszámot (lásd: Tele 4 Taxi) pedig talán 10-20 kocsival kezdték. Sajnos igaz ez vidéken is. A másik kecskeméti társaság szinte alig költ reklámra, és mégis ismerik a telefonszámait. Miért? Mert nem sajnálják a helyet erre, sőt, kötelezik a kollégákat, hogy 25 cm-es számok legyenek a kocsik oldalán. Ott semmi más reklám nem lehet! Azért egy taxit mindenütt megnéznék amerre jár, míg egy újságot, vagy helyi médiát nem mindenki olvas. Csak! Van még mindig egy olyan beidegződés kollégáink egy részében, hogy „én vállalkozó vagyok, nehogy már megmondják hogy nézzen ki az autóm”. Ők azok, akik már saját maguk előtt is szégyellik, hogy taxisok, vagy olyan tutijuk van, amihez ciki a feliratkozás. No, de akkor minek csapatban dolgozni és állandóan sírni, hogy már megint nincs munka? Mert eljutottunk odáig, hogy sajnos a taxis legnagyobb ellensége egy másik taxis, és a ma-

gyarokra egyébként is oly jellemző irigység. Hol van már a szolidaritás, segítő szándék...

Csak egy példa a mentalitásra: Kollégát baj éri, megtámadják, baleset stb. Bemondja a „hármásbrék”-et, mégsem megy rögtön 10-20 kocsi segíteni. Á, a placcon



A Főtaxi Kupán. Lossó Géza (jobbról) Sipeki Józseffel (balról) a sport(sör)barátságot erősíti

azt várják, hogy esetleg egy-kettő előlük megy el, mert akkor előrébb jutnak egy-két hellyel. Na, ez a mostani valóság! Tisztelet a kivételnek és bocsánat attól, aki nem ilyen. Bár ők nem is háborodnak fel. Ők mennek. Mert ők az igazi kollégák.

(Most aztán már irkálók mindenfelét, de a Tomit szídjátok, ő adott ehhez tollat. Azért jó, hogy nem géppisztolyt kaptam, mert akkor lehet, hogy azt is használnám. Hú, de el vagyok vonatkoztatva.)

Megnyugvasként talán néztétek az EB-t. Szerintem, ha ilyen meccsek lennének nálunk a Bajnokságban, vagy csak ilyen küzdeni akarás, akkor megtelnének a stadionok.

Most vagy a papír zsiros, vagy a toll kezd kifogni, de a legközelebbi elme(baj)futtatásig abba hagyom.

Maradok üdvözlettel, és jó nyaralást kívánok

a taxi 12 Kecskemétről, Lossó Géza

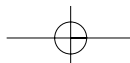
Köszönet

Ezúton köszönöm ismét Nektek, Taxisoknak a sok ruhát, amelyet adományoztatok a rászorulóknak a gyűjtés keretében. A második kis-teherautónyi ruha is célhoz ért, a rászorulóknak nagyon örültek neki. A ruhák most is tiszták és rendezettek voltak. Sok használható, jó állapotú bútort is kaptunk Töletek, melyek egy része a nemrég történt gázrobanás károsultjaihoz került.

A ruhagyűjtés folyamatos, ezért továbbra is kérem a segítségüket. Ha bútortok van, amelyet ti már nem, de más még esetleg tud használni, kérem szóljatok nekem a felhívásban közölt telefonszámon. A bútortok elszállításáról természetesen gondoskodom.

Még egyszer: nagyon köszönöm!

Henczné Zsuzsa (a szerkesztőségben)



Jogszabály-figyelő

83/2004. (VI. 4.)

GKM-rendelet

a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről

Bár a jelzőtáblák tervezése és elhelyezése nem tartozik szorosan szakmánk meghatározó elemei közé, ám a jelzőtáblák által mutatott információk betartása minden közlekedő számára kötelező. Célszerű ezért legalább a jelzőtáblák elhelyezésének alapfogalmaival tisztában lenni. Az alábbiakban a rendelet e fogalmakkal kapcsolatos részleteiből idézünk.

„Alapkövetelmények

2.1. A közúti jelzőtáblákat úgy kell megtervezni, azokat úgy kell alkalmazni és elhelyezni, hogy a közlekedők szükséges és elégséges információt kapjanak közlekedésük közben az úton fennálló veszélyekről, tilalmakról, kötelezettségekről, valamint a lehetséges mértékig tájékozódhassanak követhető útirányokról és az úton elérhető úti célokról.

2.2. Tilos közúti jelzésen, annak tartóelemén, vagy bármely más, a forgalom szabályozására szolgáló berendezésen olyan jelet, feliratot vagy tárgyat elhelyezni, amely nem kapcsolódik a szóban forgó jelzés vagy berendezés céljához.

5. A jelzőtáblák elhelyezése az út mentén

5.1. A jelzőtáblákat - az 5.2-5.4. pontokban említett kivételekkel - az úttest mellett, a menetirány szerinti jobb oldalon kell elhelyezni.

5.2. A „Megállni tilos”, „Várakozni tilos”, illetve „Várakozóhely” jelzőtáblát mindig az útnak azon az oldalán kell elhelyezni, amelyik oldalon a megállás vagy a várakozást megtiltják, illetve a várakozást megengedik.

5.3. Kizárólag az úttest felett, a megfelelő forgalmi sáv fölé helyezendő az azok a jelzőtáblák, amelyeknek a jelzése csak az alattuk levő forgalmi sávra vonatkozik.

5.5. A jelzőtáblák megismételhetők az úttest felett, illetve az úttest mellett bal oldalon (az út bal oldalán vagy a középső elvá-

lasztósávban), ha a helyi viszonyok következtében a jobb oldali jelzést azok a vezetők, akiknek szól, kellő időben nem észlelhetik.

5.9. A kihelyezett jelzőtáblák a közlekedőket (járművezetőket, gyalogosokat) szabad kilátásukban és egymás mozgásának észlelésében ne akadályozzák.

5.10. Hegyes szögű útkeresztvezetésekkel a jelzések csak a kívánt irányból legyenek észlelhetők. A más irányból való észlelés lehetőségét különösen indokolt, és a közlekedés biztonságát veszélyeztető esetben takarással, ellenzővel kell megakadályozni.

