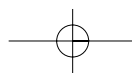


XIV. évf. 11. sz.

2004.

November



TARTALOM

Fix tarifa	6.
Torokszorító törkés	9.
Az örömök halmozásának művészete 407 SW	10.
15 új Mercedes a székesfehérvári Pepita Taxinál	11.
Válaszolt az adatvédelmi biztos	16.
Válaszolt az APEH	17.
Hegyaljai pankráció	17.
Harapós öngyilkos	18.
Haltenberger Samu-díj 2004 (II. rész)	21.
Kitüntetés	22.
Tudod vagy tippelsz?	24.
Vírusirtó taxis	25.
10 éve történt	25.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	25.
Citroën C5	26.
Közös ellenőrzés a taxiállomások rendjéért	27.
Jövőre változnak az autópályadíjak	31.
BTI-hírek	33.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	34.
Dolgoznak a kerékbillincselők	34.
A téli gumiabroncsokról	37.
Kötelező biztosítás	39.
Az év mérkőzésén:	40.
4 éves a Weltauto	43.
A budapesti magántaxisok története 74. RÉSZ	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

ügyvezető igazgató

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

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

Tavasztól fix áron fuvarozhatnak a budapesti taxisok

- Beszélgetés Rusznák Imrével a közeljövő feladatairól -

Az utóbbi hónapokban szerkesztőségünk több alkalommal is tematikus válogatásokat közölt saját 14 éves archívumából. A legutóbbi multidézés például a tarifákkal volt kapcsolatos. Ki, hogyan gondolkodott, mit nyilatkozott e témáról 5-10 éve. Érdekes volt, hogy a politikusok, a minisztériumok, a főhatóságok szinte kivétel nélkül elutasították a taxisok által kért (javasolt, követelt) fix tarifának még a gondolatát is. A MACITOSZ ezzel nem törődve, néhány éve aláírásgyűjtésbe kezdett a rögzített hatósági ár bevezetéséért. A taxisok jelentős része ezt az akciót támogatta, sőt, több ezren még az autójukon is hordták az érdekképviselő által készítettet „FIX” matricát. Jelezve ezzel a kérdésben elfoglalt álláspontjukat. Es nem csak a fővárosi taxisok vettek részt a MACITOSZ által kezdeményezett akcióban, hanem nagyon sok vidéki városban is feltűntek az említett matricák. A szélmalomharcnak látszó kezdeményezésnek ugyanakkor volt egy támogatója a politikusok sorából is: nevezetesen Rusznák Imre MSZP-s képviselő, a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságának elnöke. Ő megígérte, segít a taxisoknak, hogy a megélhetésükhöz szükséges bevételeket megtermelhessék, ugyanakkor szűnjön meg az idegenforgalmat is veszélyeztető túlszámlázás utasokat károsító gyakorlata. Azonban mielőtt bárki úgy gondolná, hogy ez a küzdelem az utóbbi hetekben kezdődött, téved. Átnéztük korábbi lapszámainkat és az 1996. márciusi szám 12. oldalán a Rusznák Imrével készült riportból kiderül, hogy alaposan „belerágtá” magát a taxis problémakörbe. Az akkor még szabadaras taxizást szerette volna keretek közé szorítani, de ahogy nyolc éve mondta, a kérdésben az Országgyűlés dönt majd. Törekvéseit siker koronázta, és 1998-ban a fővárosi politikusnak sikerült elérni, hogy a taxitarifákat hatósági árként maximálhassák. Erről az árszabályozásról viszont egy idő után kiderült, hogy az aláírásgyűjtések miatt a taxisok többségének problémájára nem jelent megoldást. Jól látszik ez abból is, hogy a főváros által jelenleg megszabott lehetséges legmagasabb árat a taxicégek tarifái ma sem közelítik meg. 2001-ben a Taxisok Világából megtudhattuk, hogy ez ügyben Rusznák Imre levélben kereste meg az illetékes minisztereket. Kérte tőlük, már támogassák az Ártóvíny módosítását, a már említett módon a fix taxitarifa bevezethetősége érdekében. A MACITOSZ a kérés támogatásaképpen a taxisok körében aláírásgyűjtésbe kezdett, matricát ragasztatott és megpróbálta a sajtón keresztül nyomatékositani a fuvarozók akaratát. De ahogy mondani szokták, „Isten malmai lassan örölnek”, az idő múlt, és a feszültség a taxisok között egyre nőtt. Azonban a szakmában tevékenykedők legnagyobb meglepetésére 2004. október 18-án, komoly politikai lobbytevékenységnek köszönhetően, az Országgyűlés önálló képviselői indítványra /dr. Tóth József (MSZP), dr. Böhm András (SZDSZ)/ módosította az „Árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Törvény”-t, az alábbi szövegezéssel:

2004. évi ...törvény

az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény módosításáról

1. §

Az Árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény 7. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(3) A taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselő-testülete a területi kereskedelmi és iparkamarával egyeztetve, a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség illetékes területi felügyelete és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdekképviselői szervezetek véleményének figyelembevételével rendeletben megállapíthatja a személytaxi szolgáltatásért felszámítható árat és annak alkalmazási feltételeit. A személytaxi szolgáltatás díjszabását (díjtételeit) a képviselő-testület – a helyi körülmények mérlegelésével – legmagasabb hatósági árként vagy rögzített hatósági árként határozhatja meg.

ecometer®

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

2.§

Az Árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény 16. §-a az alábbi c) ponttal egészül ki:

c) a 7. § (3) bekezdése szerinti rendelkezések megsértése esetén az 1997. évi CLV. törvény 48. §-a alapján fogyasztóvédelmi bírság kiszabása kezdeményezhető.

3.§

E törvény a kihirdetést követő 8. napon lép hatályba.

Indoklás:

A taxi szolgáltatásra vonatkozó hatályos szabályozás szerint a taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – Fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – a személytaxi szolgáltatásért felszámítható legmagasabb árat szabályozhatja önkormányzati rendeletben.

A gyakorlati tapasztalatok azt igazolják, hogy a legmagasabb ár megállapítása nem felel meg a szolgáltatás ellátása speciális követelményeinek. A szolgáltatást igénybe vevő utasok számára gyakran követhetetlen díj-megállapításra kerül sor, a különböző taxivállalkozások árképzése és az általuk érvényesített ár nehezen ellenőrizhető.

A fix ár bevezetésével az utasok számára és az árhatóság számára is követhető és kiszámítható az érvényesített díj. Fogyasztóvédelmi szempontból számtalan előnnyel jár és kiszűri a megtévesztés lehetőségét is. A kisvállalkozók számára biztosítja az önköltségen felüli biztonságos vállalkozáshoz szükséges bevételeket.

A fix árképzés és feltételei önkormányzati rendeleti szabályozása megfelel az EU-s országok gyakorlatának, és ezáltal könnyebben megoldható az árképzés elemeinek változása miatti díjmódosítás.

A javasolt módosítás meghatározza a fix ár megállapításának általános szabályait.

A jelenleg hatályos szabályozás a jogsétkkel szemben nem tesz lehetővé kellően határozott fellépést. A módosítással a szankciórendszer kiegészülne a fogyasztóvédelmi bírság kiszabása kezdeményezésének lehetőségével.

Budapest, 2004. május 4.

Dr. Bóhm András
SZDSZ

Dr. Tóth József
MSZP

Gumiambulancia Bt. NON-STOP

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

1106 Budapest, Maglódi út 12/b.
Tel.: 06-1-261-0835

Téli gumik 32%-os engedménnyel!

Ahogy azt fentebb jeleztük, a hír meglepetést okozott. Hónapokkal ezelőtt, a tavasz vége felé, ugyan elterjedt szakmai körökben, hogy talán már az ősszel lehetőségessé válik a fix tarifa bevezetése, ám ebben nem hitt senki. Sőt, Horváth Pali ez irányú kérdéseire a főhatóságok képviselői írásban még akkor is úgy nyilatkoztak, hogy egy ilyen irányú szabályozás elképzelhetetlen a piacgazdaságban. A nézetek ilyen irányú megváltozását a taxisok többsége örömmel fogadta. Biznak abban, hogy ersuk a nyereséget is tartalmazó tarifával jobbra fordul majd. A módosított törvény az önkormányzatok számára három lehetséges utat enged taxitarifikációban. Vagyis a települési önkormányzatok vagy nem „nyúlnak bele” a taxiárakba, vagy meghatározzák annak legmagasabb szintjét, illetve fix árat vezetnek be saját területükön. Mindhárom lehetőség adott és törvényes. Az már kiderült a napisajtóból, hogy a fővárosban hamarosan fix tarifával dolgoznak majd a taxik. Azonban a törvénymódosítást követő napokban rögtön szál-lingózni kezdtek különféle „biztos forrásból” származó hírek, melyekben már konkrét számok és időpontok is szerepeltek. Sőt! Egyesek tiltakozni kezdtek a még nem is létező árak miatt, illetve azért, hogy a pletykák szerint a taxiárakat is ki kell majd cserélni. Ezért felkerestük Rusznák Imrét, a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságának elnökét, a rendeletmódosítás kezdeményezőjét, hogy tájékoztassa olvasóinkat a várható döntésekről, azok időpontjáról.

• Az Ártörvény módosításáért Ön személy szerint éveken át küzdött. Több politikai cikluson keresztül az adott kormányok minisztereit levelekkel kereste meg, konzultációkat kezdeményezett azért, hogy a 2004 októberében végül is elfogadott fix taxiár bevezethetővé váljon. Így az biztosra vehető, hogy a főváros él is az általa szorgalmazott fix taxitarifa bevezetésével. A kérdés ma már az, hogy ez a döntés mikortól lehetséges, illetve a fővárosban milyen hamar lesz ebből fix tarifa?

• A bevezetés a kihirdetést követően jogilag lehetőségessé vált. Tehát amikor megjelent a Magyar Közlönyben, attól az időponttól az adott település önkormányzata élhet is a törvény adta lehetőségével. A fővárosban természetesen bevezetjük az általunk évek óta szorgalmazott fix tarifát, de nincs okunk a kapkodásra. A szükséges rendeletmódosítást alaposan előkészítjük, így reményeink szerint ezt a Fővárosi Közgyűlés el is fogadja majd. Ennek konkrét időpontja természetesen még nincs meg. Előzetesen, a parlamenti döntést megelőzően, már csak babonából sem foglalkoztunk a kérdéssel. Amikor tudomásomra jutott, hogy az Országgyűlés megszavazta dr. Tóth József (MSZP) és dr. Bóhm András (SZDSZ) egyéni képviselők indítványát, munkatársaimmal megbeszélést tartot-



Rusznák Imre: – Az előkészítő munkát elkezdtük, és először a működtetéshez szükséges rendszert alakítjuk ki

tunk és szinte azonnal elkezdtük az előkészítő munkát. Szeretnénk ezt lelkiismeretesen és alaposan végezni, így véleményem szerint a fix ár bevezetéséhez szükséges fővárosi rendeletet jövő év első negyedének végéig el tudjuk fogadtatni a közgyűléssel. Azonban ez csak tervezett időpont, amit szándékaim ellenére ezerféle ok megváltoztathat. Látni kell, hogy hamarosan itt az év vége az ünnepekkel, amikor nagyon nehéz dolgozni. Néhány héten azonban nem múlik semmi. Ennél sokkal lényegesebb, hogy a munka jól előkészített, eredményes legyen. Szokás szerint egyeztetni fogunk a taxis érdekképviseletekkel, a kamarával és természetesen a társhatóságokkal. Ezt követően jönnek a főváros megfelelő fórumai. A bizottságokkal történő véleményeztetés, egyeztetés, a jogi koordináció, majd legvégül a Közgyűlés dönt. A folyamat nem egyszerűsíthető, a „drosztrendelet”-nél is végigjártuk ezt az utat. A szakmai munka

alapjaként először a működtetéshez szükséges rendszert alakítjuk ki. Csak ezt követi majd az árral kapcsolatos javaslat. Vagyis az utóbbi időben elterjedt, a konkrét tarifával kapcsolatos számokhoz, ötletekhez, találgatásokhoz nekünk semmi közünk sincs! Én addig a viteldíjról nem beszélek, amíg a mi javaslatunk el nem készül. Természetesen ennek ellenére mindenkinek jogában áll gondolkodni azon, amit szeretne, de én nem reagálok a jelenleg minden alapot nélkülöző találgatásokra.

• **A módosított ártörvény előírja a kamarákkal történő egyeztetést, illetve az érdekképviseletek véleményének figyelembevételét az ármegállapítás előtt. Mikor kezdődhetnek meg ezek a tárgyalások?**

• Azt követően, hogy mi a javaslatunkat elkészítettük és azt eljuttattuk az érintettekhez. Természetesen nem akadályozunk senkit abban, hogy hozzánk előzetesen bármiféle javaslatot eljuttasson.

• **Felmerült, hogy jó lenne szabályozni a kiterjesztéseket. Aki a fővárosban taxizik, ne tehesse ezt Siófokon, Szentendrén, vagy más városban. Fordítva is igaz, aki máshová váltott engedélyt az ne egye el a fővárosiak kenyerét. Ráadásul a tarifát hiába szabályozza Budapest, ha a többi környékbeli önkormányzat ezt nem teszi meg. A taxiórán ismét tucatnyi „itt nem érvényes” tarifa lesz, legálisan. Elképzelhető e téren is változás?**

• Én ezt el tudom képzelni, ám a fővárosnak nincs jogi lehetősége ilyen korlátozásra. A kiterjesztési jogot ma a Közlekedési Felügyelet adják ki, a hatályos jogszabályban meghatározottak szerint. A fővárosnak a működéssel kapcsolatban jelenleg semmiféle jogosultsága sincs. Nem mi szabjuk azokat a feltételeket, amelyek lehetővé teszik az esetleges településenkénti szűrést. A kötelező kamarai tagság idején én magam azt képviseltem, hogy a fővárosban csak budapesti taxis dolgozhasson. Ugyanakkor a szakma képviselői akkor úgy érveltek: „adjuk meg a kiterjesztés lehetőségét, úgysem érint ez túl sok személyt.” Ezek után furcsa, hogy most az a kérdés: mi erről a főváros véleménye?

• **Nem képzelhető el, hogy esetleg kezdeményeznék az amúgy is számtalan ponton elavult 89/88-as „taxirendelet” módosítását, újrafogalmazását?**

• Évek óta dolgozunk azon, hogy megértsük az illetékesekkel a probléma gyökerét. Vagyis, szerintünk az a legnagyobb baj, hogy a taxizásnak az országban nincs gazdája. Sok szervezet között oszlik meg így a felelősség is. Kéthelyi József barátommal évekként elelőtt készítettünk egy tanulmányt, melyben bizonyítottuk igazunkat. Úgy gondoltuk és gondoljuk ma is, hogy erre a gazda szerepre legalkalmasabbak az önkormányzatok lehetnek. Ezt akkor egy sajtótájékoztató keretében szóban is elmondtuk, a tanulmány pedig teljes egészében megjelent a Taxisok Világában. Tóth József MSZP-s képviselőt, aki nekünk töb-

bek között a fix ár kérdésének megoldásában is segített, arra kértem, hogy ezt az ügyet vigyük tovább. A fix árral kapcsolatos előzetes egyeztetések során a Belügyminisztériumban, a Pénzügyminisztériumban és a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban is próbáltunk érvelni amellelt, hogy a taxizással kapcsolatos döntési jogszabályokat egy kézbe kellene helyezni. Tehát Budapest területén minden e szolgáltatással kapcsolatos kérdésben a Fővárosi Közgyűlés dönthetne. Amennyiben ez ma így lenne, akkor már sokkal előbbre tartathatnánk. Nem csak az igen fontos részsikereknek örülnénk, hanem valószínűleg annak is, hogy a taxikérdést megoldottuk.

• **Ugyanakkor a szakma hosszú ideje egységesen azt a nézetet vallja, hogy a létszám-tarifa-droaszt-ellenőrzés kérdését egyszerre kellett volna megoldani. Ellenkező esetben, – mint ahogy azt az elmúlt időszak felszínre került problémái igazolták is – komoly feszültségek keletkeznek. Például, ha a létszám szabályozva lenne, akkor a taxiállomásokon elférnének a taxik...**

• Minden alkalommal hangsúlyozom: én is sajnálom, hogy az összes problémát nem sikerült egyszerre megoldanunk. Amennyiben ez rajtunk múlna, mi is így tennénk. Az viszont nem elfogadható álláspont, hogy amíg a taxis gondokat nem lehet egy időben rendezni, addig ne is csináljunk semmit. Mi megpróbálunk lépésről lépésre haladni, még akkor is, ha ez jóval több konfliktussal jár.

• **Az előbb említett problémák közül jövő év első negyedében rendeződhet az ár kérdése, a taxiállomások már úgyahogy kiépültek, és talán az ellenőrzésben is elmozdulás látszik. Ugyanakkor a leglényegesebb kérdésben, a létszám szabályozásában nincs előrelépés. Nem**

lehetne például a droasztok befogadóképességéhez kötni a fővárosi taxik számát? Egy piaci asztalt sem lehet három kofának eladni, még akkor sem, ha a vállalkozás egyébként alkotmányos jog.

• A fix ár megoldásában fél évvel ezelőtt is biztos voltam. Tudtam, hogy előbb-utóbb célt érek. Erre már az előző politikai ciklusban is utaltam, többek között a Taxisok Világában is. A létszám kérdésének megoldásában is valószínűleg előbbre tudunk majd lépni. Ám ebben már egyszer törvényi felhatalmazás alapján döntött a főváros, vagyis szabályoztuk a létszámot! Ezt a döntésünket azonban az Alkotmánybíróság, pont a taxis szakmából érkezett beadvány alapján hatályon kívül helyezte, alkotmányellenesnek ítélte. Lényeges, hogy nem a létszám szabályozását kifogásolták, hanem annak módszerét. Amennyiben tehát alkotunk egy új rendeletet, annak olyannak kell lenni, amit az Alkotmánybíróság is elfogad majd, még akkor is, ha egy taxis vagy taxis képviselő azt megátadja. A jogszabályok e kérdésben igen eltérő állásponton vannak. Az Unión belül nincs egységes szabályozás a taxikra, azonban a városok többségében a létszámot korlátozták. Mi Budapesten szeretnénk e kérdéssel ismét foglalkozni. Ez sem megy azonban egyik napról a másikra. Bizonyos időnként megkeresek jogászokat, alkotmányjogászokat, ügyvédeket és próbáljuk közösen megtalálni azokat a kapukat, melyeken keresztül képesek lehetünk a létszámkorlátozás elérésére. Ugyanakkor a másik, már említett célunkról sem mondunk le, nevezetesen hogy kerüljön a taxi szolgáltatás egésze az önkormányzatok kezébe. Ez lenne a hosszú távra szóló, tényleges megoldás. Reményeim szerint erre is sor kerül előbb-utóbb.

• **Köszönöm a tájékoztatást. - kó -**

INTERNETES HUMOR

Kisgyerek kérdi az anyukáját a taxiban a Rákóczi tér környékén:

– Mama mire várnak itt ezek a nénik?

– Hááát, a férjükre várnak.

A taxis:

- Ejnye, asszonyom, miért nem lehet annak a gyereknek megmondani az igazat? Kurvák ezek, kérem szépen.

- Mama, ezek tényleg azok?

- Igen, kisfiam, azok.

- És van nekik gyerekük?

- Van, kisfiam.

- És mit csinál ilyenkor a gyerekük?

- Taxit vezet, kisfiam...

* * *

A sün egy makacs madár. Csak akkor hajlandó repülni, ha belerügök.

* * *

Ma reggel megint melléültem a vécének...egyből felment bennem a pumpa...

A mohának mindig a déli oldala fás.

* * *

A chiliszósz nem más, mint határozott fellépésű ketchup.

* * *

Megoldjuk – mondta a kromofág és nekiesett a politúrának.

* * *

Amit ma elhalaszthatsz, azt ne halaszd holnapra!

* * *

A feleségem anyja gyakran mondogatja, hogy nőies vagyok. Nem zavar, mert hozzá képest tényleg.

* * *

Az osztálytársaim megdugtak bármit, ami mozgott, de én sose tartottam fontosnak, hogy efféle korlátok közé szorítsam magam.

* * *

Gondolkodom, tehát nőtlen vagyok.

FIX TARIFA

A számítás szempontjai

Ma már eldőlt, hogy a fővárosban nagy valószínűséggel bevezetésre kerül az ártörvény legutóbbi módosítása nyomán lehetővé vált egységes, népszerűbb nevén fix tarifa. Az ezzel kapcsolatos félreértések és félremagyarázott részinformációk viharos sebességgel terjednek a drosztokon, így talán érdemes körüljárni a kérdést több szempontból is. Az alábbiakban nem a mikor és mennyi kérdésekre kívánunk válaszolni (ezt ma még nem is tudhatjuk), hanem a hogyan-ra. A tarifaszámítás elemeire, a különböző szempontokra, az eltérésekre, és ezek kezelésére hívjuk fel a figyelmet, a külföldi tapasztalatokat is ismertetve.

Tarifaszámítással már többször foglalkoztunk a Taxisok Világa hasábjain, hol lelkes amatőrök osztották meg a szakmával véleményüket, hol az Európában már hosszú évek óta alkalmazott számítási módszereket elemeztük. Ezúttal a vélemények szintetizálásával kíséreljük meg körüljárni a témakört.

A tarifa meghatározását nyilvánvalóan a költségek számbavételével kell kezdeni. Azt hiszem, azzal minden vállalkozásban jártas szakember egyetért, hogy igazán jó üzleti tervet csak a költségek minél szélesebb körű figyelembevételével lehet készíteni. A jó tarifaszámítás tulajdonképpen nem más, mint egy egy kilométerre vetített üzleti terv.

A taxizás költségei több szempont szerint is csoportosíthatók. Lehet anyagi, személyi, értékcsökkenési, egyéb költségek és ráfordítások szerint. Lehet állandó és a változó költségek szerint, mi ez utóbbit alkalmazzuk ezúttal.

Állandó költségeknek nevezük esetünkben azokat a kiadásokat, amelyek akkor is felépnek, ha a gépkocsi békésen pihen a garázsban. Ilyenek lehetnek jellemzően:

- Gépkocsi beszerzési ára, ill. hitel esetén a befizetett előleg
- Taxinak való felszerelés költségei
- Értékcsökkenés időarányos része
- Gépkocsivezető munkabére
- Munkabérek közterhei
- Gépjárműadó
- Kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás
- Hiteltörlesztés kamatai
- Garázs-, ill. parkolási költség

- Drosztdíj
- Adminisztrációs díjak
- Rendkívüli, előre nem tervezhető kiadások

A **változó költségek** azok, amelyek a gépkocsi futásteljesítményével arányosan merülnek fel. Jellemzően:

- Üzemanyagköltség
- Gumiabroncsok
- Javítás, karbantartás, olajcsere
- Értékcsökkenés kilométerarányos része

A felsorolásból kitűnik, hogy az értékcsökkenést (amortizáció) mind az állandó, mind a változó költségek között feltűntettük. Ennek persze megvan a magyarázata, és az nem is túl bonyolult: egy gépkocsi veszít az értékéből az idő múlásával és a vele megtett kilométerek arányában egyaránt. Am a kilométerek száma nem befolyásolja annyira az értékvesztést, mint maga a kor. Ennek nagy jelentősége van az üzleti terv elkészítésében, mégpedig a következők miatt: Nálunk öt-hat éves autócsera-periódus a megszokott, nemegyszer használt autótól is. Tehát egy mondjuk öt évesen vásárolt autót öt év múlva, tízévesként próbálunk értékesíteni. A kapott vételár nyilván elenyésző lesz a gépkocsi eredeti értékéhez képest. Új autó vásárlása esetén pedig a banki hitel futamideje szabja meg a kihasználtságot. Az általános 48-60 havi hitelre vásárolt gépkocsit tulajdonosa az utolsó részlet kifizetése után is még használni kívánja, hiszen „végre az övé” az autót. Már nem kell hitelt törleszteni, most majd elkezdi pénzt is termelni az eszköz – vélik sokan. A szomorú valóság

azonban más. Egy öt-hat-hét éves autón, ami az elmúlt éveket taxi üzemmódban töltötte, rohamosan kezdenek jelentkezni a hibák. A bosszantó apróságoktól kezdve a komolyabb beavatkozást igénylő motorgenerálóg vagy váltócsereig bármi előfordulhat. És elő is fordul. Ugyanazt az összeget, amit eddig törlesztésre fordítottunk, most javításra kell fordítanunk. Az autót már nem hozza, hanem viszi a pénzt...

