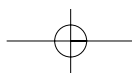




XIV. évf. 9. sz.

2004.

Szeptember



TARTALOM

Rablógyilkosok rendőrkézen	4.
Tehetetlen hatóságok?	5.
Ipar-jog-védelem	6.
Új taxitársaság alakult Budapesten	9.
A taxiállomások kérdése más problémákat is a felszínre hozhat	10.
Év végéig 1600 fővárosi taxinak juthat majd hely	11.
„Játsz, hogy látszódj!”	21.
A taxiállomások használata	22.
Bemutatjuk a Palota Automobil Kft.-t	23.
10 éve történt	24.
Tudod vagy tippelsz?	25.
Sziget Fesztivál 2004	26.
Morfondáriák	27.
Pályázatot írnak ki a Ferihegyi taxiszolgáltatásra	28.
Szeptemberi (Szeptember-fest) fesztivál a XIII. kerületben	29.
A Warszavától a Volkswagenig	31.
Egyéniség a tömegben	33.
Matricaháború	34.
Ki hajthat be a Hajógyári szigetre?	37.
Olimpiai ezüst a taxinál	40.
BTI – Taxicentrum hírek	40.
Jótanácsok a kárrendezés előtt	43.
Autótaxifuvározók Szövetkezetének közgyűlése 1947-ben	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

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

Ismét százmilliós kiadásra kényszerülnek a taxisok

Változott a taxiórákra vonatkozó szabályozás

Az alábbi körlevelet a taxióragyártók, forgalmazók, illetve a szervizek kapták meg. Ebből kiderül, hogy a korábbi kedvezményezett helyzet – melynek köszönhetően a többi gépi nyugtaadásra kötelezettől eltérő helyzetben voltak a taxisok – megszűnt. Vagyis minden taxióra által kibocsátott nyugtán szerepelnie kell a vállalkozás címének is. Az ellenőrzések szeptember elején elkezdődtek, a műszaki vizsgákon pedig egyre több helyen nézik, hogy a taxióra már az új adatokat nyomtatja ki, vagy sem. Van, ahol már nem is vizsgáztatják le az e feltételeknek meg nem felelő taxaméterrel ellátott autót. Tehát országosan közel 10 ezer taxis kényszerül átlagosan mintegy 10.000 Ft. körüli bruttó összeget költeni arra, hogy az új törvénynek eleget tegyen. Az APEH illetékesétől megtudtuk, hogy miután a taxisok gépi nyugtaadásra kötelezettek, így az előírt adatokat sem kézzel, sem bélyegzővel nem lehet a nyugtára felvezetni. „Ilyen megoldást csak abban az esetben tolerálhatunk (nem kötelezően!), amennyiben a szervize már bejelentkezett a vállalkozó, ám ott a torlódás miatt még nem tudták fogadni. Az

elnézó magatartás azonban csak lehetőség, a visszaéléseket nem segítheti” – mondta el lapunknak az APEH illetékes.

Természetesen nagyon sokan kérdezték az elmúlt napokban, hogy kinek köszönhető az újabb harács ötlete, mely legalább 100 milliót vesz ki a taxisok zsebéből? Miért nem tesz ellene senki? – kérdezték elkeseredett kollégáink. Nos, a Taxisok Világához eddig nem jutott el információ arra vonatkozólag, hogy a tényleges tagsággal rendelkező érdekképviselők, illetve azok a szervezetek, melyek a taxisokra szoktak hivatkozni, bármit is tettek volna e konkrét kérdésben. Amennyiben ilyenről tudomást szerzünk, úgy arról örömmel beszámolunk majd. Mindenesetre az egyik általunk megkeresett, és ez esetben név nélkül nyilatkozó érdekképviselő úgy fogalmazott, hogy most minden taxis menjen be abba a szervezetbe, ahová tagdíjat fizet, és reklamáljon ott. Vagy pedig igya meg jóízűen azt a sört, melyet a tagdíj megspórolásával havonta nyert. Oldódhat bennük a feszültség...

A megfogalmazás elkeseredettséget tükröz, bár kétségtelenül igaz, érdeket képviselni csak úgy lehet, ha van erre tényleges igény. Ez pedig tagi viszonytal, tagdíjfizetéssel és bizonyos időközönként összejövetelekkel jár. Az érdekképviselőt ma úgy látszik drága is meg macerás is. Inkább marad a közismert alkerdés: miért nem intézkedik már valaki?

E lap csak egyet tehet: felhívja a taxisok figyelmét arra, hogy a hatóságok ez esetben komolyan veszik a módosított törvényt, és nagyon szigorúan büntetnek be nem tartásáért.

APEH közlemények
a taxaméter-nyugta kötelező
tartalmi elemeiről

Az általános forgalmi adóról szóló, 1992. évi LXXIV. törvény 2004. május 1. előtt hatályos 13. § (1) bekezdés 20. pont b) pontja lehetővé tette és az ez alapján kiadott, a pénztárgépek és taxaméterek követelményrendszerét meghatározó APEH közlemény (AEÉ 2001. évi. 6. szám) III.A) 1.11.1. pontja úgy szabályozta a taxaméter nyugtát kibocsátó adatainak kiírását, hogy egyéni vállalkozó esetén az adózó címének megjelölése nem kötelező.

Az áfa-törvény fenti pontjának 2004. május 1-jétől hatályba lépett módosítása eredményeképpen kikerült a nyugta kötelező tartalmi elemei közül a nyugta kibocsátó adataira vonatkozó azon alternatív tartalmi megkötés, hogy „vagy az adóhatóság által jóváhagyott más azonosító”. Ebből következően a fenti időpontot követően a kibocsátó nevének, címének, adószámának szerepeltetése a nyugtán kötelező, így a taxaméter-nyugtán is.

Mindezek ismeretében az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal felhívja az érintettek figyelmét a nyugta kötelező adattartalmának megfelelő szerepeltetésére, mert a törvénymódosítás hatálybalépését követően annak érvényesülését ellenőrizni fogja.

www.apeh.hu

ecometer®

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



Most pedig következzen a körlevél, melyet az országban működő taxióra-szervezeteknek elküldtek:

Tisztelt Szervízvezető!

Az általános forgalmi adóról szóló, 1992. évi LXXIV. törvény 2004. május 1. előtt hatályos 13.§ (1) bekezdés 20. pont b) pontja lehetővé tette és az ez alapján kiadott, a pénztárgépek és taxaméterek követelményrendszerét meghatározó APEH közlemény (AEÉ 2001. évi 6. szám) III.A) 1.11.1.pontja úgy szabályozta a taxaméter nyugtát kibocsátó adatainak kiírását, hogy egyéni vállalkozó esetén az adózo címének megjelölése nem kötelező.

Az áfa-törvény fenti pontjának 2004. május 1-jétől hatályba lépett módosítása eredményeképpen kikerült a nyugta kötelező tartalmi elemei közül a nyugta kibocsátó adata-

ira vonatkozó azon alternatív tartalmi megkötés, hogy „vagy az adóhatóság által jóváhagyott más azonosító”. Ebből következően a fenti időpontot követően a kibocsátó nevének, címének, adószámának szerepeltetése a nyugtán kötelező.

Ezért a taxis vállalkozások jelentős részénél szükséges az általuk használt készülékekben a nyugtára kiírt adatokat a vállalkozás címével kibővíteni.

A feladat mielőbbi végrehajtásában kérem szíves közreműködését a felhasználókat terhelő esetleges APEH-ellenőrzések jogkövetkezményeinek elkerülése érdekében.

Fentieket az APEH közlemény formájában is megjelenteti, amely elérhető lesz az Adó újságban, Adó és Ellenőrzési Értesítőben, valamint az APEH internetes honlapján (www.apéh.hu)

Budapest, 2004. augusztus 13.
Üdvözlettel:



Hajdú Miklósné
a Bizottság elnöke
Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal
Budapest

Tanúk a feledés homályából

Rablógyilkosok rendőrkézen

Azok a taxisok elleni támadások, amelyek felderítetlenül záródtak, valljuk be, egy kicsit mindig megrendítik bízalmunkat a nyomozóhatóságok iránt. Viszont annál nagyobb elégtételt érezhetünk, amikor a bűnösök, mint a mesékben, elnyerik méltó büntetésüket. Ezen a nyáron két régen lezárt, már-már elfelejtett ügy megoldására nyílt lehetőségük a nyomozóknak.

Az első történet sajnálatos tragédiával zárult. 1995. december elsején Pécs határában az Orfű felé vezető úton egy ismeretlen tettes több késszúrással megölt egy 35 év körüli taxis hölgyet. A közel egy évig tartó nyomozás során egy többszörösen büntetett előéletű férfit gyanúsítottak a brutális gyilkossággal, ám bizonyítékok hiányában végül még is csak eredménytelenül zárták le a Baranya megyei nyomozók az aktát. Teltek-múltak az évek, és már senki nem is reménykedett abban, hogy kilenc év elteltével ez változhat, amikor az idei nyáron két fiatalember jelentkezett a megyei rendőrfőkapitányságon, azt állítva: ők tudják, ki ölte meg a taxis hölgyet.

Talán mondanom sem kell, először kissé hitetlenül fogadta az ügyeletes tiszt a két ifjút, majd amikor kiderült, hogy az ügy részleteivel teljesen tisztában vannak a bejelentők, megtették feljelentésüket. Az akták előkerültek az irattárból, majd az új adatok birtokában a Baranya Megyei Főügyészség elrendelte a nyomozás folytatását. A feljelentés alapján újabb gyanúsított került a nyomozóhatóság látókörébe, és folytatódott a kihallgatások és az adatgyűjtés is. Az ügy érdekessége, hogy az eredetileg – kilenc évvel korábban – gyanúsított férfinak, úgy tűnik, nincs köze a gyilkossághoz.

A rablógyilkosságot követő helyszíni szemle során a bűnügyi technikusoknak sikerült a helyszínen több anyagmaradványt rögzíteniük, amelyek alkalmasak arra, hogy a jelenlegi gyanúsított DNS-mintájával összevessék, s így szinte 100 százalékos biztonsággal kimutatható, hogy az újonnan felbukkant személy kapcsolatba hozható-e a bűncselekménnyel. A DNS-mintavétel megtörtént, ennek összehasonlító elemzése lapzártánkkor még tart, így ennek eredményéről csak a későbbiekben tudunk beszámolni. Amennyiben e szakértői vélemény megerősíti a gyanúsított jelenlétét a

bűncselekménnyel, úgy újabb fordulatot vehet a kilenc évvel ezelőtti gyilkosság felderítése. A Baranya Megyei Rendőr-főkapitányság életvédelmi nyomozói attól azonban mindenkit óvnak, hogy az eredmény ismeretében azonnal gyilkost kiáltanak. A bizonyítás ettől bonyolultabb folyamat, ugyanis a keletkezett anyagokat rendszerezni kell, és a bizonyítékokat úgynevezett vádképes állapotban kell átadni majd a megyei főügyészségnek, ahol ezután döntenek a vádemelésről.

Az időben közelebbi, ámbar jó öt évvel ezelőtti másik történet kimenetele is szerencsésebb volt, és vélhetően a bizonyítása is kevésbé okoz gondot a nyomozóknak. 1999. június 2-án a szigetvári taxis a késő esti órákban egy megrendelést kapott, miszerint az egyik helyi vendéglátóhelyről a fővárosba kellett hoznia az utasát. A férfi Budapest IX. kerület Vaskapu és Tinódi utca sarkán megállította a taxit, majd közölte a sofőrrel, nincs nála elég pénz, de itt lakik a barátnője, felugrik hozzá és rögtön jön is a fuvardíj. Az 55 éves jóhiszemű taxisnak ez nem okozott különösebb gondot, volt már ilyen esete, nem is gyanakodott. Az utas viszont a helyett, hogy a pénzért indult volna, zsebéből előkapta kését és a taxist többször megszurta, akinek csak a szerencséjén múlt, hogy könnyebb sérülésekkel megúsza a támadást. A késelő végül a helyszínről elmenekült és a nyomozás első szakaszában nem is került elő. Ugyan készült róla fantomkép és az országos körözését is elrendelték a nyomozók, de miután hónapokig nem jutottak előbbre, 1999. szeptember 30-án az ügyet lezárták.

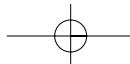
A Celdömölki Rendőrkapitányság nyomozói idén nyáron egészen más ügyön dolgoztak, amelynek kapcsán tudomásukra jutott, hogy a 23 esztendőes csákánydoroszlói V. Zoltán kapcsolatba hozható az évekkal ezelőtti támadással. Az akkor készített fantomkép hasonlított is a férfira, ezért előbb előállították a kapitányságra, majd őrizetbe is vették, mint gyanúsítottat. Folytatódott a nyomozás, amelynek részeként a sértett taxist megkérték, azonosítsa egykori támadóját. A fuvarozó többször és egyértelműen kiválasztotta a több hasonló férfi közül V. Zoltánt, akit a bíróság előzetes letartóztatásba helyezett. Amennyiben bűnösnek találja, úgy 2-8 évig terjedő szabadságvesztésre számíthat.

k.z.t.

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



Fuvarlopás román rendszámmal

Tehetetlen hatóságok?

E lapban nagyon sokszor esett szó azokról a külföldi vállalkozókról, akik járműveikkel Magyarországról, sőt most már Magyarországon belül is fuvaroznak. Például megírtuk, hogy a jugoszláv háború idején szerb rendszámú kisbuszok forogtak Ferihegy és Belgrád között, megfosztva a magyar taxiso- kat potenciális utasaiktól. A román rendszámmal évek óta fuvarozó személyszállítókat pedig ma már az ország szinte minden nagyvárosában megtalálni. Erre is több beszámolóban hívtuk fel a figyelmet, mindhiába. Pontos menetrend szerint közlekednek, tehát ha tényleges akarat lenne a magyar vállalkozók érdekeinek védelmére, úgy könnyűszerrel fel lehetne ellenük lépni. Tőlünk néhány száz kilométerre nyugatra erre odafigyelnek, sok esetben a komoly büntetés mellett még az elkövetés eszközét, a járművet is elkobozzák. Hazánkban azonban, úgy látszik, az adófizető állampolgárok vállalkozását senki sem védi a külföldiektől. Bobkó Attilát, a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Osztályának elnökét az ellenlépésekről faggattuk.

• Sikerült a sokéves problémában előbbre lépni?

• Ezt én személyes kudarcként élem meg. Szinte mindent megpróbáltunk. Amikor Csillag Istvánt miniszternek neveztek ki, meglátogatta a Csongrád megyei kamarát. Ekkor megkérdeztem tőle, hogy ismerik-e a problémát. A válasz igen volt, így az 5-ös úttal kapcsolatban felvetett kérdéssel együtt ígéretet kaptunk a megoldásra. Az elmúlt két évben egyik kérdésben sem léptünk előbbre...