5.11. A jelzőtáblákat az útburkolat, illetve a talaj szintje felett úgy kell elhelyezni, hogy

a) olyan helyen, ahol gyalogos közlekedés nincs, a tábla aa) (a legalsó tábla) alsó éle legalább 1,50 méter, ab) (a legfelső tábla) felső éle legfeljebb 4,10 méter, ac) (a körforgalomban a kijáratú útirányjelző tábla) felső éle legfeljebb 1,00 méter,

b) olyan helyen, ahol gyalogos és/vagy kerékpáros közlekedés van, a tábla

ba) (a legalsó tábla) alsó éle legalább 2,25 méter,

bb) (a legfelső tábla) felső éle legfeljebb 4,10 méter,

c) az úttest felett elhelyezett tábla alsó éle legalább 4,70 méter,

d) a „Kikerülési irány” és a „Vasúti átjáró előjelző” táblák alsó éle legalább 0,60 méter, de legfeljebb 0,80 méter,

5.13. Több jelzőtábla azonos tartószerkezeten való elhelyezése esetén:

a) egy tartóoszlopon három táblánál többet nem szabad elhelyezni [ebbe a szokványos kiegészítő tábla (távolság, irány, időtartam) nem számít bele],

b) egy tartóoszlopra egy irányból két, az elsőbbséget szabályozó és/vagy utasítást adó és/vagy tilalmi táblánál többet nem célszerű elhelyezni.

Ez a rendelet 2004. szeptember 1-jén lép hatályba. A rendelet hatálybalépését megelőzően létező, a JETSZ-től eltérő jelzőtáblák 2010. december 31-éig használhatók.”

29/2004. (VI. 16.)

BM rendelet

a közúti közlekedési igazgatási hatósági eljárások díjairól

Ismét változtak a közlekedési hatósági eljárási díjak. Az aláb-

biakban kivonatossan ismertettük ezek közül a számunkra fontosabbakat. A rendelet szövege és a teljes lista a Magyar Közlöny 2004/83 számában tekinthető meg:

Magyar Közlöny 2004/83

Megnevezés	Fizetendő díj (Ft)
Ideiglenes vezetői engedély kiadása	1500
Nemzetközi vezetői engedély kiadása	1500
Külföldről származó és belföldön forgalomba helyezendő használt járművek származásának ellenőrzése	7 000
A forgalomból történő kivonás elrendelése esetén a jármű ismételt forgalomba helyezése	7 000
Érvényesítő címke kiadása, pótlása	320
Forgalomból történő kivonás, ideiglenes forgalomból történő kivonás megszüntetése	1500
Záradék elrendelése, törlése, ha nem kell forgalmi engedélyt és törzskönyvet kiállítani	1500
Egyéb okmánykiadással nem járó változások iránti kérelem, valamint az ideiglenes forgalomban tartási engedély meghosszabbítása iránti kérelem	1500
A jármű előzetes eredetiség megállapítását igazoló hatósági bizonyítvány kiállítása	2 000
1 pár rendszám tábla	5 500
1 db rendszám tábla	3 500
Ideiglenes - a külön jogszabályban meghatározott közúti közlekedési szolgáltatást végző járművekre, valamint az ideiglenes behozatali vámeljárás alá vont járművekhez kiadott szabványtól eltérő színű rendszám táblákért - fizetendő díj (V; Z; CD; E:)	
1 pár rendszám tábla	8 500
1 db rendszám tábla	5 500
Egyénileg kiválasztott rendszám tábla kiadásának, jogosítottjának személyében történő változásának engedélyezése	72 000
Egyedileg előállított rendszám tábla kiadásának, jogosítottjának személyében történő változás engedélyezése	280 000
Rendszám tábla utángyártásának és/vagy típusváltásának engedélyezése	8 000
Külön jogszabályban meghatározottak szerint az egyéni és egyedi előállított rendszám EU-s rendszámként való legyártása iránti kérelem	15 000
Külön jogszabályban meghatározottak szerint a sorozatban előállított rendszám EU-s rendszámként való legyártása iránti kérelem	36 000
Külön jogszabályban meghatározott regisztrációs matrica utángyártásának, valamint az egyénileg kiválasztott és az egyedileg előállított EU-s rendszám táblához tartozó regisztrációs matrica egyedi gyártásának engedélyezése	1000
A személygépkocsi előzetes eredetiségellenőrzésének elvégzéséért fizetendő díjak:	
- kis kategória (1400 ccm hengerűrtartalomig)	14 300
- közép kategória (1401-2000 ccm hengerűrtartalomig)	15 300
- felső kategória (2001 ccm hengerűrtartalom felett)	16 100

Változnak a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szabályai

Több ponton módosultak a gépjármű-felelősségbiztosítással kapcsolatos szabályok. Az alábbiakban ebből közlünk szemelvényeket. A teljes rendelet megtalálható a Magyar Közlöny 2004/77 számában.

Magyarországon is bevezetik az Európai Unió tagországaiban már több mint egy éve sikeresen működő kárrendezési megbízotti rendszert. Ha a magyarországi károsultak az úgynevezett zöldkártya-rendszer valamelyik tagországában szenvednek gépjárműbalesetet, és azt az Európai Unió valamely tagállamában biztosított gépjármű okozta, akkor kárigényüket nem kell külföldön, az esetleges nyelvi nehézségek miatti bizonytalan eredménnyel intézniük, hanem Magyarországra hazatérve az illető kül-

földi felelősségbiztosító kárrendezési megbízottjánál érvényesíthetik, akik a megfelelő jogszabályban meghatározott határidőn belül kötelesek intézkedni.

A kárt okozó gépjármű felelősségbiztosítójának felderítésében segítséget nyújt a Mabisz által működtetett információs központ.

A kötelező biztosítás tekintetében változik a magyar biztosítók kártérítési kötelezettségének felső határa. A gépjárművekben és az egyéb, ún. dologi károknál káreseményenként 500 millió forint, személyesrűléssel járó balesetek során 1,25 milliárd forint a kártérítés maximális összege.

Nem változik az a szabály, hogy a biztosítók kifizetésük megtérítését kérhetik, ha az elkövető ittas, vagy kábítószeres állapotban volt. Az összeghatár azonban emelkedett, ez után

akár 1 millió forintig is követelheti kára megtérítését a biztosítottársaság.