Ma már nálunk is láthatók az első jelei annak a legtöbb nyugati országban eddig is alkalmazott fogásnak, hogy a lehető legnagyobb kedvezményt kicsikarva megvásárolt – természetesen vadonatúj – gépkocsit a lehető legrövidebb ideig használják taxiként. Mik ennek az előnyei?

Nos az egy két-három éves korában leselejtezett taxi csak használt, nem pedig elhasznált, így maradványértéke jelentős tétel lehet. Adott esetben a taxis kedvezményes vételárát is beleszámítva esetleg alig van különbség a beszerzési ár, és a kétéves korban történt eladási ár között. Nem is beszélve arról, hogy a garanciális időre komolyabb javításokkal sem kell számolnunk. Az üzleti fejjel gondolkodó vállalkozó felfedezi, hogy csak egyszer kell komolyabb összeget befektetnie, ezt követően már az eszköz rendszeres cseréjével szinte nem is jelentkezik amortizációs költség.

A vállalkozói fejjel való gondolkodás más szempontok szerint is fontos. Egyrészt, mint nehéz és veszélyes munkát végző iparosok ne elégedjünk meg minimálbérrel. Másrészt viszont a béren felül némi nyereséget is kell produkálni, hiszen azt az üzleti szakirodalomból tudhatjuk, hogy egy vállalkozás vagy fejlődik, vagy tönkremegy. Középut nincs.

Tarifát számítani tehát a felmerülő költségek és az elvárható nyereségráta alapján kell. A következő szempontok, tények és számok egyike sem hagyható ki:

- Gépkocsi vételára, taxi felszerelés (taxióra, URH, szabadjelző, emblémák, megerősített vagy speciális elemek stb.), a gépkocsi használatának időtartama, maradványértéke, éves futásteljesítménye. Gumiköpenyek vé-

telára, futásteljesítménye, az éves műszaki vizsgák költségei, javítás és karbantartás, olajcsere, mosatás. Alapvető tétel az üzemanyag mindenkori ára, az átlagfogyasztás, a különleges időjárási és útviszonyok (téli szorzó, légkondi stb.). Figyelembe kell venni a biztosítások és gépjárműadók költségét, a kamatokat és a finanszírozás egyéb díjait. A taxizás jellegétől és területi elhelyezkedésétől függően felmerülhet frekvenciadíj, drosztdíj, garázs- és parkolási költség, érdekképviseleti, kamarai és egyéb tagdíjak, a könyvelés és adóbevallás költségei, telefon-, adminisztrációs és reklámköltség. A gépkocsit vezető taxis (aki adott esetben maga a vállalkozó) munkabére, és annak járulékai is tetemes kiadásokkal járnak. Végül, de nem utolsósorban: mint már említettük, a vállalkozásnak nyereséget kell képeznie, hiszen azért vállalkozás. Az üzleti haszon a későbbi növekedés, fejlődés lehetőségét nyújtja.

Ha mindezeket a fenti szempontokat számszerűsítjük, megállapíthatjuk, hogy mennyibe kerül egy kilométer. Mármint nekünk magunknak. Mert az igazi csapda, az igazi buktató csak most következik. Úgy hívják: kihasználtsági százalék. Ez a kifejezés nem ismeretlen az üzleti világban, nevezik hatékonysági mutatónak is. A mi szakmánkban a kihasználtsági százalék a hasznos és az összes kilométerek arányát mutatja meg, vagyis azt, hogy bizonyos mennyiségű összes kilométerből mennyit tettünk meg utassal. Nyílt titok, hogy ez ma nálunk, az ún. „kályha-taxizásnak” köszönhetően még az ötven százalékos sem nagyon éri el. Ötven százalékos alatti kihasználtságnál pedig komoly vállalkozások már csődbe mehetnek...

Jelen értekezésben konkrét számokat nem használunk, csak szempontokat vázolunk fel. Így nem adhatunk tanácsot, de még csak ötletet sem ahhoz, hogy mennyi legyen az egységes tarifa. A tarifaszervezetre viszont van néhány javaslatunk. Persze nem csak saját kútfőből merítve, hanem európai példákat is figyelembe véve. Itt van mindjárt annak a kérdésére, hogy hány tarifa legyen. (A fix tarifa ugyanis nem jelenti automatikusan azt, hogy az

Folytatás a 9. oldalon

Folytatás a 6. oldalról

egyben egy tarifa is!) Körülnézve Európában azt tapasztalhatjuk, hogy sehol sem használnak négy tarifánál többet, de a jellemző inkább a kettő vagy három díjszabási osztály használata. A tarifaszervezet a nálunk használthoz hasonlóan alapdíjből, viteldíjből és várakozási díjből tevődik össze, illetve néhol használnak ún. pótdíjakat is. Kevés helyen használnak zónarendszert, ahol van, ott általában két zóna található, a városi és a vidéki. Párizsban egy harmadik, elővárosi zóna is használatos. Pusztán érdekességként említjük meg a Nagy-Britanniában használt „képzetbeli” zóna elvét, amely a szertint különbözteti meg a díjszabást, hogy a fuvar végösszege 10 font alatt vagy felett lesz. A britek egyébként is szeretik a

körmönfont dolgokat, a különleges pót- és egyéb díjakat. A vizsgált országok közül ott a legnagyobb a tarifatóblázat (közel A/4 méretű).

A nappali és éjszakai, illetve a hét végi és ünnepnapos tarifa szinte minden országban különbözik, természetesen az éjszakai a drágább. Az időszakváltás legtöbb esetben 22 és 06 óra. Az éjszakai, valamint hét végi és ünnepnapos tarifa egyes esetekben külön pótdíjjal, néhol külön tarifával, a legtöbb helyen viszont az alaptarifa bizonyos mértékű felszorozásával (15-20%) valósul meg. Az időszakváltása jellemzően automatikus.

A pótdíjak tekintetében egyébként is sok érdekességgel találkozunk. A „csomagdíj” olyan esetekben jár, amikor a gépkocsi csomagtartóját ki kell

nyitni, mindegy hogy egy, vagy hús csomag van. Több országban (Franciaország, Svédország és általában az északi államok) a több személy szállítása is pótdíjas. Németország egyes tartományaiiban különdíjat kell fizetni, ha az utas számlát kér.

Néhány országban alkalmaznak a minimális tarifa intézményét, bizonyos összeg vagy megtett út, ill. idő meghatározásával (pl. 2 km vagy öt perc, ill. 4 euró mindenképpen fizetendő).

Megrendelés esetén kiállási díjat számitanak fel szinte mindenhol(!). A kiállási díj mértéke átlagosan 1-2 euro, attól függően, hogy drosztról, vagy taxiközpontron keresztül történt a rendelés.

Tarifaszervezeti következtetések: az alapdíj mértéke kivétel

nélkül legalább kétszerese a kilométerdíjnak, sok esetben még ennél is több (pl. Svájcban). Éjszaka, valamint pihe-nő- és ünnepnapokon átlagosan 15-20%-kal magasabb tarifa alkalmazása a szokás. Megrendelésnél kiállási díjak, csomagszállítás vagy egyéb különleges fuvarok esetén pótdíjak alkalmazandók.

Az Európában használt taxitarifák mértéke átlagosan a kétszerese, nem egy esetben a háromszorosa a ténylegesen alkalmazott hazainak. A gépkocsi vételára viszont ugyanannyi, vagy olcsóbb... Az üzemanyag vételára ugyanannyi, vagy olcsóbb... A kihasználtsági százalék viszont jóval magasabb. A következtetéseket mindenki vonja le saját maga...

- oli -

A halál árnyékában

Torokszorító tőrülés

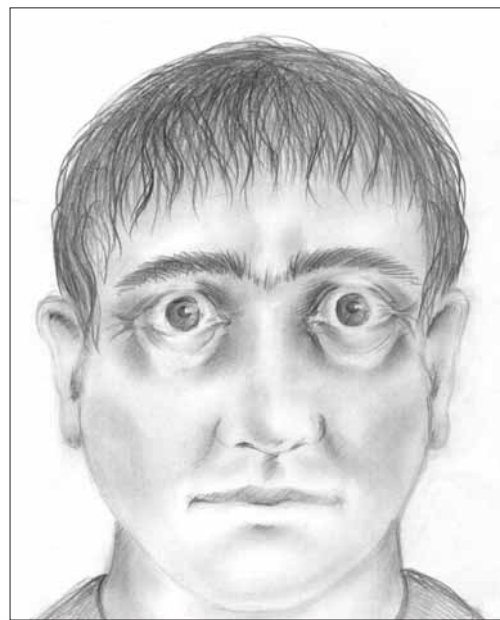
Kétszer is torkához szorították a tőrűkést, halálfélelmet érzett, végül harmincezer forinttal megelégedve mágará hagyták áldozatukat október 30-án este Szeged külterületén az ifjú rablók. Tudatosság, elszántság és hiedegvér jellemezte a támadókat.

Szombat este hétkor éppen csak elfoglalta helyét a volánnál Szegeden a 32 esztendő Lantos Miklós, amikor a diszpécser a Föltámadás utca 19. számhoz küldte. Pár perccel később az utcai telefonfülkénél két srácot pillantott meg a taxis, akik – állításuk szerint – egy házibuliba tartottak az 5-ös út menti tanyára. A sofőr semmi gyanúsat nem észlelt a fiatalokon. A 25 év körüli 175 centiméter magas, zömök testalkatú, sötét hajú fiú előre ült, míg társa, a 22 éves kinézetű 170 centiméter magas, vékony testalkatú, szőke, világos hajú társa a jobb hátsó ülésre huppant le. Az autóban ment a televízió, és pont a lottó-nyerőszámokat húzták. Mivel Miklósnak mindkét kezére szűksége volt a vezetéshez, a hátul ülő utasát kérte meg, jegyezze föl neki a nyerőszámokat. Úgy tűnt, minden rendben van, a srácok viselkedésében semmi feltűnő vagy rendellenes nem volt. Az 5-ös úton haladtak Röszeke irányába, amikor elérkeztek az úgynevezett Börcsök-kereszthez. Itt az első ülésen ülő kurtán közölte, ne a falu felé vegyék az irányt, hanem forduljanak le jobbra az autóval, mert a buli arra lesz. A taxis még ekkor sem sejtett semmit, sőt, a taxi-

órát is leállította, mondván, innen nem kell fizetni a fuvarért, csak mutassák az utat. Az óra alig több mint négyezer forinton állt. Lassabban haladtak előre, s miután a közelben egyetlen házat, tanyát vagy világosságot sem látott a fuvarozó, épphogy araszolatott. Pár métert haladhattak, amikor a két fiú megállította az autót, ám fizetés helyett egy tőrűkést kapott elő a hátul ülő srác, és sofőr nyakához szorította. Lantos Miklós a visszapillantó tükörben látta, ahogy a tőr pengéje megcsillan, és hirtelen rádöbbsent, itt az élete lehet a tét. Megpróbált rádióon segítséget kérni, de az első ülésen helyet foglaló rabló kitépte kezéből a kezelőt. Eközben feltehetően megnyomhatta a bejelentkező gombot, mert a diszpécser érdeklődve szólt vissza többször is: „Hallgatlak, 77-es!”

A sikertelen segítségkérés után az alacsonyabb szőke srác, törrel a kezében, nyugodt hangon, minden különösebb izgalom nélkül közölte: „Pénzt, órát, mindent ide!”

Az egyre kiszolgáltatottabb helyzetbe kerülő fuvarozó megpróbálta támadóit megnyugtatni: mindent átad, nem lesz semmi baj, és lassan el kezdett kiszállni az autóból. Odanyúlt brifkójához, mintegy szándékát erősítendő, hogy fizetni fog, ám egy óvatlan pillanatban kocsikulccsal a kezében megpróbált a szántóföld irányába elmenekülni. Az első pár métert sikeresen meg is tette. Rablói ekkor nem követtek. Azt is csak egyre távolabbról hallotta, amint a két fiú megegyezett, akkor viszik a kocsit. Néhány



másodpercebe beletelt, míg rádöbbsentek, a sofőr magával vitte a slusszkulcsot. Eközben Miklós menekült az életéért. A szántóföldön nem látott semmit. Minden útjába kerülő akadályba felbukott, s csak egy halvány fény a távolban, egy tanya lámpája jelentette számára a túlélés lehetőségét.

Támadóit a kudarc nem tántorította el eredeti szándékuktól, határozottan indultak Miklós után a sötétbe. Áldozatuk közben telefonján hívta a diszpécser, segítséget próbált kérni, de csak annyit sikerült megosztani kollégájával, hogy a Börcsök-keresztnél megtámadták. Ekkora a magasabb, erősebb testfelépítésű „utasa” beérte, akit határozott ütéssel eltálat, de ő is egyensúlyát veszítette, mire a szőke ismét nyakához szorította a tőrűt. A földre kerülő sofőr a brifkójából egyesével húzta elő a

bankókat, mígnem harmincezer forintot átadott rablóinak, akik ezután magára hagyták áldozatukat, majd sietősen távoztak.

Lantos Miklós végre eljutott gépkocsijához, beült, felhívta a diszpécst, remegő hangon elmondta, mit élt át az elmúlt percekben. Elindult az 5-ös úton, ahol a határőrség autóját megpillantva nyugodott meg; a közvetlen veszély elmúlt.

Pár perccel később Szeged felbolydult. A járóautók percekben belül a helyszínen, forró nyomon próbáltak a rablók nyomába eredni. A nyomkövető kutya egész hosszan vezette gazdáját a támadók után, ám egy helyen megszűnt a szag. Feltehetően itt várta őket valaki vagy beszálltak egy előre

leállított autóba, mert tovább nem vezettek a nyomok.

A rendőrökön és határőrökön kívül a keresésben részt vettek a polgárőrök is, és ez idő tájt nem lehetett szabad taxit találni a térségben, mind a rablókat kereste függetlenül attól, hogy melyik társasághoz tartoztak.

A helyszínről a rendőrségre vezetett Miklós útja, ahol a részletes feljelentés után fotóalbumokból kellett felismernie támadóit. A taxis állítja: a magasabb, erősebb testfelépítésű, sötét hajú támadóját egyértelműen felismerte, míg alacsonyabb, szőke társában nem volt biztos.

A fényképekhez tartozó adatok alapján a nyomozók rögtön indultak a lehetséges

gyanúsítottakért, ám az áldozat előtt ez idáig ismeretlen oknál fogva, a rendőrségre visszatérők csak annyit közöltek, bizonyára tévedett.

Lapzártáig elkészült egy grafikai rajz a támadóról és a rendőrség ennek segítségével próbál az elkövetők nyomára bukkanni. Egyben a lakosság segítségét is kéri, aki a bűncselekményről, illetve annak elkövetőiről érdemi információval rendelkezik, az jelentkezzen a nyomozóhatóságnál.

Lantos Miklós nem titkolja, fél. Még nem tudta feldolgozni a történeteket és valószínű, amíg ezt nem tudja rendezni magában, addig nem vállal éjszakai fuvart, nappal folytatja a taxizást.

k. z. t.

AZ ÖRÖMÖK HALMOZÁSÁNAK MŰVÉSZETE



Április óta a limuzin változat egyedül képviseli az új 407 modellszaladot a felső-középkategóriában.

A merészen elegáns, macskaszzerű megjelenés és a műszaki tartalom különbözteti meg ezt a sokoldalú és remekbe szabott túraautót, amely már hetvenezer vásárlót büvölt el Európa-szerte.

Fél évet sem kellett várni ahhoz, hogy megjelenjen az újabb érvekkel felvértezett SW változat, amely a modellszalad potenciális ügyfélkörének kibővítésével támogatja majd a limuzint a piac meghódításában.

A 206 és 307 SW-hez hasonlóan a 407 SW is a limuzin „genetikai” sokszínűségére támaszkodik, miközben olyan sajátos vonásokat kínál, amelyek egyedi személyiséggel ruházzák fel.

A dinamikus és biztonságos 407 SW, amely a világosság és a kényelem érzetét árasztja, a funkcionalitás és a méretek tekintetében nagylelkű, megjelenésében pedig kifinomult, a mobilitás egyedülállóan vonzó, új eszközét testesíti meg, osztva „fivére”, a 407 limuzin erőteljességét és modern stílusát.

A 407 SW motorkínálata megegyezik a 407 limuzinéval. A választékot egyrészt a négy benzínmotor alkotja, amelyek lökettér-fogata 1,8 liter-től 3,0 literig terjed, másrészt az 1,6 illetve 2,0 literes, részecskesűrűs (FAP) HDi dízelmotorok.

A motorizációtól függően az egyes modellek ötfokozatú

(BE4/5) vagy hatfokozatú (ML6 C) mechanikus vagy elektronikus vezérlésű, négyfokozatú, önadaptív automatikus váltóval rendelhető (AL4 vagy 4HP20). A hathengeres benzínmotorral felszerelt változatok az Aisin A.W.-vel közösen kifejlesztett és ez utóbbi által gyártott, AM6 típusú, teljesen új, hatfokozatú automatikus váltóval készülnek.



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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Alacsony tarifa, korszerű járműpark jól fizetett alkalmazottakkal

15 új Mercedes a székesfehérvári Pepita Taxinál

Hónapokkal ezelőtt „hozták a hírt” taxis kollégáink arról, hogy Pepita Taxi felirattal és a „sok kettessel” a szabadjelzőben vadonatúj E 200-as Mercedeseket láttak néhány fővárosi szálloda előtt és a repülőtéren. Természetesen minket is „felcsigázott” a dolog, így érdeklődni kezdtünk. Kiderült, hogy egy székesfehérvári taxicég autóirol van szó. Kíváncsiak voltunk a részletekre is, így felvettük velük a kapcsolatot. Szándékunk az volt, hogy rövid beszámolóban választ keressünk olvasóink által felvetett: kié, minék, miből kérdésekre. Amit találtunk, az viszont jelentősen meghaladta az előzetes várakozásainkat. Olyan taxivállalkozást sikerült megismernünk, amely Magyarországon jelenleg még szokatlan profizmussal dolgozik. Maximálisan kihasználják minden törvény adta lehetőséget a vállalkozás nyereségessé tétele érdekében. Még mielőtt elképzeléseik megvalósításába kezdtek volna, egy német taxicéggel közösen vaskos tanulmányt készítettek a magyar taxis-viszonyokról. Ennek áttanulmányozását követően lépésről lépésre megvizsgálták jogászok, adótanácsadók, könyvelőcégek bevonásával azokat a pontokat, amelyekkel csökkenteni lehet a kiadásokat, illetve növelni lehet a hatékonyságot, a teljesítményt. Amikor az itt hallottakról taxis körökben mesélni kezdtem, senki nem hitt nekem. Egyszerűen lehetetlennek tartották (tartják) a kollégák azt,

hogy a féhérvári Pepita Taxi 100 forintos tarifájával gazdaságosan lehet működtetni egy olyan céget, ahol az alkalmazottak a taxis berkekben „mesés” fizetést kapnak „normál” munkaidőért, sőt, még a heti 2 pihenőnapot is kötelező kivenniük. Autóparkjuk jelentős része ráadásul a legújabb, már magyarországi beszerzésű Mercedesekből áll. Pedig mindez lehetséges, csak a hazai viszonyok

között ma még szokatlan megoldásokat kell alkalmazni. Például ilyen az autó áfájának visszaigénylése, a teljesítmény növelése / guruló /, a kedvezmények feltérképezése és kihasználása. (Hasonló elképzelésekkel, tervekkel indult például az Est.Taxi is.) A konkrétumokról Simon Jenőt, a Pepita Taxi Fehérvár Kft. képviselőjét kérdeztük.



• Az új „E” Mercijeitekkel szinte berobbantatok a taxis-pletykák világába. Nagyon sokan kezdtek találgatni, hogy kik is vagytok.

• Érdekes, hogy feltűnést keltettünk, mert korábban Fehérvár Taxiként is Mercedesekkel dolgoztunk. Ezek közül néhány darab jelenlegi gépjárműparkunkban is megtalálható.

• Magyarországon azért 15 db új „E” Mercedes szokatlan vásárlás egy taxicég részéről...

• Tudom, bár tény, hogy ma Magyarországon kedvezőbb kondíciókkal szerezhető be egy tucat új autó, mint egy-egy darab használt, de nem csak ez volt a vásárlás oka. Mi több

multinacionális céggel voltunk és vagyunk szerződéses kapcsolatban. A beszerzőikkel történt megbeszéléseken merült fel igényként, hogy ajánlatunkban szerepeltessek autóink életkorát, illetve részletezzük azok biztonságosságát. Ekkor a pályázatok elbírálásánál olyan helyzetbe kerültünk, melyben „öregebb” Mercijeinket a viszonylag új, de az alacsonyabb kategóriájú autók közé sorolták be. Hivatkozva a légszűrők számára, a légkondícionálókra és az egyéb műszaki paraméterekre. Lépnünk kellett tehát, ha megszerzett piaci pozícióinkat nem akartuk elveszíteni. Ekkor döntöttünk az új, már hazai beszerzésű Mercedesek megvá-

sárlásáról. Ezekkel a járművekkel bármely európai országban pályázhatnánk céges fuvarokra.

• Most milyen az autóparkotok összetétele?

• 12 db vadonatúj E 200 CDI, 2 db E 220 CDI Combi, 3 db. C 200-as limuzin és 4 db C 220-as Combi. A régi „flottánkból” megtartottunk 3 db 2002-es évjáratú 220 CDI Combit és 1 db 220-as limuzint. Vagyis ez összesen: 25 korszerű, környezetbarát és biztonságos autó, melyekkel ismét lépéselőnybe kerültünk a pályázatokon. Emellett rövid időn belül elegendet kívánunk tenni a ma már megrendelői oldalról jogosan elvárt teljes körű minőségbiztosítási igényeknek is. Vagyis fuvaroz-

atóink, akiknek zöme rendelkezik már a saját tevékenységére vonatkozó minőségbiztosítással, elvárják, hogy ezt a taxis tevékenységünk egészére kidolgozzuk, megfeleltessük és elfogadtassuk. Ennek megfelelően fuvarszervezési, számlázási és a szállítási feladatainkra egyaránt igaz lesz az állandó és garantált minőség. Ez számunkra az elkövetkező időszakban nagyon sok megoldandó feladatot jelent. Például a gépkocsivezetők munkaidő-beosztásától a képzésen keresztül számos kockázatcsökkentő tényezőt kell majd rendszerünkben alkalmaznunk.

• Vegyük a gépkocsivezetők képzését. Mire lehet egy havi



átlag 10 ezer km-t vezető profit még oktatni?

- Nagyon sok mindenre. Az alap, hogy természetesen rendelkezik minden – a taxi-vezetéshez szükséges – vizsgával, szaktanfolyami végzettséggel. Ezt jogszabályok írják elő. Ezen felül mi a mogyoródi vezetéstechnikai pályán, melyet az Allianz Biztosító működtet, gépkocsivezetőinket az általuk vezetett autóval tovább képezetjük. Erre megállapodást kötöttünk a biztosítóval. Aki már ment itt egy-két „kört”, az tudja, hogy az évtizedes vezetési gyakorlatról másodpercek alatt derül ki: adott esetben ez bizony nagyon kevés lehet.

• A multicégek kérték, hogy Mercedest vegyetek taxinak, vagy saját döntés volt ez a típus?