• Nem lehet, hogy időközben egyszerűen megfélemedtek a kérdéssel?

• Biztosan nem, mert az „Irány az EU” c. konferencián, Tatán, jegyzőkönyvbe is került kérdésem. Ezt követően, amikor ismét módomban volt találkozni a miniszter úrral, ő felemelt kezemet meglátva azt mondta: „tudom, a román kisbuszok”. Tehát a minisztériumban ismerik a problémát, ám megoldani képtelenek. Lehet, hogy nem is akarják, nem tudom. Hasonló a helyzet a fehér rendszámmal történő betegszállításnál. Erre a minisztérium illetékes főosztályvezető-helyettesétől ismeretlemmel volna választ kapni. Nevezetesen, a taxiknál nagyszágrendekkel többet futó, díj ellenében személyszállítást végző járművekre valamilyen ismeretlen okból nem kell sárga rendszám. Kíváncsi lettem volna arra, hogy milyen jogosítvánnyal lehet ezeket az autók vezetni, kell-e PÁV-vizsga hozzá és milyen tanfolyamot kell végezni a sofőröknek? A válasz az volt, hogy a minisztérium nem foglalkozik ezekkel a kérdésekkel...

• Ezek szerint igazuk van azoknak, akik a taxisokat érintő előírásokat feltűnően diszkriminatívnak tartják? A sok-sok feltétel nem védi meg a szakmát a kontárokától?

• Ez így kissé sarkított fogalmazás, de a lényegét tekintve igaz. Meg kell nézni például az orvoslátogatató autót. A 110 ezer kilométert másfél év alatt elérik, vagyis átlagosan havi 10 ezer km-t mennek velük. A

taxisok ennek töredékét sem teszik ma már meg, mégis szigorított műszaki vizsgán kell évente részt venniük autóikkal, a személyi feltételekről nem is beszélve. Azok pedig, akik a közutakon jóval többet mennek egyszerű úrvezetőként vannak nyilván tartva. Mint például a már korábban említett betegszállítók...

• Ez esetben talán el kellene gondolkodni azon, hogy megfelelőek-e a taxizást körülvevő jogszabályok. Esetleg korszerűsíteni kellene ezeket.

• Egyetértünk, mert mi is így látjuk a dolgokat. Ám ez a jelenlegi helyzetben egyszerűen kilátástalan. Ma még az sem biztos, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium ebben a formában működik tovább. Kérdés, ki lesz a miniszter és mit tart majd legfontosabb feladatának. Csak a kérdőjelek látszanak egyelőre. Mindenesetre az biztos, hogy a nosztalgizást el kell felejtetni. Nem arról kell beszélni, hogy milyen eredményeket sikerült elérnünk a '90-es évek közepén. Jó volt, sok mindenre büszké lehetünk, de ez az időszak elmúlt. Előre kell tekintenünk, ha eredményeket akarunk.

• Ehhez is a felügyeleti szervek megfelelő hozzáállása kellene, a politika támogatásával együtt. Ez lassan másfél évtizede hiányzik.

• Látom én is. Sokszor az az érzésem, hogy még mindig a „blokkádért” kapunk...

• Nem lehet, hogy az aktuális hatalom egyszerűen nem látja lényegesnek egy olyan foglalkozás problémáit, amelynek nincs is kimutatható hatása a GDP alakulására. Ennél fontosabb kérdésekben sincs megegyezés...

• Lehet, hogy így van. Az is lehet, hogy ebben komoly szerepet játszik az érdekvéviselési tevékenység visszaesése. Mi, akik taxis képviselőként régről itt maradtunk, szétszóródtunk az országban. Ráadásul nincsenek fiatalok sem mögöttünk, akik feladatainkat átvennék. Ahhoz



Bobkó Attila: – A kollégáktól a drosztokon sok okos dolgot hallani

megfelelő egzisztenciális háttér kell, hogy valaki a saját szabadidejében, ingyen rohangásson kollégái érdekében Ezt kevesen vállalják.

• Pedig a taxisok szeretnének megfelelő érdekvéviselést, csak nem ismerik fel azt, hogy ezt ma már helyettük nem teszi meg senki. Nem oldják meg „ott fent”, parancsszóra.

• Így van ez Szegeden is. A kollégák a taxiállomásokon nagyon sok okos dolgot mondanak, úgyhogy érdemes kimenni hozzájuk a drosztokra. A baj csak az, hogy ezek a gondolatok ott is maradnak helyben. Nem mindig jutnak el a címzettekhez. Erre lenne megoldás a közösen működtetett képviselet, ahol hasznosíthatnánk a jó ötleteket, illetve megoldást lehetne találni a gondokra.

• A tapasztalatok szerint az elzárkózás oka elsősorban a tagdíj. Ezt senki sem fizeti szívesen, pedig néhány korsó sör árértékért esetleg több fuvarja lehetne a kollégáknak, lásd például az előbb említett román kisbuszok kérdését.

• Úgy tapasztalom, hogy nem csak anyagi okai vannak a bezárkózásnak, hanem sokan az időt is sajnálják erre. Vagyis aki 12, esetleg 16 órát dolgozik, az nem szívesen száll ki az autójából, mert elveszíthet egy 6-800 forintos fuvar...

• A valamikor szinte félelmetes érdekvéviselő képességgel bíró taxisok ma a jogos igényeiket sem képesek kikényszeríteni. Olyan szakmák hangját hallani a sajtóból, amelyekről azt sem tudtuk

régen, hogy van saját szervezetük. Pékek, csirketenyésztők, libatartók, befektetők összehangolt, jól megfogalmazott panaszaitól hangos a sajtó, miközben idegen országok állampolgárai következmények nélkül lopják az utasokat a magyar fuvarosok elől.

• Ők képesek voltak összefogni, mi pedig széthúzunk. Így nem lehet komoly eredményeket várni.

• **Tehát még az is előfordulhat, hogy a**

magyar fuvarosok kiszorulnak a hazai helyközi személyszállításból a hatóságok tehetetlensége miatt?

• Remélem, hogy nem így lesz. Mindenesetre ma szinte minden városunkból indul menetrend szerint román kisbusz Erdélybe, onnan Magyarországra, illetve az országon belül különböző városokba. Itt Szegeden a Mars térről vagy a vasútállomásról szinte minden magyar városba szállítják az olcsó munkaerőt papírok nélkül,

vagy ki tudja milyen eredetű papírokkal. Ha egy ilyen busz elmegy például Győrbe, onnan biztosan nem jön vissza üresen... Példát vehetnénk a felsőbb szervek az osztrák vagy német gyakorlatból. Tudomásom szerint három éve nem kapták vissza azok a magyar „vállalkozók” az autóikat, akik ezt az engedély nélküli fekete fuvarozást Ausztria területén próbálták csinálni. Talán egyszer majd nálunk is fontos lesz a hazai vállalkozók érdeke...

IPAR-JOG-VÉDELLEM

Már megszokhattuk, hogy időről időre új kifejezések kerülnek elő szakmánk gyakorlása során. Az iparjogvédelem azonban nem új szó. Már száz évvel ezelőtt is alkalmazták az iparosok annak érdekében, hogy bizonyos termékeik, találmányaik védeltséget élvezzenek, tevékenységüket mások ne utánozhassák, másolhassák következmények nélkül. Ebben az értelemben az iparjogvédelem nemhogy csökkenni, de szinte megszűnni látszik – legalább is ami a taxis szakmát érinti.

A címben kötőjellel irt kifejezés akár azt is szimbolizálhatja, hogy egyre lazább az összefüggés az ipar, annak joga és védelme között. Ma ugyanis a taxiipart bárki megkezdheti, ha a megfelelő tanfolyamokat elvégzi (amely tanfolyamok persze az elérendő cél szempontjából cseppet sem megfelelőek – de ez egy más történet...), rendel-

kezik egy alkalmas autóval, és elintézi azt a sok felesleges adminisztrációt, ami az ipara hivatalos megkezdésével jár. Joga van ezt az ipart folytatni, ez eddig rendben van. Azonban alighogy bekerült a szakmába, számára minden védelem megszűnik, ami azt lenne hivatott biztosítani, hogy tisztas megélhetést szerezzen tevékenységéből, ha már annyi időt és pénzt rááldozott.

A vállalkozó lépten-nyomon találkozik azzal, hogy az általa befizetett, különböző jogcímenek előírt összegek – melyek mértéke és mennyisége egyre emelkedik – beszédésén túl senki sem törődik azzal, hogy teremti elő ezeket az összegeket. Iparüzési adót szednek tőle, miközben az ipar üzéséhez a legcsekélyebb segítséget sem kapja meg, sőt nem egy helyen kimondottan akadályozzák munkáját (elmebeteg előírás-

sokkal, vagy más módon). Drosztdíjat szednek tőle, miközben a leghalványabb szándékot sem fedezi fel arra vonatkozóan, hogy biztosítsák neki a munkát is a drosztról, vagy legalább hagyják nyugodtan beállni. Folyamatosan újabb és újabb előírások alapján, ma már jóformán félevenként kell taxióráját szervizbe vinni, átalakítani, átállítani, biztonságossá tenni, hitelesíteni, meg még a jó ég tudja mi mindent csinálni vele – természetesen saját, nem kevés költségén –, miközben az utasok bizalma soha nem látott mértékben rendült meg a taxiórák megbízhatóságában. A jóformán csak az éhenhalás elkerülésére elegendő minimálbére után még adót is fizetnek vele, és csak gúnyosan legyintenek, amikor azt bizonygatja, hogy tényleg! Ő tényleg a minimálbér környékén keres, ha minden költ-

ságát a törvényeknek megfelelően érvényesíti.

Persze sokkal jobb szájjal lennének befizetve ezek az összegek, ha a taxis vállalkozó nem találkozna lépten-nyomon a nemtörődömséggel, a tehetetlenséggel és dilettantizmussal azok részéről, akiknek feladata lenne többek között az ő munkavégzéséhez a lehető legjobb feltételeket teremteni és olyan rendeleteket alkotni, amelyek segítik és nem gátolják munkáját, valamint ezeknek a rendeleteknek oly módon szerezni érvényt, hogy ne érezze úgy, folyton csak őt vegzálják.

Miközben a taxis türelmesen áll a komoly pénzért bérelt drosztra mögött a megállni tilosban (a drosztra ugyanis nem fér be a békésen ott parkoló magánautók miatt), kockáztatja, hogy megbünteti a hatóság. Utasait a mindenféle nációhoz tartozó, külföldi rendszámú személyautók és mikrobuszok az ellenőrzés vagy lebukás legcsekélyebb veszélye nélkül már-már menetrendszerűen szállít-

Folytatás a 9. oldalon

Új taxitársaság alakult Budapesten!

Micsoda? Még egy társaság? Minek? Hogyan? Miből? – körülbelül ezek a kérdések merülhetnek fel elsőként a hír kapcsán. Mivel ebben a szakmában mindannyian tudjuk, milyen túlkínálat van taxiból a fővárosban, sőt megkockáztatom, hogy taxitársaságból is, mindenkinek nyilván az első gondolata az, hogy elment a józan esze annak, aki ma Budapesten taxitársaság alapításán gondolkodik.

A valóság azonban más, sokkal érdekesebb és furcsább. Ez az új társaság ugyanis – Motortaxi néven – motorkerékpárokkal és robogókkal kívánja szállítani utasait a fővárosi csúcsforgalomban (Vajon milyen vállalkozási formában? Taxi? Az nem lehet, mert nincs négy ajtaja...). Járművet és bukósisakot biztosítanak, az



utas kisebb csomagjait (aktatáska, laptop, golf-felszerelés) szintén el tudják helyezni.

A társaság honlapján – www.motortaxi.hu – még megtudhatjuk díjszabásukat is. Budapestet három körzetre osztották ezen belül a tarifák 1.111.- és 3.333 Ft között szóródnak, ez utóbbi már a „Budapesten bárholnan bárhova” nevű tarifa.

Összehasonlító elemzéseket is olvashatunk a honlapon arról, hogy például a XI. kerületből Ferihegyre mennyi idő alatt érnének ki tömegközlekedéssel, taxival és a Motortaxival. Természetesen ez utóbbi „győzött”, bár a 18 perces időtartam némileg merésznek tűnik a távolsághoz képest. Igaz, az vesse rájuk az első követ, aki a kétperces címekre a szabályok teljes betartásával igyekszik...

A társaság 2004 áprilisában alakult, reklámkampányuk még nem indult be. Az ötlet újszerűségét és a tarifákat látva azonban elképzelhető, hogy néhány bátor, vállalkozó szellemű, – vagy egyenesen vakmerő – utasunkat elcsábíthatják...

-oli-

Folytatás a 6. oldalról
 ják mindenféle felhatalmazás vagy engedély nélkül. A taxis szeretne néha egy-egy komolyabb fuvart is elvinni, de ezt már elhappolták előle a fehér rendszámú limuzinszerviz és esküvői fuvarozó autók. Egyes vidéki városokban már-már nincs külföldi utas, mert a leg-
 elemibb biztonsági feltételekkel sem rendelkező „kisvonatok” menetrendszerűen és olcsón roják a köröket a város forgalmas részein. Mindenki a végtelenségig tudná folytatni a sort, de talán nem is ez a lényeg. Nézzünk inkább körül a világban, hogy csinálják mások, régebben működő demokráciákban.

Nem is kell messze mennünk ahhoz, hogy egy nagyon jó példáját találjuk annak, hogy működik az iparjogvédelem egy másik szakmában. Jele-sül Ausztriáról és az autómén-tőről van szó. A sógoroknál ismeretlen fogalom a meghibá-sodott gépkocsi vontatása (bár nyilván a meghibásodott gép-kocsi is ritka...). A lerobbant autóst segítőként barátja legfel-jebb egy forgalmi veszélyhely-zet elhárítása céljából húzhatja
 arrébb, a hosszú távú vontatást azonban nem engedik a hatá-lyos rendeletek. Arra ugyanis ott vannak a hivatalos autó-mentők, segélyszolgálatok. Ők abból élnek, hogy javítanak, vontatnak, elszállítanak, ez az ő iparuk, ez a joguk, ezért fizet-nek adót, és a rendeletalkotók minden lehetséges módon meg is védik, elő is segítik, hogy te-vékenységüket hatékonyan és biztonságban végezhesék.

A taxisok hasonló védelem-ben részesülnek. Próbálna csak valaki Bécsben leparkolni egy taxiállomás területén magán-autójával. Szinte biztos, hogy harminc percen belül már szállítaná is el az erre szakosodott hatósági szerv, hiszen a taxis-nak biztosítani kell a munká-végzés lehetőségét. Ezért (és ebből) fizeti az adóját!