Felgyorsul a felelősségbiztosítási szerződések ellenőrzési folyamata. Az ellenőrzést a Belügyminisztérium hivatala végzi el negyedévenként, majd az érvényes szerződéssel nem rendelkezők (tehát az adott negyedévre díjat nem fizettek) adatait azonnal továbbítja az önkormányzat jegyzőjéhez.

Új szabály, és a notórius nemfizetők kiszűrése a célja annak az előírásnak, hogy ha év közben díj nemfizetés miatt szűnik meg a felelősségbiztosítás, akkor ugyanarra a gépjárműre az év hátralévő részére csak annál a biztosítónál lehet újra megkötni a szerződést, ahol az megszűnt. Más biztosítótársaságnál ugyan megkötik a biztosítást, de az utólag érvénytelennek bizonyul!

Szinte csak formáságnak tűnik, de a mai világban sajnos szomorú aktualitása van annak a szabálynak, hogy a felelősségbiztosítás nem terjed ki a háborús és terrorcselekmények következményeként keletkezett károokra.

Ha a biztosítás szerződője a gépkocsiját eladja, akkor a balesetmentes vezetés miatt járó díjkezdvezményt, vagyis a bónuszt, illetve a károkozás miatt fizetendő pótdíjat - a malust - „átviheti” a következő gépjármű megvásárlásakor kötött felelősségbiztosítására. Erre a korábbi egy év helyett két év időtartam áll rendelkezésére.

Ha biztosítót váltásra kerül sor, akár biztosítási évforduló, akár gépkocsicseré miatt, továbbra is szükséges benyújtani a korábbi biztosító által kiállított bonus-malus igazolást. Az igazolás benyújtását csak akkor lehet mellőzni, ha a szerződést kötőnek két éven belül nem volt a nevén biztosítási szerződés, ez esetben az új biztosítás A0 fokozatban kerül megkötésre. Minden más esetben, ha az üzembentartó 90 napon belül nem nyújt be igazolást, a biztosítás díját a legkedvezőtlenebb összegben, vagyis malus 4-ben kell megállapítani!

(190/2004. (VI. 8.) Korm. Rendelet a gépjármű üzembentartójának kötelező felelősségbiztosításáról – Magyar Közlöny 2004/77)

MEGHÍVÓ

Tisztelettel meghívunk benneteket taxiscsapatokat, felebarátaikat, ellenfeleiteket az

V. Taxis Kupára,

melyet a sportbarátság jegyében tartunk.

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

Tisztelettel:

Lossó Géza

V. FOCIKUPA (Bátesz)

A Bács megyei Taxisok Érdekvédelmi Szövetsége

2004. szeptember 11-12-én Baján

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

kispályás futballtornáját.

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

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

Érdeklődni:

Nagy Attila – Sűgő Taxi Baja

Tel.: 06/30-928-1182

Lossó Géza – Hírös Taxi

06/20-992-8018

Eddigi győztesek:

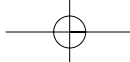
- 2000. – City Taxi Budapest
- 2001. – Főnix Taxi Debrecen
- 2002. – Sűgő Taxi Baja
- 2003. – Taxi 2000 Budapest
- 2004. – ?

V. ORSZÁGOS TAXIS KISPÁLYÁS LABDARÚGÓ KUPA (BAJA)

– 2004. szeptember 11-12. Petőfi sziget –

A négy kecskeméti fordulót megélt tornát ebben az évben Bács-Kiskun megyében, Baján, a „halászlé fővárosában” rendezzük meg. Sajnos miután ez a torna még nem élvezzi az EU támogatását, ezért nevezési díjat kell szednünk. Ez tartalmazza a játékvezetők költségét, egyéb kiadásokat és természetesen mindenkinek egy halászlét, bajai módra. Ez az összeg 11.000 Ft. csapatonként. Szálláslehetőség a sportpálya melletti motelekben van, kb. max. 2000 Ft/fő áron. Lehetőség van családossal szállásolásra is azok számára, akik magukkal hozzák családjukat. Ők kaphatnak akár 2-3 ágyas szobát is. A sportpálya Baja főterétől gyalog 4 perc, a Petőfi – más néven Pandúr – szigeten a Sugovica partján található. A rendezvény fő bázisa a Nagy Attila-féle KIOSZ-üdülőház és étterem. A többi szállás is kb. 50-100 métere van. Szeretnénk, ha ez a rendezvény is – mint idáig mind a négy – családias, sportszerű és nem utolsósorban jó hangulatú lenne. Erről elsősorban a csapatok gondoskodnak, és remélem, beírjuk e rendezvényt is a „Híres Bajai Fieszták” közé, mert a taxisoktól minden kitélik.

Tehát ezúton is: Szeretettel meghívunk minden taxistasaságot Nemesmedvestől Battonyáig az első EU-s Taxis Kupára, ami ugye azért már csak az ötödik a sorban. Értitek ugye, mert én már nem. Bővebb információt a keretes hirdetésben lévő telefonszámokon, Nagy Attila vagy Lossó Géza ad.



parajdi
AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



**VW AUDI OPEL
SEAT FORD
SZAKÜZLET**

*Üzletünkben gyári minőségű és
utángyártott alkatrészek széles
választékával várjuk vásárlóinkat.*

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

**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**

GOLD DELIKÁT KFT.

TAXISOKNAK 5% KEDVEZMÉNY !!

EXKLUZÍV ITALOK, KÁVÉ, TEA, ÜDÍTŐK,
ÁSVÁNYVÍZ, ENERGIAITALOK

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

OLCSÓBB ÉS DRÁGÁBB
ÁRFEKVÉSŰ CIKKEK EGYARÁNT

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

JÖJJÖN EL! MEGÉRI!

Exkluzív delikátárak, ajándékosarak
rendelésre is.

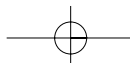
1148 Budapest, Róna u. 1-3.
Telefon/fax: 383-0264

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

- Na most akkor be kell fizetni a droszdíjat, vagy nem?
- A taxiállomások használatáról szóló rendelet változatlanul érvényben van. Az egyeztető tárgyalások a moratórium időszaka alatt nem hoztak eredményt, de a főváros illetékesének nyilatkozata szerint a megbeszélések tovább folytatódnak. Ez azonban nem érinti a droszdíj-befizetési kötelezettséget, csak a taxiállomás-férőhelyek bővítése van napirenden.