- A választásnak több oka is volt. Az egyik, hogy mi már Fehérvár Taxiként hosszú ideje ezzel a típussal dolgoztunk, és nagyon meg voltunk elégedve vele. A saját gazdaságossági számításaink is e márka mellett szóltak. Talán az sem véletlen, hogy a nyugat-európai taxik jelentős része szintén Mercedes. A másik oka döntésünknek az volt, hogy, a pályázatokat általában úgy írják ki, hogy „B” kategóriás járművet kérnek vagy annál jobbat. Miután a Mercedes „E” osztály e kritériumokat túlteljesíti, így új flottánkkal a konkurenciával szemben lépéselőnyre tettünk szert

• Úgy tudom, hogy a cégnél jelenleg csak alkalmazottak dolgoznak. Milyen feltételekkel?

- Az alkalmazottak mellé tervezzük, hogy kiépítünk egy

szervezéses üzemeltetői rendszert is, amit a korábban nálunk dolgozók számára kínálunk majd fel. Egy autón jelenleg a beosztástól függően egy, vagy két sofőr ül, illetve bizonyos taxikat még váltósóforral is ellátunk. A cél, hogy minden autónkból a maximumot hozzuk ki. A taxisok munkaideje maximum 12 óra lehet. A heti két pihenőnapot pedig kötelező kivenni. Fáradtan, kimerülten nem lehet hosszú távon kifogástalan szolgáltatást nyújtani, tehát a munkaidőre odafigyelünk.

• Mennyit keresnek a taxisok alkalmazottként a Pepita Taxinál?

- A gépkocsivezetőket teljesítménytől, szolgálati időtől, rutintól függően különböző kategóriákba soroljuk be. A műszakpótlékok is ettől függenek. A legalacsonyabb bér jelenleg 100 ezer, a legmagasabb 190 ezer forint. Ehhez jön hozzá még a pluszbevételért járó jutalék, illetve a borraival.

• Ez a bér szinte hihetetlenül hangzik, bár a sofőrjeitek megerősítették. Milyen tarifával dolgoztok?

- Lakossági megrendelés esetén 150 Ft-os alapidő, 100 Ft-os km-díj és 40 Ft-os várakozási díjat alkalmazunk minden esetben. A várakozási díj így első ránézésre kissé nyersnek tűnhet, ám ennek üzletpolitikai okai vannak. Szeretnénk megrendelőinket arra ösztönözni, hogy feleslegesen ne várakoztassák autóinkat.

• Ez a tarifa ezekhez az autókhoz, bérekhez képest nagyon alacsonynak tűnik. Miután tudom, hogy itt a taxi-

órával történő „okosságok” eleve ki vannak zárva, nem értem, miből él a cég?

- Anélkül, hogy üzleti titkokat árulnánk el, elmondhatom, hogy a 2003-as árbevételünk e tevékenységből kb. 150 millió forint volt. Ez viszont 20 autóra vetítve igen jó bevétel.

Cégünk átlagosan havi 10 ezer megrendelést teljesít, melyből szintén havi átlagban 1500-1800 a céges fuvar. A többi a lakossági igénybevétel. Az átlagosan megtett havi kilométer autónként 10 ezer körül van. Nagyon komoly hangsúlyt fektetünk az autók kihasználtságára. Az üresen megtett és a hasznos kilométerek tekintetében a minimális elvárás 65%, de ennél általában jobbak a mutatóink. Ez a tarifa megállapításánál rendkívül lényeges szempont. Nem mindegy, hogy a megtett távolság nagy részére (esetleg az egészre) jut bevétel, vagy a mi költségünkre gurul az autók utasra vadászva.

• Ezek szerint fuvar is biztosítottak taxijaitoknak?

- Természetesen. Egyébként nem lehetne komoly elvárásokat támasztani a kihasználtság tekintetében. Már céges megrendeléseinkkel is nagy fuvarszámot biztosítunk kollégáink számára, melyet a lakossági igények befolyásolásával, kihasználásával tovább javítunk. E nélkül taxisaink a városban való üres körözésre kényszerülnének, ami viszont gazdaságtalanná tenné vállalkozásunkat.

• Válogathat a sofőr a felkínált fuvarok között?

- Amennyiben a taxis etikában is jól körülírt kizáró szempontok nem állnak fent, nem. Au-

tóink mindegyikében GPS-berendezés van. Ez egy megfelelő szoftver segítségével nagyon sok mindent figyel. Például az ajtónyitásokat, a megállást, az órabekapcsolást, a tanksapka vagy a csomagtartó kinyitását, de még a hirtelen lassítást és gyorsítást is. Az ülésérzékelő sem véletlenül került be a megfigyelési körbe. Erre előzetesen minden alkalmazottnak figyelmét felhívjuk. A taxiórát dupla szalaggal látjuk el, melynek az egyik példányát a köz-

pontban bizonyos időnként minden fuvarról kötelező leadni. Így utaspanasz esetén a nyugtán szereplő adatokat akár a GPS adataival is össze lehet vetni. De visszatérve kérdésedre: úgy próbálja a rendszer a városban az üres autóinkat elhelyezni, hogy az elvárt kiállási időn belül mindenhová tudjunk taxit küldeni. Válogatni nem lehet a megrendelések között.

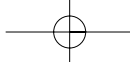
• Nem félnek az utasok a drága Mercedesek áraitól?

- Az a szerencsénk, hogy korábban Fehérvár Taxiként már jó alapot raktunk le Mercedesseinkkel. Tehát a megrendelők bizalmát már akkor elnyertük. A gond inkább az új dizájnnal volt, eltelt egy kis idő, mire hozzászoktak ahhoz, hogy az új cég a régivel azonos szolgáltatást nyújt. Népszerűségünk a diákok körében is növekszik. Szeretik autóinkat.

• Térjünk vissza a gazdaságosságra. Elfogadom, a 70% körüli kihasználtság lehetővé teszi az alacsonyabb tarifát, de csak az olcsóbb autók-nál. A Mercedes pedig ennek ellenkezője.

- A cég működési mechanizmusa nem csak a mi fejünkben született meg. Nagyobb része Németországból érkezett. Az a taxicég, mellyel a jelenlegi rendszert közösen kidolgoztuk, sok évtizedes piactudással rendelkezik. Elindítottunk egy franchise rendszert is melynek első tagja a Pepita Taxi Fehérvár Kft. Ebben a rendszerben mindenkinek lehetősége nyílik elindulni egy úton, melynek eredményeként vállalkozását sikeressé és nyere-

Folytatás a 15. oldalon



GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ



Taxis kollégák számára

november és december
havi kedvezményünk:

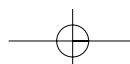
Készletek erejéig!!!

-30%

EZ TOVÁBBRA IS TÖBB, MINT ÁFA!



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






BÉCSIGUMI KFT.













SZÁNJON EGY ÓRÁT AUTÓJÁRA!

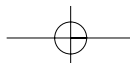
Megnyitottuk új gumiabroncs áruházunkat, gyors szervizünket és autókereskedésünket a Bécsi út 329-335. szám alatt.

Szezonnyitó ajánlatunk taxisok részére:

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

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

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



Folytatás a 12. oldalról

séggé teheti. (Erről, szándékaink szerint a következő hónapokban még írunk. A szerk.) Mielőtt azonban belefogtunk volna a fejlesztésbe, először felmértük a magyar taxipiacot, az igényeket, a lehetőségeket és főleg azokat a pontokat, ahol a gazdaságosságon javítani lehet. Az elkészült tanulmány megerősített bennünket abban, hogy az egyik leglényesebb kérdés a tevékenységhez szükséges eszközök, berendezések kedvezményes áru beszerzése. Vagyis a flottavásárlás minden előnyének kihasználása az egyik alappillére a rentábilis gazdálkodásnak. Ez értelemszerűen nem csak a járműre, hanem az üzemanyagra, a szervizre a biztosításra és minden egyéb lehetőségre kiadási tételre is vonatkozik. Természetesen a taxis vállalkozás legnagyobb, leglényesebb beruházási tényezője maga a munkaeszköz, a gépköcsi. Ezért mi úgy gondoljuk, hogy a hazai szabályok szerint először abba a helyzetbe kell kerülni a taxis vállalkozásnak, hogy ennek az áfa-tartalmát vissza tudja igényelni. A másik lényeges szempont, hogy nyugati mintára, ezeket a járműveket nem kívánjuk nullára futtatni, lelakni. Maximum 2 éves használatot tervezünk az eladásukig, de azt szeretnénk, ha a 100 ezer kilométer megtételét követően, vagyis 8-9 hónapos korban le tudnánk cserélni őket. Ez

esetben az amortizációból adódó veszteségek minimálisak lehetnének.

• **Még mindig ott a magas vételár...**

• Igen, de ez csak az indulásnál lehet gond. Ugyanis az MB-Autó Magyarország Kft.-nél – hasonlóan a nyugat-európai gyakorlathoz – a taxit külön kategóriaként kezelik. Rendkívül komoly engedményt adnak a taxisoknak, taxis vállalkozóknak autóikra, ami a rövid időn belüli értékesítésnél segít a „nullszaldó” közeli amortizációs eredmény elérésében. Vagyis kis túlzással, a tényleges veszteség nagy részét a gyár állja. Nyilván a következő vásárlás eredményében. Azért van taxiként forgalomban olyan sok Mercedes Ausztriában, Németországban, mert a gyártó és a vásárló egyaránt elégedettek egymással. E konstrukciónak köszönhetően mi a mai magyar taxiásban megszokott, autónként számítható, sokmilliós veszteséget elkerüljük. Tudjuk, hogy sok típushoz már „egy tálca tojásért” hozzá lehet jutni, azonban a 72 hónap alatt nagy nehezen kifizetett, de addigra

már „lelakott” autót 2-3-4 milliós veszteséggel lehet csak eladni. Ezt a „kidobott” pénzt pedig a tarifába be kell építeni, különben deficités lesz a vállalkozás. Az így számított magas viteldíj pedig kevesebb fuvareredményez, ezért több lehet az üres kilométer, amit még magasabb tarifával lehet csak kompenzálni. Ez így egy mókuskerék, melyből nehéz kikerülni.

• **Mondtad, hogy a tevékenységekkel kapcsolatosan egyéb engedményeket is sikerült elérnetek.**

• Igen. Az autó beszerzési ára, amortizációja mellett nagyon lényeges az üzemanyagért fizetett összeg nagysága is. Mi a Shell-lel kötöttünk szerződést, ami szerint az olcsóbban kapott üzemanyagért halasztva, 30 nap után kell csak fizetnünk. Az árengedmény nagysága a felhasznált mennyiségtől függ. Fontos gazdasági tényező még az autók szervizelése is. Ezt magunk oldjuk meg, gyári technológiával, eredeti gyári alkatrészek beépítésével.

• **A típus felszereltségének kiválasztásában milyen**

szempontokat vettetek figyelembe?

• Ebben is elsősorban a megrendelői igények játszottak szerepet, A szín esetében (ezüstmetál) a leghálásabb, legkönnyebben tisztán tartható választottuk. A korszerű, kis fogyasztású CDI-motor helyett más szóba sem jöhetett. A választékból mi a 200-as mellett döntöttünk, hiszen ennek ereje taxiüzemmódban elegendő, fogyasztása alacsony. További alapkövetelményünk volt a légkondicionáló, az esőérzékelő és az automataváltó. Ezeket a gépkocsivezetők is értékelik, mert munkájukat könnyíti. A pályázatokban szerepeltetjük még a felszereltség ismertetésekor például a légszűrőket, a legkorszerűbb Mercedes-fejlesztésű (SBC) fékrendszert, és a hátsó ülésbe integrált, lehajtható 2 db gyermekülést mely 3 éves kortól 12 évesig használható. Összességében így van esélyünk arra, hogy a Pepita Taxi vállalkozásként jól működjön, fuvaroztatóink és alkalmazottaink egyaránt elégedettek legyenek velünk.

• **Köszönöm a tájékoztatást! -kó-**



* INTERNETES HUMOR * INTERNETES HUMOR *

A SZERELEM MATEMATIKÁJA

Eszes pasi + eszes nő = románc
Eszes pasi + hülye nő = viszony
Hülye pasi + eszes nő = házasság
Hülye pasi + hülye nő = terhesség

A kürtöskalács egy nagy lyuk, tésztával körültekerve.

„Az igazi kolléga nem csak IGERGET, de be is TART!!!”

VÁSÁRLÁSI MATEMATIKA

Egy férfi két dollárt fizet egy egydolláros árucikkért, amire szüksége van.

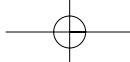
Egy nő egy dollárt fizet egy kétdolláros árucikkért, amire nincs szüksége.

Ha tilosban parkolsz, ne kapcsold ki az ablaktörlődet. Mozgó ablaktörlő alá nem lehet betenni a büntetőcédulát...

Amiből lekvárt lehet főzni, abból pálinkát is.

„Úgy szeretnék meghalni, mint a nagyapám: álmában, csendesen, gondtalanul, nem pedig ordítva, sikoltozva, pánikban, mint az utasai.”

Én végeztem a feladat oroszlán részét: üvöltöttem.



Válaszolt az adatvédelmi biztos

A Taxisok Világa múlt havi számában körüljártuk az áfa-törvény legutóbbi módosítása nyomán előállt helyzetet, vagyis, hogy a gépi taxinyugtán szerepelnie kell a vállalkozó székhelyének, telephelyének. Kollégánk az adatvédelmi biztoshoz fordult panaszával (beadványának teljes szövegét a Taxisok Világa októberi számában közöljük), valamint ugyanezen hivatalhoz fordult Horváth Pál, a FODESZ elnöke is.

FUVAROZÓK ORSZÁGOS DEMOKRATIKUS SZÖVETSÉGE

Országgyűlési Biztosok Hivatala
Budapest, V., Nádor u. 22.
1387 Budapest, Pf. 40.

Tisztelt Hivatal!

A Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége (FODESZ) tiltakozik a taxisoknál, illetve a taxizásban rendszeresített taxaméterek nyugtáin történő, a taxisra vonatkozó teljes adatszolgáltatás bevezetése ellen.

Indokaink a következők:

Akkor, amikor a taxis munkaidejében a nyugtaadási kötelezettségének eleget tesz és az utas részére átadja a kötelező nyugtát, akkor az utas teljes birtokába kerül minden olyan adatnak, aminek alapján az otthonától távol lévő taxist kirabolhatja.

Fent leírtak alapján kérem az ügy felülvizsgálatát, illetve azt, hogy a taxis konkrét adatai helyett kódszám bevezetését kieszközölni szíveskedjenek addig, ameddig az első betörések nem történnek meg.

Válaszukat és sürgős intézkedésüket várva, tisztelettel:

Budapest, 2004. szeptember 28.

Horváth Pál, a FODESZ elnöke

A mindkét beadványra azonos szövegű válasz imponáló gyorsasággal megérkezett:

Tisztelt Uram!

A taxisok által nyújtott szolgáltatás bizonylatolásával kapcsolatos panaszára válaszul az alábbiakról tájékoztatom:

A Magyar Köztársaság Alkotmánya a személyes adatok védelméhez fűződő jog mellett a közterhekhez való hozzájárulás kötelezettségét is előírja. E kötelezettség alanyait és teljesítésének szabályait az adózásra vonatkozó jogszabályok határozzák meg. Az általános forgalmi adóról szóló 1992. évi LXXIV. törvény 13.§ 20. pontja írja elő a nyugta tartalmi kellekeit. Eszerint az adóigazgatási azonosí-

tásra alkalmas bármely olyan bizonylat, amely legalább a következő adatokat tartalmazza:

- a nyugta sorszáma;
- a nyugta kibocsátójának neve, címe, adószáma;
- a nyugta kibocsátásának kelte;
- a fizetendő összeg

A gazdasági forgalom biztonsága megköveteli azt, hogy a szolgáltatást nyújtó vállalkozás adatai megismerhetők legyenek a szolgáltatás igénybe vevője számára. Ennek érdekében rendelkezett úgy a jogalkotó az egyéni vállalkozásról szóló 1990. évi V. törvényben, hogy az egyéni vállalkozói igazolvánnyal rendelkező egyéni vállalkozók nyilvántartása – mely egyebek között tartalmazza a vállalkozó nevét, születési helyét és idejét, anyja nevét, székhelyét, adószámát, vállalkozói igazolvány számát, nyilvántartási számát, levelezési címét – a telefon és telefaxszám kivételével nyilvános.

Jogszabály-veleményezési hatáskörömmel élve a fenti szabályok kialakítását figyelemmel kísértem. Mindezek miatt nem látom indokát a fellepésnek.

Budapest, 2004. október 25.

Üdvözlettel:

Dr. Péterfalvi Attila

Hozzászoktunk már, hogy a hatóságoktól elutasító, semmitmondó, sőt néha kifejezetten kioktató válaszokat kapunk. Az adatvédelmi biztostól – aki mégiscsak az állampolgár érdekeit hivatott védelmezni, többek között a hatalom esetleges túlkapásaival szemben –, azért valami mást vártunk volna. Nem pedig azt a leereszkedő kioktatást, hogy melyik törvény írja elő a cím feltüntetését a nyugtán, és az hogy szól. Ezt ugyanis mi nagyon jól tudjuk! Kollégáink sem ezt kérdezték, nem azt kifogásolták, hogy nem ismert a rendelkezés alapja vagy szövege, hanem azt, hogy ez a törvény, ill. annak a cím feltüntetésére vonatkozó része véleményük szerint hibás, rossz, aggályos. Idézet Juhász Lajos beadványából: „...köztudott, hogy a taxis vállalkozás esetében, általánosságban a telephely azonos a lakáscímmel. Mivel nyugtaadási kötelezettség van, így évente több ezer utas részére, akár jó vagy rossz szándékú, kötelezett vagyok kiadni a lakáscímemet...”

„...A nyugtán és a kiadott számlán rajta a nevem, a gépkocsim rendszáma, az adószámom. Ha a tisztelt utasnak problémája adódik a szolgáltatással szemben, joggal fordulhat az ellenőrző vagy felügyeleti hatóságok felé (Rendőrség, APEH, Fogyasztóvédelem, Fővárosi Önkormányzat), és azok hivatalból el tudnak járni az adott szolgáltatóval szemben, mivel a három adat alapján azonosítani lehet a lakcímet is...”

Az adatvédelmi biztos válaszában ezekre a felvetésekre egyáltalán nem reagált. Arra sem tért ki, hogy ha a „gazdasági forgalom biztonsága megköveteli azt, hogy a szolgáltatást nyújtó vállalkozás adatai megismerhetők legyenek a szolgáltatás igénybe vevője számára”, akkor ez miért éppen most, 2004. májusától lett ilyen rettentően fontos. A nyugtaadás taxióra bevezetése óta eltelt tíz év alatt, amíg a nyugtán csak a vállalkozó neve, adószáma, taxiórájának egyedi azonosítója, gépkocsijának forgalmi rendszáma szerepelt, nem volt „biztonságban a gazdasági forgalom”? Vajon mi és változott meg ilyen hirtelen és miért?

A taxis vállalkozót – lett legyen egyéni vagy társas vállalkozó – eddig is elérték a hivatalos szervek, ha valami probléma merült fel, ha valami panasz érkezett ellene. A hatóságok, szükség esetén, a nyugtán szereplő adatokból tökéletes biztonsággal be tudták azonosítani személyét. Ehhez a lakcím feltüntetése teljesen felesleges, és csak ismételni tudjuk azt a véleményünket, hogy veszélyes, visszaélésekre ad alkalmat, esetleg bűncselekményekre nyújt könnyű lehetőséget. Ezekre az aggályokra pedig az adatvédelmi biztos úrtól sajnos nem kaptunk semmiféle választ...

- N. Z. -

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

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

Érdeklődni: 06/30-315-6145



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

Érdeklődni lehet:

Pannon Volán Taxi Kft.,

Pécs, Rákóczi u. 24-26.,

Tel.: 06/72-555-555, 06/72-511-511,
06/30-235-9717



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

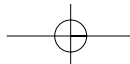
Érdeklődni lehet: 341-7921,

vagy 06/30-406-4749



Kétszobás, felújított, magasföldszinti, parkra néző zuglói örökklás az Ormányság utcában 65 ezer Ft + rezsierért hosszú távra kiadó.

Érdeklődni: 06/30-350-0212



Válaszolt az APEH

A Taxisok Világa múlt havi számában közöltük azokat az állásfoglalás-kérő leveleket, amelyeket az APEH-hez intéztünk. A reagálás rövid időn belül megtörtént, kérdéseinkre telefonon kaptunk választ.

Cím a taxinyugtán

Első kérdésünk, illetve kérdéscsoportunk a sokat vitatott címfeltüntetésre vonatkozott. Mármost arra a közelmúltban módosított szabályra, amely szerint a gépi taxinyugtán köteles az egyéni vállalkozó feltüntetni a címét. Amely ugye a legtöbb esetben a lakásának címével egyezik meg.

Idézzük fel a kérdéseket:

- A vállalkozás címe alatt mit kell érteni? A székhely-, telephely-, vagy lakcímet?
- A székhely, telephely fogalmát milyen előírások szabályozzák? Saját tulajdon szükséges? Bérlemény is megfelel? Esetleg egyéb feltételek merülnek fel?
- Amennyiben a vállalkozás székhelye a vállalkozó lakása, megteheti-e hogy telephelyként más címet jelöl meg, és ezt tünteti fel nyugtáin?
- Ebben az esetben milyen előírások vonatkoznak a telephelyre?
- Azonos telephelyet több taxis vállalkozó is megjelölhet?
- Aki az előírások ellenére nem tünteti fel taxinyugtáján a lakása címét (mondván, hogy az azon szereplő adószám és forgalmi rendszám elegendő az azonosításhoz), milyen szankciókra számíthat?

Az APEH illetékesétől megtudtuk, hogy a vállalkozó címével kapcsolatos előírásokat az áfa-törvény 13.§ 1. bekezdése részletesen szabályozza. E szerint a törvényhely szerint a vállalkozás több címmel is rendelkezhet, a székhelyén kívül telephelyet is fenntarthat. A telephely lehet a gépkocsi tárolásának helye, lehet az iratok őrzésének helye, vagy lehet egy vállalkozói iroda, ahol az adminisztráció, fuvarkezelés, panaszügyek intézése zajlik. A telephelynek tehát létező címnnek kell lennie. Nem szükséges, hogy saját tulajdon legyen, lehet egy bérlemény is, illetve a tulajdonos vagy bérlő hozzájárulásával kell rendelkezni, hogy telephelyként bejelenthető, használható legyen. Azonos telephelyet a fentiek figyelembevételével több vállalkozó is alkalmazhat.

További feltétel még, hogy a telephely címét az adóhivatalnak a megfelelő formanyomtatványon be kell jelenteni. Ezt követően a nyugtán a vállalkozó címe rovatban a telephely címe is feltüntethető, így nem kell feltétlenül a lakcímet szerepeltetni.

Az adóhivatal egyéni vállalkozók ese-

tén több címet is nyilvántart. Így a fentiek kivül (székhely, telephely, lakcím), bejelenthetjük postacímünket is. Ez a fentiek közül bármelyik lehet, ill. használhatunk postafiókat is postacímként. A nyugtán azonban postafiók, mint vállalkozó címe nem jelenhet meg.

Az a vállalkozó, aki az előírás ellenére nem gondoskodik róla, hogy a taxaméter a megfelelő adattartalmú nyugtát nyomtassa ki, 200.000 forintig terjedő pénzbírsággal sújtható.

Személygépkocsis személyszállítók adminisztrációja

Másik kérdéscsoportunk a személygépkocsis személyszállítók bizonylatolási kötelezettségére vonatkozott.

Nézzük a kérdéseket:

- A személygépkocsis személyszállító vállalkozónak munkája során milyen napi nyilvántartást kell vezetnie? Menetlevelet? Útnyilvántartást?
- Fenti nyilvántartást kötelezően megvásárolandó nyomtatványon kell teljesíteni, vagy a megfelelő adattartalom esetén a nyomtatvány egyénileg is elkészíthető?
- Ha egyénileg is elkészíthető nyomtatványról van szó, ennek milyen adatokat kell tartalmaznia?
- Kell-e minden fuvarról írásos szerződéssel rendelkezni, vagy esetenként a szóbeli szerződés is elegendő?