De menjünk messzebb, ha-ladjunk át a csatornán és néz-zünk körül Nagy-Britanniá-ban. London környékén van-nak olyan kisvárosok, előváro-sok, ahol a kitelepült ipar-, és irodahálózat csak minimális mennyiségű céges autóval ren-delkezik. Talán csak a felsőveze-tők vannak abban a kivételes helyzetben, hogy a vállalat sze-

mélyi használatú autót biztosít számukra. A fuvarok többi részét a taxisok végzik, mégpedig egész különleges és újszerű rendszerben (mármint hogy nekünk újszerű...). A nappalos taxisok munkaideje 9 óra. Eb-ből négy órát egy előre megter-vezett beosztás szerint valamely cégnél töltenek el, mintegy vál-lalati kocsiként. A cég rendelke-zésére állnak, elvégzik a szállítá-si feladatokat, és ezért megkap-ják a szerződésben kialakított viteldíjat. Ha letelt a „munka-idő”, jön a váltás, természetese-n egy másik taxi képében. Ez-tán egy óra pihenő következik, és a következő négy óra már szabadon eltölthető az utcán az integető vagy telefonon ren-delő utasok szállításával. Re-mek megoldás! A cég is jól jár, mert nem kell méregdrága sa-ját kocsit tartania (a munkabér és annak járuléka igen magas összeget tesznek ki), mégis ren-delkezésére áll minden percben az általa igényelt mennyiségű szállítási kapacitást. A taxis is jól járt, mert az állandó biztos be-vétele mindennap megvan, nem kell idegeskednie az eset-legesen gyengébb üzletmenet miatt.

Folytassuk **Franciaország-gal**. A nagyobb városok taxisai – illetve agilis képviselőik – „ki-bulizták”, hogy a város által a mozgássérültek részére nyúj-tott közlekedési támogatás ne készpénzzel vagy gépkocsivá-sárlási hozzájárulással történ-jen, hanem taxicsekk formájá-ban. Hiszen a taxi azért van, hogy szállítsa az embereket!

Több európai országban természetes dolog, hogy az olyan betegeket, akik nem igé-nyelnek különleges elhelyezést, taxival szállítják kórházba és onnan haza, valamint különbö-ző kezelésekre úgy, hogy a vitel-díjat az egészségbiztosítás állja. **Németországban** egyenesen előírás, hogy minden társaság gépkocsiállományának leg-alább 5%-a alkalmas legyen to-lókocsis beteg szállítására.

Ezekben az országokban va-lami furcsa okból úgy vélik, hogy ha már különböző adók-kal és járulékokkal sújtják a vállalkozókat, akkor kötelessé-gük a legjobb feltételeket is megteremteni számukra. Hi-szen, ha a vállalkozó jobb kör-ülmények között tud dolgoz-ni, akkor több bevétele is lesz. Ha több bevétele lesz, többet

fog adózni. Tényleg olyan el-vont okoskodás ez...?

Na de térjünk haza, és ta-pasztalatainkból szerzett derűs optimizmusunkat igyekezzünk átültetni a mi viszonyainkra. Hívjuk fel az illetékesek figyel-mét, hogy a keleti és déli szom-szédaink rendszámaival rendel-kező buszok ma már olyan mennyiségben szállítanak uta-sokat, olykor nem is csak kül-földre, hanem országunkon be-lül is, hogy az már nemcsak a taxisnak, hanem a távolsági buszjáratoknak is érezhető üz-leti veszteséget okoz. A Hatóság erre csak vonogatja a vállát, és „nincs rá jogszabály” monda-tokkal igyekszik kibújni felelősége alól. Na de drága uraim! Ha nincs rá jogszabály, hát tes-sék alkotni egyet! Azért tetsze-nek ott ülni! Azért tetszenek felvenni azt az arcátlanul nagy fizetést meg végkielégítést. Tes-sék már felgyúrni azt az inguj-jat, aztán alkotni valamit!

A hatalmas végrehajtó része meg ne csak a taxisokat csesze-gesse mondjuk a drosztren-delet kapcsán, hanem álljon a sarkára és szállítsa el a drosztokban szabálytalanul parkoló magánautókat! Ha er-re sincs jogszabály, tessék kez-deményezni a megalkotását! Vagy mit bánom én, legyen más mód szer, de valami le-gyen! Ma ugyanis az a gyakor-lat, hogy a taxist büntetik a ti-los parkolásért, és teljesen mindegy, hogy előtte öt méter-rel tele a droszt illetéktelenek-el.

Ha már olyan szigorúak a követelmények az utasok biz-tonsága érdekében (helyesen!) a taxikban, akkor engedtessek meg nekünk, hogy ezt elvárjuk az egyéb személyszállító vállal-kozásoktól is. Ne lehessen húsz éve leselejtezett amerikai ben-zinfa-lókkal méregdrágán uta-sokat szállítani, „limuzinszer-viz” címszó alatt, fehér rend-számmal, minden biztonsági és anyagi követelmény nélkül! (Vagy lehessen, de akkor a ta-xisnak is). Ne lehessen három

négy pótkocsit vonszoló „kisvo-nattal” a városi közlekedés re-szesei lenni negyven-ötven em-berrel a „fedélzeten”. Egy elzárt területen, szigeten, állatkert-ben esetleg igen, de nem a nagyvárosi forgalom közepette!

Ne kelljen az utasok részéről már csak fáradt legyintéssel semmibe vett taxiórára folyton tízezreket költeni, mert ettől senkinek sem lesz jobb (de-hogynem: az óraszervizek-nek!). Ne kelljen soha be nem tartott előírásokat életben tar-tani, soha nem ellenőrzött fel-tételeket számon kérni, sem-mire sem jó tanfolyamok el-végzését erőltetni. Ugyanakkor viszont kelljen értelmes dol-gokra felkészíteni a taxivezetőt úgy, hogy ezt szigorúan meg is követelik tőle.

Ne kelljen szégyellni a szak-mánkat néhány gazember ha-rácsolása miatt. Ne halljuk azt a mentegetőzést hogy nem le-het tenni semmit, amikor egy rejtett kamerás televízió-felvé-tel bizonyítja, hogy a taxis tíz-szeres, hússzoros árat kér. Ne beszéljünk ebben az ügyben adatvédelemről, amikor ma már a taxis minden egyes uta-sával köteles közölni a lakása címét! Mégpedig írásban!!! Merthogy – gyengébbek kedvé-ért – telephelye, székhelye az esetek 90%-ban megegyezik a lakhelyével, és ezt bizony köte-les feltüntetni a taxinyugtán és számlán.

Ha már kötelezik a taxis vál-lalkozót arra, hogy évente fizese-be a drosztdíjat, teljesen füg-getlenül attól, hogy mennyire tudja kihasználni a lehetőséget, akkor talán kötelezzük a lakos-ságot, hogy évente kétszer utazzon taxival?

Összefoglalva: a taxis vál-lalkozó – ha összeszorított fog-gakkal is – ma még kifizeti a ki-fizetnivalókat. Jogosan várja el azonban ennek fejében azt, hogy az illetékes szervek min-dent tegyenek meg vállalkozása gyakorlásának elősegítésére. Tényleg olyan túlzott igény len-ne ez?

ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

A City Taxi üzemorvosa a Taxi 2000-es kollégák-nak is rendelkezésére áll minden héten csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között.

Jogosítvány-hosszabbítás, beutalók, receptek stb.

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

Váltsanak foglalkozást a taxisok

A taxiállomások kérdése más problémákat is a felszínre hozhat

Előző lapszámunkban összeállítást közöltünk a Taxisok Világában megjelent, a drosztokkal kapcsolatban korábban összegyűjtött anyagainkból. Ezen belül pedig megjelentettük Horváth Pálnak, a Fodesz elnökének leveleit, melyekben a 2004-ben kialakult helyzet miatt tiltakozik az illetékeseknél. Így többek között a belügyminiszternél és a budapesti főpolgármesternél (Taxisok Világa 2004. augusztus, 4. oldal).

Megérkezett a Belügyminisztérium politikai államtitkárának, illetőleg dr. Demszky Gábornak a válasza, melyeket az alábbiakban természetesen olvasóink is megismerhetnek.

A szerk.

**BELÜGYMINISZTERIUM
POLITIKAI ÁLLAMTITKÁR**

Horváth Pál úrnak
elnök

Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége

1031 Budapest

Kalászi u. 11.

Tisztelt Elnök Úr!

2004. július 14-én kelt levelében sérelmezi, hogy Bp. Főváros Önkormányzat (a továbbiakban: Fővárosi Önkormányzat) a saját rendelete végrehajtásához feltétlenül szükséges taxi-várakozóhelyeket nem jelölte ki. Ezért a taxisok nem ott várakoznak, ami miatt viszont a Közterület-felügyelet és a Rendőrség részéről is bírságolásokra kerül sor. A kialakult helyzet miatt azt kéri Elnök Úr, hogy a belügyminiszter saját hatáskörében eljárva intézkedjék az áldatlan állapot megszüntetése végett.

A Miniszter Asszony megbízásából a következőkről tájékoztatom:

A helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV tv. (a továbbiakban: Ötv.) 1. §-ának (3) bekezdése értelmében önkormányzat döntését csak az Alkotmánybíróság, illetve a bíróság vizsgálhatja felül.

Az Ötv. 98. §-ának (3) bekezdése értelmében a közigazgatási hivatal vezetője törvényességi ellenőrzési jogkörében eljárva vizsgálja, hogy a helyi önkormányzat döntése megfelel-e a jogszabályoknak. Amennyiben törvénysértést észlel, határidő kifizetésével felhívja az önkormányzatot a törvénysértés megszüntetésére. Ha az érintett önkormányzat a felhívásban foglaltaknak nem tesz eleget, a közigazgatási hivatal vezetője az Ötv. 99. §-ának (1) (2) bekezdésében foglaltakra figyelemmel kezdeményezi a törvénysértő önkormányzati döntés Alkotmánybíróság előtti felülvizsgálatát és megsemmisítését, illetve annak bírósági felülvizsgálatát.

A fentebb részletezett okok miatt beadványát a Fővárosi Közigazgatási Hivatal vezetőjéhez, mint hatáskörrel bíró illetékes szervhez áttettem azzal a felhí-

vással, hogy a Fővárosi Önkormányzat idevonatkozó rendeletét törvényességi ellenőrzési jogkörében eljárva vizsgálja felül és a szükséges intézkedést is tegye meg.

Budapest, 2004. augusztus
Üdvözlettel:

**Pál Tibor
Belügyminisztérium
Politikai államtitkár**

BUDAPEST FŐVÁROS FŐPOLGÁRMESTERE

Horváth Pál elnök

Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége

Tisztelt Elnök Úr!

Először is arról kell tájékoztatom, hogy egyetlen fővárosi vezetőnek, így a főpolgármesternek sem áll jogában – mint Ön írja – olyan „böles döntést” hozni, amely a Fővárosi Közgviülés hatályos rendeletét keresztezi. Közlöm, hogy e tekintetben nem kívánok változtatni eddigi magatartásomon, és továbbra sem hozok jogszabályba ütköző intézkedéseket.

Levele alapján azt kell mondanom, Ön az, aki a konfliktusok jogi rendezését mellőző megoldásokban gondolkodik. Eleve nem foglalkozik azzal, hogy a kilátásba helyezett „az eddigiéknél nagyobb létszámú demonstrációk” megelőzésére előbb eljen a jogállam által garantált lehetőségekkel. Mint írja, a fővárosi rendelet „jogszerűtlen”, „sérti a vállalkozói szabadságot”, „sérti a szabad vállalkozás alkotmányosságát”. Ezek súlyos állítások, amelyeket a magam részéről tévesnek tartok. Mindenesetre, igaz voltuk utcai megmozdulásokkal nem bizonyítható. Ha állításai mégis helytállóak Budapest Főváros Közigazgatási Hivatala, egyes kapcsolódó bírósági eljárások vagy éppen az Alkotmánybíróság azokat minden bizonnyal igazolni fogja – csak megalapozott beadvánnyal kell fordulni ezekhez a szervekhez.

Ön elhelyezett lényegében fenyeget, és ezt visszautasítom.

Bár a konfliktusok kezelési módjának olyan felfogása, amelyet az Ön megkeresése tükröz, nem sok reményt nyújt konstruktív

eszmecsere, rögzítem álláspontomat a helyzet lényegét illetően is.

Nem állítom, hogy maga a rendelet, valamint hatályba léptetésének, illetve a feltételek megteremtésének ütemezése teljességgel hibátlan. Látni kell azonban, hogy a taxizás kereteit – Budapest tényleges szükségletének megfelelően – szabályozó rendelet nem lehet képes egy olyan feszültség feloldására, amelynek semmi köze fővárosi rendeletekhez, amely kifejezetten piaci jellegű. Arra az Önök által is elismert tényre gondolok, hogy a fővárosban dolgozó taxigépkocsik száma többszörösen meghaladja a fuvarigényt.

Ezt a problémát akárhány taxiállomás sem oldaná meg, a túlzott taxislétszámot pedig a Főváros – éppen a vállalkozás szabadságának, az alkotmányos jogok tiszteletben tartásának okán – nem korlátozhatja. Az érdekonfliktus alapvetően a taxisok között áll fenn, gyökere a kereslet-kindlati viszonyokban keresendő, és lényegében csak a piac törvényszerűségei szerint rendeződhet.

Levele nem tér ki erre, de tudomásom szerint a szakmai szervezeteknek is gondot okoz, hogy sok taxizó nem tudja, vagy nem kívánja teljesíteni a szolgáltatás színvonalával vagy korrektségével kapcsolatos feltételeket. Ebből a szempontból is kedvező volna, ha kevesebb, a feltételeknek minden szempontból megfelelő szolgáltató lenne részes a rendszernek. A probléma ezen aspektusának kezelésére azonban a Fővárosnak nem állnak rendelkezésre vitathatatlanul jogszerű eszközök, itt a szakmai szervezeteknek lehet nagyobb szerepe.

A Főváros valóban bizonyos elmaradásban van az optimális számú taxiállomások létesítésében, de intenzív erőfeszítéseket tesz a program kiteljesítésére. Ugyanakkor illetékes testületei úgy ítélték meg, hogy az eddig megteremtett feltételek elégségesek a rendelet hatályba léptetésére, és a testületi döntések – mint válaszom elején jeleztem – a főpolgármestert is kötik.