Lapzártakor (július 8-án) ez a helyzet. A drosztengedély

meglétét az éves műszaki vizsga során ellenőrzik, valamint a közterület-felügyelet is úgy tájékoztatott, hogy fokozottabban fogja ellenőrizni a taxiállomások jogos használatát és büntetést is kiszabhatnak. Információink szerint taxiállomáson kívül várakozó taxisokat csak abban az esetben ellenőrzik, ha a közlekedési szabályok megsértése is fennáll (megállni tilos, várakozni tilos tábla hatálya alatt, illetve ha a forgalmat akadályozza vagy veszélyezteti a várakozó taxi).



Új szabályok a közlekedésigazgatásban

„Jogosítványt, forgalmi...!”

Július elsejétől új belügyminiszeri rendelet szabályozza a közlekedési igazgatási feladatokat, amelyeknek számos rendelkezését nem árt, ha a mindennapok közlekedője is ismeri. E havi magazinunkban a jogosítvány és a forgalmi engedély helyszíni bevonásának lehetőségeit tekintjük át, követező számunkban viszont részletesen visszatérünk az egyéb fontos tudnivalókra.

Valljuk be őszintén, legtöbbünknek igazából fogalmunk sincs, hogy a rendőr mikor és miért intézkedik úgy, ahogy. Kétségeink ugyan felmerülhetnek az intézkedés jogszerűségével, esetenként a saját jogérzékünk belül, csendben, magának háborog, de a legritkább esetben keressük elő a jogszabályt, amelyre hivatkozva eljárnak velünk szemben. Pedig a legfontosabb és legkényesebb szituációkat bárki maga is megítélheti, a szabályok ismeretében. A most megjelent 34/2004. (VI.28.) BM rendelet egy olyan jogforrás, amely lehetőséget biztosít bárkinek, a követendő közlekedési normák megismeréséről és arról is, milyen esetekben büntethet keményen a hatóság.

Nem hiszem, hogy bárki a teljes magabiztossággal és nyugalommal fogadja, amikor közúti ellenőrzéskor a rendőr megállítja és meghallja a szokásos köszönés után a büvös szavakat: „Jogosítványt, forgalmi kérem!” Először is lefut egész addigi élete, mind az amit megtett avagy megtenni elmulasztott. Elgondolkodik, mivel szolgálhatott rá a szerv érdeklődésére, hogy pont most és itt, pont őt állította meg. Majd beugrik: nincs bekapcsolva a biztonsági öv, amit taxisnak fuvarban nem is kell, telefonált kihangosító vagy egyéb szett nélkül, esetleg nem világít valamelyik lámpa vagy éppen egy záróvonalat nem tisztelte kellően. A sebességmutatóról már nem is beszélve. Szóval 2-3 másodperc alatt lefut az ember teljes élete és a közlekedésben töltött utolsó 5-10 perce, amire a hatóságnak rálátása lehetett. És akkor sem tudja, hogy mit vé-

tett, vétett-e egyáltalán és hogy ezt most mennyivel, hogyan ússza meg. Demoklész kardjaként sújthat, ha a vezetői engedélyt vagy a forgalmi fenyegeti veszély, hiszen sokan ebből élnek. No, a fentebb említett BM rendelet érthetően leírja, mely esetekben veheti el a helyszínen a rendőr a vezetői engedélyt. Lássuk akkor a jogszabály alapján:

„A rendőr a vezetői engedélyt a helyszínen elveszi, ha

(1) a, a járművezető azzal gyanúsítható, hogy közúti baleset során maradandó fogyatékoságot, halált, kettőnél több ember halálát vagy halálos tömegszerencsétlenséget okozó bűncselekményt követ el,

b, a jármű vezetője ittas vagy bódult állapotban bűncselekmény elkövetésével gyanúsítható,

c, a járművezető járművezetés eltiltás hatálya alatt áll, vagy a közlekedési igazgatási hatóság a vezetői jogosultságának szünetelését jogerősen elrendelte,

d, gyanú van arra, hogy a vezetői engedély hamis, meghamisították vagy azzal más módon visszaéltek.

(2) Az (1) bekezdés c./ pontjában meghatározott esetben elvett vezetői engedélyt a hatóság három munkanapon belül megküldi az elkövető lakóhelye (tartózkodási helye) szerint illetékes közlekedési igazgatási hatóságnak.”

A legmeglepőbb ebben, hogy míg korábban a jelentős sebesség-tülpelés, nevezük nevén, gyorshajrás miatt is bevonható volt a helyszínen a jogosítvány, addig erre július elseje óta nincs mód, mint ahogy a lejárt érvényességű okmányt sem lehet elvenni. (Lejárt orvosiaval még egyéb jármű vezethető.) Fontos tudni: a rendőr a vezetői engedély elvételéről átveteli elismervényt kell, hogy adjon, amelyben fel kell tüntetnie azt a jogszabályt is, amely alapján ezt teszi. A helyszínen elvett vezetői engedélyt viszont a későbbiekben már csak közlekedési igazgatási hatóság adhatja vissza.

A forgalmi engedély elvételének is megvannak a pontos szabályai, nézzük ezt is először a jog nyelvén:

„(1) A rendőr a forgalmi enge-

délyt, illetve az ideiglenes forgalomban tartási engedélyt a helyszínen elveszi, ha

a, járművet a külön jogszabályban meghatározott engedély nélkül átalakították,

b, a járművel érvénytelen forgalmi engedéllyel, ideiglenes forgalomban tartási engedéllyel, vagy hatósági jelzéssel, illetve műszaki érvényesség nélkül vettek részt a közúti forgalomban, illetve ha a közlekedési hatóság műszaki vizsgálatra történő berendelésre vonatkozó jogerős határozatában foglaltaknak határidőre nem tettek eleget,

c, a jármű közúti forgalomban való további részvétele közvetlen balesetveszéllyel jár és a járművel ennek ellenére közlekednek,

d, a jármű vezetője a külön jogszabályban meghatározottak szerint nem tudja igazolni, az érvényes kötelező felelősségbiztosítás fedezetének fennállását,

e, gyanú van arra, hogy a jármű rendszámabláját, forgalmi engedélyt, ideiglenes forgalomban tartási engedélyt, regisztrációs matricáját, címkéjét meghamisították vagy azzal más módon visszaéltek,

f, a forgalmi engedély, az ideiglenes forgalomban tartási engedély rongálódása miatt, feltéve, hogy a bejegyzett adatok kétséget kizáróan nem állapíthatók meg,

g, a közlekedési balesettel érintett jármű kormányműve vagy futóműve, illetve karosszériája (alváza) nyilvánvalóan úgy károsodott, hogy a forgalomban történő részvétele balesetveszéllyel jár,

h, az új típusú rendszámmal rendelkező járművön nincs regisztrációs matrica elhelyezve, és azt a jármű vezetője nem tudja a helyszínen bemutatni, illetőleg a matrica utángyártására vagy egyedi gyártására vonatkozó kérelemmel nem rendelkezik.