A válaszból megtudhattuk, hogy a személygépkocsis személyszállító munkája során útnyilvántartás vezetésére kötelezett. Ezt a fajta nyomtatványt a nyomtatvány-szaküzletekben meg lehet vásárolni, és vagy ezen, vagy a megfelelő adattartalommal ellátott egyéni nyomtatványon kell a fuvarokat nyilvántartani. Az útnyilvántartásban feltüntetendő adatokat az Szja-törvény 5. sz. melléklete tartalmazza.

A munka végzése során nem előírás az írásos szerződés, a szóbeli megállapodás éppen olyan megfelelő lehet. A személygépkocsis személyszállító bevételeit a kibocsátott számlái alapján tartja nyilván, költségeket az útnyilvántartás alapján számolhat el. (Ha az APEH által közölt üzemanyagárakkal és a gépkocsira megállapított hivatalos fogyasztási norma alapján számol el, akkor az üzemanyagról nem szükséges számlát kérnie.) Egyéb kiadásait vagy számla alapján, vagy a kilométerenkénti 3 Ft átalányköltség igénybevételével érvényesítheti.

A személygépkocsis személyszállító – hasonlóan a taxis vállalkozóhoz – ha gépkocsija értékcsökkenését elszámolja, akkor cégautó adó fizetésére kötelezett.

Befuccsolt turistalátványosság

Hegyaljai pankráció

A brassói taxisok számára igen jól jövedelmező turistalátványosságnak számítottak a Déli-Kárpátokból lejáró kukázó medvék, akik eddig nem bántottak senkit. Októberben viszont többször is emberre támadtak, és ebbe többen bele is haltak. Végül az egyik kilótt medvéről kiderült: veszett volt. Brassó 30 kilométeres körzetét vesztégzár alá helyezték.

A Déli-Kárpátokban, a Keresztényhavas részének számító Cenk-hegy alján fekvő városban évről évre ismétlődő jelenség, hogy a medvék kijönnek az erdőből, leereszkednek a városszéli lakónegyedbe, és a kukákból csemegéznek. Ezt az utóbbi időben olyan rendszerességgel tették, hogy nyár óta a brassói taxisok számukra jövedelmező turistalátványosságnak tekintették a kukázó medvéket, s tucatszámra fuvarozták a helyszínre a kül- és belföldi turistákat. A látványosság eddig nem jelentett kockázatot, hiszen hatalmas termete ellenére a barnamedve azért tart az embertől, így minden olyan találkozást és konfrontációt kerül mind az állat, mind az ember, amelyből baj lehetne. Csakhogy a legutóbbi kukázni szándékozó medve több embert megtámadott. Közülük egy gombázó férfit agyonmart, míg a visszariasztására érkező civilek és vadászok között valóságos pankrációt rendezett. Még egy ember meghalt, tucatnyian pedig súlyos és életveszélyes sérülésekkel kerültek kórházba, akik közül négy ember állapota valóságos.

Ezek után döntöttek a brassói hatóságok úgy, hogy a gyilkos barnamedvét kilóvik. A rendkívüli hajszában leterített állat húsából mintát vettek és bevizsgáltatták. Kiderült: az állat veszett volt, feltehetően ezért vált a szokásostól agresszívvá. Biztonsági okokból veszettség ellen mindenkit beoltottak és Brassó 30 kilométeres körzetében vesztégzárat rendeltek el. A hatóságok tiltották a kukázó medvék etetését, a környező Tömös- és Prahova-völgyi üdülőhelyeken vendégeskedő turistákat pedig eltiltották az erdőjárástól és a városszéli medvék csodálatától – adta hírül az MTI.

A taxisok bosszúsak, hiszen egy igen jövedelmező bevételi forrástól esnek el. Azt sem titkolják, hogy a csodálatos természet mellett igen komoly vonzóerőt jelentettek a medvék is, amik most elriasztották a turistákat, és így jelentős bevételkiesést okoztak a személyi fuvarozóknak is.

Cash

Életre szóló életmentés

HARAPÓS ÖNGYILKOS

Öngyilkos szándékkal ugrott a taxi elé az a 25 esztendőes budapesti fiatal ember, akinek tervét a gyors reflexú taxis meghiúsította, nem gázolta halálra. Az életmentő sofőrt dulakodás közben nyakon harapta, a depresszióra hajlamos ifjú, végül mindketten kórházba kerültek.

Halottak napja a legtöbb emberben ébreszt egy kis depressziót, hiszen ha máskor nem is, ilyenkor mindenki belegondol az elmúlás elkerülhetetlenségébe. A legtöbb embernek egy bizonyos kor után már vannak saját halottai is, ami csak fokozza a komorságot és az erre való hajlamot. Ez persze nem ok arra, hogy bárki is ezen a napon unja meg az életet, ne találjon célt és értelmet a jövőben. A kellemetlen érzések elől többen az alkoholba menekülnek, ami az elfogyasztott mennyiség után szintén elkeseredéshez és kilátástalansághoz vezethet, nem is szólva azokról a bódító, kábító szerekről, amelyek mellékhatása vagy éppen elvonási tünetei között szerepel a dekadencia.

November elsején 22 óra 25 perckor a főváros XIII. kerületében haladt egy szolgáltatón kívül taxi családijával, amikor a Lehel és Dózsa György utca sarkán egy fiatal ember váratlanul az autója elé lépett. A taxi azonnal „két lábbal” ugrott a fékbe, majd mikor föleszmélt és felfogta, hogy nem gázolta halálra a fiatal embert, a kocsiból kiszállva kissé indulatosan próbálta

kérdőre vonni az életét megunt fiatal. A reakció meglepte, hiszen mégis csak azt várta, figyelmetlensége okán legalább hálás lesz neki az ifjú, amiért időben megállt. Csakhogy a sikertelen öngyilkosság felháborította a fiatal embert, és hálálkodás helyett még szemrehányást is tett a sofőrnek. Szó szót követett, a meglepett taxis elsöre nem is értette a történeteket, majd az ifjút megpróbálta a járdára visszatuszkolni, ami nem ment egyszerűen. Az egyre agresszívebb öngyilkos, minden mindegy alapon ellenállt, majd egy test közeli helyzetben – nemes egyszerűséggel – beleharapott a taxis nyakába. Fogsora nyomán kiserkent a fuvarozó vére és az egyre jelentősebb mennyiségű vöröses-barnás folyadéktól hirtelen azt sem lehetett tudni, mennyire komoly, netán életveszélyes sebről van-e szó.

A fiatal ember ezután viszont hallani sem akart arról, hogy megvárja a kikerülő rendőröket, így a taxis és néhány társa bírta maradásra az indulatos öngyilkost. A kikerülő járőrök a kialakult helyzetet felmérve végül mindkét felet kórházba szállították, ahol a taxis sérülését az elsődleges szakorvosi vélemény alapján 8 napon be-

lül gyógyulónak minősítették, így az a Büntető Törvénykönyv szerint könnyű testi sértés. Ilyen esetben a hatóság csak abban az esetben kezdeményez eljárást, amennyiben a sértett úgynevezett magánvádas eljárást indít, vagyis eddig hivatalból nem indult büntetőeljárás az ügyben. Amennyiben a későbbi szakértői vélemény megállapítja, hogy a gyógyulás ideje mégis meghaladta a nyolc napot, úgy az ügyet, amely jelen pillanatban az általános eljárási szabályok szerint folyik, automatikusan súlyos testi sértéssé minősíti a rendőrhatalóság, és hivatalból folytatja le a vizsgálatot.

Attól függetlenül, hogy könnyű vagy súlyos testi sértés történt Halottak napján a Lehel-Dózsa sarkon, még könnyen előfordulhat, hogy a taxis sérülésének következményei akár élete hátralévő éveiben láthatóak maradnak, hiszen a nyaki részen vékony a bőr, így a harapás fognyomai életre szólóan emlékeztethetik a sofőrt a nem mindennapi életmentő akciójára.

A helyszínen történt meghallgatás során a fiatal ember nem tudott elfogadható magyarázatot adni sem öngyilkosságának valódi okára, sem pedig arra, miért harapta meg a taxist. Többen azonban a szemtanúk közül tudni vélik, az ifjún érezni lehetett az alkohol terjengő illatát, és az sem kizárt, hogy előtte gyögszert is vett be.

k. z. t.

ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

**A City Taxi üzemorvosa a Taxi 2000-es kollégáknak is rendelkezésre áll minden héten csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között.
Jogositvány-hosszabbítás, beutalók, receptek stb.**

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

parajdi
AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDEÉS



**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!

**ÉS EZ MI ???
06-70-585-5005**

**Sajnos csak három méretben,
de FANTASZTIKUS áron
Pneumant téli gumiabroncsok**

175/70 R13 82T	PM+S100	7.990 Ft/db
185/60 R14 82H	PM+S100	8.990 Ft/db
205/55 R16 91H	PM+S100	20.990 Ft/db

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**

Haltenberger Samu-díj 2004 (II. rész)

Előző, októberi számunkban hírt adtunk arról, hogy a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara (BKIK) a Kamarai Napok rendezvénysorozat keretein belül különböző kamarai kitiüntetésekkel adta át. Ezek között a BKIK VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya által alapított Haltenberger Samu-díjat is. Ezt az osztály keretein belül működő Taxis Szakmai Kollégium javaslatára minden évben három kiemelkedően, példamutatóan tevékenykedő taxisnak, illetve egy, a taxizást különösen segítő személynek, szervezetnek ítéli oda. Az idei kitiüntetések közül Nagy Zoltánt (BTI) és Pócsi Sándort (Buda Kft.) már bemutattuk olvasóinknak. Most Simon Gyula (6x6 Taxi) és Tölgyesi József (City Taxi) következnek. Az elismeréshez szerkesztőségünk ezúton is szívből gratulál.

Simon Gyula (6x6 Taxi)

• **Kezdjük az életrajzot az elején. Mióta vezet sz autót, illetve taxit?**

• 1954-től vezetek, de nem a taxival kezdtem. A KÉV-nél dömpereztem két hónapig. Sódert szállítottunk, amit a Kopaszi-gátnál a Dunából bányásztak ki. Ezt követően egy 6 tonnás Austro-Fiat-ra kerültem. Majd a

tós volt. Én ezzel jártam a Budapest – Zirc-Bakonybél útvonalat. Egy idős kollégától vettem át a buszt, aki hosszabb szabadságra ment, de előtte ellátott jó tanácsokkal, mert én voltam akkor a legfiatalabb MÁVAUT-sofőr. Még mindig emlékszem rá, ahogy mondta: „kérlek szépen, országúttal mehetsz Bicskéig, de onnan már végig tereppel kell tovább haladni.” A mai



Simon Gyula (6x6 Taxi): – Ma mindenki küszködik, próbál megélni, talpon maradni, függetlenül attól, hogy fiatal vagy öreg taxis

Forgách utcában a 11-es, később a Pillangó utcában a 12-es TEFU következett. Ekkor orosz ZISZ teherautót vezettem. Innen a mai Volánbusz elődjéhez, a MÁVAUT-hoz sodort az élet, ahol volt még egy darab francia gyártmányú Chausson-busz. Én ezen kezdtem, majd a MÁVAG-gyártmányú NIK (Nehézipari Központ)-busz következett, melynek akkora faküllős kormányja volt, hogy a sofőrök a küllők között láttak csak előre, olyan nagy volt. Természetesen kormányrásegítés, szervó akkor még nem létezett, így bizony komoly erő kellett a forgatásához. Ráadásul a típus terepvál-

autósoknak talán hihetetlen, de akkoriban arrafelé még nem volt rendes út, és a Zirc-Bakonybél útvonalat tényleg nem lehetett másképp, csak terepsebességben megtenni. Egy ideig tehát buszoztam. Innen a MÁVAUT-tól adtak kölcsön két hétre személyautósofőrnek a vállalat másik részlegéhez, az Autóközlekedési Vezérigazgatósághoz, ezen belül pedig a vezérigazgatóhoz, mert az ott dolgozó kollégának szilánkosra törött a bokája. Ebből, mert a Zoli törése nagyon nehezen gyógyult, több év lett. Egy M 21-es Volgával jártam, de a Tapolcai vezérigazgató elvtársnak, mert ak-

kor még ez volt a megszólítás, volt emellett egy Chevrolet-je is. Ez olyan volt, mint egy pingpongasztal, az eleje-hátulja egyforma hosszú volt. Aztán Mercedesszel jártunk, de közben mindig megmaradt a jó öreg Volga is.

• **Hogyan lettél taxis? Meguntad a „parádés kocsis” szerepét?**

• Nem. 1971-ben, az „Új gazdasági mechanizmus” érezte hatását az akkor már VOLÁN-ként működő vállalatnál is. A sok ún. belszolgálati személyautót sofőröstől leépítették. Így kezdődött „taxis pályafutásom”.

• **Ez a hírek szerint igen érdekesen működött. Úgy tudom, hogy „gebínes” taxik és vendéglők kezdtek üzemelni abban az időben, vagyis a szocialista állam a vendéglátóhelyek egy részénél, illetve a Volán Taxinál csak a bevétel egy részét „vette el”, a többiből, a maradékból üzemeltették a vendéglőt, taxit. Aki azt a kort nem ismerte, nem tudja, hogy ez mekkora szó volt. Aki ilyen gebínhez jutott, annak arany sora lett. Hogyan taxiztatok akkor?**

• Nekem azt az M 21-es Volgát kellett taxira befognom, mellyel reggel, este, illetve – ha szükséges volt – napközben is a „vezért” szállítottam. Vagyis reggel elmentem a főnökhöz, bevittem a munkahelyére, de ezt követően nem álltam a kapu előtt, mint korábban, hanem elmentem taxinál. Miután minden Volán taxiba eleve beszerelték az URH-t, így amikor kellett a Tapolcainak, a központ rám szólt és megkérdezte, mennyi időn belül tudok érte menni. Én pedig – figyelembe véve az utasom célját és a távolságot – bementem a várható érkezési időt. Ezután elvittem ahová kérte, majd ismét taxiztam addig, amíg a főnököt nem kellett újra vinnem. Majd, ha volt még kedvem, kint maradtam pénzért keresni.

• **Menyit lehetett így keresni?**

• Ez többek között az autótól is függött. Annak életkora volt a döntő. Én az M 21-es Volgám alapján 52%-át tarthattam meg a bevételeimnek. Miután fizetésem nem volt, ebből kellett az autóval kapcsolatos kiadásaimat is fedezni. Kivéve a vételárát. Akkoriban még nem volt adó, így nem voltak le semmit a bevételeimből. Én ún. elméleti tb-t fizettem, ami papíron a bevétel 16%-át jelentette. Ezt a vállalat kezelte, fizette. Pénzt viszont csak tölem láttak, vagyis a taxióra alapján én adtam le a 48%-ot, és nem ők adtak vissza nekem 52%-ot.

• **Mindenkit fuvaroztatok? Hol állatok, hiszen akkor még a Fótaxi drosztjaira a Volán nem állhatott be.**

• A kezdetben nyolcunknak kitalálták, hogy mi vagyunk a „közületi taxi”. Nyitottak nekünk egy irodát az Opera mögött, a

Lázár utcában, ahol időnként megpihenünk. Tehát a kezdetekben csak közületi szállítást vállaltunk. Később sem volt fuvargondunk, mert nagyon sokan akartak velünk utazni, így a Főtaxi állomásait csak akkor használtuk, ha ott utasok álltak és Főtaxi meg nem volt.

• **Emlékszel még a tarifára?**

• Ha jól emlékszem az óra 6 Ft-ról indult, kilométerenként 2,50 Ft. volt a díj és kétpercenként 1 Ft-ot „ketyegett”. Vagyis egy óra várakozás 30 Ft-ot „hozott”. A kezdeti időszakban a bevételek nagyságára még elvárás sem volt a sofőrökkel szemben. A „terv”-et csak később határozták meg, ez akkor havi 11.500 Ft. volt.

• **Úgy tudom, nehezen lehetett a Volán taxihoz bejutni.**

• Ez talán enyhe kifejezés. Zsákszámbra érkeztek az önéletrajzok, de csak igen kevesen jutottak be a céghez.

• **Mikor cseréltétek le a Volgát?**

• A Zsigulik '72-ben jöttek be az országba és '73-ban a cég már vásárolt is belőle 50 darabot. Ezeket már új feltételekkel adták ki nekünk. A pénz útja bonyolultabb lett. Ugyanis a korábbi szisztéma nem tette lehetővé, hogy ha valakinek valamilyen letiltása érkezett, azt be is lehessen hajtani. Ilyen volt például az OTP-tartozás, a gyerektartás, vagy a különböző büntetések. A sofőröknek nem volt fizetése, mert ők adták le a pénzt a vállalatnak, melyből a nekik járó összeget eleve visszatartották. Ez változott '73-tól. A bevételből csak az autófenntartásra vonatkozó részt szabadott visszatartanunk, a fizetést viszont már a vállalat adta, természetesen a miáltalunk termelt összegből.

• **Úgy tudom az autókat később megvehették.**

• Igen, ez pedig óriási lehetőség volt egy olyan világban, ahol 3-4 évet kellett várakozni egy előre kifizetett autóra. Sőt, bizonyos típusok esetén – és ilyen volt a Zsiguli, vagy későbbi nevén a Lada is – ez az időszak 6-7 évre is kitolódott. Jobb állapotú használt autohoz az új érték többszöröséért is csak protekcióval lehetett hozzájutni. Nekünk ebben az időszakban a kifutott autóra elővásárlási jogunk volt. Például egy Zsiguli 110 000 km-nél „lett” nullás, vagyis eladható. Akkoriban ennyi km-t 3 év alatt simán beletettünk egy autóba. Ezért az még nem volt túl öreg, a karosszéria nem korrodálódott, vagyis népszerű volt a vevők között. Így, ha híre ment, hogy valamelyikünk autója „nullás” lett, rögtön többen is megkeresték, hogy kell-e neki, mert ha nem, jó pénzért megveszik tőle. Ez nagyon jó üzlet volt nekünk, de erre rájött a cég is, így szerződésünkből ezt a részt egy tollvonással kihúzták.

• **Meddig maradtál a Volánnál?**

• Annak „haláláig”. 1991-ben, a rendszerváltoztatást követően mindenkit kirugdostak a Volántól azzal, ha valaki taxizni akar, az váltsa ki az „ipart”, fizessen ki mindent maga után és lízingelje ki az állami tulajdonban lévő taxiját. Akinek idősebb, értékelenebb autója volt éppen, az kevesebbet, aki új autón ült, az többet fizetett, vagy ugyanannyit, de hosszabb ideig. Aki újat akart, az vett magának, mert a cég már nem foglalkozott ezzel. Majd a Volántourist-ból Voláncom Kft. lett.

• **Úgy tudom, te egyebekkel is foglalkoztál, nem csak taxiztál.**

• Ez pontosabban úgy nézett ki, hogy 1971-től '81-ig taxiztam, majd ezt követően baleseti helyszínelő lettem. Azonban 1990-től ez az állás megszűnt, mert nem volt mit és kit helyszínelni. Ekkortól mindenki magának intézett mindent. Így aztán 2 évre beültem diszpécsernek a Voláncomhoz, a Lengyel utcába. Miután a saját autómra már jóval korábban kiváltottam a taxiengedélyt, '92-ben „másodos”-ból főállású taxis lettem.

• **Hogyan kerültél a 6x6 Taxihoz?**

• '93-ban, amikor felállt a 6x6 Taxi, és Surányi Attila azt mondta nekem: „Simi, gyere át, ilyen emberek kellenek nekem!” En akkor azt mondtam, hogy arra rövid időre, ami még nekem hátra van, én már nem módosítok. Azonban a Voláncom és a 6x6 egyszer csak egyesült és én mégis a 6x6-ban találtam magam. Évtizedek óta ugyanott dolgozom, csak a cégek mentek, mozogtak a fejem fölött.

• **Körülbelül mennyi kilométert vezetél le?**

• Pontosán természetesen nem tudom. 1980. november 7-én, 24 év után kaptam meg az 1 millió balesetmentes kilométerért járó plakettet. Azóta újabb 24 év telt el, tehát most olyan 2 milliónál járhatok.

• **Ma már nyugdíjas vagy, miért taxizol?**

• 1996-ban mentem nyugdíjba. Nem taxis fizetéssel, mert helyszínelőként „rendes” bért kaptam. 44 év és 252 ledolgozott nap után 14 700 (!) Ft-os nyugdíjat állapítottak meg számomra. Most 43 000 Ft-nál tartok, amiből valószínűleg az sem tudna megélni, aki kitalálta. '96-tól annyi változott tehát a korábbiakhoz képest, hogy kaptam egy nyugdíjas papírt, de ugyanúgy tovább kell dolgoznom, mint régen.

• **Kíváncsiak a fiatalabbak a sok évtizedes tapasztalataidra?**

• Hogy őszinte legyek, már régóta nincs a taxizásban fiatal–öreg beszélgetés. Mindenki küszködik, próbál megélni, talpon maradni, függetlenül attól, hogy fiatal vagy öreg taxis.

• **Köszönöm a beszélgetést!**

TÖLGYESI JÓZSEF (City Taxi)

• **Kezdjük a szokványos kérdéssel: mióta taxizol?**

• 1983. októberében lettem, ahogy mondják „mezítlásos” magántaxis, de decemberben már citys voltam. Ez gyakorlatilag majdnem alapítótagságot jelent, hiszen akkor még nagyon kevesen voltunk. Vagyis 21 éve hordom büszkén a City-pajzsot.

• **Voltál népszerű reklámás is. Miért hagytad abba?**

• 1988–1991 között valóban a Reklamációs és Etikai Bizottság tagja voltam. Ez még az Orbán Lajos-féle időszak alatt volt. A 341-es Robi, illetve a Boda Gyuri vezetése alatt pró-



Bálint Sándor, a Közlekedési Múzeum Múzeológiai Osztályának muzeológusa, aki lapunkban is több mint egy évtizede írja és szerkeszti a Budapesti magántaxisok történetét, 45 éves, a közlekedéstörténet kutatásával eltöltött kiemelkedő szakmai tevékenysége, életpályája elismeréséül BAROSS GÁBOR-DÍJ-at kapott. Kiténtetéséhez szívből gratulálunk!



Tölgyesi József: – Ha rajtam múlna, azonnal leállítanám a taxiengedélyek kiállítását, mert most többen vagyunk, mint amennyiünket ez a város képes eltartani

báltam segíteni a City dolgaiban. Három év után azonban abbahagytam, mert bizonyos kérdésekben alapvetően ellentétes nézete-
ket vallottam, mint az akkori vezetés.

• **Ez kissé titokzatosan hangzik.**

• Pedig nem az. Elveink a bizottságba akkor bekerült 343-as Bélával nem egyeztek. Ő, és az akkori vezetők úgy gondolták, hogy a REB tagjának nem lehet mindenki-
vel jóban lenni. Én pont az ellenkezőjét gondoltam akkor is, ma is erről a kérdés-
ről. Tehát abbahagytam ezt a tevékenysé-
get. Majd néhány év múlva változott a helyzet, és 1996-ban ismét bekerültem a bizottságba. Szívesen dolgoztam egy jó csap-
tagjaként, ám magánéleti problémáim miatt ezt abba kellett hagynom.