Hangsúlyozom ugyanakkor, hogy a Fővárosi Önkormányzat rendelete csupán élesebb fénybe állítja a vázolt alapkonfliktust. Véleményem szerint, túl azon, hogy a Fővárosnak továbbra is mindent el kell követnie az optimális számú várakozóhely létesítésére, kívánatos a taxikinálatnak a piac által előbb-utóbb kikényszerített csökkenési folyamatában mind az Önök szervezetének, mind a Fővárosnak segítséget nyújtania a más foglalkozási területeken mutatkozó lehetőségek feltárásával. Ebben minden bizonnyal együttműködésre számíthat a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság, valamint a Foglalkoztatáspolitikai Bizottság részéről.

Üdvözlettel:

**Demszky Gábor
Budapest Főváros főpolgármestere**

Tovább bővült a taxiállomás-hálózat

Év végéig 1600 fővárosi taxinak juthat majd hely

A taxiállomások kérdésköre szinte mindenkiél azonnali és komoly indulatokat vált ki. A nyáron óriási felháborodást keltett a Fővárosi Közterület-felügyelet akciócsoportjának némelyik fellépése. Volt ezek között olyan, amelyet az egyik kereskedelmi televízió is bemutatott, tovább gerjesztve az amúgy is meglévő feszültségeket. Ugyanakkor ezen időszak alatt a taxiállomás-hálózat szépen-lassan bővült. Nyár elején, 257 taxiállomáson 1180 férőhely állt a taxisok rendelkezésére. Jelenleg már 287 droszton 1387 taxi fér el. (A részletes listát az 1. sz. melléklet tartalmazza.) Emellett előkészítés alatt van 15 további állomás, újabb 83 beállóhely. (Lásd a 2. sz. mellékletet.) Ezek közvetlenül építés előtt álló drosztok, vagyis e lap megjelenését követően hamarosan találkozhatunk velük. Ha a számokat összeadjuk, úgy kiderül, hogy rövidesen 302 taxiállomáson 1470 fuvaros fér majd el. Amennyiben az V. kerület egy éve tett konkrét ígéretének megfelelően végre megadja a tulajdonosi hozzájárulást a területére tervezett taxiállomások építéséhez, úgy a belvárosban a kht. elképzeléseinek megfelelően 21 további droszt épülhet 77 beállóhellyel. (Az V. kerületi terveket tartalmazó listát a 3. sz. mellékletben soroljuk fel.) A kht.-tól kapott információk szerint a kerületek egy részében további állomás-

építéseket terveznek, illetve a meglévő kapacitást szeretnék tovább bővíteni. (Az elképzeléseket a 4. sz. melléklet tartalmazza.)

Ugyanakkor a másik oldalról nézve a kérdést kiderül, hogy a tényleges létszám lehet hogy nincs is a taxisok által becsült mértékű. A pontos budapesti számot senki sem ismeri. A „Taxiállomás Kht.” kiküldött 6920 darab levelet azoknak a taxisoknak, akik valaha kapcsolatba léptek e szervezettel. A Fővárosi Közlekedési Felügyelet által megadott tájékoztató adatok szerint Budapesten 5840 érvényes taxiengedély van. (A neveket viszont adatvédelmi okokból nem közölték a kht.-vel.) Ugyanakkor szeptember 4-ig itt csak 4369 engedélyt adtak ki, vagyis hivatalosan jelenleg ennyi taxi van a fővárosban. Ennek megfelelően az előzőekben szereplő férőhelyszám akár elég is lehet, hiszen a taxis tárgyalók a fővárossal való egyeztetések során a taxik egyharmadának követeltek megállóhelyet. Természetesen mindenki tudja, hogy azért ennél többen fuvaroznak a városban. Így az is világos, hogy valamit tenni kell azok érdekében, akiknek egyáltalán nem jut hely. Héray Lászlót, a Taxiállomásokat Üzemeltető és Szolgáltató Kht. igazgatóját ezért a jövőről is kérdeztük.

• A hálózatbővítésnek nem csak anyagi korlátai vannak – mondta Héray László. – A taxisok gondjait nem feltétlenül a drosztok számának növelése oldaná meg. Nekik inkább a tarifa- és létszámkérdés rendezése segítené. Optimális taxis szám esetén az 1500-1600-as fővárosi taxiférőhely-szám jól kiszolgálná a várost. A jelenleg vélelmezett 5800-as létszám a taxis oldal szerint is jelentősen meghaladja a szükséges mértéket. Ráadásul ilyen mennyiségű taxinak nem is lehet elegendő férőhelyet kialakítani úgy, hogy az használható is legyen. Vagyis

az általunk tervezett hálózat kiépítését követően, vagy akár azal párhuzamosan, át kell tenni a hangsúlyt a tarifa- és létszámkérdés megoldására. Természetesen ez már nem a kht. kompetenciája. A megoldás a taxisokon és a megfelelő politikai, szakmai támogatáson múlik.

• **Talán segít az érvelésben az, hogy ma semmi sem gátolja újabb 1-2 ezer ember beáramlását a taxisok közé. Nekik pláne nem lehetne taxiállomásokat építeni. Vagyis a tényleges létszámot a hálózat kapacitásához kellene igazítani. Ugyanakkor a**



Üres droszt az Attila úton a Dózsa-szobornál. A taxisok a szobor másik oldalán szabálytalanul várakoznak

jelen problémáit szaporítja, hogy az V. kerület évek óta egyetlen állomás építéséhez sem adott tulajdonosi hozzájárulást.

• Öt éve adtuk be ehhez a kerülethez kérelmünket az építésre. Hivatalosan öt éve még csak nem is válaszoltak a levelünkre. Pont egy éve Steiner polgármester úr és Demszky főpolgármester úr megegyeztek a megoldásban, miután a kerület a drosztokért gesztusértékű ajánlatot kapott a fővárostól cserébe. Mi viszont egy éve várunk továbbra is az engedélyekre. Pedig a BKIK elnöke,

Koji László is levelet írt – melyben a fővárosi kerületek vezetőitől segítséget kért a taxiállomások építéséhez. (Lásd az 5. sz. mellékletet.) Szinte hetente érdeklődünk, de mindig olyan választ kapunk, hogy még néhány „technikai” korrekcióra van szükség az ellentételezést illetően. Vagyis akár néhány héten belül megjöhet az engedély a taxiállomások építésére. Addig viszont e kerületben csak a főváros kezelésében lévő területeken találhatóak a fuvarosok drosztok.

• **A fővárosi drosztok kialakításába, elhelyezésébe, a ta-**



I., Döbrentei utca. Ezt a taxiállomást sem használja senki



A Keleti pályaudvar Kerepesi úti oldalán már 20 taxi várhat utasra

vasztól a BKIK keretén belül működő Taxis Szakmai Kollegium tagjai is belefolytak. Segítettek?

• Igen. A kamarával, illetve a taxis érdekképviseletekkel folyamatosan tárgyalunk, véleményüket figyelembe vesszük. Pont így derült ki, hogy az 1500-1600 férőhely további bővítésének nem csak anyagi korlátai vannak, hanem szakmailag sincs értelme a statisztikákat javító helykialakításoknak. A több évtizedes taxis gyakorlatlall rendelkező vezetőkkel minden lehetséges, általuk is javasolt helyszínt bejártunk. Ezeket megvizsgáltuk taxis és forgalomtechnikai szempontokból egyaránt. Ahová indokolt volt és nem ütközött jogszabályba, oda terveztünk taxi-megállót. Volt olyan hely több is, ahová a taxis oldal javasolt megállót, ám a helyszínt megtekintésekor ők mondták, hogy „állj, vissza az egész, gyerekek!”.

Nagyon korrekt volt a FŐKEFE is, mert minden lehetséges segítséget megadtak az optimális forgalomtechnikai megoldásokhoz. Tehát az 1500-1600 beállóhely, melyet az előbb említettem, a konkrét lehetőségeket figyelembe véve, a legoptimálisabb helyekre került és a taxis oldalnak is megfelel. Számításaink szerint 4600-4800 taxit megfelelően képes kiszolgálni.

• *Remélhetőleg ezen mindig lehet majd változtatni, hiszen új igények merülhetnek fel, változhatnak a fuvarozási szokások is. Ugyanakkor talán az is elvárható, hogy a fővárosban a jövőben nem épülhet olyan közintézmény, melyhez nem terveznek taxiállomást. Például a népligeti Volán-pályaudvarhoz, a Ferihegyi repülőtérhez, vagy akár az új Nemzeti Színházhoz elfejtettek drosztot tervezni.*

• Természetesen a kirívó esetek

bekerülnek a köztudatba, de a valóság az, hogy minden nagy beruházás és rekonstrukció alkalmával figyelembe veszik a taxiállomás-építést is. Például a Haller utcát úgy újították fel, hogy eleve a tervezők két helyre is beépítettek drosztot. A Volánbusz-pályaudvar esetében is eredetileg tervben volt a taxi-megállót, ám a költségvetés és a férőhely 40%-os csökkentésének ez is áldozatul esett. A maradék területen pedig a buszok is nehezen férnek el. A repülőtérén év végéig ki kell írni a pályázatot, és addigra az is eldőlt, hogy a főváros egyáltalán építhet-e oda taxiállomást. A terület a BA Rt. magánterülete, amit a közforgalom számára

olyan eset, amikor az ügyfel-szolgalatunkra betelefonáló taxinak segítettünk, mert mi is úgy láttuk, igaza volt. Például a taxiállomáson megállva utasát besegítette a rendelőbe, és autóját „egyedül” hagyta. Mire visszaért, megbüntették. Vagy bement a betegnek segíteni a csomagját kihozni, és a taxiállomáson ekkor büntették meg. Az ilyen esetekben eljártunk a Közterület-felügyeletnél. Eredménnyel. Ehhez azonban az kell, hogy megismerjük a problémát az ügyfel-szolgalatunkon keresztül, mely munkaidőben a taxisok rendelkezésére áll. Egyébként a Közterület Felügyeletnek is van olyan telefonszáma, amelyre a taxisok bete-



Üllői út–Névtelen utca sarok: a taxi tilosban várakozik, 15 méterrel hátrébb pedig ott az üres állomás

megnyitott. Ugyanakkor az APV Rt.-vel és a BA Rt.-vel nem a kht. kompetenciája a tárgyalás, mi csak Rusznák úr oldalán veszünk részt az egyeztetéseken. Az ígélet szerint mindenképpen lesz ott droszt.

• *A taxisok idegeit leginkább a büntetések borzolták, borzolja. Erre a kht. menyire képes hatással lenni?*

• Bontsuk szét a kérdést. A droszthasználati matrica megléte ma minden fővárosi taxin kötelező. Mi ebből látjuk, hogy pontosan mennyi taxi dolgozik legálisan Budapesten. E nélkül egyébként az autót sem vizsgáztatják le, és az utcán is ellenőrzik meglétét. Amelyik taxis ezt nem váltotta ki, azt jogal büntetik meg. Az elmarasztalások másik fő oka a taxiállomások nem szabályszerű használata. Ugyanakkor volt több

lefonálhatnak ha bármelyik állomáson problémát találnak. Ez esetben napközben félórán belül ott vannak a taxis-csoport tagjai. Ha nekünk telefonálnak a kollégák, úgy mi riadóztatjuk a felügyelet embereit.

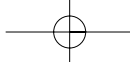
• *Amennyiben azért büntetnek, mert a taxis nem a taxiállomásra áll?*

Ez esetben nem tudunk segíteni. Mi rendszeresen végzünk ellenőrzéseket, és rögzítjük a mindenkori állapotot. Így jól látható, hogy a Közterület-felügyelet munkájának köszönhetően jelentősen javult a civil autók fegyelme, vagyis egyre kevesebben állnak meg a taxiállomásokon. Például a Bartók Béla úton rövid távolságon belül 4 drosztot alakítottunk ki.

Folytatás a 15. oldalon



Üllői út–Kálvin tér sarok: a droszt egész nap üres



GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ



Itt az ősz. Vásároljon négyévszakos Debica Navigator gumiabroncsot. Szeptember és október hónapban taxis kollégák kedvezménye 30%

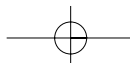
<i>Méret-Minta</i>	<i>Br. Listaár</i>	<i>Br. Akciós ár</i>
135/70 R 13 NAVIGATOR 68T	8.370,-	5.859,-
135/80 R 12 NAVIGATOR 68T	8.110,-	5.677,-
135/80 R 13 NAVIGATOR 70T	8.750,-	6.125,-
145/70 R 13 NAVIGATOR 71T	8.630,-	6.041,-
155/70 R 13 NAVIGATOR 75T	9.520,-	6.664,-
155/80 R 13 NAVIGATOR M+S 79T	9.660,-	6.762,-
165/70 R 13 NAVIGATOR M+S 79T	10.810,-	7.567,-
165/80 R 13 NAVIGATOR M+S 83T	10.810,-	7.567,-
175/70 R 13 NAVIGATOR 82T	11.200,-	7.840,-
175/70 R 14 NAVIGATOR M+S 84T	13.000,-	9.100,-
185/70 R 14 NAVIGATOR M+S 88T	13.900,-	9.730,-

-30%

EZ IS TÖBB, MINT ÁFA!



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



Folytatás a 12. oldalról

Ezek közül például a Ménesi út sarkán egyik oldalon sem áll taxi a kijelölt helyen, pedig itt mindig is volt taxiállomás, amit használtak a kollégák. Tehát, ha valakit ennek ellenére például a Bocskai – Bartók B. út sarkán megfognak, mert szabálytalanul használnak a taxisok, azon nem segíthetünk, mert lehetősége lett volna a taxiállomáson állni. Tényleg érdekes, hogy például a Vár alatt, a Dózsa-szobornál kialakítottunk egy állomást, a taxisok mégis ettől néhány méterre, de szabálytalanul várakoznak. Legutóbbi ellenőrzésünk során rögzítettük azokat az állomásokat, amelyeket kevésbé használnak a taxisok. Ekkor megdöbbentő dolog derült ki. A fővárosban, napközben, egy adott időpontban 84 taxiállomás állt teljesen, 87 pedig részben üresen. Ez pedig luxus.

• **A szabálytalanul parkoló civil autókkal folytatott harcban segítene, ha az útburkolaton jól látszana a sárga festék. Ugyanis a KRESZ egyértelműen azt mondja, hogy a tábla után 5, a tábla előtt 15 méterre nem szabad megállni, ha az út-**

burkolati jelből más nem következik. Ha nincs felfestés, hiába van a kiegészítő táblán az, hogy 8X. A civil autón igen nehéz jogosan számon kérni 20 métert követően a megállási tilalmat.

• Az a festék, amellyel a „közutasok” mellett mi is dolgozunk, sajnos évente felújításra szorulna, mert hamar kopik. Azonban ez hatalmas költség lenne, amit nekünk tovább kellene számlázni a használati díjban a taxisok felé.