(2) Az (1) bekezdés d, e, f, és h, pontjaiban foglalt esetek kivételével a forgalmi engedély, illetve az ideiglenes forgalomban tartási engedély helyszíni elvételével egyidejűleg a címkét a rendszámabláról el kell távolítani.

(3) Az (1) bekezdés c, és g, pontja esetén meg kell akadályozni, hogy a járművel tovább közlekedjenek.

(4) Amennyiben az (1) bekezdés e, pontjában meghatározott cselekményt a rendszám tábla tekintetében követték el, azt a helyszínen el kell venni.

(5) A rendőr a forgalmi engedély, az ideiglenes forgalomban tartási engedély, illetve a hatósági jelzés elvételéről átveteli elismervényt ad, amely tartalmazza a jármű azonosító adatait, az engedély számát és elvétel okát. Az átveteli elismervény birtokában a járművel – az (1) bekezdés c, és g, pontjában foglalt kivételével – lakóhelyig vagy a telephelyig lehet közlekedni.

(6) A helyszínen elvett forgalmi engedélyt, az ideiglenes forgalomban tartási engedélyt, illetve hatósági jelzést, valamint az intézkedésről készült jelentést (feljelentés) egy példányt a rendőrhatalóság három munkanapon belül megküldi az üzemen tartó lakóhelye (székhelye) szerint illetékes közlekedési igazgatási hatóságnak.”

A jogszabály elég egyértelműen és közérthetően megfogalmazza, milyen esetekben vehetik el a forgalmi engedélyt, amely után, ha nem a futómű, a kormánymű hibás vagy egyszerűen balesetveszélyes a jármű, még haza lehet vele menni. A más járműre kiadott rendszám tábla, regisztrációs matrica használata, felhasználása viszont büntetendő és ezért is bevonhatják az engedélyt, a rendszám táblát levehetik. Ugyancsak elveszik a forgalmi rendőrök, ha rendszám tábla nélkül, vagy címke nélküli rendszámmal közlekedő járművel találkoznak. A rendszám bármilyen megváltoztatása esetén hasonlóan járnak el a rend őrei, így az uniós matricát sem célszerű ráragasztani a magyar felségjelre és trikolorra, mint ahogy egyéb egymásra „gyógyított”, hegesztett, betűjelet, megváltoztatott táblákat is előbb bevonják, majd büntetőeljárást indítanak a használó ellen, természetesen a forgalmi engedélyt ezen esetekben is elveszik. Ha valakinek leesik a rendszáma, eltűnik stb., ne pótolja papírból készítettrel, és ne fabrikáljon valami hasonlót, mert az is jogsértő.

Összességében az új BM rendelet méltányosabb és kevésbé szankcionáló, mint a korábbi, ennek ellenére saját és közlekedő társai érdekében mindenkinek célszerű betartani nemcsak a KRESZ-t, hanem a műszaki előírásokat is.

k. z. t.

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

- 1. Helyes az „A” válasz.** A vonatkozó szabály szövegében is már jelentkezik az eltérés. A „Korlátozott várakozási övezet” táblánál ezt olvashatjuk: „... a kiegészítő táblán feltüntetett időtartamig, illetőleg feltételekkel engedélyezett.” A „Várakozási övezet (zóna)” táblához pedig ez tartozik: „... a Várakozási övezet (zóna) vége jelzőtábláig a várakozás feltételhez kötött.” Az első tábla a várakozási tilalmat terjeszti ki az övezet határára, míg a második azt jelzi, hogy az úton egyébként a várakozás megengedett.
- 2. Helyes a „B” válasz.** Az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” tábla előtt kell a járművet megállítani, ha ez a vasúti átjárónál van elhelyezve.
- 3. Helyes a „B” válasz.** Ha a „Gyalogút” tábla alatt a kiegészítő tábla időszakot jelöl

meg, ezen időszakon kívül szabad a meghatározott feltételek megtartásával – célforgalomban ott közlekedni.

4. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Veszélyes útkanyarulat balra”.

5. Helyes a „B” válasz. A körbefordulások számát csak a vezető energiája, türeklépessége és az üzemenyagtartály nagysága korlátozza.

6. Helyes az „A” válasz. A rakodóhelyen a megállás megengedett.

7. Helyes az „A” válasz. A biztosított vasúti átjáró forgalom-meghatározásában a jelzőör is nevesítve van.

8. Helyes a „B” válasz. A segédmotoros kérekpár saját tömege legfeljebb 350 kg lehet.

9. Helyes a „C” válasz. A vizsgálatok és a tapasztalatok azt igazolják, hogy a baleseti kockázatot a kábitószerek növelik.

10. Helyes a „B” válasz. A megengedett sebességhatár legalább negyedével történő túllépése esetén 2 pont jár.

11. Helyes a „B” válasz. A büntetőpont megállapításának a feltétele, hogy a jármű megállításának helyszínén a szabálysértés tényét a vezető elismerje, a helyszíni bírságot elfogadja (aláírásával) és a következményeket tudomásul vegye.

12. Helyes a „B” válasz. Az összegyűlt pontokról a rendőrség nyilvántartása figyelemzettető levelet küld, a vezetőknek, ha a pontok száma eléri a 14-et.