• **Pedig általában tényleg azt tartják, hogy a „reklamások”-nak nagyon sok esetben egyszerűen muszáj konfrontálódni a taxisokkal.**

• Nem, nem muszáj! Tudom, hogy nagyon sok kollégának ez a véleménye, ugyanakkor az én tapasztalataim ezzel ellentétesek. Rám a mai napig senki sem haragszik. Minden egyes esetben próbáltam úgy vé-
gezni a dolgom, hogy azt később se lehes-
sen megkérdőjelezni. A 4 év alatt mindös-
sze egy kolléga csapta rám az ajtót, ám fél-
óra múlva ő is bocsánatot kért. Az időmé-
résnél például nagyon sok mindent figye-
lembe kell venni. Nem szabad büntetni 10
másodperces késésért, ha a kolléga elé be-
fordult például egy teherautó, és az feltar-
totta. Ugyanakkor, aki rendszeresen koc-
káztatja, hogy vagy odaér időben, vagy
nem, azt 5-10 másodpercért is meg kell
büntetni, mert mindig ezt teszi. Olyan vi-
szont egyszer sem fordult elő, hogy valakit
azért bántottam volna, mert pikkelek rá.
Számomra nagyon fontos saját igazságér-

zetem. Ma is. Az autómba be van építve a
dekóder és minden olyan eszköz, amivel fig-
yelni lehet az URH-csatornát egész nap.
Sok esetben be is szólok, ha valamit igaz-
ságtalannak tartok. Ezért vannak akik
megharagszanak, de még többen akceptál-
ják véleményemet.

• **A taxizásban, úgy gondolom, áttörést hoz majd a fix ár bevezetése. Ennek lényeges eleme lesz az, hogy milyen kihasználtsággal, hatékonysággal dolgoznak a taxik. Ugyanakkor a többség hazajáró lélekként „kályha-taxizást” folytat, vagyis fuvar végeztével – jobb híján – visszatér a kiindulóponttra, jelentősen rontva a gazdaságosságát.**

• Más társaságokról nincsenek pontos in-
formációim. Nálunk a Citynél úgy 100-
150-en a város sok pontjáról képesek va-
gyunk dolgozni. Nekem is az a vélemé-
nyem, hogy csak így lehet rentábilisan fu-
varozni. Én mindennap írom az erre vonat-
kozó adatokat. Miután családi okok miatt
végig dolgozom a hónapot, számolhatunk
30 nappal. Naponta 130-150 km között
megyek, természetesen átlagosan. Ebből
60-80 km az, amiért fizetnek. Vagyis ennyi
a hasznos kilométerem.

• **A drosztelős rendszer a többségnek kedvezne. Legfeljebb „ölből” kitérkezzenek egy ideig a címeiket. Így tanultak meg taxizni a mai nagypályások is. A hatékonyságot pedig javítaná ez a régi megoldás.**

• Be szoktam állni a sorba is, de a tutiban
is felveszek címeiket. Beálllok a repülőtérre
is, ha van értelme, mert nem szívesen au-
tózom a városba vissza üresen 20 km-t.
Megnézem, hogy mennyien vannak a
drosztokon, és eszerint döntök. Nálunk a
City-ben több a droszt a pesti oldalon,

mint Budán. Ezen lehetne változtatni.
Azonban a taxiállomásokon kétségbeejtő a
helyzet. Fizetünk érte, és mégis magánau-
tók parkolnak a helyünkön. Nem férünk el
a hétvégeken a Rózsakertnél, de a többi be-
vásárlóközpontnál sem. Ellenőrzés, bünte-
tés pedig nincs. Talán a magánautósok kö-
rében is elterjedt, hogy az ellenőrök nor-
mál munkaidőben tevékenykednek, utána
pedig mindenki az csinál, amit akar. A ta-
xist pedig figyelik, nehogy otthagya egy
percre is az autóját...

• **21 éve vagy a City Taxinál. Kikérlik véleményedet?**

• Igen. Például nem is olyan régen a disz-
pécserközpont vezetője kifejezetten meg-
kért, jegyezzem fel a problémákat, hogy se-
gíteni tudjon. A kollégák a mai napig hoz-
zám is fordulnak, ha úgy érzik, igazságtal-
anság történt velük. Várják, hogy véle-
ményt mondjak, pedig tudják rólam, hogy
nem vagyok a Reklamációs Bizottság tagja.
Nagyon jólesett, hogy a kitüntetés kapcsán
rám gondolt a vezetés. Nem titkolom:
meghatódttam. Talán tényleg érdemes tisz-
tességesen dolgozni minden területen...

• **Ha módod lenne, mi az, amin változtatnál a taxizással kapcsolatosan?**

• A legelső és legfontosabb lenne, hogy le-
állítanám a taxiengedélyek kiadását. Adott
az a fuvarozói szám, amit ez a város képes
eltartani. Ha ennél többen vannak a kollé-
gák, akkor csak egymást „eszik”, mint ez
ma jól látható. A taxiállomások kapcsán el-
sősorban a pályaudvarokat reformálnám
meg. Ma ezekre a helyekre rendelésre sem
lehet konfliktusmentesen kiállni. Azokat a
csoportosulásokat fel kellene oszlatni, akik
ma a közösből kisajátították maguknak
ezeket a frekvenciált területeket. Van még
számtalan problémás pont, ezek felsorolá-
sára viszont az egész újság kevés lenne.

• **Köszönöm a beszélgetést!** - kó -

A Printax szervizben:

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

Főbb szerviz (bruttó) árak:

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

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

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával jelzett helyen közlekedik. Az alábbiak közül melyik módszert célszerű követnie, ha változatlan tempóban kíván továbbhaladni?

- a) Fokozatos fékezéssel lassítja taxiját és a fékpedálon tartott lábbal gyors ütemben visszakapcsol.
- b) A gyújtás kikapcsolásával és motorfék használatával engedi továbbhaladni taxiját.
- c) Szakaszosan fékezi taxiját, hogy a fékeket megóvja a felmelegedéstől.



2. Mi a feltétele annak, hogy az ilyen táblával megjelölt út jobb szélén megálljon?

- a) A közlekedés céljára legalább 2,5 m szélességű helyet kell szabadon hagynia.
- b) A közlekedés céljára legalább 3 m szélességű helyet kell szabadon hagynia.
- c) A közlekedés céljára legalább 5,5 m szélességű helyet kell szabadon hagynia.



3. Mi a feltétele annak, hogy az ilyen táblával megjelölt út bal szélén megálljon?

- a) A közlekedés céljára legalább 2,5 m szélességű helyet kell szabadon hagynia.
- b) A közlekedés céljára legalább 3 m szélességű helyet kell szabadon hagynia.
- c) A közlekedés céljára legalább 5,5 m szélességű helyet kell szabadon hagynia.



4. Az úton megengedett legnagyobb sebességgel halad. Köteles-e lassítani taxiját, ha a táblával megjelölt helyhez közeledik?

- a) Igen.
- b) Nem.



5. A táblával jelzett helyen közlekedik. Mi a teendője, ha féktávolságának közelében taxija előtt felnőttek egy csoportja halad át az úttesten?

- a) Állóra fékezi járművét, hogy a gyalogosokban még csak fel se villanjon annak a gondolata, hogy Ön nem adja meg az őket megillető elsőbbséget.
- b) Hang, és fényjelzéssel figyelmezteti őket, hogy csökkenjen a hamis biztonságérzetük és tegyék szabaddá az úttestet.
- c) Fékezéssel csökkenti sebességét, és úgy változtat irányt, hogy új nyomvonalra félreérthetetlenül a gyalogosok mögé essen.



6. Behajthat-e ennél a jelzésénél az útkeresztződésbe, ha még nem látja a villogó kék fényjelzést használó gépkocsit, de hallja a közeledő sziréna hangját?

- a) Igen.
- b) Nem.

7. Esőzés következtében az úttest szélén töcsák keletkeztek. Befolyásolja-e ez a taxijára vonatkozó jobbra tartási kötelezettséget?

- a) Igen.
- b) Nem.

8. Sért-e valamilyen közlekedési szabályt, ha utaskérés miatt taxijával nem veszi fel a gépjárműforgalom haladási ütemét?

- a) Igen.
- b) Nem.

9. Csökken-e biztonsága, ha növeli taxijának haladási sebességét?

- a) Igen, mindig.
- b) Nem.

10. A nagy haladási sebesség növeli-e a balesetek súlyosságát?

- a) Igen.
- b) Nem.

11. Melyik esetben következik be több baleset?

- a) Az abszolút sebességhatárok átlépésének következtében.
- b) A relatív sebességhatárok átlépésének következtében

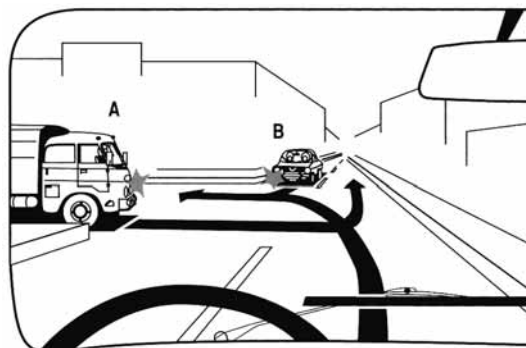
12. Milyen sűrűn kényszerül hirtelen (vész-) fékezésre egy jól képzett, tapasztalt taxivezető?

- a) Naponta akár többször is, mert elszomorító a közlekedés gyakorlata.
- b) Saját hibájából elvéve, mások miatt sem túl sűrűn.
- c) Sohasem.

13. Elromlott taxiját olyan helyre vontatják, ahol a hiba elhárítható. Működtetheti-e menet közben a vészvillogót, vagyis járművének mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjét?

- a) Igen, ilyen esetben ez kötelező.
- b) Csak lakott területen kívül.
- c) Nem.

14. Ön a kormánykerékkel ábrázolt járművet vezeti. Kell-e elsőbbséget adnia?



- a) Igen, de csak az „A” jelű jármű részére.
- b) Igen, de csak a „B” jelű jármű részére.
- c) Az „A” és a „B” jelű járművek részére egyaránt.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon található.

Taxis kontra államügyész

Vírusirtó taxis

Megdöbentő adatok kerültek nyilvánosságra a közelmúltban Hollandiában az egyik államügyész számítógépéből. A vírusfertőzött gépet használója kidobta a szemébe, ám egy leleményes taxis magához vette és megjavította, majd a meglehetősen talált adatokkal bekopogtatott az egyik televíziós társasághoz, amiből azonnal botrány lett.

Napjainkban a vírusok úgy jönnek-mennek a világhálón, mintha bárki is igényt tartana efféle keresetlen kellemetlenségekre. A vírusirtók a nap minden pillanatában figyelik a rendszereket, hogy a legfrissebb károkozókat azonnal lefűljék. Ez a szakadatlan harc mégis szedi áldozatait a számítástechnika oltárán. Akik nem fordítanak kellő hangsúlyt a vírusok elleni védelemre, azok pörül járhatnak. Úgy tűnik, ez ellen senki sincs teljes biztonságban.

Joost Tonino holland államügyész néhány hete testközelből tapasztalhatta, milyen kárt tud okozni az internetről érke-

ző vírus. A kéréten meglepetés elvégezte a dolgát, és néhány perc alatt gyakorlatilag tönkretette a számítógépet, úgyhogy tulajdonosa a végén már beindítani sem volt képes a gépet. Miután többszöri próbálkozása is sikertelen maradt, úgy döntött, nem vesződik tovább, vásárol egy újat. Kétéves vírussal fertőzött „magatehetetlen” eszközt pedig egyszerűen kitétte a kukák mellé, jelezve: nem hagyományos háztartási szemetéről van szó.

Egy arra járó szemfüles taxinak feltűnt a kuka melletti hardver, majd gondolt egyet, s mivel a számítástechnika egyébként is érdekelte, magá-

hoz vette. Otthon nekilátott új szerzeménye átvizsgálásának. Előbb csak az üzemképes alkatrészeket kívánta megmenteni, majd amikor rájött, hogy vírusok bénítják az operációs rendszert, a hibát elhárítva „szóra bírta” a komputert. Nem kis meglepetésére, a gép memóriájában számos olyan személyes információt talált, amellyel bűnözői körök azonnal visszaéltek volna. Az államügyész adatai mellett megtalálta e-mail címét, hitelkártya-, társadalombiztosítási számát és a személyes adóbevallását is. Emellett olyan bűnügyi vizsgálati anyagokba is betekintést nyert, amelyről eddig a közvéleménynek nem volt tudomása. Felmerve az információk jelentőségét a taxis felhívott egy bűnügyekkel foglalkozó riportert, aki a winchester adatait nyilvánosságra hozta. A vírusirtó fuvarozó televíziós adásban

elárulta, Tonino e-mailes fiókjába is sikerült bejutniuk, így az államügyész levelezései sem maradtak titokban. Az információk között – több minden mellett –, például a közismert Ajax labdarúgócsapat ki nem fizetett adómillióiról is innen értesülhettek – köszönhetően a nyilvánosságnak – a téma iránt érdeklődők.

A holland hatóságokat ugyancsak meglepte az államügyész egyéni selejtezési gyakorlata, hiszen hasonló esetekben az információbiztonsággal foglalkozó szakembereknek kellett volna átadni a hasznavehetetlen gépet. Amennyiben a szakemberek sem tudtak volna életet lehelni a komputerbe, akkor megsemmisítik a memóriában tárolt adatokat, hogy ahhoz senki, semmilyen formában ne férhessen hozzá.

Joost Tonino mégis hálás lehet a taxisnak amiért a bizalmas információk nyilvánosságra kerültek és nem bűnözői csoportok kezébe, akik meg is zsarolhatták volna a felelőtlen köztisztviselőt.

Cash

Erről írt a Taxisok Világa 1994 novemberében

10 éve történt

Tarifaszámítás

Időről időre előkerül a tarifa számításának, megállapításának kérdése. (Ma ismét különösen aktuális!) 1994 novemberében a főtaxis Kiss Imre rugaszkodott neki egy tarifaelemzésnek. Számításai szerint a tarifa 67 és 70 Ft körüli mértékben lenne reális kilométerenként (az akkori átlag 58 Ft/km volt), 9,5 liter/100 km fogyasztás mellett. Ma már persze más értékekkel számolunk. A korszerűbb gépkocsik átlagfogyasztása alacsonyabb, a benzin ára viszont a háromszorososa a tíz évvel ezelőttinek. Az elemzés készítője a fix tarifa bevezetését – aminek kérdése már akkor, 10 éve is felmerült – egyenesen „életveszélyesnek” nevezte...

Mikor lesz rend?

A fenti kérdés gyakran elhangzott a taxiállomásokon történő

beszélgetések során. A „rend” kifejezésen természetesen mindenki mást értett (és ez azóta is így van...). Más volt a rend a céges taxinak és a mezitlábasnak, más a Ladásnak és más a Mercisnek. A legfőbb okát a „rendtelenségnek” azonban mindenki a tarifák szabályozatlanságában látta (abban az időben még a maximált tarifa sem működött). A Taxisok Világa újságírója utánajárt, hogy egyes európai országokban hogyan kezelik ezt a kérdést. E szerint Angliában és Németország legtöbb tartományában a taxirarifát a városi hatóságok maximálják, ill. egyes esetekben konkrétan megállapítják. Franciaországban szigorú létszámszabályozás van, a piacra lépés feltételeit és a taxik számát a helyi polgármesterek határozzák meg. Európán kívüli országokban vegyesebb a kép.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

– **Hamarosan átlépem az áfa-határt, és a bejelentkezéssel kapcsolatos teendőket kezdem intézni. Amivel nem vagyok tisztában, hogy az áfa-törvény lehetővé teszi-e az üzemanyag áfájának levonását az áfa-befizetésből, illetve, hogy milyen egyéb áfas költségeket vonhatok le.**

– Az áfa-törvény legutóbbi módosítása nyomán a személygépkocsi áfája bizonyos meghatározott feltételek teljesülése esetén visszaigényelhető, az üzemanyag áfája azonban – személygépkocsi esetén – semmilyen módon sem.

Az egyéb költségek tekintetében olyan tételek áfa-tartalma igényelhető vissza, amelyek a vállalkozás gyakorlásához közvetlenül kapcsolódó kiadások. Külön jogszabály vonatkozik azonban ezen belül a telefon-, valamint a személygépkocsival kapcsolatos költségek áfájának visszaigénylésére. A részletes elemzésre most nem kerítünk sort, mert az adórendszer jövő évi változásai kapcsán ez a terület külön kiemelt hangsúlyt kap, vagyis itt várható a legtöbb újdonság. A 2005-ös adójogszabályok ismertetése során a témára visszatérünk.

Ahhoz, hogy boldogok legyünk egy férfival, sok megértés és kevéske szeretet kell.

Ahhoz, hogy boldogok legyünk egy nővel, sok szeretet kell és az, hogy meg se próbáljuk megérteni őt.

* * *

Minden vitában a nőé az utolsó szó.

Bármit is mond a férfi ezt követően, az már egy következő vita kezdete.

* * *

Amikor egy nő férjhez megy, azt várja, hogy a férje majd megváltozik, de a férj nem változik meg. Amikor egy férfi megnősül, azt várja, hogy a felesége sohasem fog megváltozni, ámde megváltozik.



Citroën C5:

A stílus, technológia és kényelem új egysége

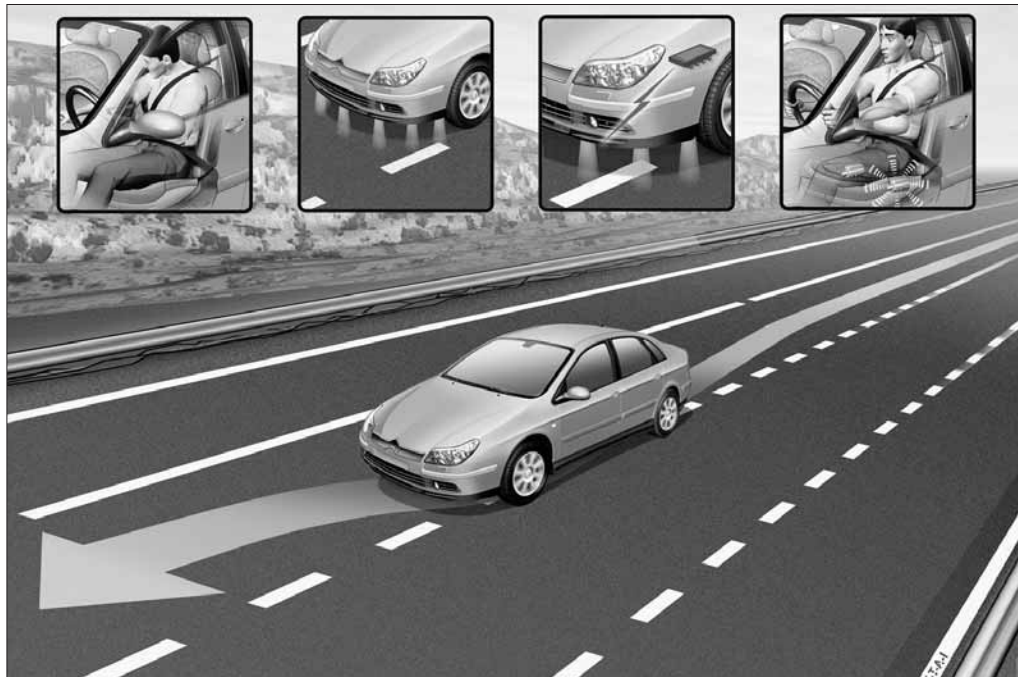
A Citroën 2004. október 20-ától kezdi forgalmazni Magyarországon legújabb felső-középkategóriás modelljeit, az új Citroën C5 ötajtós és break változatát, amelyek nemzetközi premierje néhány nappal a Párizsi Autószalon megnyitása előtt volt. Az új C5 intelligens útítárásként a stílust kényelemmel és kiváló teljesítménnyel ötvözi.

Az új Citroën C5 nem csak sokat ígérő stílusával, de határozott egyéniségével és technológiai újításával is kiemelkedik, így példás kényelmet és biztonságot garantál.

Ez az autó a Citroën járműcsaládban el-

sőként kínál olyan modern és hatékony, vezetést segítő berendezéseket, mint a kétfunkciós Xenon kanyarfényszórók, az elülső parkolást segítő rendszer, vagy a sebességkorlátozó berendezés.

A Citroën C5 a biztonsági felszerelések terén a gépkocsi mozgási pályájának finomabb és hatékonyabb



Az új C5 vezetőülésének jobb és bal oldalába „rezgetetőt“ építettek. Így ha a gépkocsivezető 80 km/h sebesség fölött, irányjelzés nélkül balra lépi át a terelő- vagy záróvonalat, akkor a bal oldalon, ha jobbról, akkor a jobb oldalon érez alulról erős rezgést. A rendszer a beépített szenzorok segítségével az elbóbiskolást előzi meg. A C5-ös kipróbálásakor az újságírók kilométereken keresztül kacsaáltak, mert igen élvezték a rezgőfunkciót

korrigálását biztosító új generációs elektronikus menetstabilizáló rendszerrel (ESP) és a vezető térdét és lábszárát védő, kormányoszlopba épített újfajta légszákkal szerelt.

A zaj- és ütővédelmi oldalüvegeknek és az ütegyenetlenségeket hatékonyan kiszűrő, páratlan kényelmet biztosító hidraktív felfüggesztésnek köszönhetően a Citroën C5 belső terének kényelme felső-kategóriás gépkocsihoz méltó.

A nagyvonalúan kialakított belső tér utazásra csábít, a vezető és az utasok maradéktalanul élvezhetik a vezetést, illetve az utazás élményét.

A különböző vezetési stílusokhoz alkalmazkodó motorokkal a Citroën C5 a stílus, a technológia és a kényelem új egységét teremti meg.

Az új Citroën C5 1.8i 16V, X felszereltségű modell alapára 5 450 000 forint. Már az alapmodell, ahogy minden új Citroën C5, automata klímával, bőrkormányral és 16 colos kerekekkel szerelt, míg a biztonságról hét légszák, blokkolásgátló (ABS), fékerelosztó, vészfékasszisztens, menetstabilizátor (ESP) és kipörgésgátló (ASR) gondoskodik.

Összefogtak a fővárosi taxitársaságok

Közös ellenőrzés a taxiállomások rendjéért

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztályának keretén belül működő Taxis Szakmai Kollégium munkacsoportot hozott létre a fix tarifa bevezetésével kapcsolatban várható szakmai kérdések megválaszolására. Hasonlóan járt el a kollégium korábban, a taxiállomások helyének kijelölésekor is, amikor a meglévő hálózat bővítése érdekében a kht-val közös bejárson vettek részt azok, akik vállalták az ezzel járó plusz tevékenységet. Tekintettel arra, hogy a taxiállomások használatáért a taxisok fizetnek, így nem lehet elvitatni azt a jogukat sem, hogy az ellenőrzésbe is belefolyjanak. Ezért a szakmai kollégium az e téren komoly tapasztalatokkal rendelkező Fótaxit kérte fel arra, hogy szervezze meg a fővárosi taxicégek közös ellenőri csoportjának felállítását. A megbízott cég az előkészítés után, ez év október 14-én, a kamara székházában tájékoztatta a taxitársaságok képviselőit az elvégzett munkáról.

Emlékeztető

Időpont: 2004. október 14. 15.00 óra
Helyszín: BKIK Székház 326-os Tárgyaló
Megjelentek: Budataxi, Budapest Taxi, City Taxi, Fótaxi, 6X6 Taxi, Taxi 2000, Taxi4, Tele5 Taxi

Jelen ülésre szóló meghívó minden fővárosi taxitársaság részére megküldésre került. 8 társaság fogadta el a meghívást és vett részt az ülésen. A társaságok képviselői az alábbiakban állapodtak meg:

Együtműködési megállapodás megkötésére kerül sor a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara és a fővárosi taxitársaságok vezetői között. A megállapodás célja: a fővárosi taxiállomások közös ellenőrzése, melynek A gazdasági kamaráról szóló 1999. évi CXXI. törvény ad jogi keretet. A megállapodás megszövegezésére a BKIK jogászát, dr. Szántai Katalint kéri fel.

Az ellenőri feladatok ellátására minden taxitársaság 4 személyt jelöl ki. Lehetőség szerint olyan kollégákat, akik a társaságuknál ezt a tevékenységet már hosszabb ideje végzik, 2 fő nappalos és 2 fő éjszakai „etikást”.