• **Akkor marad a vita a civil autókkal és az objektívnek egyáltalán nem mondható „lélépése” a 15+5 méternek?**

• Mi kétszer is javasoltuk, hogy a taxiállomás végére tegyenek ki egy „Megállni tilos, kivéve taxi” táblát. Ez az európai országokban elfogadott módszer. Sajnos a közlekedési ügyosztály ezt eddig nem támogatta, ám – mintegy végsőóra – éppen a mai napon ez ügyben is fordulat következett be. Levelet kaptunk a Főpolgármesteri Hivataltól, mely szerint egyetértenek azzal, hogy a négy vagy annál több férőhelyes drosztok végére „megállni tilos” tábla kerüljön.

1. sz. melléklet

Megépült taxiállomások listája (2004. 08. hó)

(f.h.: férőhely, Ter. tulajd.: terület tulajdonos, Inf. o.: információ oszlop)

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
01-01	8	Batthyány tér	X			
01-02	4	Szentháromság tér	X			
01-03	3	Dísz tér	X			
01-04	4	Pauler u.	X			
01-05	3	Clark Á. tér		X		
01-06	4	Várhegy, Színház u.	X			
01-07	8	Hess András tér	X			
01-08	5	Bécsi kapu tér	X			
01-09	8	Ostrom u.	X			
01-10	4	Széna tér		X		X
01-11	4	Déli pu. alsó (Krisztina)	X			
01-12	5	Krisztina krt. 93-99.		X		
01-13	4	Alkotás út – Déli pu. felső	X			
01-14	4	Apród u. 10.		X		
01-16	3	Attila út-Dózsa szobor		X		
01-17	3	Döbrentei u.-Fátyol u.		X		
Összesen:			10	6	-	1
Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
02-02	3	Törökvesz út – Csatárka u.	X			X

02-03	4	Margit krt. 101. (Trombit.)		X		X
02-04	5	Tölgyfa u.		X		X
02-05	5	Rózsakert üzletközpont	X			X
02-07	4	Mechwart liget	X			X
02-08	3	Budagyöngye bev. kp.		X		X
02-09	3	Bem József tér 2.		X		
02-10	4	Bimbó u. – Ady E. út	X			X
02-13	3	Hűvösvölgyi út	X			
02-15	3	Zsigmond tér		X		
02-16	4	Frankel L.	X			
02-17	5	Árpád fejedelem út		X		
Összesen:			6	6	-	7

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
03-01	7	Flórián tér, áruház előtt		X		X
03-02	4	Szentendrei út-Raktár u.		X		X
03-05	5	Bogdáni út buszvég.	X			X
03-06	4	Római tér	X			X
03-07	3	Búza u. (Kaszásdülő)	X			X
03-08	6	Kolosa tér	X			X
03-09	6	Lajos u. – Dereglye s.		X		
03-10	5	Aquincum HÉV megáll.		X		X
03-11	5	Békásmegyer-Püskösdf.	X			X
03-12	8	Békásmegyer-Vásárcs.	X			X
03-13	8	Békásmegyer – bal ol.	X			X
03-14	9	Vörösvári út		X		X
03-15	4	Pacsirtamező – Viador		X		X
03-16	4	Pacsirtamező – Kiscelli s.		X		X
03-17	3	Vörösvári út (SZTK e.)	X			X
03-18	4	Mátyás kir. út–Kar. S. u.	X			X
03-19	6	Eurocenter			X	
Összesen:			9	7	1	15

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
04-02	6	István u. 1.		X		X
04-03	5	Óceánárok u. 3.	X			
04-04	5	Óceánárok u. Hajló u.	X			
04-06	5	István u. 14.		X		
04-07	5	Pozsonyi u. – Berda J.		X		X
04-09	4	Árpád u. – Rózsa u.		X		X
04-10	5	Rózsa u. – Görgey u.	X			
04-11	5	Árpád u. – Váci út		X		X
04-12	3	Megyeri út – temető	X			
04-13	4	Rózsa u. – Ősz u. s.	X			
04-14	3	Külső Szilágyi út	X			
04-15	4	Árpád út – Virág u.		X		
Összesen:			6	6	-	4

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
05-03	6	Kossuth tér 7.		X		
05-04	5	Jászai M. tér		X		
05-05	4	Szabadság tér 16.	X			
05-06	5	Roosevelt tér 7.		X		
05-15	2	Nyugati tér 6.		X		
05-16	4	Március 15. tér 8.		X		
05-18	4	Belgrád rkp. NHÁ		X		
05-20	3	Fővám tér		X		

05-25	5	Szent István krt. 13.		X		
05-27	4	Erzsébet tér		X		
05-28	5	Belgrád rkp. sétahajó		X		
05-29	9	Bp. V. Pesti alsó rkp.		X		
05-30	2	Bajcsy-Zs. út 40.		X		
05-31	3	Kossuth L. tér 11.		X		
05-32	3	Múzeum krt. 39.		X		
05-33	3	Múzeum krt. 9.		X		
Összesen:			1	15	-	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
06-01	10	Váci út – Nyugati pu.		X		X
06-02	4	Teréz krt. (Posta)		X		X
06-03	5	Nyugati tér – Skála		X		X
06-04	3	Teréz krt. 46.		X		X
06-05	4	Andrássy út 50-52.		X		
06-06	4	Andrássy út 92.		X		
06-11	5	Podmaniczky u. 105.		X		X
06-12	6	Andrássy út 132.		X		
06-13	5	Városligeti fasor 50.		X		X
06-14	4	Városligeti fasor 18. <i>Megszűnt az állomás!</i>		X		
06-15	6	Váci út 1. W.C.C.		X		X
06-16	10	Váci út 1/a.			X	
06-17	2	Oktogon tér 2.		X		
06-18	2	Bajcsy-Zs. út 19/B		X		
06-19	3	Bajcsy-Zs. út 5.		X		
06-20	2	Bajcsy-Zs. út 43.		X		
Összesen:			15	1	7	

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
07-01	4	Erzsébet krt. 43. <i>Nem üzemel az állomás!</i>		X		
07-02	6	Damjanich u. 21.		X		
07-03	5	Károly krt. 3/b.		X		
07-05	5	Klauzál tér 9.	X			
07-06	5	Király u. 59/b.	X			
07-07	4	Péterfy S. u. 8.	X			
07-08	4	Erzsébet krt. 6.		X		
07-09	6	Károly krt. 17.		X		
07-10	5	Rottenbiller u. 2.		X		
07-11	7	Rákóczi út 42.		X		
07-12	4	Rózsák tere	X			
07-13	5	Bethlen G. tér	X			
07-15	4	Erzsébet krt. 34.		X		
07-18	3	Városligeti fasor 1.		X		
Összesen:			5	9	-	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
08-01	6	Múzeum krt. 6-8.		X		
08-03	6	Blaha L. tér	X			
08-04	4	József krt. 4.		X		
08-05	6	Rákóczi út 29.		X		X
08-06	4	Üllői út 38-40.		X		X
08-07	11	Baross tér – Keleti		X		
08-08	20	Kerepesi út – Keleti		X		
08-09	5	Teleki tér 25.		X		X

08-10	4	Kálvária tér 23-24.	X			X
08-11	5	Köztársaság tér		X		X
08-12	5	Nagyvárad tér Üllői út		X		X
08-13	5	Nagyvárad tér Orczy út		X		X
08-14	5	Szigony u. 2.	X			X
08-15	5	Szigony u. – Üllői út	X			X
08-16	5	Üllői út 78.		X		X
08-17	5	Korányi S. u. 2.	X			X
08-18	5	Illés u. – Práter u. s.	X			X

08-19	8	Fiumei út 19.		X		
08-21	3	Üllői út 28.		X		
08-22	5	Rákóczi tér		X		
08-23	3	Köbányai út – Könyves K.		X		
08-24	4	Orczy tér		X		X
08-26	4	Üllői út 4.		X		
Összesen:			6	17	-	13

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
09-01	3	Mester u. 62.		X		
09-04	4	Soroksári út 12.		X		
09-05	4	Boráros tér – HÉV		X		
09-06	3	Ferenc krt. 1.		X		
09-07	3	Mester u. – Haller u. <i>Az áll. nem üzemel.</i>	X			
09-08	3	Haller u. 66. <i>Az áll. nem üzemel.</i>	X			
09-10	5	Soroksári-Kvassay kif.		X		
09-11	5	Soroksári út-Kvassay bef.		X		
09-12	5	Nagyvárad tér-István K.	X			
09-13	3	Üllői út – Ecseri út	X			
09-14	4	Üllői út – Pöttyös u.	X			
09-15	3	Napfény u.	X			
09-17	6	Könyves K. út Lurdy H. Mester u.				X
09-18	8	Könyves K. út Lurdy H. parkoló				X
Összesen:			6	6	2	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
10-01	5	Köbányai út – Shell kút		X		
10-02	6	Albertirsai út – Expo főbej.	X			
10-03	6	Albertirsai út – II. kapu	X			
10-04	4	Albertirsai út III. kapu	X			
10-06	3	Lavotta u. Kórház	X			
10-07	5	Üllői út – Könyves K. út s.		X		
10-09	3	Szent László tér – Állomás u.	X			
10-10	3	Kozma u. – Köztemető	X			
10-11	10	Liget tér	X			
10-12	4	Bihari u. – Zágrábi u. s.	X			
10-13	5	Harmat u. – Sibrik M. u. s.	X			
Összesen:			9	2	-	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
11-01	4	Menyecske u. – Vőfély u.	X			
11-02	4	Hegyalja út – Némethölgyi út		X		
11-03	3	Bartók B. – Mènesi út		X		X
11-04	4	Bartók B. Lágymányosi s.		X		X

11-05	4	Móricz Zs. – Fehérvári s.		X		
11-08	3	Fehérvári út – SZTK.		X		
11-10	4	Fehérvári út – Vegyész u.	X			
11-11	3	Tétényi út – Bornemissza tér	X			
11-12	4	Fehérvári út – Kondorosi		X		
11-13	3	Tétényi út – Etele út s.	X			
11-14	4	Farkasréti tér	X			
11-15	5	Szirtes út /Búsuló Juhász/		X		
11-16	5	Gellért tér		X		
11-17	6	Kelenföldi pu.			X	
11-18	8	Rétköz u. – Eleven C.	X			
11-20	5	Október 23. út MOL Székh.		X		
11-21	3	Bozókvar u. – ABC		X	X	
11-22	7	Október 23. u. SKÁLA		X		
11-23	3	Fraknó u.	X			
11-24	2	Móricz Zs. – Himfy u.		X	X	
11-25	4	Hengermalom u. – Fehérv.	X			
11-26	3	Bartók B. út 2.		X		
11-27	4	Boldizsár u.	X			
11-28	4	Gazdagréti út	X			
11-29	4	Bartók B. – Fadrusz u.		X	X	
11-30	3	Karolina út – Diószegi u.	X			
11-31	3	Budaörsi út 43-mal szemben		X	X	
11-32	4	Fehérvári út 85.-89.		X		
Összesen:			11	16	1	6
Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
12-01	4	Eötvös u. – Diana út	X			X
12-03	8	János Kórház	X			X
12-05	6	Szilágyi E. fasor Körsz.		X		X
12-06	3	Kútvölgyi Kórház	X			X
12-08	6	Györi út – Alkotás u. s.		X		X
12-10	5	Csörsz u. – Sirály u.	X			X
12-11	4	Magyar Jakobinusok tere	X			X
12-12	4	Apor Vilmos tér	X			X
12-13	5	Jagelló út	X			X
12-14	3	Németvölgyi út temető	X			X
Összesen:			8	2	-	10
Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
13-01	4	Déryné köz	X			
13-02	6	Róbert K. krt. – József A.		X		X
13-03	3	Dagály u.	X			X
13-04	3	Váci út – Babér u.		X		X
13-05	4	Duna Plaza (Váci út)		X		X
13-06	6	Váci út – TESCO			X	
13-07	7	Róbert K. – Lehel út		X		X
13-08	5	Róbert K. (Honvéd K.)		X		X
13-09	5	Béke tér		X		X
13-10	3	Lehel u. – Hun u.	X			X
13-11	5	Kárpát u. – Bessenyei	X			X
13-12	6	Szent István krt. - Vigsz.		X		x
13-13	5	Margitsziget – Thermál		X		
13-14	2	Margitsziget - Ramada		X		
13-15	6	Dózsa Gy. út – Volga		X		x
13-16	5	Béke u. – Fiastyúk u.		X		X
13-17	6	Váci út – Bulcsú u.		X		

13-18	4	Váci út – Victor H. sarok		X		
13-19	4	Béke út – Fáy u.		X		X
13-20	6	Szabolcs u.	X			
13-21	4	Madarász – Gyöngy. S.	X			
13-22	2	Váci út – Róbert K. krt.		X		
13-23	5	Árboc u.	X			
13-24	5	Váci út 22-24. SKANSKA		X		
13-25	3	Margitsziget		X		
13-26	30	Pesti alsórkp.		X		
Összesen:			7	18	1	13
Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
14-01	5	Hősök tere – Múcsarnok		X		
14-02	5	Állatkerti út – Szépm. M.		X		
14-03	4	Olof P. s. – Műjégg.		X		
14-04	3	Állatkerti út – Állatkert	X			
14-06	5	Állatkerti út – Vidámp.	X			
14-07	6	Kerepesi út , HÉV		X		
14-08	7	Ifjúság útja BS	X			
14-10	5	Kerepesi út 32.	X			
14-11	5	Egressy út 7.	X			
14-12	5	Thököly út – Stefánia út	X			
14-13	3	Thököly út – Hermina út	X			
14-15	7	Mexikói út – Földal. Áll.	X			
14-16	7	Bosnyák tér	X			
14-17	3	Nagy Lajos kir. útja 214.	X			
14-18	3	Öv . u. 210.	X			
14-20	3	Örs vezér tér, IKEA	X			
14-21	8	Örs vezér tér	X			
14-22	4	Egressy tér	X			
14-23	5	Róna u. 154.	X			
14-24	4	Füredi út – Vezér út	X			
Összesen:			16	4	-	-
Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
15-01	2	Drégelyvár u. 25.	X			
15-02	5	Páskomliget u. 8.	X			
15-03	2	Páskomliget u. 59.	X			
15-04	4	Zsókavár u. 6.	X			
15-05	5	Nyírpalota út 35.	X			
15-07	4	Kolozsvári u. 2.		X		X
15-08	5	Szöts Á. u. – Régi Fóti út		X		
15-09	3	Kossuth L. u. – Fő u.		X		
15-10	4	Rákos út – SZTK		X		
15-11	4	Fő út 92.		X		
Összesen:			5	5	-	1
Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
16-01	3	Szabadföld út – Vidám.		X		
16-02	4	Csömöri út 70.		X		X
16-03	3	Jókai u.	X			
16-05	3	Futórózsa u. 68.	X			
16-06	4	Veres Péter út 62.	X			
Összesen:			3	2	-	1
Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
17-01	4	Pesti út – Ferihegyi út		X		