13. Helyes az „A” válasz. A pontok száma csökkenthető, ha évente egyszer a vezető önkéntes utánpótlás részesül.

14. Helyes a „B” válasz. Lemondani csak arról lehet, aminek a birtokában vagyunk. A taxinak elsőbbsége van a kisteherautóval szemben, így csak a részére mondhat le arról a jogáról.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 70. RÉSZ

Kék vagy szürke

Már a márciusi társulati közgyűlésen, de még inkább az április 2-i választmányi ülésen hevesen vitatkoztak a közös droszthasznalet körüli bonyodalmakról. Az elszámolási nehézségek, valamint az, hogy a bérautósok 103 autóval jelentek meg a város közterületén és elvitték az utasokat a taxiállomásokról, valamint a telefonos megrendeléseket, kaotikus állapotokat teremtettek. Az elnökség arra is felfigyelt, hogy az egykori versenytárs, a szürketaxi járműállománya rohamosan zsugorodik, egyes becslések szerint már csak néhány tucat kocsi szolgálja a főváros lakosságát.

Néhány választmányi tag arra gondolt, hogy az államosított vállalat nyilván fel akarja számolni taxis részlegét, ezért csökkenteni jelenlétét a forgalomban. Felvillant bennük, mi lenne, ha a társulat átvinné a szürkek korszerű, nagykapacitású telefonközpontját a droszthálózatukkal együtt. Úgy tervezték, amíg működik a MOGÜRT Taxi átalányt fizet fogyasztó járműállománya után a Társulatnak és a Társulat kifizeti helyette a területhasználati díjat, a bérautósokat pedig a törvény erejével kényszerítik a területhasználati díj és a droszthasznalet díj befizetésére. Ha a felsoroltak nem fizetnek, kitiltatják őket a főváros közterületéről. Úgy gondolták, hogy a társulati drosztközpontot megszüntetik, hálózatukat a nagy központhoz csatolják, így minden hívás az alaponban legnagyobbodott Kerepesi úti központra futna be. A Társulat vállalná az új központ fejlesztését, csakúgy, mint a droszthálózat bővítését.

Egyik-másik tag azt is javasolta, hogy állítsák vissza az 1915-ben bevezetett rendszert, amikor is az utas a drosztkészülékbe bedobott pénz ellenében beszélhetett a drosztközpontba és kérhetett kocsit, ha a droszton nem állt taxi. A megérkező autó sofőrje kulcsával kinyitotta a készüléket és a bedobott pénzt levonta a viteldíjból. Kuti elnök vállalta, hogy a gondolatot megbe-

széli a minisztérium VI. fő. vezetőjével, Sebes Tiborral és főmérnökével, Feledy Bélával. A minisztériumban meglepődtek a javaslaton. Sebes átküldte a Kuti vezette delegációt a pénzügyi osztályra, ahonnan a tervosztályra irányították, majd a jogi csoporthoz kerültek stb., választ azonban sehol sem kaptak.

A választmányi ülésen Biermann Gyula

1947 : XI. TÖRVÉNYCIKK

a szövetkezetekről.

(Kihirdetett az 1947. évi április hó 24. napján.)

A felszabadulást követő földosztás, az általános, egyenlő, közvetlen és titkos választójog s a régóta óhajtott köztársasági államforma megadta a magyar népnek a politikai szabadságot. Ez a szabadság azonban csak akkor kerekedik teljessé és válik maradandóvá, ha a politikai demokrácia mellett a magyar dolgozó nép gazdasági megerősödését is biztosítja.

A Szövetkezetekről szóló törvény megalkotásával az a cél lebegett a Magyar Köztársaság törvényhozóinak szeme előtt, hogy a magyar nép nagy többségét alkotó dolgozók: a parasztok, munkások és haladó értelmiségiek összefogásával, a kis gazdasági egyedek részére biztosítsák a nagyobb szervezettség gazdasági és társadalmi előnyeit.

I. F e j e z e t.

Általános alapelvek.

Fogalom.

1. §. A szövetkezet előre meg nem határozott számú kis gazdasági egyedek társasága. Tagjai egyéni és közös gazdasági érdekét, valamint társadalmi felemelkedését a kölcsönösség alapján hivatott előmozdítani. Tagjai személyes közreműködésükkel vagy a szövetkezet igénybevételével, valamint vagyoni szolgáltatással vesznek részt a társaságban.

¹¹⁾ A külföldön tartózkodó egyes személyeknek magyar állampolgárságuktól való megfosztására nézve lásd az 1879 : L. tc. 30. §-át, valamint az 1939 : XIII. tc. 8. §-át és az 1939 : XIV. tc. 9. §-át.

¹²⁾ Lásd a 127.000/1947. B. M. számú rendeletet. (Közölte II. 63. alatt.)

Részlet a szövetkezeti törvényből

alelnök, aki egyúttal a Társulat műszaki bizottságát is vezette, bejelentette, hogy a minisztérium újra ragaszkodik a magántaxik egységesen kék színéhez. Hozzáfűzte nem hiszi, hogy az országban lenne elegendő kék festék (oxilin 463) a kocsik átfestésére. Javasolta, vegyék fel a kapcsolatot a Pénzügyminisztériummal és kérjenek engedélyt a szükséges mennyiségű festék külföldről történő behozatalához. Elgondolkodtatónak tartotta, hogy a minisztérium miért épp most akarja átfestetni a kocsikat, amikor hamarosan lehetőségük nyílik új autók vásárlására, a régiék kislejtésére. Kijelentette, hogy óriási költségekkel járna az átfestés, tanácsolta, hogy gondjakkal keressék fel a minisztériumot, esetleg

írják le, tapasztalataik szerint a MOGÜRT Taxi napról napra kevesebb kocsival működik, mert a termelő vállalatok, intézmények stb. kiigénylik az autókat, amelyeket átrendszámoztatják és a továbbiakban normál személyautóként használják. Ha ez így folytatódik, várhatóan megszűnik a szürketaxi, s így felszabadul a védett szürke szín, és ezt szívesen átvénné a Társulat, s a jövőben nem kék, hanem egységesen szürke kocsik állnának az utasok rendelkezésére. Kuti megfontolandónak tartotta Biermann ötletét, egyrészt, mert könyvebbnek vélte a szürke festék beszerzését a speciális kéknél, másrészt 1939-ben is drágább volt a kék a szürke festéknél. Javasolta az ötlet elfogadását. Újabb feliratot

küldtek a minisztériumnak és a Fővárosi Tanácsnak abban a reményben, hogy megkapják a szürke színt a főhatóságtól. Ám hiába reménykedtek, válasz nem érkezett a Társulatba.