A közös ellenőrzésre kijelölt személyeket oktatásban kell részesíteni. Az oktatás tematikájának kidolgozásával Veszlényi Gábort bízták meg. Az oktatás utáni első hétfőn már megkezdődhet az ellenőrzés. Az első nyolc hétben, azaz az év hátralévő részében csupán próbaellenőrzéseket végeznek az ellenőrök minden nyolcadik napon (november 2., no-

vember 10., november 18. stb.) Egy ellenőrzésen 8 személy vesz részt. A próbaellenőrzések tapasztalatainak megvitatására a taxitársaságok vezetői év végén ismételt ülést tartanak.

Technikai feltételek: az első két ellenőrzés alkalmával a Fótaxi Rt. mindkét erre a célra alkalmas gépkocsiját rendelkezésre bocsátja. A következő hat hétre már csak egy gépkocsit tud felajánlani erre a célra. Ugyanez a helyzet a digitális kamerával is. Lengyel Sándor rendelkezésre bocsátja a 6x6 Taxi ellenőri gépkocsiját a harmadik héttől. A Fótaxi Rt. ellenőri frekvenciáját Veszlényi Gábor felajánlotta a közös ellenőrzéshez. Ez a frekvencia közvetlen kapcsolatban van a BRFK-val.

Az oktatás után minden résztvevő hivatalos igazolást kap az elméleti oktatás elvégzéséről, egy hologramos ellenőri kártyát, valamint egy BKIK logóval ellátott „Fővárosi taxiellenőr” feliratú mellényt mintegy egyenruhaként. Mindezt a BKIK Közlekedési Osztálya finanszírozza.

Az együttműködés megkötése és az oktatás befejezése után kommunikálni kell a közös ellenőrzés létrehozására tett lépéseket. Bármilyen közlést, felhívást, észrevételt a megállapodásban részt vevők a kamara kommunikációs csatornákon ke-

resztül tesznek meg a Közlekedési Osztály titkára közreműködésével.

A létrehozni kívánt ellenőrzési rendszer nyitott. Bárki csatlakozhat, csupán nyilatkoznia kell erről és 4 személyt kijelölni az ellenőri feladatok ellátására.

Az Emlékeztetőben rögzített közös oktatásra október 28-án, a BKIK székházában került sor. Itt mintegy 60 fő jelent meg a fővárosi taxicégek képviselőitében.

A bevezetőt Antal Attila, a BKIK VI-os osztályának elnöke tartotta. Ebben röviden vázolta, hogy a kamara továbbra is a szak-



Antal Attila: – Az ellenőrzést most saját kezükbe vehetik a taxisok

ma által hosszú ideje hangoztatott négy fő kérdés mindenki számára megnyugtató megoldását szorgalmazza. Nevezetesen, a

INTERNETEN ÉRKEZETT:

T, Szerkesztőség!

Tudom, hogy a KRESZ nem engedi a mozgássérült kocsijának parkolását a droszton, de a mellékelt kép mást mutat. Ez a felvétel 2004. október 20-án készült a XIII. Váci u. 20. előtti droszton. Ez a megálló esténként teljesen használhatatlan a beálló maszek gépkocsijai miatt. Ha mi állunk a mozgássérültek parkolójába, akkor egyből rendőrért kiáltanak. A taxiállomás nem mozgássérültek parkolóhelye. Jó lenne ezt bennük is tudatosítani valamilyen módon.

Egy taxis a sok szenvedő közül



létszám, a tarifa, a taxiállomások és az ellenőrzés kérdése nem került le „napirendről”. Mint mondta, az ellenőrzést a taxisok most a maguk kezébe vehetik. Erre annál is inkább szükség van, mert jelenleg a taxisok kiszorultak az ellenőrzési folyamatból. Ezért komoly előrelépés, hogy ezen az oktatáson 9 cég, 58 képviselője jelent meg. (Budataxi 5 fő, Budapest Taxi 4 fő, City Taxi 4 fő, Főtaxi 15 fő, 6X6 Taxi 6 fő, Mobil Taxi 6 fő, Taxi 2000 7 fő, Taxi4 5 fő, Tele5 Taxi 7 fő. A szerk.) Azonban a Rádió Taxinak, a Tourist Taxinak és a Voláncom Kft.-nek, illetve minden taxis vállalkozónak is lehetősége lesz a jövőben bármikor csatlakozni a közös ellenőrzést lebonyolítókhöz, vagyis a rendszer nyitott. A BKIK közlekedési osztályának elnöke jelezte, hogy az ellenőrzések beindulásától azonnali eredmények nem várhatók. Ehhez becslések szerint két-három havi munkára lesz szükség. Először a meglévő helyzetet rögzítik majd a különféle társaságok ellenőreiből álló csoportok. Ezt követik az egyszerűbben megoldható problémák, majd a leginkább szemet szűrő visszaélések felszámolásához már hatósági segítséget is biztosít a kamara. Lesz az ellenőri autókban rendőr vagy közterület-felügyelő, intézkedési jogkörrel. Az ellenőri csoportok működtetéséhez a BKIK közlekedési osztálya megfelelő anyagi forrásokat is biztosít.

A rövid bevezetőt követően **Veszlényi Gábor**, a Főtaxi Rt. képviselőjében szolt a csapatok delegáltjaihoz. Elmondta, hogy az ellenőrzést nem a Főtaxi végzi majd. Ez közös munka lesz, melyhez a legrégebbi



Veszlényi Gábor: – Az ellenőrzések nem a taxisok ellen irányulnak majd!

fővárosi taxitársaság csak a kezdeti támogatást adja. Az ellenőri munkát felügyelő elnök bizonyos időnként cserélődik majd, és mindig más cégtől lesz kinevezve. Ugyanakkor az előadó hangsúlyozta, a jelenlévők nagyon nagy fába vágják fejszájüket. Közel tíz éve kísérleteznek ugyanis a fővárosban a magántaxi ellenőrzésével, sikertelenül. Ezért fontos ez a közös elhatározás, mely nélkül a taxiállomások rendje nem biztosítható. Pedig ezek szabályos,

rendeltetésszerű használatát joggal várják el a taxisok az általuk befizetett nem kevés pénzért. Veszlényi Gábor arra is emlékeztette hallgatóságát, hogy elmentében a jelenlegi gyakorlattal, korábban nem épülhettek a fővárosban taxiállomások az illetékes szakemberek meghallgatása nélkül. Akkor ezek az új drosztok a szokásjog alapján kerültek kialakításra. Vagyis, ahol a taxik álltak, oda tették az új állomást is. Mert a taxik viszont csak ott tartózkodtak, ahol az utasok keresték őket...

Ezeket a jó helyen lévő állomásokat a Fővárosi Közgyűlés döntése alapján a Főtaxival tízmilliósi költség fejében elbontatták, majd a Főváros újra építette őket, csak többnyire már nem a megfelelő helyekre. Az már csak hab a tortán, hogy ezeket a jelentős költséggel újra kiépített drosztokat, melyekért, rendeltetésszerű használatot ígérve, a Főváros a taxisokkal nem is keveset fizetett, bizonyos csoportok saját maguk számára kisajátították, vagy azokon magánautók parkolnak. Ezért vált szükségessé a szakma összefogása, a közösen, később hatósági segítséggel végzett ellenőrzések tekintetében. Veszlényi Gábor hangsúlyozta, az ellenőrzések nem a taxisok ellen irányulnak! Ellenkezőleg, az a cél, hogy ezekről a taxiállomásokról utasokat lehessen felvenni, vagyis lehetővé váljon a rendeltetészerű használatuk.

A bevezetőket követően **Kallós András** százados a Rendőrtiszt Főiskoláról államigazgatási és jogelméleti alapismeretekből tartott előadást a megjelenteknek. Nagyon nehéz dolga volt, hiszen a főiskolán ezeket a tantárgyakat több féléven keresztül tanítják a leendő rendőrtiszteknek. Erre ebben az esetben két óra állt az előadó rendelkezésére...

Hasonló helyzetben volt Kiri Péter százados is, aki szintén a Rendőrtiszt Főisko-



Az 58 főből álló hallgatóság végig követte az egész napos oktatást



Kallós András nagyon nehéz feladatot kapott, állam- és jogelméleti ismereteket kellett 2 órában ismertetnie



Kiri Péter korábbi helyszínelői tapasztalatait is felhasználva a hallgatóság bevonásával interaktív előadást tartott

Folytatás a 31. oldalon

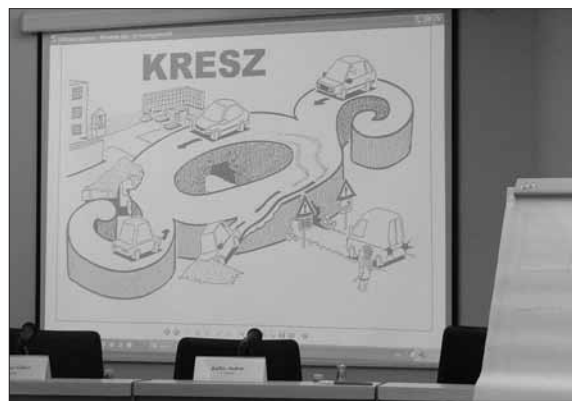
Folytatás a 28. oldalról

láról érkezett azzal a feladattal, hogy KRESZ-ből, illetve viselkedési és intézkedési alapismeretektől tartson két órában előadást. Ez utóbbi téma bizonyos mértékben nagyobb teret engedett Kiri századosnak arra, hogy a hallgatóságot is belevonja az előadásába, oldva ezzel a délután és a hosszú nap okozta fáradtságot. Ezt a „közönység” is hálásan fogadta, és időnként jóízű nevetés szakította meg a jogszabályok amúgy száraz tömegének ismertetését.

Az egész napos oktatást Veszlényi Gábor foglalta össze, válaszolva a felmerült kérdésekre, felvetésekre.

Arra a kérdésre, hogy ez a nap a kamrában mire volt jó, az idő adja majd meg a

választ. Egy biztos, hogy még sohasem ült ennyi különböző társasághoz tartozó „etikás” egy helyen, békében. Nagyon sok közös téma került elő a szünetekben, tehát ha másképp nem, már ezért is hasznos volt a rendezvény. Amennyiben sikerül a közös munkát beindítani és az meg eredményeket is produkál, az esetben ezt a kérdést nem teszi majd fel senki. Ha mégsem sikerül, akkor is csak tisztelet illeti azokat, akik saját szabadidejük terhére legalább megpróbáltak tenni valamit az örökös síránkozás helyett. A többség biztosan nekik szurkol...



Kiri Péter előadását saját készítésű ábrákkal szemléltette

Jövőre változnak az autópályadíjak

Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter aláírta a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) 2005. évi autópályamatrixa árakról szóló rendeletét. 2005. január 1-jétől átlagosan 15 %-kal emelkednek az autópályadíjak, amelyet a gyorsforgalmi úthálózat mintegy 9%-os bővülése, valamint az éves infláció 6%-os mértéke indokol.

Magyarország európai uniós jogharmonizációs kötelezettsége miatt bevezetésre kerül a D4-es kategória, amelybe a 12 tonna feletti nehéz gépjárművek tartoznak. Ugyancsak jogharmonizációs kötelezettség a D4 kategóriában az egy naptári napra érvényes - 2000 forintos matrixa bevezetése is, amely az alkalmi használók részére teszi vonzóvá az autópályák használatát, tovább enyhítve a párhuzamos utak forgalmi terhelését.

2005. január 1-jétől a teher-

gépjármű kategóriákban a hivatásforgalom számára ismét visszaigényelhető lesz az autópályadíjak általános forgalmi adója. Ez azt eredményezi, hogy a D2 és a D3 kategóriák esetén az úthasználók számára a matrixaáremelkedések ellenére költségsökkentés következik be.

Az igazságosabb teherviselés érdekében a buszok a tömegüknek megfelelően kerülnek kategorizálásra, de elismerve a

tömegközlekedés fontosságát, a rendelet pozitív megkülönböztetésként eggyel alacsonyabb besorolást engedélyez ezeknek a járműveknek.

Az örömdetesen bővülő gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetése és fenntartása egyre nagyobb terhet ró az Állami Autópálya Kezelő Rt.-re, és 2005-től a központi költségvetés sem nyújt támogatást az autópálya-hálózat díjmentes szakaszainak kezelésére. Emiatt

kényszerül a szaktárca „a használó fizet” elv szigorú érvényesítésére, amelynek értelmében az autópályák által nyújtott magasabb szolgáltatási színvonalat a használók fizetik meg. Mivel az így befolyt díjbevételek maradéktalanul a gyorsforgalmi úthálózat üzemeltetési és fenntartási, valamint időszakos felújítási költségeit fedezik, a GKM bízik benne, hogy az intézkedést az autóstársadalom megértéssel fogadja.

Az autópálya-matricák árai 2005. január 1-jétől:

Díj- osztály	1 napos	4 napos			10 napos	31 napos	Éves
		2005.01.01.- 2005.04.30.	2005.05.01.- 2005.09.30.	2005.10.01.- 2005.12.31.			
D1	—	1120	1460	1120	2300	3900	35 000
D2	—	—	—	—	6300	11 500	101 000
D3	—	—	—	—	9800	16 700	150 000
D4	2000	—	—	—	12 500	21 300	190 000

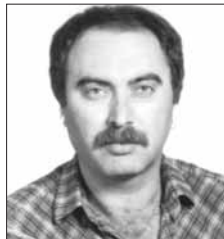


LENGYEL ISTVÁN (1941-2004)

Hosszú, súlyos betegség után 62 éves korában hagyott itt bennünket 270-es kollégánk.

Emlékét közösségünk megőrzi.

A City Taxi vezetősége



VIDÁCS BÉLA, élt 51 évet

Béla legutoljára a Rádió Taxinál dolgozott, ám ő volt a 343-as citys, majd dolgozott a Taxi 2000-nél is. Fiatalon érte a halál.

Nyugodjék békében!

A szerkesztőség



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

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

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

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	240.00.-	230.00.-	213.00.-
04.01-06.30.	249.00.-	239.00.-	215.00.-
07.01-09.30.	259.00.-	249.00.-	219.00.-
10.01-12.31.	259.00.-	249.00.	230.00.-

KÉZI AUTÓMOSÓ

**TAXI-s árak: Külső mosás: 700.-
Külső-belső: 1450.-**

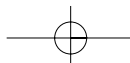
Bp. XIV., Kerepesi út 42-46. /A Shell töltőállomáson
a Pongrác-Kerepesi kereszteződésében/
Nyitva: 8-20-ig minden nap

Új & Gyors!

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

(www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2002.12.17 – 2003.01.15.	8,50%
2003.01.16 – 2003.01.16.	7,50%
2003.01.17 – 2003.06.10.	6,50%
2003.06.11 – 2003.06.18.	7,50%
2003.06.19 – 2003.11.27.	9,50%
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18.	10,50%



Fizetendő minimális járulékok 2004. IV. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 159 000 Ft	Járulékalap 15%-a 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
Költségként 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

Nyilvánosságra kerültek a kötelező gépjárműfelelősség-biztosítások jövő évi árai. A táblázatokat elemezve azonnal feltűnik, hogy minden eddigit felülmúló különbségek tapasztalhatók a biztosítási díjak tekintetében. Ma már nem lehetetlen, hogy ugyanazon gépkocsi esetén akár több tízezer forint eltérés mutatkozzon a különböző biztosítótársaságok ajánlatai között. A BTI irodában az összes biztosító árait ismerve segítünk kiválasztani a legkedvezőbbet, és az új biztosítás megkötésére is lehetőséget nyújtunk. A biztosítóváltás feltétele, hogy november 30-ig írásban fel kell mondani az előző biztosítást. Ez a határidő jogvesztő, tehát utána már semmilyen indokkal nem szüntethető meg évfordulóra a kötelező biztosítás. Az ún. díj-nemfizetés miatti megszűnést pedig eddig sem ajánlottuk, mert a bonusz fokozat megszűnésével és A0 fokozatba való visszaminősítéssel járt. Ettől az évtől azonban fokozottabban fontos a bonusz igazolás, ugyanis annak hiányában már nem A0, hanem M4 fokozatba minősítenek vissza a biztosítók, aminek díja pontosan négyszere a B10-nek...

További tanácsokkal állunk rendelkezésére minden kollégának a BTI-ben.

* * *

Az eddigi évek gyakorlatának megfelelően a BTI-Taxicentrum iroda **az év végi ünnepek alatt és között zárva tart.** Akinek utasbiztosítása („kaució”) ez időszak alatt lenne esedékes, kérjük, hogy korábban keressen fel bennünket. Az irodában **december 23. és január 2. között** mindennemű ügyintézés szünetel. Utolsó nyitva tartás idén december 22-én szerdán 10-17 óráig, az új évben január 3-án 10 órakor nyitunk.

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
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, a negyedik negyedévre tehát 2005. január 12.

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

VII., Rákóczi út

Tiltsák meg az autóbuszok behajtását a Rákóczi út kis mellékutcáiba (Akácfa, Nagydíófa utca), mert ott megszorulnak a keskeny utcákban.

• **Tájékoztatjuk, hogy nincs információnk a tárgyi problémáról. Megjegyezzük, hogy a szállodák megközelítését biztosítani kell, ezért további intézkedést nem tartunk szükségesnek.**

V., Kálmán Imre utca

Felfestették ismét – precízen – a parkolóhelyeket ott, ahol tilos megállni. Ugyanis továbbra is ottmaradtak a „megállni tilos!” jelzőtáblák.

• **A várakozás rendjére vonatkozó jelzőtáblák és burkolati jelek egyértelmű rendezésére intézkedtünk.**

V., Kecskeméti utca és Irányi utca

Továbbra is behaladnak a magas felépítésű járművek (emeletes turistabuszok, kamionok!) a Ferenciek terei aluljáróba, mind a Belgrád rakpart felől, mind a Kálvin tér felől.

• **Mindkét csomópontban magasságkorlátozó jelzőtáblák vannak kihelyezve, illetve a besorolás rendjét jelző táblához és tájékoztató táblákon külön is jelezve van a magasságkorlátozás az ide vezető irányokban. További jelzés létesítésére jelenleg nincs lehetőségünk.**

XI., Kelenhegyi út

A Gellért fürdő környéke „fizetős” lett, ezért az autósok a Kelenhegyi út feljebb lévő szakaszán várakoznak, oly módon, hogy két jármű már nem fér el egymás mellett. Vagy egyirányúsítani kellene az utcát, vagy az egyik oldalon megtiltani a parkolást.

• **A Kelenhegyi út 30 km/órás forgalomcsillapított övezet része. A Gellért hegy megközelítése miatt mindkét irányban fontos utca. Ugyanakkor a parkolási igény is nagy. A fentiek miatt az utca egyirányúsítását és a parkolás megszüntetését nem javasoljuk. A tapasztalatok szerint két szembehaladó jármű kis sebességgel el tud menni egymás mellett.**

II. József Attila utca

Jobb-kezes a „főútvonal”. Busz is jár rajta, mindenki főútvonalnak használja. Jó lenne „levédetni”.

• **Pár évvel ezelőtt a BKV Rt. felvetésére már foglalkoztunk a József Attila utca levédésével. Ezt sem a II. kerületi Polgármesteri Hivatal, sem a BFFH nem támogatta, mivel így jelentősen megnőne az utcában közlekedő járművek sebessége.**

X-XVIII., Ferihegyi repülőtérre vezető út

Jó volt a „magasságkorlátozó” kapu a repülőtéri gyorsforgalmi úton. (Évekig kértük mire felszerelték.) Sajnos a napok-

ban eltávolították, azóta ismét beszorulnak a magas járművek az aluljárókba.

• **A Lakatos utca – Nefelejcs utca – Gyömrői út által határolt területen létesülő kereskedelmi létesítmény építéséhez kapcsolódóan gyalogos-felüljáró fog a Gyömrői úton létesülni, s ehhez kapcsolódóan új magasságkorlátozó kapu kerül kihelyezésre.**

Ferihegy I. terminál

Tragikus a helyzet az 1-es repülőtér gyalogos-átkelőhelyénél, minden héten van egy súlyos baleset. Jó lenne „milliónyi” táblával figyelmeztetni a baleseti veszélyhelyzetre.

• **A Budapest Airport Rt. beruházásában jelzőlámpás forgalomirányítás létesül a Ferihegy I. terminál bejáratánál. Tudomásunk szerint a magvalósulás a közeljövőben várható.**

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

SMS: (0620) 9247-645

FAX: (061) 280-1864

Üzenetreggiztó: (061) 322-3176

E-mail: lampafelelos@freemail.hu

lampafelelos@axelero.hu

ebf676@exelero.hu

Sárga rendszám a postásautón

Hát ezt is megértük! Szabályos sárga színű fuvarozói rendszámot láttunk a szabályos zöld színű postásautón. Nyilván azért, mert díj ellenében csomagokat, árut szállít, ezért közúti közlekedési szolgáltatónak minősül, így kell neki a sárga rendszám. BKV buszon is láttunk már ilyet, ami megint csak természetes, legalábbis, ha különjáratban fuvarozik. A kedvező fejlemények mellett azonban feltűnhetne már valakinek - lehetőleg olyannak, akinek intézkedési joga is van -, hogy kiscsomag-szállítás, betegszállítás, pizza-futár, airport-transzfer, limuzin-szerviz, futárszolgálat, meg még az isten tudja milyen feliratokkal ellátott gépkocsikkal még mindig a lebukás legcsekélyebb veszélye nélkül lehet szállítani árut és személyeket, természetesen díj ellenében, „természetszerűen” fehér rendszámmal...

„Dolgoznak” a kerékbilincselők

Az elmúlt hetekben több taxistól is jelzés érkezett, hogy kerékbilincset talált gépkocsiján, bár véleménye szerint jogtalanul, mert igen rövid idő telt el, vagy más tényező merült fel. Néhány hete Juhász Lajos kollégánk kálváriáját elemeztük, aki egy hibás parkolóóra miatt kapott kerékbilincset, most legutóbb egy társunk a VIII. kerületi Csepreghy utcában járt hasonlóképpen. A várakozni tilos tábla hatálya alatt rakodta ki a magával hozott árut (szabályosan), majd számlatömbjével bement az üzletbe, hogy átvegye a viteldíjat. Mire kijött, 4-5 perc múlva, már javában szerelték a kocsijára a szerkezetet. Ami a felháborító, a folyamatban lévő intézkedést már nem hajlandók félbehagyni a „szakemberek”, így kollégáknak alkalma nyílt

végignézni a műveletet, majd befizetve a 15 000 forintos díjat, még egyszer megnézhetné a fordítottját.

A parkoló-automaták örei hasonló „buzgóságot” tanúsítanak az utóbbi időben. A legutóbbi esetet testközelből asszisztálhattam végig, hiszen személyesen velem történt meg. A belvárosban leparkolva a legközelebbi automatánál befizettem a díjat, nem kellett várakoznom, nem kellett pénzt váltanom, mégis, a parkolójeggyel visszaérkezve már rajta volt a kocsin a „mikulás-csomag”. Szerintem két perc sem telhetett el.

Tanulság? Az nincs. Csak a szomorú megállapítás: a harácsolás, a jogok semmibevétele, a mindenáron való büntetés ma már szinte természetes állapotnak tekinthető.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



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

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

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




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

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pofa



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

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)
 javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra
1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
 Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
 Szombat: 8-12 óráig.
 ☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213
TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

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

K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA
 AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
 VÁLTÓZÁRSZERELÉS
 Cím: 1215 Budapest, Badacsony 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 téli gumiabroncsokról

A téli utakon mindig nehezebb mérhető fel a gumiabroncsok tapadása, mint az év melegebb évszakjaiban. Az utat egyenetlen eloszlású foltokban fedő víz és jég ugyanis szabad szemmel, még jó látási viszonyok között is nehezen különböztethető meg egymástól, a látási viszonyok romlása pedig ránk kényszeríti az óvatos fékezéssel való „tapogatózást”.