17-02	2	Pesti út – Kis u.	X			
17-03	4	Pesti út – Ferihegyi	X			
17-04	4	Pesti út 170.		X		
Összesen:			2	2	-	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
18-01	5	Csapó u. Havanna u.	X			
18-02	5	Barta L. u. – Lakótelep	X			
18-03	5	Barta L. u. – Csontvári	X			
18-04	4	Üllői út - Margó T. u. s.	X			
18-05	5	Ráday G. u. 8.		X		
18-06	5	Üllői út – Béke tér		X		
18-07	4	Vasút u. 49.	X			
Összesen:			5	2	-	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
19-03	10	Üllői út – Régi dr.	X			
19-04	10	Kőbánya – Kisp.	X			
19-05	5	Kossuth tér	X			
19-06	8	Ady E. – Arany	X			
19-07	2	Ady E. 122.	X			
19-08	3	Üllői út – Kossuth		X		
19-09	3	Üllői út – Vas G.	X			
19-10	3	Újtemető u. 1.	X			
19-12	3	Nagykőrösi út		X		
Összesen:			7	2	-	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
20-01	3	Baross u. 1.	X			
20-02	5	Helsinki u. 15.		X		
20-03	5	Baross u. 46.	X			
20-06	3	Kossuth L. u. 84.	X			
20-07	4	Köves u – Dél P.	X			
20-08	5	Határ út Lajtha	X			
Összesen:			5	1	-	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
21-01	5	Ady E. u. 66.	X			
21-02	4	Szent Imre tér	X			
21-03	5	Szent Imre tér 6.	X			
21-05	3	Kossuth L. u.		X		
21-06	3	Petz F. u. Csepel. Pl.	X			
21-07	5	Cservenka u. 1.	X			
21-09	3	Kikötő u. 11.	X			
Összesen:			6	1	-	-

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
22-01	7	Városház tér	X			X
22-02	5	Nagytétényi út – Bartók		X		X
22-03	4	Nagytétényi út – Rózsa.		X		X
Összesen:			1	2	-	3

Sorsz.	f.h.	Cím	Ter. tulajd.			Inf.o.
			K.	F.	E.	
23-01	4	Hősök tere 7.	X			
Összesen:			1	-	-	-

Kerületi tulajdon: 136 db
Fővárosi tulajdon: 145 db

Egyéb tulajdon: 6 db

Összesen: 287 db taxiállomás, 1387 férőhely

Budapest, 2004. szeptember 3.

2. sz. melléklet

Tulajdonosi hozzájárulással, forgalomtechnikai engedéllyel rendelkező, közvetlenül építés, illetve kivitelezés előtt álló taxiállomások:

FŐVÁROSI TULAJDONÚ KÖZTERÜLETEKEN:

03-03	Budapest III. ker., Nánási u. eleje (páratlan old.)	4 fh.
03-20	Budapest III. ker., Bécsi út 270.	3 fh.
06-10	Budapest VI. ker., Andrásy út–Káldy u.	5 fh.
08-02	Budapest VIII. ker., József krt. 54.	5 fh.
09-09	Budapest IX. ker., Üllői út 131.(VOLÁNBUSZ)	5 fh.
10-08	Budapest X. ker., Gyömrői út 17-19	4 fh.
11-33	Budapest XI. ker., Bocskai u.- Daróci u.	4 fh.
15-28	Budapest XV. ker., Szóts Áron u.-Régifóti út	5 fh.

KERÜLETI TULAJDONÚ KÖZTERÜLETEN:

03-22	Budapest III. ker., Bécsi út - Váradi u. sarok	4 fh.
04-08	Budapest IV. ker., Külső Szilágyi út - Széles u.sarok	3 fh.
09-02	Budapest IX. ker., Nemzeti Színház	25 fh.
09-19	Budapest IX. ker., Határ út – Europark	5 fh.
11-36	Budapest XI. ker., Törökugrató u.	4 fh.
11-37	Budapest XI. ker., Tüzkő u.	4 fh.
15-15	Budapest XV. ker., Bánkút u.	3 fh.

ÖSSZESEN: 15 állomás

83 férőhely

Budapest, 2004. szeptember 3.

3. sz. melléklet

Az V. kerületi tervezett taxiállomások

sorsz.	cím	férőhely
05-01	Arany J. u.	4
05-02	Petőfi S. u. 12.	5
05-05	Szabadság tér 16.	4
05-07	Kecskeméti u. 1-3.	3
05-08	Szervita tér	3
05-09	Bécsi u. 4.	3
05-10	Váci u. 27.	5
05-11	Irányi u. – Veres P. u.	3
05-12	Apáczai Csere J. u. 2.	4
05-13	Vigadó tér	2
05-14	Hercegprímás u. 9.	3
05-15	Szent István tér 16.	5
05-19	Kecskeméti u. 19.	3
05-21	Belgrád rkp. 2.	3
05-22	Szabadság tér – Nádor u.	3
05-23	Apáczai Csere J. u. 19.	5
05-24	Hold u. 21.	5
05-26	Semmelweis u. 2.	3
	Harmincad u.	4
	Dorottya u. 1.	3
	Szabadság tér 8-cal sz.	4

ÖSSZESEN: 21 db taxiállomás

77 férőhely

Folytatás a 21. oldalon

Folytatás a 19. oldalról

* * *

4. sz. melléklet**Kerületi bővítések és új állomások****I. kerület**

Áthelyezés:

01-08 Bécsi kapu tér

Újra kérjük:

01-15 Mária tér

Új állomás:

01-18 Palota út – könyvtár

01-19 Halász u. 2.

II. kerület

Újra kérjük:

02-01 Pasaréti tér

02-06 Fény u.

02-11 Bimbó – Ribáry

02-14 Retek u. 2.

Új állomás:

02-18 Arad u.

02-19 Zsiroshegyí út 2-4.

02-20 Horváth u. 34.

III. kerület:

Új állomás:

03-21 Galagonya u. 4.

03-22 Bécsi út – Váradi u.

IV. kerület:

Új állomás:

04-16 Külső Szilágyi út

Sportcsarnok

04-14 Temesvári u.

Volánbusz

V. kerület:

Új állomás:

05-14 Hercegprímás u. 9.

05-34 Harmincad u.

05-35 Dorottya u. 1.

05-36 Szabadság tér 8-cal szemben

VI. kerület:

Újra kérjük:

06-07 Dalszínház u. 6.

06-08 Hajós u. 3.

06-09 Nagymező u. 19.

Új állomás:

06-21 Nagymező u. 31.

VII. kerület:

Újra kérjük:

07-04 Almássy tér

07-14 Bajza u.

Új állomás:

07-17 Hevesi S. tér

IX. kerület:

Újra kérjük:

09-07 Mester u. 57.

09-08 Haller u. 66.

09-16 Haller u. 20.

09-19 Határ út – Europark

Új állomás:

09-02 Nemzeti Színház I.

09-03 Nemzeti Színház II.

09-20 Gyáli út 17-19.

09-21 Kinizsi u. 20.

09-22 Ferenc tér

09-23 Bakáts tér

X. kerület:

Áthelyezés:

10-03 Albertirsai II. kapu

Bővítés:

10-09 Szent László tér

Új állomás:

10-14 Tavasz u.

XI. kerület:

Újra kérjük:

11-09 Rétköz u. – Törökug-

rató

Új állomás:

11-07 Hevesy Gy. u. –

Magyar Tudósok krt.

INFOPARK

11-34 Pannonhalmi u. 41.

11-35 Tasvezér u.

FLAMENGO

XII. kerület:

Újra kérjük:

12-02 Csörsz u. MOM

Új állomás:

12-04 Pethényi u. 19.

12-07 Kékgolyó u.

Onkológia

XV. kerület:

Bővítés:

15-03 Páskomliget u. 59.

XIX. kerület:

Bővítés:

19-10 Újtemető u.

Bozsik Stadion

XXI. kerület:

Áthelyezés:

21-02 Szent Imre tér

Bővítés:

21-06 Petz F. u. Csepel Plaza

5. sz. melléklet**Koji Lászlónak, a BKIK elnökének levele a kerületi polgármestereknek****Tisztelt Polgármester Úr!**

A Budapesti Kereskedelmi és Ipar-kamara feladatának tekinti a főváros világváros jellegének kialakításában való gyakorlati közreműködést.

Ennek szerves része az utazókö-zönség kulturált kiszolgálása a taxi

szolgáltatás területén. A már kialakított drosztokat egyre nagyobb számban veszik használatba a taxis vállalkozók és az utasok. Sajnos a drosztok tapasztalataink szerint kevésnek bizonyultak. Szükség van továbbiak létrehozására, melyhez az Önkormányzat tulajdonosi hozzájárulása elengedhetetlen.

A Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. munkatársai és a BKIK szakértői javaslatokat terjesztettek elő új taxiállomások kijelölésére. A helyszíneket megtekintették a Fővárosi Közterü-

let-felügyelet munkatársai is, és megvalósításukra konkrét terveket készítettek.

Kérjük Polgármester urat és a Képviselő-testületet, hogy a droszt-hálózat bővítését szíveskedjenek lehetővé tenni, a tulajdonosi hozzájárulások iránt benyújtott kérelmeket mihamarabb elbírálni. Kérjük ezt a főváros lakossága, az ide látogató turisták és a fővárosi vállalkozók érdekében.

Budapest, 2004. augusztus 10.
Üdvözlettel:

Koji László, elnök

„JÁTSSZ, HOGY LÁTSZÓDJ!”

A gyermekeket érintő közlekedési balesetek legnagyobb része a felnőttek figyelmetlenségéből, hanyagságából és felelősségérzetük hiányából fakad. Mindezek olyan emberi tényezők, amelyek bár könnyen felszámolhatók lennének, a legtöbben mégsem tesznek ellenük semmit. A Renault ezt a tényt figyelembe véve úgy döntött, hogy „Játssz, hogy látszódj!” néven láthatósági kampányt hoz létre annak érdekében, hogy elősegítse a gyermekek biztonságos közlekedését, és felhívja a forgalomban részt vevő autósok figyelmét a téma fontosságára.

A kezdeményezésnek köszönhetően az ország valamennyi, idén első osztályba lépő kisiskolása – hozzávetőleg 105 ezer fő – fényvisszaverő karszalagot kap ajándékba azért, hogy az a karon, a lábán vagy akár a hátitáskán viselve, sötétben és rossz látási viszonyok között is könnyen és jól láthatóvá tegye őket.

A tanév, s egyben az ős beköszöntö a prevenciót még inkább szükségessé teszi, hiszen a rossz látási viszonyok következté-

ben az őszi és téli hónapokban 4-5-ször több közlekedési baleset történik az év más szakaszához képest. A kampányban részt vevő valamennyi szervezet minden tőle telhetően megteszi annak érdekében, hogy segítse a szülők és a tanárok felkészítő munkáját, amely a gyermekek védelme érdekében a balesetveszélyes helyzetek elkerülésére és megelőzésére irányul.

A tragédiák megelőzése érdekében a Renault a „Játssz, hogy látszódj!” kampány mellett létrehozta az elsősorban szülőknek és gyermekeknek szóló, hasznos tudnivalókat és játékos feladatokat

tartalmazó www.latszodj.hu közlekedésbiztonsági web-oldalt.

A tanévkezdettel egy időben az ORFK fokozza a rendőrök jelenlétét az általános iskolák környékén, biztonságos közlekedéssel kapcsolatos propagandakampányokat indít és kiadványokat – üzenőfüzet, matrica, órarend, „Sulizsaru” füzet és pedagógiai napló – jelentet meg.



A taxiállomások használata

- Hogyan értelmezzük a drosztrendeletet? -

A sok kérdést és ellenérzést kiváltott drosztrendelet léte mára már tény; ideje a lényegi kérdésekkel foglalkozni. Mármost azzal, hogy egyáltalán mit tartalmaz, milyen előírásoknak kell megfelelnie a taxisnak, mit kell betartani. A fővárosi taxisok túlnyomó része már befizette az éves drosztdíjat, ez a követelmény tehát széles körben ismert. Annál is inkább, mert az éves műszaki vizsgán ellenőrzik az érvényes drosztmatrixa és igazolvány meglétét. A rendelet szövege eligazítást nyújt minden kérdésben, de hát ki az, aki szeret rendeletet olvasni? Az alábbiakban ezért megpróbáljuk „lefordítani” a szöveget, vagyis „taxis nyelven” leírni, hogy milyen követelményeknek kell eleget tenni a droszton és a droszt környékén.

A rendelet (pontos címe: „Budapest Főváros Közgyűlésének 59/1999. (XI.18.) önkormányzati rendelete Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről, a módosításokkal egységes szerkezetben”) teljes terjedelmében megjelent a Taxisok Világa 2004. májusi számában.

Az általános részből megtudhatjuk, hogy a rendelet hatálya a főváros közigazgatási területén belül lévő közterületekre terjed ki. Ebből a mondatból mindjárt két fontos információhoz jutottunk. Egyrészt kizártuk a közigazgatási határon kívüli területeket, másrészt a rendelet hatálya a magántulajdonban lévő területekre sem terjed ki. Fontos ez a tény például a repülőtéri taxiállomások státuszának meghatározásában. A főváros értelmezése szerint a Ferihegyi repülőtéren lévő taxiállomások a rendelet hatálya alá tartoznak, a terület tulajdonosa a Budapest Airport Rt. ezt vitatja. A jogvita a repülőtéri taxiállomások ügyében jelenleg is tart.

A taxiállomás célja

A taxiállomás a közterületnek olyan kijelölt része – fogalmaz a jogszabály –, amely a taxiszoigálgatást végző személygépkocsik utasfelvételi célból történő tartózkodására szolgál. Amit megtudhatunk ebből a mondatból az egyértelmű: utasfelvételi céllal való tartózkodásról van szó. A taxiállomás tehát nem tekinthető parkolóhelynek, még taxik részéről sem. Nem szabad lezárni, majd otthagyni a taxit, akár az utas bekíséréséről, akár ebédidőről, vagy bármiről is legyen szó.

A második paragrafusból megtudhatjuk, hogy a taxis vállalkozó a taxiállomást csak az erre a célra kiadott taxiengedély birtokában használhatja.

A rendelet következő szakasza a taxiállomások létesítésével, annak adminisztratív követelményeivel foglalkozik. Nekünk ebből csak annyit érdemes megjegyeznünk, hogy mód van ún. ideiglenes taxiállomások létesítésére is például vásárok, kiállítások, sportesemények, nagyobb rendezvények alkalmával.