Felsőbb utasításra 1947. április 21-re választmányi ülést hívtak össze a megjelenő új szövetkezeti törvény, az 1947. XI. t.c. megtárgyalására (amelyet 1949-ig háromszor módosítottak). A Belügyminisztérium, a Közlekedési Minisztérium, a Kereskedelem és Szövetkezetiügyi Minisztérium, valamint a Fővárosi Tanács felügyelete alá tartozó szövetkezetek vezetését utasították a néhány nap múlva megjelenő törvény szellemének megismerésére és megismertetésére a tagsággal. Endrényi dr. és Kuti elnök bejelentették az ülésen, hogy a törvényt nem ismerik, érdemben nem szólhatnak róla, de az utasításoknak eleget tesznek, ám akármilyen is, a szelleme közelebb visz a taxis szövetkezetek egyesítéséhez. Breier alelnök ismét szóba hozta az ideológiai képzés kérdését. A választmány nehezen megvalósíthatónak tartotta a rendszeres oktatást, a szemináriumok megtartását. Ha csak néhányan jönnek össze, őket még le tudják ültetni az elnöki szobában, de 15 széknél több nincsen az épületben. Megegyeztek abban, hogy a tagság párttagjaihoz fordulnak ötletért, de olyanért, amely nem jár terembérléssel, mert heti 100-300 forint körüli bérleti költség meghaladja lehetőségeiket. Megállapodtak, hogy május 5-re rendkívüli közgyűlést hívnak össze, egyetlen napirendi ponttal, amelynek címe: „Elnöki tájékoztató, a gazdasági szövetkezetbe való belépés”.

A közgyűlésen Kuti elnök elmondta, hogy a rendkívüli választmányi ülés már foglalkozott a törvénnyel, bár akkor még vajmi keveset tudtak róla. Most már tudják, hogy a két szövetkezet összevonásával a harmadik megalapításának nincs akadálya. Felhívta a tagság figyelmét, hogy az új szövetkezetbe nem kötelező belépni, de felettből ajánlott, mert félt, hogy a kisegyszisztenciák nem taxizhatnak önállóan. Tanácsolja: ne vitakozzanak, fogadják el a főhatóság előírásait és a jövőben a közösen keressék boldogulásuk útját. Javasolta, minthogy a következő hetekben, hónapokban igen sok információt kell majd a magántaxisokkal közölni, újítsák fel az egykori Kéktaxi újságjuk nyomtatott szolgáltatásait oly módon, hogy a jövőben csupán rövid tájékoztatókat írjanak a körleveleikben, a hosszabb lélegzetűeket pedig a KÖGE (Magyar Közhasználatú Gépjármű Vállalatok Országos Egyesülete) havonként megjelenő hivatalos lapjában adják közre. A Kéktaxi újság újraindítását nem engedélyezte a hatóság. Kuti bejelentette, hogy a havonként megjelenő közlönyt minden tagnak meg kell venni, ára egy forint. Javaslatát elfogadták.

A közgyűlésen szóba került, az Autótaxifuvarozók Szövetkezete tetőzet-

— 1947. XI. tc. —

9

Cél.

2. §. A szövetkezet mindig gazdasági célból alakul. Gondoskodnia kell azonban arról is, hogy tagjai közösségi szellemenben nevelődjenek s egyúttal a szövetkezet tárgyának megfelelő gazdasági szaktudást, a szövetkezeti önkormányzati ügyekben és üzletvitelben való jártasságot, közgazdasági, illetőleg társadalomtudományi tájékozottságot szerezhessenek.¹⁾

A kereskedelmi jog szabályainak alkalmazása.

3. §. Ha e törvény más rendelkezést nem tartalmaz, a szövetkezetre minden tekintetben alkalmazni kell a kereskedelmi társaságokra vonatkozó jogszabályokat.

Jogképesség. Cég.

4. §. (1) A szövetkezet cége (neve) alatt jogokat szerezhethet és kötelezettségeket vállalhat.

(2) A szövetkezet cégébe, amely a vállalat tárgyra utal, toldatként a „szövetkezet” szót, szövetkezeti központ esetében pedig a „szövetkezeti központ” vagy „szövetkezetek központja” szavakat is fel kell venni.

(3) A cég valamely élő idegen nyelvre lefordított szövegét a szövetkezet a cég jegyzésénél csak akkor használhatja, ha az idegennyelvű cégszöveget az alapszabály megállapítja és a cégbíróóság azt bejegyzi.

II. F e j e z e t.

Szövetkezet alapítása.

Alapítók.

5. §. (1) A szövetkezet alapításában az alapítók járnak el. Alapító lehet természetes személy vagy szövetkezet, feltéve, hogy legalább egy üzletrészt jegyez. Nem lehet alapító, aki nem magyar állampolgár, aki kiskorú, gondnokság alatt áll, csődben vagy kényszeregyességben van, vagy volt, aki büntét vagy nyereségvágányból elkövetett, avagy az 1946. VII. tc. 3., 4. vagy 8. §-ába ütköző vétség miatt jogerősen elítéltetett. Ezeknek az alapító személyére megkívánt feltételeknek meglétét mindaddig vélelmezni kell, míg alapos ok nincs az ellenkező feltevésére.

(2) Az alapítók legkisebb száma három.

(3) Az alapítók elkészítik az alapítási, valamint az alapszabálytervezetet, üzletrészeket jegyeztetnek és összehívják az alakuló közgyűlést.

(4) Az alakuló közgyűlésig üzletrészt nyilatkozat aláírásával kell jegyezni. A nyilatkozat — annak megállapítása mellett, hogy az aláíró az alapítási tervezetet ismeri — magában foglalja az üzletrész jegyzésére vállalt kötelezettséget. A nyilatkozatban fel kell tüntetni az üzletrészjegyzők nevét, foglalkozását, lakását és a jegyzett üzletrészek számát.

(5) Az alapítási tervezetet és az üzletrészjegyző nyilatkozatokat egy okiratba is lehet foglalni. Az okirat az alakuló közgyűlésre a meghívót is tartalmazhatja.

Az alapítási tervezet tartalma.