A téli abroncsok jellemzői

A téli gumiabroncsokat ennek megfelelően, többfunkciójúra tervezik. Mindegyik előtt olyanra, hogy a gördülő abroncs megfelelőképp kiszoríthassa az úttal érintkező abroncs alá ékeződő vizet a talpfelület alól, hogy az aquaplaning-védett legyen.

Az útburkolathoz való jobb tapadás érdekében a téli abroncsokat a nyárinál mélyebb futófelületi mintázattal készítik. A hóban és a jégen is megfelelő tapadás érdekében pedig a nyárinál jóval nagyobb mintázatsűrűséggel látják el. Az abroncs futófelületének gumikeverékét pedig sztirol-butadién alapanyag és szilícium-oxidban gazdag, kovaföldtartalmú töltőanyag (silica) polimerizálásával állítják elő.

Az előbbi ahhoz járul hozzá, hogy az abroncs hidegben is megőrizze rugalmasságát, az utóbbi pedig ahhoz, hogy érdekesebb, síkos úton is jól fékezhető legyen.

Az éles felületi tömbökkel, hosszanti bordázattal és mikrobarázdált, önélező elemekkel tagolt futófelületi mintázat-kialakítás további lehetőséget kínál a téli abroncs hidegtapadási tulajdonságainak javításához. Az úgynevezett utánélező mintázatot is ideértve, amely a lemezes mintázatszerkezet, sugárirányú, és forgásirányú, együttes deformációja hoz létre.

A téli abroncsok ezért, a felsorolt mintázati jellemzők alapján megkülönböztethetők a nyáriaktól.

A téli abroncsok kiválasztása

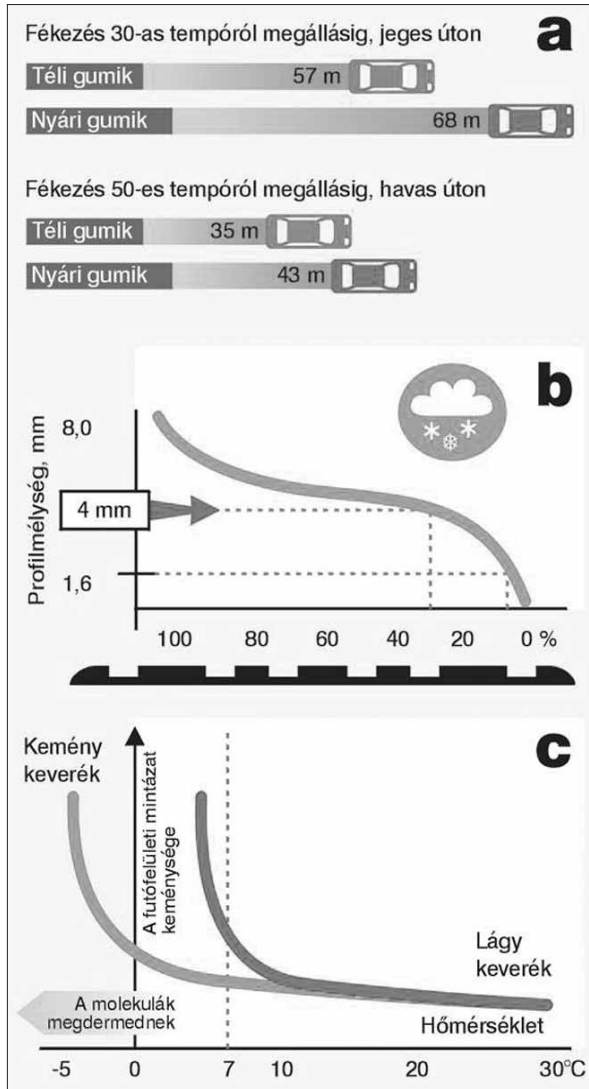
A gumiabroncsokon számos szabványos jel látható. Közülük az angol winterre (télre) utaló W betű, vagy a jól ismert hókristály szimbólum szokott a téli abroncsok azonosítója lenni.

A téli abroncsok ezen túlmenően, abban különböznek a nyáriaktól, hogy az előbbiek a téli hidegben tapadnak kedvezőbben, az utóbbiak használatával pedig a nyári melegben kedvezőbb a jármű úttartása. Épp ezért, főképp télen óvakodjunk

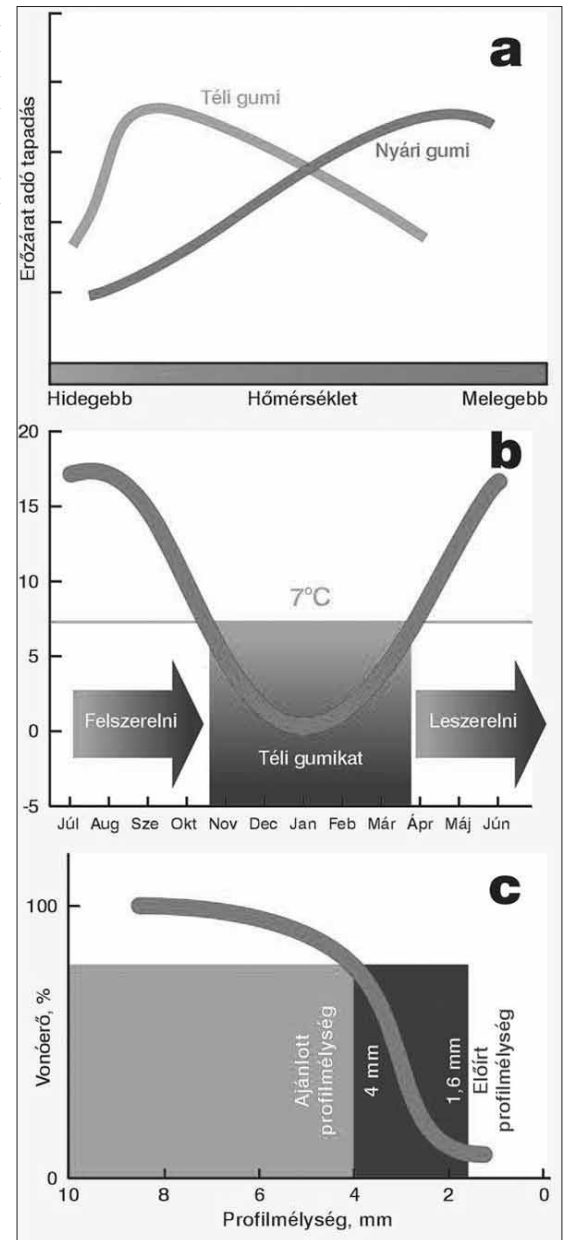
olyan abroncsok vásárlásától, amelyekről azt állítja a forgalmazója, hogy az télen is épp olyan tulajdonságokat mutat, mint a téli használatra gyártottak. Különösen akkor, ha azt „all season” abroncsként akarja ránk sózni.

Mikor cseréljük télire járműveink gumiabroncsait? A választ a bűvös 7-es szám rejti. 7 °C-nál hűvösebb környezete-

ti hőmérsékleten ugyanis a nyári abroncsok futófelületének molekulái hajlamossá válnak a megdermedésre. Ennél fogva nemcsak rugalmasságuk, hanem az úttal képzett erőzárlatásuk is csökken, ami a jármű út-



- a. Fékezés jeges és havas úton, téli és nyári gumiabroncsokkal
- b. Vonóerő-csökkenés, a kopás okozta futófelületi mintázatmélység csökkenésének függvényében
- c. A nyári abroncs tapadásának javulása, kovaföld szilikon



- a. A gumiabroncs anyagát alkotó gumikeverékek tapadási jellemzői a környezeti hőmérséklet függvényében
- b. Akkor cseréljük télire járművünk gumiabroncsait, ha 7 °C-nál hűvösebbre csökken a környezeti hőmérséklet
- c. A téli gumiabroncsok hajtónyomaték-átvivő képessége a futófelületi mintázat mélységének függvényében



A nyári gumival szerelt autóval még az egyik legjobb magyar autóversenyző is csak jóval hosszabb távolságon belül tudott megállni. Ha ott egy autó vagy egy gyalogos állt volna...

tartásromlásából ismerhető fel. Mivel ez a hatszorosára is megnöveli a baleseti veszély kockázatát, az abroncsok télire cserélésével ne várjunk az első hóhullásig, hanem ha a környezeti átlaghőmérséklet, 7 °C-nál hűvösebbre csökken, ne habozzunk télire cserélni azokat.

Ez a kockázatnövekedés persze magában foglalja azt is, hogy ilyen időtájt az esőzések is megszaporodnak, ha pedig a hőmérséklet tovább csökken, az utat borító nedvesség megfagy,

Jellegzetes téli futófelületi mintázatú gumiabroncs, éles felületi tömbökkel, hosszanti bordázzal és utánélező, mikrobarázdált elemekkel



és átlátszó jégfolatok formájában képez fokozott veszélyforrást.

Ha pedig cserélünk, akkor azt ne annak a boldog tudatával tegyük, hogy most aztán a hajtott kerekünk induláskor nem fog tovább kipörögni, hanem az motíváljon bennünket, hogy, mint tapasztalni fogjuk, a nyári abroncsokhoz képest rövidebb fékúton tudunk megállni járművünkkel.

Hiszen a rövidebb úton való megállás biztonsága az, ami a fejlesztőket a téli gumik különleges mintázatának kialakításában, és különleges anyagának használatában motíválja.

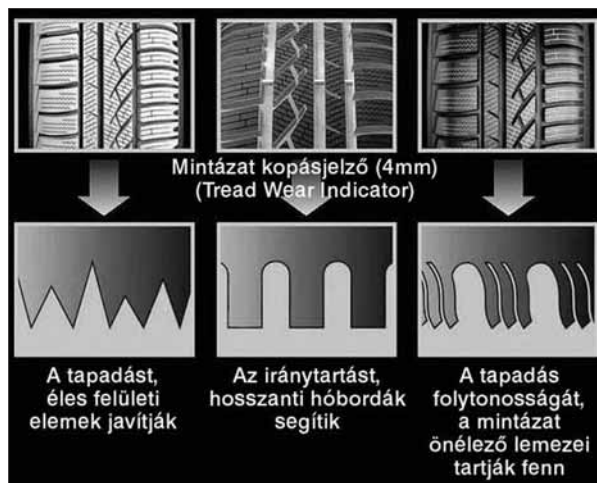
Ha pedig cserélünk, akkor mind a

négy kereken egyszerre cseréljük az abroncsokat. Nem elsősorban azért, mert a tengelyenként nem azonos mintázat „megbolondítja” a blokkolásgátlót, hanem mert a kormányzott kerekeknek az iránytartás és a fékezés miatt a hátsóknak, pedig a jármű stabilitását befolyásoló hatások miatt kell jó tapadásúaknak lenniük. Függetlenül attól, hogy első vagy hátsókerek-hajtású a járművünk.

A téli gumik cseréjét legkézenfekvőbb, négy, külön keréktárcsára szereltetni, és a megfelelő időben azokat kerekcserével a járműre feltenni. Ez persze beruházási kérdés. A kényelem azonban, rendszerint megér ekkora beruházást.

Aki arra számít, hogy elegendő csak a hajtott kerekre téli abroncsot vásárolnia, az nem számol azzal, hogy az erre fordított kiadás még mindig kisebb, mint a vegyes abroncshasználat miatt, hosszabb fékúton, más járműben okozott lemezhibák kiküszöbölésének költsége.

A téli ütközések 70%-ának a nem megfelelő tapadású abroncshasználat az okozója, azzal együtt, hogy nem megfelelő tapadású abroncshasználat esetén a jármű gyorsítóképessége 80%-kal is leromolhat.



A téli abroncs futófelületi mintázatának különleges kialakítása a kedvező hidegtapadást szolgálja

Vessünk számot azzal is, hogy az abroncsok, főképp a nap ibolyántúli sugárzásának hatására, öregsznek is. Élettartamuk véges: 5 éven túl nem biztonságosak. Ezért kérjük meg a kereskedőt, hogy mutassa meg az abroncs gyártási idejének oldalalba vulkanizált azonosítóját, és csak annak ismeretében ítéljük meg a vételárat, hogy az abroncs élettartama megfelel-e céljainknak. Különösen akkor, ha az árengedménnyel kínálják számunkra.

Tapadásukat természetesen a téli abroncsok is a mintázatmélység arányában nyújtják: a csökkent profilmélységű abroncsok tapadó-képessége rohamosan csökken. A kötelezően előírt 1,6 mm-es profil-

mélység esetén, az eredeti tapadásnak 20%-ának kifejtésére is alig alkalmasak.

A mintázatmélységet újabban színes kopásjelző jelzi a profil 4 mm-eresre kopása esetén. Mivel ez nem szabványos, kötelező szolgáltatás, nem minden abroncon találhatóunk vele.

Fontos tudni, hogy a felszerelt abroncsok csak előírt nyomáson kínálják szavatolt jellemzőiket, ezért téli gumik esetén se feledkezzünk meg a gumiabroncsok légnyomásának ellenőrzéséről, és utántöltéséről.

A legjobb kétségtelenül a hőmentes, „meleg” tél. Amíg ez nem garantálható, az átlaghőmérséklet, 7 °C alá csökkenésekor fontoljuk meg az előbbieket.

Petrók János

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

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

Négykerékű kölcsönző

Videotaxi

Az internetes vásárlási lehetőség előretörésével már nem meglepő, hogy az ember saját otthonában – a gépe mellől – szinte bármit kiválaszthat és megrendelhet, amire csak szüksége lehet. Az azonban még Németországban is az új szolgáltatások közé tartozik, hogy a kiválasztott video- vagy DVD-filmet a kölcsönző taxi-szolgálatá kezbesíti és mindezért csak 1,75 eurót kell fizetni bérleti díjként.

Korábban több olyan nem mindennapi vállalkozási lehetőségről adtunk számot magazinunkban, ahol a leleményes fuvarozók, mondjuk úgy, egyénivé tették szolgáltatásaikat. Legutóbb egy német megvalósításról szereztünk tudomást, amelynek lényege: az elektronikus videotékából bárki kiválaszthatja melyik video- vagy dvd-filmre van szüksége, majd aki e-mailben ezt megrendeli, maximum két órán belül megkapja a filmet. A szolgáltatás lehetőséget biztosít arra is, hogy a filmeket ne csak kölcsönözhesse a megrendelő, hanem meg is vásárolhassa, illetve a videotékában kapható egyéb kiegészítőket is megrendelhesse a tisztelt kuncsaft. Így akinek pusztán írható lemezre, kazettára van szüksége, azt is házhoz szállítják neki. A szolgáltatás ára pedig filmenként 1,75 euró, amiért nemcsak kiszállítják a képhordozókat, hanem a kölcsönzés eltételével vissza is viszik. Az egyedülálló vállalkozást 2000-ben Kölnben alapították, s az eltelt időszak pozitív tapasztalatai alapján idén már Nürnbergre is kiterjesztették.

Jelenleg Köln tíz részre felosztott körzetében összesen 20 smart típusú fekete-sárga jellegzetes videotaxi rója az utakat. Az interneten történt megrendelés visszaigazolását követően, a bérlőhöz vagy vásárlóhoz legközelebbi tékából szállítják házhoz a filmeket, a körzetben készenlétben álló smartok.

A fizetés történhet készpénzzel, de úgynevezett elektronikus pénztárca segítségével is, amely nem más, mint egy chipkártya. A taxinál található mobil terminál segítségével – készpénz nélkül – tud a szolgáltatást használó fizetni, s ez mindkét fél számára biztonságos. E rendszer népszerűsítése érdekében a videotaxi-szolgálat egynapi díjmentességet biztosít az első film után, így még olcsóbb a kölcsönzés. Az eddigi tapasztalatok alapján sikeres és nyereséges a vállalkozás Németországban.

Cash

KÖTELEZŐ BIZTOSÍTÁS

- Váltani ismét érdemes -

Minden eddiginél élesebb piaci verseny alakult ki a kötelező gépjárműfelelősségbiztosítási üzletágban. A pár éve elterjedt internetes kalkulátorok segítségével ma már néhány kattintással megállapíthatjuk, hogy konkrétan a mi esetünkben melyik biztosítótársaság árai a legkedvezőbbek.

A menetrend

A következő évre érvényes tarifákat minden év október 30-ig kell közzétenniük a biztosítóknak, legalább két országos napilapban. A mintegy 10 biztosítótársaság és egyesület többoldalú díjtáblázatainak átböngészésére, a tarifák összehasonlítására egy hónap áll rendelkezésre.

November első felében mindenkinek meg kell kapnia biztosítójától a jövő évi díjáról szóló értesítést, már az új bonuszmalusz adatok figyelembevételével. Ha úgy dönt, hogy továbbra is jelenlegi biztosítóját választja, akkor semmi teendője nincs. Ha viszont egy másik társaság, számára kedvezőbb ajánlata mellett dönt, úgy jelenlegi szerződését írásban fel kell mondania annak érdekében, hogy az új biztosítást megköthesse, és bonusz-malusz besorolását továbbvihesse. A felmondást legkésőbb november 30-ig el kell juttatnia eddigi biztosítójához. Ekkor a szerződése 2004. december 31-én éjfélkor megszűnik. A jövő évre érvényes szerződést aztán december hónap folyamán kell megkötnie az újonnan választott biztosítóval, hogy meglegyen a folytonosság.

Az eddig megszokottakhoz képest van azonban egy nagyon fontos különbség: aki elmulasztja megkérni bonusz igazolását és 90 napon belül sem igazolja utólag besorolását, az az új biztosítást nem az alap A0 tarifával kötheti meg, ahogy eddig, hanem a legdrágább, M4-es díjjal.

Üzleti stratégiák

A gépjármű-felelősségbiztosítási piac teljes liberalizációja néhány éve fokozatosan szabad kezet adott a biztosítóknak. A különböző üzleti stratégiák eltérő árképzéshez vezettek: a kicsik több kockázatot vállalva alacsonyabb díjjal próbáltak - eddig úgy

tűnik sikerrel - piacot szerezni, a nagyok pedig továbbra is konzervatívabb árképzéssel, az autósok „márkahűségére”, vagy egyszerűen lustaságára számítva drágább ajánlatokkal jelentkeztek. Ennél persze bonyolultabb volt a képlet, de a következmények jól megmutatkoznak a kárstatisztikákon. Az a biztosító például, amely három év alatt a nulláról indulva építette ki ügyfélkörét relative alacsonyabb díjak alkalmazásával (igen sok taxis vállalkozót is meggyőzve áraival), most kénytelen a szakmában legmagasabb kárhányaddal szembenézni. Szakértők szerint ezért ők kénytelenek lesznek nagyobb mértékű díjemelést eszközölni. A taxikat már jelenleg is 100%-os pótdíjjal sújtják, ami ezt az ügyfélkört el is távolította tőlük.

A kiterjedt ügyfélbázisú, de tavalyi magasabb díjaik miatt piacot veszítő nagy társaságok idén minden bizonnyal versenyképesebb tarifával rukkolnak elő. (Lapzártakor még nem voltak ismertek a biztosítótársaságok 2005-ös díjai.)

Összességében elmondható, hogy a különbségek ezúttal ismét nőnek, az árképzés különbözősége és bonyolult kapcsolódásai miatt mindenképpen érdemes szakemberrel megvizsgáltatni az ajánlatokat. Az éves egy-két ezer forint eltérés talán még nem elég motiváló, de adott esetben 10-15 ezer forint már váltásra készíthet. A legkedvezőbb ajánlat kiválasztásához, a jelenlegi biztosítás lemondásához, bonusz igazolás kéréséhez és az új biztosítás megkötéséhez minden segítséget megadunk a BTI-ben. Tel.: 282-9887

Beálltam egy zsúfolt parkolóba és leengedtem az ablakot, hogy a hátsó ülésen nyújtózkodó kutyusom kapjon elég levegőt. Nem akartam, hogy utánam induljon, megálltam hát a járdán és visszamutatva rá, határozottan azt mondtam:

- Ott maradsz! Érted?? Maradsz!

Egy közeli autó vezetője, látva, hogy szöke vagyok, csodálkozva végigmért, majd megszökölt:

- Csak be kell húzni a kéziféket!

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!**

Az év mérkőzésén:

Főtaxi – Pepitataxi 2-3

Népliget, Építők-pálya, 60 néző. Vezette: Zsákné (jól)

Főtaxi: Faludi, Bognár, Schuck, Malahovszky, Cser, Feffer, Balogh, Szántó, Szabó, Kobilák, Kovacsics. Cserék: Sinkóczi, Altner, Kovács, Herédi, Kapronczai

Góllövők: Feffer (büntetőből) és Schuck

Jók: Feffer (a mezőny legjobbjá), Schuck, Balogh

zelmet és többet is tett érte. További sok sikert kívánok a PEPITA FC csapatának.

Bozsik László (Pepitataxi): Először is gratulálók a csapatnak. Küzdelmes mérkőzésen sok helyzetet kihagyva megérdemelten győztünk.

Tudósítás:

Minden évben a bajnoki rajtot, a szezonkezdetét jelentette a FŐTAXI – PEPITATAXI barátságos labdarúgó-mérkőzés. A két csapat különböző csoportban játszott így nem találkoztak egymással a télmérkőzésen. Két

A Budapesti Labdarúgó Szövetség Tömegsport Bizottsága ebben a bajnoki küzdelemben egy csoportba osztotta be a két taxiscapatot. (Mint köztudott, a harmadik „nagy pályás” taxiscapat, a 6x6 TAXI a Kiemelt bajnokságban szerepel.) Így fennállásuk során első ízben találkozhatott egymással bajnoki mérkőzésen a FŐTAXI és a PEPITATAXI.

Szépszámmú közönség előtt mindkét csapat nyílt sisakkal játszott, felváltva estek a gólok. Itt most nem öreguras játszódás folyt, hanem igazi férfias küzdelem. Láthattunk látványos emeléseket, szép szereléseket, tudatos támadásvezetéseket. Végül is egyetlen góllal a vendégcsapat diadalmaskodott.

A játékosok már a levonulás közben a tavaszi visszavágóról beszéltek. A Kockások vissza akarnak vágni, a Pepitások meg meg akarják mutatni, hogy nem volt véletlen a győzelmük.

Mi is ott leszünk.

Juhász Péter



A Pepitataxi kerete: Tóth, Murvai, László, Fekete, Bodnár, Nagy, Dunaveczy, Bencze, Pálinkás, Balogh, Tánzos, Pauscher, Pásztor, Gál, Tóth Géza

Pepitataxi: Bodnár, László, Fekete, Tóth, Pálinkás, Balogh, Gál, Pauscher, Nagy, Bencze, Dunaveczy

Góllövő: Bencze (mesterhármás)

Jók: az egész csapat

Nyilatkozatok:

Horváth Miklós (Főtaxi): Nagyon szoros küzdelemben döntetlent érdemeltünk volna, de az ellenfél jobban akarta a győ-

zéssel elelőtt aztán megtört a jég! A sorolás szeszélye folytán a Szent-István Kupában találkozott a két csapat. Akkor hatalmas küzdelemben egy iciri-piciri góllal nyertek a „Kockások”.



A Főtaxi csapata: Horváth (edző) Szántó, Szabó, Herédi, Cser, Faludi, Bognár, Kovács, Kovacsics, Feffer, Ábrahám (intéző). Első sor: Malahovszky, Schuck, Singócsky, Kobilák, Balogh, Kapronczay. (Fényképről hiányzik: Altner)



A két csapatkapitány: Tóth Sándor (PEPITATAXI) és Cser Tibor (FŐTAXI). Középen Zsákné, a vezetőbíró



Egy NB III-as mérkőzésen is megirigyelnék, ha ennyi néző lenne

4 éves a Weltauto

Negyedik születésnapját ünnepli a Porsche Hungaria Weltauto üzletága, amelyet 2000-ben az Ausztriában már piacvezetővé vált azonos nevű, minőségi használtautókat forgalmazó értékesítési hálózat mintájára hoztak létre. A Weltauto-hálózat hazánkban négy éve 13 márkakereskedéssel kezdte meg működését, tavaly már 20 márkakereskedésből állt, míg idén év végére összesen 30 taggal számolnak. A Weltauto márkanevet kizárólag a minőségi használtautó-értékesítést folytató márkakereskedések viselhetik a Porsche Hungaria márkakereskedői hálózatán belül.