A taxiállomás-használati díj

A kilences paragrafus részletezi a legfőbb pontot, a taxiállomás-használati díjat. Kitér annak taglalására, hogy amit fizetünk, az nem területbérleti díj, a terület ugyan-

is ingyenes, mint Merlininek a Lánchíd. Amiért fizetünk, az a Taxiállomás Kht. működési költsége, beleértve a személyi és dologi kiadásokat, a taxiállomások karbantartását és újak létesítését, valamint az ellenőrzés költségeit is. (Csak zárójelben: nem érdekes, hogy annak az ellenőrnek a költségeit is mi fizetjük, aki esetleg jól megbüntet...?)

A drosztengedély két részből áll: egy kártya alakú igazolványból és egy matricából. Az engedélyt minden év április 1-jéig kell kiváltani, befizetni. (Már előre látom, mekkora marha hosszú sor fog kígyózni a Krisztina körúton 2005. március 31-én...) A drosztengedély díja év közbeni kezdésnél részarányosan fizetendő, a vállalkozás befejezésekor pedig az időarányos díj visszajár. Ugyanezen elvek érvényesülnek kocsicseré esetén, amikor a drosztengedélyt is cserélni kell. A drosztengedély részét képező matricát a taxigépkocsi szélvédőjén, a belső visszapillantó tükör mögött kell elhelyezni. A rendelet nem tér ki a sötétített felsőrészt szélvédők esetére, amelyeken nyilván nem, vagy nem megfelelően látszik át a matrica, ill. nem foglalkozik azzal a ténnyel sem, hogy a KRESZ szerint erre a helyre ragasztani semmit sem szabad.

A taxiállomások használati rendje

A következő nagyobb szakaszt érdemes részletesen elemezni, ugyanis ez szól a taxiállomások használatáról. Nézzük tehát, mit szabad tennünk, és mit nem a droszton:

A taxiállomást csak személyszállítást végző taxigépkocsik vehetik igénybe, azok is csak utasfelvételi céllal és engedély birtokában. Más járművek a taxiállomást sem megállásra, sem várakozásra nem használhatják.

A taxiállomáson a taxigépkocsik zárt sorban, érkezési sorrendben várakozhatnak, a használat minden, a jogszabályi fel-

tételeknek megfelelő taxi számára megengedett, egyéb megkülönböztetést alkalmazni nem lehet, és tilos a taxiállomás ki-sajátítás célú használata, továbbá a taxiállomásra szabályosan érkező taxigépkocsi akadályozása a taxiállomás használatában. Nos, ha ennek a szép hosszú körmondatnak érvényt tud szerezni a főváros minden taxiállomáson, beleértve a Keleti, Nyugati Déli pályaudvarokat, Erzsébet teret, Volánbusz állomásokat, Belvárost és egyéb frekventált, nagy utasforgalmú drosztoakat, akkor a taxisok nem csak hogy dalolva fogják befizetni a drosztdíjakat, hanem időnként az önkormányzatot dicsőítő hálaimákat is rebegnek majd. Viccesnek hangzik? A „taxiállomásokon rendet tartunk” tartalmú szöveg is az – az eredmények láttán...

A következő mondatot a magyarázat előtt érdemes szó szerint idézni, hiszen ez volt az a pont, ahol a legtöbb vita volt a taxisok képviselői és az Önkormányzat között: „Utasfelvételre való felkészülés érdekében, világító szabadjelzővel taxigépkocsi csak a kijelölt taxiállomásokon várakozhat” A korlátozásnak tehát három feltétele van: az utasfelvételre való felkészülés (bármit is jelentsen ez), a világító szabadjelző, és a várakozás. Mit jelent ez? Azt, hogyha taxigépkocsikkal megállunk egy egyébként nem tiltott helyen, szabadjelzőnk sötét, és nem utasra várunk, csak pihenünk, akkor semmiféle szankcióra nem kell számítanunk. Szintén gyakori félreértés volt ezzel a ponttal kapcsolatban, amikor egyes kollégák azt a szabályt vélték kiolvasni belőle, hogy ezentúl csak és kizárólag taxiállomáson lehet utast felvenni, sem rendelés, sem leintés nem lehetséges a továbbiakban. Ez természetesen nem igaz, sem a rendelést, sem az utcai leintést nem befolyásolja az önkormányzat drosztrendelete, hacsak annyiban nem, hogy természetesen a rádió felvenni kívánt fuvarra is taxiállomáson kell várni, nem a „tutiban”. Ha pedig rádiózás szempontjából ez nem lehetséges, akkor kezdeményezni lehet taxiállomások létesítését rádiós címfelvétel szempontjából frekventált részekre is.

A rendelet a taxiállomáson való, utasfelvételi célú várakozásnál a világító szabadjelző követelményét is megemlíti, ez nyilván abból a tévhitből fakad, hogy a taxis csak néhány percet áll a droszton. A többórnyi várakozás világító szabadjelzővel nyilván már komoly indítási problémákat okozna jó néhány esetben.

A következő pont szintén fontos és figyelemre érdemes: „A taxiállomáson várakozó taxigépkocsit a jármű vezetője nem hagyhatja el.” Ellenőrzések során nem egy esetben

büntettek meg taxist, mert gépkocsiját ott-hagyva „beszaladt a boltba”, esetleg „vécére ment”, vagy egyszerűen csak bekísérte utasát a közeli orvosi rendelőbe. Ezekben az esetekben ugyan információink szerint eddig nagymértékű rugalmasságot tanúsított a feljelentést elbíráló Kht., de hosszú távon azért meg kell tanulnunk, hogy a taxiállomás nem parkolóhely, még a taxiknak sem.

A taxiállomáson tartózkodó taxik érkezési sorrendjében kell az utasokat elszállítani, kivéve, ha maga az utas választ a sorban hátrébb álló kocsit. Ebben az esetben a többi taxi köteles ennek a taxinak a sorból való kiállítását elősegíteni. Nincs tehát változás, nincs csiki-csuki, fuvarkényszer van, kollegialitás van, béke van (elméletben – tesszem hozzá ismét...).

Ellenőrzés

A taxiállomások szabályainak betartását a Taxiállomás Kht. és a Fővárosi Közterület-felügyelet jogosult és köteles ellenőrizni. A szabálysértésekről a kht. nyilvántartást vezet. A szabálysértők 30.000 Ft-ig terjedő pénzbírsággal sújthatók, amelynek kiszabása a gépkocsivezető távollétében is megtehető. Három szabálysértés után a taxiállomás-használati engedély a vállalkozótól

bevonható, három hónaptól egy évig terjedő időtartamra. (Ez utóbbi szabály azért elég „necces”. Gondoljunk csak bele: egy évig történő drosztengedély-megvonás gyakorlatilag a vállalkozás lehetetlenné tételével lenne egyenlő. Az pedig bizony több százezer forintos, ha nem milliós „büntetést” jelentene...)

Végezetül ismételjük át még egyszer a drosztrendelet lényegét címszavakban:

- A taxiállomás csak utasfelvételi célból vehető igénybe.
 - A taxiállomások használatáért éves díjat kell fizetni.
 - A taxik érkezési sorrendben felzárkózva várakoznak az utasra a droszton.
 - Utasfelvételi célból világitó szabadjelzővel csak taxiállomáson szabad várakozni.
 - Az utasokat érkezési sorrendben kell elszállítani, hacsak ő mást nem választ.
 - A szabályok megsértőit megbüntetik.
- Ezekhez a szabályokhoz kell tehát alkalmazkodnunk törvénytisztelő vállalkozók lévén. Az alkalmazkodás azonban nem jelenti azt, hogy meg is vagyunk elégedve. Korántsem. Íme a kérdések, amelyekre való válaszok nagyon hiányoznak a rendeletből:
- Mi kötelezi az önkormányzatot, hogy

további drosztokat építsen? (Az csak a költségeit növelné)

- Ki vonhatja felelősségre a Kht.-t, ha nem teljesíti feladatait a karbantartás, építés, ellenőrzés terén? (Hol van a Kht.-t sújtó szankciók felsorolása...?)
- Hová fordulhat panasszal a taxis vállalkozó, ha nem tudja használni szabályosan a taxiállomást? (A kérdés folyamán: hová fordulhat mondjuk vasárnap hajnali háromkor...?)
- Kérhet-e kártérítést bárkitől a taxis, hogyha nem tudja rendeltetésszerűen igénybe venni az adott taxiállomást? (Például elkergetik, magánautók elfoglalják a drosztot stb.)
- Ki fog határt szabni a drosztdíjak esetleg mérhetetlen emelkedésének a további évek során?
- Ki ellenőrzi, egyáltalán kinek van joga ellenőrizni a Kht költségvetését – a közgyűlésen kívül? (a végösszeget ugcebár mi, taxisok fizetjük)

Egyes vélekedések szerint a drosztrendelet tulajdonképpen egy szerződés a főváros és a taxisok között. A szerződésben pedig – mindkét fél részéről – jogok és köteleességek szerepelnek. A mi kötelességeinket már ismerjük... -oli-

Az új Škoda Octavia a Škodák Palotájában

Bemutatjuk a Palota Automobil Kft.-t

Van néhány olyan autótípus, melyekből az újabb változatok megjelenését taxis körökben igen komoly várakozás előzi meg. Természetesen így van ez a kollégák között méltán népszerű Škoda legújabb típusával is. Az új Octaviáról e lapban több előzetes információ jelent meg az elmúlt hónapok során, de szerkesztőségünk ennek elenére számtalan olyan kérdést kapott, melyekre adatok hiányában többnyire nem tudtunk válaszolni. Úgy gondol-

tuk, keresünk egy nagyobb márkakereskedést, ahol érdeklődünk a lehetőségekről. Így jutottunk el a XV. kerületi Szentmihályi útra, ahol a 142. szám alatt található a 2003-as év Škoda márkakereskedése, a Palota Automobil Kft., vagy ha olvasóink előtt így ismertebb: a Škodák Palotája. Erről a márkakereskedésről érdemes tudni, hogy mindössze két éve, 2002 áprilisában kezdett működni, és már az ezt követő évben, 800 eladott autóval, az 50 hazai Škoda márkakereskedés közötti megmérettetésben első lett. Elnyerve ezzel a 2003-as Év Škoda Márkakereskedése megtisztelő címet.

Nos, a kiválasztott, és a taxisok között is egyre népszerűbb kereskedésben megtudtuk, hogy az Octavia számos külső és

belső tulajdonsága megváltozott. Az új típusban a taxisokat leginkább érintő belső méretek kedvezőbbek lettek a korábbihoz képest. Így az első lábtér 49, a hátsó 20, míg az úgynevezett komforttér 47 mm-rel növekedett. A fejtér szintén tágasabb lett. Elöl 8, míg hátul 4 mm a különbség a „régii” Octaviához képest. A típus külső jegyeiben is kedvezően változott. Talán nem véletlen, de a kollégák, akik már megcsodálták a kockásra matricázott, speciális figyelemfelkeltő játékban részt vevő autókat, leginkább a visszapillantóba integrált indexet említették változásként, amely „mercissé” teszi az Octaviát. Természetesen nem csak ezért vonzó látvány a legújabb Škoda. A ka-

rosszéria nagyon sok szemet gyönyörködtető változást mutat.

Ugyanakkor, ha a belső, rejtettebb értékeket nézzük, az 1.4-es, 16 szelepes Classic (alap) felszereltsége is igen vonzó. „Gyárilag” beépített 4 hangszórós Melody rádiót, „Climatic” mechanikus klímaberendezést por- és pollenszűrővel, elektromosan ablakemelőköt (elöl), elektromosan állítható és fűthető visszapillantó tükröket, elektromos indításgátlót és közpon-





ti zárat, magasságában állítható fényszórókat, hátul az osztottan dönthető üléseken három fejtámlát, vezető- és (ki-csatolható) utasoldali, valamint (első) oldallégszákot és zöld hővédő üvegezést foglal magában az alapár. Ez esetben természetesen a biztonságról, szintén alapáron, az ABS+MBA (MSR+ASR), vagyis blokkolásgátló mechanikus vészfékasszisztenssel gondoskodik. A pótféklámpáért sem kell felárat fizetni. Amennyiben a vásárló ennél többre vágyakozik, nos a lehetőségek felső határa szinte a csillagos ég. Csak néhány példa a teljesség igénye nélkül: Servoelectric elektromechanikus szervokormány, TPM keréknyomás-ellenőrző rendszer, emelésérzékelő riasztó, kétzónás Climatronic belső hőmérséklet-szabályzó rendszer, az új 6 sebességes dupla kuplungos DSG Tiptronic automataváltó, vagy az új, MP3-as lejátszásra is

alkalmas CD-s rádió 6 lemezes CD-váltóval, melyhez 12 hangszórós Sound System digitális Equalizer is rendelhető. A motorváltásték „hagyományos” motorokból, FSI (közvetlen befecskendezés) benzines erőforrásokból és a taxisok között is egyre népszerűbb dízel aggregátókból áll. A döntés ez esetben is elsősorban a pénztárca „mértétől” függ, hasonlóan a felszereltség megválasztásához.

Miután a Škoda nem csak ebben a kategóriában kínál „taxinak valót”, érdeklődtünk a többi típusról is. A taxis ügyfeleket a Palota Automobil Kft.-nél mind a Fabia, mind az Octavia, mind pedig a Superb esetében a legnagyobb kedvezményen felül még egyéb vonzó lehetőségekkel várják.

A Palota Automobil Kft.-nél jól ismerik a taxisok problémáit, így speciális kínálatuk részeként, díjmentes hitel- és biztosítási ügyintézésel segítik a vásárlást. Az előző járművet, igény esetén, emelt áron számítják be az új autó árába. Kifejezetten taxisok számára kidolgozott egyéni hitelkonstrukcióik keretében, mindössze 10% befizetése után már 72

órán belül (!) sárga rendszám-mal elvihető a kiválasztott új jármű. Ennek költségeit pedig beépítették a hitelbe.

Tisztában vannak azzal is, hogy a taxisok számára az autó munkaeszköz, melyet ha javítani kell, arra „azonnal” szüksége van tulajdonosának. Ezért a szervizben soron kívül fogadják a kollégákat, és számukra az óradíjból 10% kedvezményt adnak.

Tekintettel arra, hogy lassan október lesz, a Fabiára, az Octaviára és a Superbre meghirdetett téligumi-, illetve szerelkerék-akció keretein belül a hármat fizet, négyet vihet megoldást kínálnak taxisoknak is.