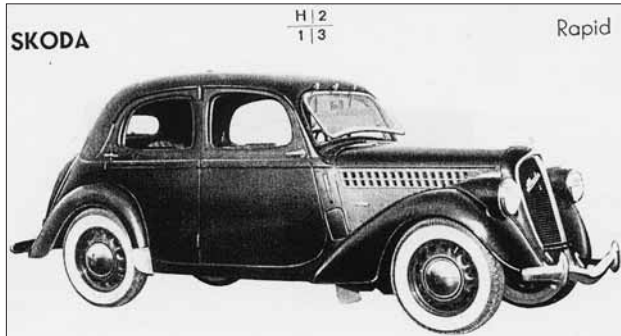
6. §. (1) Az alapítási tervezetben meg kell határozni:

- a szövetkezet székhelyét;
- a szövetkezet tárgyát és tartamát;
- az üzletrész névértékét;
- a tagok felelősségének mértékét (27. § (1) bekezdés), az esetleges természetbeni hozzájárulás feltételeit, továbbá az esetleges egyéb kötelezettségeket, így a pótbefizetések összegét (27. § (3) bekezdés);
- azokat a feltételeket, amelyek biztosítják, hogy a szövetkezetbe csak azonos gazdasági érdekű személyek léphetnek be;
- a tagfelvételre és tagnak a szövetkezetből való kiválására vonatkozólag a törvény általános rendelkezéseitől eltérő feltételeket;
- az üzleti felesleg és veszteség kiszámítására vagy felosztására, valamint a tartalékalapra vonatkozó különleges rendelkezéseket.²⁾

¹⁾ A biztosítószövetkezetek tekintetében lásd még a 12.820/1947. Korm. sz. r. (közölve II. 1.099. alatt) 2. §-át, a hitelszövetkezetek tekintetében pedig a 12.890/1947. Korm. sz. r. (közölve II. 1.095. alatt) 3. §-át.

²⁾ A biztosítószövetkezetek tekintetében lásd még a 12.820/1947. Korm. sz. r. (közölve II. 1.099. alatt) 4. §-át.

nek felújítása, mert a tél folyamán az 1945-ben ideiglenesen helyreállított szerkezet beázott. Minthogy a szövetségnek nem volt pénze, a betelepültekhez fordultak se-



A négyajtós Skoda Rapid kocsiba sem fért el a válaszfal. E típusból – a visszaemlékezések szerint – 15 db volt a magántaxisoknál

gítéséért. A kisiparosok mereven elutasították a kérést, illetve feltételekhez kötötték a segítséget. Csak akkor adtak volna pénzt, ha véglegesítik bennmaradásukat, továbbá a területet felparcellázzák és téglafallal választják el műhelyeiket egymástól. Kutiek a kisiparosokat patronáló szervezetekhez is fordultak, ám ők is elutasították a segítséget. Amikor ezt megtudták a tagok, kijelentették, nem szavazzák meg a javítást, csorogjon be a hólé, az eső, a víz talán kimossa onnan a betelepülteket – hangoztatták.

Kuti azt is elmondta, tudomása szerint néhány napon belül megjelenik az engedélykíratok felülvizsgáló rendelete. Kérte az engedélyeseket, hogy irataikat ismét készítsék elő, aki valamit nem talál, pótolja az elkövetkező napokban, nehogy bajok legyenek. Azt is bejelentette, hogy hamar-

san a jogosítványokat is ellenőrzik, a vezetői engedélyekbe bejegyzik a közhasználatú gépkocsik vezetésének jogosultságát. A tagság ezt is tudomásul vette, de kérte, vegyék fel a kapcsolatot a rendőrséggel, s ezen belül a közlekedésrendészettel, és ha lehetséges, hívják ki a rendőröket a Társulat irodájába és ott jegyezzék be a jogosultságot, az általuk megadott időpontokban. Az alelnökök felkeresték az illetékeseket, de ők nem voltak hajlandók a magántaxisok kérését teljesíteni.

Az 1947. május 7-én megtartott újabb választmányi ülésen Biermenn Gyula alelnök elmondta, hogy a Közlekedési Minisztériumot nem hatotta meg a Társulat tényfeltáró levele, ismételt utasítást kaptak nem csak a kocsik kékre festésére, most már a válaszfalak beépítésére és a négyajtós karosszériák használatára is kötelezték a taxisokat.

A minisztérium hajthatatlansága indulatokat váltott ki az érintettekből, mert a közlekedő mintegy 400 magántaxi 80 %-ában nem fért el a válaszfal, kb. 40 százaléka kétajtós kivitelű volt, pénzüket pedig nem akarták fényezésre költeni, új autókát akartak venni az új szövetséget megalakulása után. Endrényi és Kuti javasolták, forduljanak közvetlenül Gerő Ernő miniszterhez, élőszóban is tájékoztassák gondjaikról. Kérjenek

mentességet az utasítások teljesítése alól, mondják el, hogy a gondok maguktól megoldódnak, mert az új szövetségük megalkotása folyamatban van, és így módjuk lesz a roncsokból összeépített járműparkjuk teljes lecseréléséhez. Új autók mind egyikében lesz válaszfal, négyajtósak, valamint két színűek lesznek. Három levelet fogalmaztak meg. Egyiket Sebes Tibornak, a minisztérium VI. Fő. vezetőjének, a másikat Gerő Ernő miniszter titkárságának, a harmadikat a Fővárosi Tanács XV. ügyosztályának címezték. Czagány Mihály kézbesítő mindhármat személyesen kézbesítette, miközben Kuti kihallgatást kért Gerőtől, aki május 11-én fogadta a taxisokat.

Meghallgatta Kutit és kíséretét, búcsúzóul csupán annyit mondott: az autók 20 %-ába kezdjek beszerelni a válaszfalakat, és ha már 2-3 kocsiba beépítették, jelentsék a főosztálynak, hogy a feladat végrehajtását elkezdtek, a művelet várhatóan hosszan elhúzódik, ő pedig majd beszél Sebes főosztályvezetővel.

Bálint Sándor



A magántaxisok között kedvelt típus volt az Opel Kadett, csakhogy kétajtós karosszériájában nem fért el a válaszfal

A Printax szervizben:

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

Főbb szerviz (bruttó) árak:

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

Új Printax taxióra: 75.000 Ft

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget!
Akkumulátor és kenőanyag
akció taxisoknak!

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

Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.

Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.

Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig

SZ: 8-14-ig

ESERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

20%

KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK

MINDEN EGYÉBRE

10%

KEDVEZMÉNY!