A Weltauto-program keretében azok a Magyarországon forgalomba helyezett autók adhatók-vehetők, melyek 6 évnél fiatalabban és 120.000 km-nél kevesebbet futottak. A kifogástalan műszaki állapot, a teljes körű műszaki garancia, a mobilitás-garancia, a beszámítási garancia, illetve a kedvező finanszírozás képezik a Weltauto ötcillagos szolgáltatás-csomagját. A 12 hónapos garancia teljes körű, tehát valamennyi alkatrészcsoportha kiterjed, emellett a Weltauto-program feltételei a haszongépjárművekre is alkalmazhatók.

A Weltauto megalakulásának első évében 549 modellt értékesített, 2002-ben pedig 935 darab értékesített autóval piacvezetővé vált. Tavaly 1286 modellt talált gazdára, míg az idei terv 2000 darab autó értékesítése a Weltauto telephelyeken. Így a Porsche



Hungaria minőségi, garanciális használtautókat forgalmazó üzletága továbbra is őrzi piacvezető pozícióját konkurensével szemben.

140 km/h-val megy a hidrogénhajtású Volkswagen Touran HyMotion

A CaFCP (California Fuel Cell Partnership) Road Rallyn elindul a Volkswagen Touran HyMotion is. Nagynyomatékú elektromos motorja üzemanyagcellás meghajtású. Ez az első alkalom, hogy Kaliforniában olyan autót tesztelnek, amelyek semmiféle káros anyagot nem bocsátanak ki. A Los Angelesből induló és San Diegóba tartó túrák 1999-ben kezdődtek. A verseny célja, hogy továbbfejlessék az üzemanyagcellás járműveket, és ezzel hozzájáruljanak egy későbbi töltőhely-hálózat kiépítéséhez. Az ezt támogató együttműködésben üzemanyag-előállító cégek, üzemanyagcella-gyártók, autógyárak és amerikai kormányzati szervek is részt vesznek, akárcsak a Volkswagen AG.

A hidrogénhajtású Volkswagen Touran HyMotion prototípusának meghajtásáról egy 80 kW-os, azaz kb. 110 lóerős villanymotor gondoskodik, amely 14 másodperc alatt képes 100 km/h-ra gyorsítani a modellt, 140 km/h-s végsebesség mellett. Az autóba szerelt, 350 bar nyomással működő, 1,9 kg hidrogén tárolására alkalmas tartály annyi energiát igényel, mintha egy benzines jármű 7,5 liter üzemanyagot fogyasztana 100 km-en. Egy töltéssel körülbelül 160 kilométert lehet megtenni az autóval, amely jól illeszkedik a Volkswagennek abba a stratégiájába, hogy csökkentse a modellek fogyasztását, akárcsak a károsanyag-kibocsátását.

INTERNETES HUMOR

A japán kamionos verekedni hívja a magyart, és két perc alatt leteríti. Azt kérdi a magyar: - Mi volt ez? - Ez? Karate... Amikor legközelebb találkozunk, megint összekapnak, a japán megint megyeri a magyart, aki megkérdi: - Mi volt ez? - Ez? Taekwando... Harmadszor is összetalálkoznak, de a magyar már unja a vereséget. Két perc, és a japán elnyúlik a földön. - Mi volt ez? - kérdi a japán. - Ez? Kurblivas.

Szöke nő sétál az utcán, zsebében megcsörren a mobiltelefonja. Beleszól: - Szia! Honnan tudtat, hogy itt vagyok?!

Taxiból száll ki a rendőr és kérdezi: - Mennyibe került ez a furikázás? - 1000

forint. A rendőr kivesz egy ötszázast és a taxisnak nyújtja: - Itt van 500. - De uram, ez csak a fele! - Tán azt akarod, hogy a te részed is én fizessem?

Nyuszika találkozik a barátnőjével: - Mi van veled, nyuszikám, olyan elgyötört vagy! - Á, ne is kérdezd! Tegnapelőtt megerőszkoltak az erdőszélen, tegnap is és ma is odamegyek.

A lámpa dzsinnje vagyok! Parancsoljon asszonyom. - Ó, dzsinn, szeretnék ebben a pillanatban boldog lenni! - Akkor miért a lámpát dörgölöd, te kis csacsi?

Szerelmespár megy fel a fiú lakására. A fiú már nyitná az ajtót, amikor a lány megszólal: Tudod, én mindig figyelem, ki hogyan nyitja ki az ajtót. Vannak, akik gyorsan megforgatják a kulcsot, aztán hirtelen kinyitják az

CSERGO

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

SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

ajtót. Ők a szexben is ilyenek, az erőszakosságot pedig nem szeretem. - A fiú nagyot néz, de a lány folytatja: - Aztán vannak, akik órákig keresik a kulcslyukat. Ők a tapasztalatlanok, őket sem bírom. Te hogyan szoktad kinyitni az ajtót?

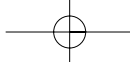
A fiú büszkén: Először is megnyálazom a kulcslyukat...

Bemegy a sertéstenyészítő a gazdaboltba.

- Kérek a disznóknak két zsák korpát!

Az eladó a fejét csóválja:

- Nincs többé korpá, csak gyönyörű haj...!



A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. Folyamatosan ne fékezzük a gépkocsit, mert hosszabb lejtőn felmelegszik a fék és csökken a hatása. Használjuk a motorféket, ennek érdekében pedig vissza kell kapcsolnunk.

2. Helyes a „B” válasz. Ha a közlekedés céljára nem marad legalább 3 méter széles úttestrész, akkor nem szabad megállnunk, mert akadályozzuk mások haladását.

3. Helyes a „C” válasz. Egyirányú forgalmú úton az úttest bal szélén akkor szabad megállni, ha a taxi mellett az úttest jobb széléig mérve legalább 5,5 méter szélességű hely marad.

4. Helyes az „A” válasz. Az autópályán legnagyobb a taxi megengedett sebessége. Az autópályát elhagyva a sebessége nem lehet több, mint az új úton meghatározott.

5. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Gyalogosok”. Ilyen esetben, a leghelyesebb, ha egyikünk sem kényszerül

megállásra. Ezért időben csökkentjük a taxi sebességét, és partnereink tekintetét elkapva úgy változtassunk irányt, hogy új nyomvonalunk félreérthetetlenül a gyalogosok mögé essen.

6. Helyes a „B” válasz. A megkülönböztetett járműnek minden helyen és helyzetben elsőbbséget kell adnunk.

7. Helyes az „A” válasz. A jobbra tartás mértékét több tényező is befolyásolja, így többek között a más közlekedők jogos érdeke, mely szerint, ha lehet, ne fröcsköljük le őket.

8. Helyes az „A” válasz. A megengedett sebességhatárokon belül fel kell venni a forgalom haladási ütemét. Ha ezt nem tesszük meg, akkor akaratlanul is akadályozzuk partnereink közlekedését.

9. Helyes a „B” válasz. A nagyobb, de biztonságosan megválasztott sebesség önmagában nem jár szükségszerűen együtt a balesetek számának növekedésével.

10. Helyes az „A” válasz. A sebesség

növekedése óhatatlanul növeli a balesetek súlyosságát, hiszen a gépkocsi mozgási energiája a sebességgel négyzetes arányban növekszik.

11. Helyes a „B” válasz. A relatív gyorsajtást meghatározó tényezők fellépése (nem az adott látási, időjárási, fogalmi viszonyok szerinti sebesség) önmagában is veszélyt jelent.

12. Helyes a „B” válasz. A jó taxis megfelelő gondossággal közlekedve saját hibájából csak elvétele – mások miatt is elég ritkán jut olyan helyzetbe, hogy vészfékezésre kényszerüljön.

13. Helyes a „C” válasz. A vészvillogó az úttesten lévő elromlott jármű jelezésére használható.

14. Helyes a „B” válasz. A balra bekanyarodni szándékozónak elsőbbségadási kötelezettsége van a szemből érkező jobbra kanyarodó gépkocsi részére. A tehergépkocsi a jobbkezes szabály értelmében csak a kormánykerékkel ábrázolt jármű után indulhat tovább.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 74. RÉSZ

Válasz

A taxis panasznapon a keserűségek felsorolása után, Tardi István őrnagy elmondta, ellenszenv érezhető a civilek és a rendőrök között. Mindenféle névvel illetik a testületet, egyebek mellett árdrágítónak nevezik. Igaz nem zsír vagy a liszt árának felemelése a vád, hanem a büntetési tételek nagyságá-

nak felszólolása, amelyek olykor meghaladják a háború előtti nék tízszeresét. A rendőrök tudják, még nem alakult ki a biztonságos közlekedés feltételrendszere, erről a taxisok nap mint nap meggyőződhetnek s ők is tudják, mennyi minden hiányzik a forgalom normális lebonyolításához. Pél-

dául sokan elfelejtkeznek arról, hogy tönkrement a főváros úthálózata, a körutak „sebhelyesek”, az Andrassy út fakockaburkolatának sérüléseit ideiglenesen fatuskókkal, deszkákkal, gerendákkal foltozták ki, a sugárutak (Váci u., Rákóczi u., Kossuth Lajos utca, Baross utca, Üllői utca, Soroksári u. stb.) belövéseit, bombatölcsereit épületromokkal hordták teli, emiatt ezek folyamatos javításokra szorulnak. Ha az ilyen utakon nem tartják be az engedélyezett sebességet, tömegszerencsétlenségeket okozhatnak a gyorsajtók. A hatóság úgy véli, a szigorú megtorlások elrettentik a notórius szabálysértőket. Tardi, mint mondotta, nem akarja védeni a mundér becsületét, de a fejlődés mostani szakaszában nélkülözhetetlen a szigorú kívánt rend megteremtésében, fenntartásában. Jól tudja, hogy a forgalomirányítás is akadozik a fővárosban, illetve az országban. A forgalomirányító lámpák számát sem tudják az óhajtott mértékben növelni, gyártásukhoz nincs elegendő pénz és ipari kapacitás, de irányításra alkalmas rendőrök sincsenek elegendő számban. A forgalomirányítók egy-két óras szolgálat után már úgy érzik, leszakad a karjuk. Nem reumasok, mint ahogyan a panaszok felsorolásakor elhangzott, hanem fáradtak. A hallgatóság próbálja meg otthon utánozni a közlekedési

„SOLEX”-PORLASZTÓ

MARCHAL

ELEKTROMOS CIKKEK

„TECALEMIT”-ZSÍROZO

ÉS GARÁZSFELSZERELÉS

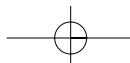
AUTOMOBILIA

AZ ORSZÁG LEGNAGYOBB AUTÓFELSZERELÉSI SZAKÜZLETE

BUDAPEST, VI., LISZT FERENC-TÉR 4

TELEFON: 420-183

A Liszt Ferenc téren egymás szomszédságában sorakoztak az autóalkatrész üzletek



rendőr karmozdulatait, biztos, hogy félórai hadonászás után abbahagyják a „gimnasztikázást”. A rendőrnek pedig esetleg télikabátban, nehéz viharkabátban, olykor 8-10 órán keresztül megállás nélkül intégetnie kell. A rendőrség képtelen minden forgalmasabb kereszteződésbe forgalomirányító közlekedési rendőrt állítani.

A panaszkodók – mint mondotta – kifogásolták a rendőrök magatartását, viselkedési kultúráját, képzetlennek tartják őket. Sajnos igazuk van – erősítette meg a kritizálókat. Am azt is kellene tudni, kihez, illetve mihez képest. A hallgatóság gondoljon arra, hogy az állomány döntő többségét nem az érettségizettek vagy a még ma-

ható a rablások, a gyilkosságok, az autópárok számának emelkedése, a közbiztonság romlása. Munkájuk eredményesebb lenne, ha a lakosság segítené őket, s vállalva küzdenének a közrend megszilárdításán. És ha a mindennapok sodrában hibát látnának a rendőrök munkájában, nyugodtan bírálják meg őket, például a maihoz hasonló panasznapokon. Tardi bejelentette, az állomány folyamatos oktatásban részesül, kulturális színvonala tapasztalhatóan emelkedik.

Akinek nincs meg a négy polgárijai, beiskolázzák, szolgálati beosztásától függően délelőttönként vagy délutánonként, ritkábban este iskolapadokba ültetik és megszerzettük velük a szükséges általános alapképzettséget. Mindezek mellett folyamatos szakmai továbbképzésben is részesítik őket. A parancsnokság arra törekszik, hogy a legénység szellemileg, fizikailag egyaránt fejlődjön, hogy eredményesebben vegye fel a harcot a bűnözők, a notórius közlekedési szabálysértők ellen. Az őrnagy kérte a taxikat mint a főváros útjainak, forgalmának jó ismerőit, ahol rendezavarást észlelnek, bűncselekmény elkövetésére utaló jeleket látnak, vagy konkrét bűncselekményt, ne habozzanak, azonnal jelentsek droszton a központjuknak, vagy szóljanak a posztoló rendőrnek, s ha lehetséges, vigyék őt a helyszínre, a fuvardíjat megkapják a kerületi kapitányságon. Kérte a jelenlévőket, ha valaki pályát akar változtatni, jelentkezzen a kapitányságon, ahol örömmel fogadják őt, mert gyakorlott, a várost jól ismerő sofőrre a rendőrségnek is szüksége van.

Tardi a légdudákra, a kürtökre is ajánlásokot adott. Felajánlotta, bármikor, akár holnap is elmegy egy taxis delegációval a Liszt Ferenc térre, illetve a Jókai utcába és bebizonyítja, hogy bármilyen típusú hangjelző készüléket vehetnek, ha akarnak – vagyis az ezzel kapcsolatos panaszt elutasította, mert az autós üzletekben van ilyen áru.

Végül rátért a felzúdulást okozó „Rettenetes bárkák” c. cikkre, amelyről Slezák József, a MOGÚRT Taxi főbizalmija kérte ki a véleményét. Tardi előhúta táskájából az említett írást, meglöbögte és elmondta, hogy főnökei felháborodva olvasták a rendőrséget burkoltan hátra támadó, a fejlődő magyar demokráciát bomlasztó cikket. Mint mondotta, felterjesztéssel fordultak Rajk László belügyminiszterhez, s kérték az ügy kivizsgálását és a szükséges intézkedések megtételét. Úgy értelmezték a cikket, hogy a hatóság rossz munkájának, valamint korrupciójának tulajdoníthatóan alakult ki az a helyzet, amelyet az újságíró felvázolt. A rendőrség börtölnöknak nevezte az akkor még ismeretlen újságírókat, aki igaztalan vádakkal akar éket verni a lakosság és a rendőrség, hatóság közé. Az írásból politikai kérdést kreáltak, a demokráciát bomlasztó cselekedetek pedig súlyos következményekkel jártak 1947-ben. Az

AUTÓFELSZERELÉSEK

AUTONOVA

Hentzl Jánosné
Budapest, VI.,
Liszt Ferenc-tér 6
 Telefon 420-74

MINDENT
 AZ AUTÓHOZ

ALKATRÉSZEK

A kis és a nagy árukészlettel rendelkező üzletek jól megfértek egymás mellett

gasabb végzettségűek alkotják. Zömük hat elemivel vagy négy polgárijal (8 általános) rendelkezik, de akadnak 4 elemít végzettek is. Ők a háború előtt vagy alatt nem foglalkoztak betűvetéssel, nemigen olvastak, mezőgazdasági munkákból éltek, napközben lovaikhoz, ökreikhez szóltak valamit. Nem beszélgettek, gondolatközlésük színvonala sem érhetne el a kívánatot. Toborzáskor ők jelentkeznek, kisebb mértékben kubikusok, ipari napszámosok, de nem az iskolázottak. Ezek az egyszerű emberek vállalják a nehéz és veszélytelennek egyáltalán nem mondható őrszolgálatot, a rendfenntartó feladatokat. Modoruk, beszédtechnikájuk, stílusuk csiszolásra vár. Fellepésüket, gyakori igazoltatásaikat ne vegyék zaklatásnak, hiszen ezzel a társadalomba nem illő elemeket akarják kiszűrni, sziszifuszi munkát végeznek. A köz érdekében vállalt feladataik teljesítése során mutatkozó keménységüket nézzék el, mert sohasem tudják, hogy mikor támadják meg őket, s mikor kell ellentámadásba lendülniük. A rendőrök kevesen vannak, ennek számlájára ír-

**AUTÓALKATRÉSZ
 FELSZERELÉS
 AUTÓVILLAMOSSÁGI
 SZAKÜZLET**

G **GERVAI FERENC**

VI., LISZT FERENC-TÉR 3. TEL.: 224-875

**Szerszám
 Akkumulátor
 Szerelési anyagok**

Az üzletek tulajdonosai ismerték egymás árukészletét, s erről tájékoztatták a vevőket is

írás megfogalmazója a valóságtól elrugaszkodva áttételesen vádolta az államhatalmat. Budapest főkapitánya szerint csak akkor lehetnének piszkosok, életveszélyesek a taxik, ha a rendőrség, a hatóság megtűrné az „ijesztő autósörnyeket, a benzin-közlekedési alkalmatlanságokat”. Nyilván azért „tűrik” meg, mert korrumpálják őket. A külföldre is elkerülő folyóiratok olvasói úgy vélhetik, hogy a rendőrség korrump, hiszen életveszélyes kocsik közlekedését is engedélyezi, ebből pedig különféle követke-

**GÉPKOCSIALKATRÉSZ ÉS
 SZERSZÁMKERESKEDEMI KFT.**

AZELŐTT PERNYE KÁROLY

**Autó-, motorkerékpár-
 alkatrészek és fel-
 szerelések. Szerszámok**

BUDAPEST, VI., JÓKAI-UTCA 12
TELEFON: 124-027

A Jókai utcában szép számban árusítottak motorkerékpár-alkatrészeket is. Polcaikon új és használt autóalkatrészek sorakoztak egymás közelében

Viszonteladók!
Külföldi mintára készült
c o r d-rendszerü

KARDÁNTÁRCSÁK

egyedüli készítője
MAY KÁLMÁN
gumiüzem

3 hangú kürtök

MAY KÁLMÁN
autófelszerelési-szaküzle

VI., Jókai-tér 5
Telefon : 123-823 123-990

May Kálmán üzletében az elektromos kürtök valamennyi típusát árusították. A tulajdonos ezekre specializálta magát

teréseket vonhatnak le. Tardi miután vázolta parancsnokai véleményét, részleteket olvasott fel a cikkből, amely szerint a taxik „csörögve-zörögve” közlekednek és teszik kockára a benn ülők, mind a többi úthasználók testi épségét. A forgalombiztonság legemibb követelményeinek sem felelnek meg, csak görnyedve lehet bennük kushadni, az ablak nélküli karosszériájukban olyan a huzat, akár a Műgyetem szelalagútjában.

...Olyan taxiban utazott (a cikk írója), amelynek kormánykerékét teljes háromnegyed fordulattal lehetett elforgatni anélkül, hogy arra a kerekek elfordultak volna... Ültünk taxiban, amelynek fékei egyáltalán nem vállalták a nekik eredetileg szánt szerepet, és a sebesség csökkentése csak úgy vált sürgős esetben lehetségessé, hogy a vezető irtózatos fogaskerék-ricsaj közepette vágta be az elsőt, nagyokat káromkodva, ennek a vezetői muszáj-technikának... Ma

nagy a taxi konjunktúra, a legócskább benzínbatár is hazahozza gazdájának a két vagy háromszáz forintokat – tisztán. A taxigazda tehát irtózik annak gondolatától, hogy a kocsi akár csak néhány órára is unatkozzék a javítóműhelyben. Hogy közben életveszélyes a kocsi, hogy a javítások elodázása következtében a kocsik élettartama egyharmadára csökken és a nemzeti vagyont képviselő autóparkunk tekintélyes hányada ócskavassá silányul, mit érdeklí az a derék iparjogosítvány-tulajdonosokat. A fő a lözung. És nem baj, ha tönkremegy bele a kocsi, hiszen három hónap alatt annyit hoz be a „tragacs”, hogy azon újabb leprát lehet vásárolni... A taxik elhanyagolásának kérdése túlnó a magángazdaság keretein, ha a forgalombiztonsági tényezőket egészen ki is kapcsoljuk. A nemzeti vagyon elpredálásáról van szó. Vagyronról és emberéletekről.

A taxisok felpaprikázva hallgatták a felolvasást. Az különösebben nem érdekelte őket, hogy a rendőrség magára vette a bírálatot, de most már úgy érezték, hogy a cikk frontális támadás a magán- és a szövetkezeti taxisok ellen. A felsorolt műszaki vonatkozásokat képtelenségnek tartották, gazdasági vonatkozásait pedig igaztalannak. Véleményüket Tardinak is elmondták. Tardi javasolta, hogy egyelőre bírósági útra ne tereljék az ügyet, véleményüket azonban fogalmazzák meg és a cikkel együtt terjesszék fel Gerő Ernő közlekedési miniszternek. Mindenképpen várják meg a Belügyminisztérium reagálását.

Rajk László a rendőrségi feliratra nyomban lépett és vizsgálatot indított a folyóirat és a cikk írója ellen. Visszaemlékezésekből ismeretes, hogy a szerkesztőség

dolgozóit hónapokon át kihallgatta a rendőrség, a nyomozók hetekig figyelték és kihallgatták a szerkesztőséget felkereső állampolgárokat, a nyomdában végigolvasták a megjelenő írásokat, stb. Nagy árat fizetett a folyóirat, illetve a felelős szerkesztője: az év végével visszavonták az egyébként színes, értékes és tartalmas folyóirat engedélyét.

Tardi fellépése, viselkedése megnyerte a taxisok tetszését. Nyíltsága, szókimondása, kendőzetlen fogalmazása dr. Endrényi Tivadart, a taxisok jogászát is meglepte. Amikor pedig felkínálta segítségét a taxisoknak a rendőrséggel kapcsolatos ügyekben, a hallgatóság megtapsolta őt. Szavát betartotta, ott segített, ahol tudott, csak hogy a lehetőséggel már csak rövid ideig élhettek a taxisok, mert közeledett a végelszámolás.

Bálint Sándor



„SIGMA”
teher
IRÁNYJELZŐ
6 és 12 voltos
OLCÓ MAGYAR
TÖKÉLETES
KAPHATÓ MINDENÜTT!
Képviselet:
UNGÁR GYULA
Budapest, VI., Horn' Ede-utca 18
Telefon: 123-004

Az Ungár-féle üzletben szinte mindenféle autoalkatrész kapható volt. Ha a vevő hiánycikket keresett, az üzlet tulajdonosa igyekezett az árut rövid időn belül beszerezni – 1947-ben

TOVÁBBRA IS A SUZUKI A LEGNÉPSZERŰBB – Kevesebb az újautó-eladás –

A Magyar Gépjárműimportörök Egyesülete negyedévente teszi közzé az újautó-eladások statisztikáit. Eszerint a 2004. III. negyedévében az egyesülethez beérkezett adatok alapján továbbra is a Suzuki vezet az eladásokat (26.737 db). A második helyen az OPEL (16.660 db) a harmadikon a Renault (14.998 db), a negyediken a Skoda (11.946 db), az ötödiken a Volkswagen (11.789 db) és a hatodikon a Chevrolet/Daewoo (10.990 db) áll.

Az adatokból jól látszik, hogy a tavalyi hasonló időszakhoz viszonyítva a márkák többségénél az eladott darabszám csökkent vagy stagnál. Így megtör-

ni látszik az évek óta tartó lendület. Kiugróan nagy növekedést a felsoroltakból csak a Daewoo (Chevrolet) produkált. A

márka a tavalyi adatokhoz képest 142%-os eredményt ért el népszerű típusai eladásával.

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