A szervizben Škoda személygépkocsik, illetve Volkswagen haszonjárművek javításával foglalkoznak. A vevőszolgálati tevékenység teljes körű. Ennek megfelelően ez tartalmazza az alap szerviztevékenységet: a javítást, a motordiagnosztikát, autóvillamossági munkák el-

végzését, az új és használt autózvizsgáztatását, „zöldkártya” készítését, eredetiségvizsgálatot, gumiszerezést és centrozást, autókosmetikai szolgáltatást és teljes körű casco kárügyinté- zést.

A tavaly elkészült lakatos-fényező üzemet a legkorszerűbb technikával szerelték fel, ezért itt a szükséges javításokat nagyon gyorsan képesek elvégezni. A Palota Automobil 24 órás autómentő szolgáltatást biztosít ügyfelei részére, mint ahogy bármilyen típusú eredeti alkatrészt is beszereznek 24 órán belül.

A Nyitott Hétvégék alkalmával további egyedi kedvezményeket biztosítanak a Škodák Palotájába látogatóknak.

A felsorolásból talán kitűnik: a Palota Automobil Kft. nem véletlenül lett gyorsan népszerű a taxisok között, és a cég az Év Škoda Márkakereskedője címet sem a szerencsének köszönheti.



Erről írt a Taxisok Világa 1994 szeptemberében

10 éve történt

■ Vitaindító a taxitarifáról

A Volántaxi vezetőjének tollából megjelent vitaindító a tarifakérdést a múlt felidézésével kezdi. A Fótaxi – Volántaxi egyeduralom idején mindössze két tarifa alkalmazására volt lehetőség, a drágábbat lehetett alkalmazni éjszaka, hegymenetben, földúton, stb. Az utasoknak abban az időben meg sem fordult a fejükben, hogy kételkedjenek a taxióra által mutatott összeg valóságában. Aztán jött a magántaxik kora, melyeket egy rövid átmeneti időszak után szintén taxaméterekkel kellett felszerelni. Ebben az időben a szabályozás nem szabta meg a tarifák számát, mégis jóformán mindenki egyetlen díjszabást használt.

Az új rendeletek szerint, a kilencvenes évek közepén került sor a nyugtaadás, adattárolás, nyolctarifás órák bevezetésére. Na, ez volt

az a pont, amikor az utasok bizalma megrendült a taxióra hiteles voltában. Hiszen dacára minden hitelesítésnek, százféle plombának, soha nem tudhatta, hogy a nyolc tarifa közül éppen melyiket alkalmazza a taxi, vagy ha ezt tudta is, azt már végképp nem, hogy miért. Mármost, hogy miért éppen azt?

A tarifák megnevezése azóta kicsit javított a helyzeten, ám a bizalom eddig még nem állt vissza...

■ Biztonság a taxiban

A taxisok biztonságával és védelmével kapcsolatos írás eljutott a BRFK-ra és az ORFK-ra egyaránt. A budapesti rendőrfőkapitány fontosnak tartotta, hogy reagáljon a cikk felvetéseire, ami egy igen fontos tény. Jellemző ugyanakkor a rendőrség tanácstalanságára, hogy a már többször elvetett golyóálló plexi védőfal és a vészjelző villogó kivételével más ötlet nemigen került elő a tarsolyukból...

■ Egy éves a 6x6 taxi

A 6x6 taxi a Volántaxiból kivált maggal 1993 júliusában alakult. Az első napra jellemző adatok: taglétszám 140 fő, fuvarszám 35 darab. Az elmúlt tíz év alatt igen látványos fejlődés volt tapasztalható...

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez ez a tábla?

- a) Az úton a megjelölt sebességgel kell haladni.
- b) Az úton a megjelölt sebességnél lassabban haladni tilos.
- c) Az úton a megjelöltnél nagyobb sebességgel haladni tilos.



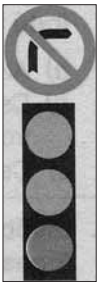
2. Melyik jelzőtábla után lehet számítani a „fekvőrendőrrre”, vagyis arra, hogy az úttesten sebességcsökkentő bordákat alakítottak ki?

- a) Az 1-es jelüt követően.
- b) A 2-es jelüt követően.
- c) Az 1- es és a 2-es jelüt követően egyaránt.



3. Tiltja-e ez a tábla az előzést?

- a) Igen.
- b) Nem.



4. Bekanyarodhat-e jobbra, ha az útkereszteződés előtt ezt a jelzést látja?

- a) Igen.
- b) Nem.



5. Az ilyen táblával megjelölt övezetben közlekedik. Hol kell számítani gyalogosközlekedésre?

- a) Ahol ezt útburkolati jellel jelzik.
- b) Csak a járdán.
- c) Bárhol.



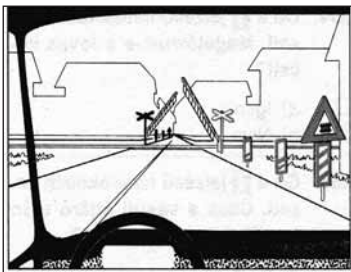
6. A táblával megjelölt úton haladó taxinak elsőbbsége van-e az útját keresztező gyalogosokkal szemben?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Általában igen, kivétel, ha „zebra” keresztezi az úttestet.

- c) A KRESZ-ben nincs szó a járművek elsőbbségéről a gyalogossal szemben!

7. A kormánykerékkel ábrázolt taxit vezeti. Lakott területen hol kell legfeljebb 30 km/h-ra mérsékelnie taxija sebességét?

- a) A „Sorompóval biztosított vasúti átjáró” tábláig.
- b) A kétsávos előjelző táblánál.
- c) A „Vasúti átjáró kezdete” táblánál.



8. Ön 30 km/h sebességgel közelíti meg a vasúti átjárót. Hol kezdheti meg taxija sebességét növelni?

- a) Az „andráskeresztnél” .
- b) A következő útkereszteződésénél.

9. Az Ön előtt haladó jármű az úttest felezővonalára húzódik. Megelőzheti-e jobbról, ha a jármű irányjelzőjével nem jelez balra bekanyarodási szándékot?

- a) Igen.
- b) Nem.

10. Mi a teendője, ha a fénysorompón sem a piros, sem a fehér fény nem világít?

- a) A vasúti átjáró kezdete előtt meg kell állnia. Továbbhaladnia csak akkor szabad, ha meggyőződött arról, hogy vasúti jármű nem közlekedik.
- b) Meg kell állnia, és várni kell arra, hogy az ilyenkor helyszíntre siető jelzőór engedélyt adjon a továbbhaladásra.
- c) Megállás nélkül folytathatja útját, ha kellő biztonsággal meg tud győződni arról, hogy egyik irányból sem közeledik vasúti jármű.

11. Kell-e irányjelzést adni másik útra történő bekanyarodáskor?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Igen, kivéve a körforgalomba való behajtást.
- c) Nem.

12. Milyen sebességgel haladhat az „A” jelű autóbusz?

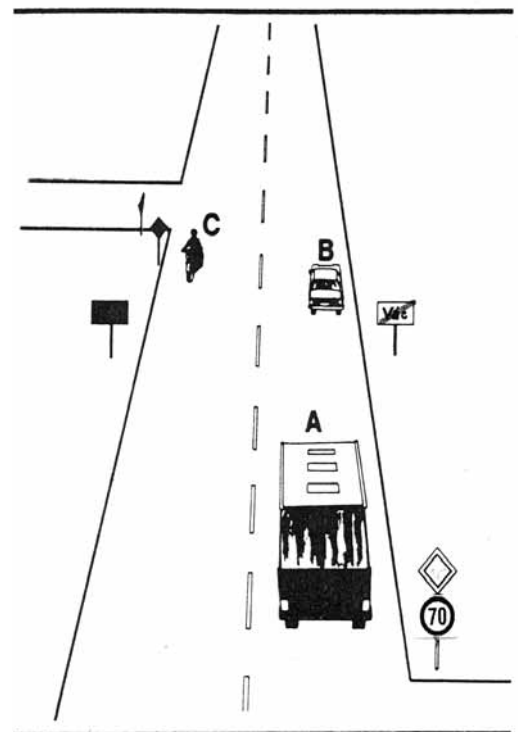
- a) Legfeljebb 70 km/h sebességgel.
- b) Legfeljebb 50 km/h sebességgel.

13. Milyen sebességgel haladhat a „B” jelű taxi?

- a) Legfeljebb 90 km/h sebességgel.
- b) Legfeljebb 70 km/h sebességgel.

14. Milyen sebességgel haladhat a „C” jelű motorkegypár?

- a) Legfeljebb 90 km/h sebességgel.
- b) Legfeljebb 70 km/h sebességgel.
- c) Legfeljebb 50 km/h sebességgel.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatók.



Az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően idén is sort alakítottunk ki az utasok részére

Utazóközönségünket éjszaka is folyamatosan kiszolgáltuk

Az idei év legnagyobb érdeklődéssel várt rendezvénye a Sziget Fesztivál volt.

A nemzetközi rangot kivívott esemény kizárólagos szállítója – immár ötödik éve – a City Taxi.

Az elmúlt évek tapasztalatait figyelembe véve 2004 augusztusában is arra törekedtünk, hogy a sziget vendégeinek utaztatását minél magasabb színvonalon teljesítsük.

Ennek megfelelően folyamatos, kihelyezett diszpécserszolgálatot működtettünk. Az utasaink ki- és beszállásának megkönnyítése érdekében hatfős „beültető” csoportot alakítottunk ki. Az ő feladatuk volt a folyamatosan érkező utasok koordinálása, megfelelő taxiba történő beültetése.

A helyszínen tartózkodó vezetőink igény szerint besegítettek a munkába, és esetenként egyzettetéseket folytattak a rendezőkkel az irányítási problémák és egyéb nehézségek megoldása érdekében.

Az elmúlt évek statisztikáit áttekintve – a magas fuvarszám tükrében – megpróbáltunk minél több gépkocsival részt venni utasaink gyorsabb kiszolgálása érdekében. Kollégáinknak kitűnően sikerült megolda-

niuk a feladatot, pedig a mennyiségi munkavégzéshez komoly megrendelői minőségi elvárások is párosultak.

Megrendelőink visszajelzéseit meggyőztek minket arról, hogy az idei év egyik legnagyobb rendezvényét sikeresen teljesítettük.

Ezúton is szeretnénk megköszönni – kollégáink nevében – a Sziget rendezvény szervezőinek fáradhatatlan munkáját, mely nagyban hozzájárult célkitűzésünk megvalósításához.

Szót érdemel még a „kishid” bejáratától nem messze üzemelő, magas színvonalú szórakozóhely biztonsági szolgálatának rugalmas hozzáállása. Nehéz volt saját vendégkörük külön irányítása, melyet kisebb zökkenőkkel bár, de sikeresen megoldottak.



Kollégáink napközben sem unatkoztak

A rendőri szervek heroikus harcát folytattak annak érdekében, hogy egyáltalán járható legyen az alsó rakpart. Köszönet érte. Bízva abban, hogy 2005-ben is legalább ennyire sikeres rendezvényről számolhatunk be, mindenki munkáját megköszönve, üdvözlünk minden kedves taxis Kollégát.

A City Taxi Vezetése, Managere és Kollektívája

TAXIS KÓTYA-VETYE Itt taxikok ingyen hirdethetnek.

Motorola URH eladó. Kódkiíróval, stopperrel, térerőmérővel „papagáj” előkészítéssel.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8093



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



Ford Mondeo Combi, '94-es, 1.8 TD felújított állapotban, bordó színű, érvényes taxivizsgával eladó. Irányár: 1.190.000 Ft.

Érdeklődni: 06/30-236-7007 telefonszámon lehet.



Motorola GM 300, 25 raszteres, kódadóval, térerőmérővel eladó. Irányár: 50.000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-456-4029 (16.00 óra után)



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

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



Eladó 1996-os évjáratú, 2A kategóriás, 1500 cm³-es, egyedi befeccskendezésű, 180.000 km-t futott, 2005.04.26-ig érvényes műszaki vizsgával rendelkező Daewoo Nexia GLE személygépkocsi első tulajdonostól. Extrák: központi zár, elektromos ablakemelő (hátsó ablakok is), szervokormány, emelhető vezetőülés, az ablaktörő 1. fokozatában a törési sebesség állítható. Irányár: 750.000 Ft.

Érdeklődés: Nagy József City 634, telefon: 06/20-808-6526



BRG 320-as antennával, Taxi 2000-es kristálylial eladó.

Érdeklődni lehet: 06/20-382-8930

MORFONDÁRIÁK

Na, vége az uborkaszegzonnak. Vagyis a nyárnak. Kezdődik a suli. Jó kis érvágás a szülőknek. Az pedig, hogy a gyerekek mit gondolnak erről, az az ő dolguk. Nem igaz? A nyár végén a kormányunk is felmondta a szolgálatot. Nem, nem a járműveink kormányáról van szó. Jó kis meglepetés volt. Úgy veszem észre, hogy az úgynevezett nyári pangás egyre mozgalmassabbá kezd válni. Jó, az olimpiai játékok ugyancsak négyévente vannak, de mintha ez is más lenne mint a többi. Szomorú és felháborító események tarkították. Úgy elábrándoztam, hogy milyen is lenne 2012-ben a nyári olimpia nálunk. Szerintem, ha most rögtön nekikezdenénk, valahogy úgy járnánk, mint az autópálya-építésekkel. Végig csak vitatkoznának nagyjaink, hogy legyen-e közbeszerzés, vagy csak meghívásos pályázat. Lobbiznának a lobbisták teljes erővel. Valaki lenne a pénzügyminiszter is. Lenne csomagja is. Csak éppen állna minden. Mint a beton, betonút. Velünk taxisokkal kapcsolatban meg minden maradna ott, ahol van. Pláne most, amikor egy kis szikra is volt. Megszólt egy kis hang a parlamentben az árainkkal és egyéb megoldásra váró gondjainkkal kapcsolatban. Hát most ezzel egy jó ideig – legalább a következő kormányzati ciklus közepéig – továbbra sem fog foglalkozni senki. Nagy simlisek ezek a politikusaink. Szerintem konkrétan egyenesen képtelen bármelyikük is fogalmazni. A szavahihetőségük pedig példátlan és egyedülálló. Olyan, mint a távcső. Miért olyan? Próbált már valaki a távcső másik végébe belenézni? Na ugye! Hát ezért mondom én, hogy a fogorvosok sokkal korrektebbek a törvényalkotókhoz képest. Aztán ha a törvényhozóink valamit elszúrunk, akkor a hiba kijavítását mindig nagyvonalúan a károsultra bizzák. Itt van például – még mindig – a drosztkérdés. Egy dolog már biztos. Fizetni kell. Na de a számla. Milyen számat is kell ráírni. Olyat-e, amelyet a törvény előír, vagy pedig olyat, amit kitalálunk magunknak. Hol is kell a távcsőbe belenézni? Szerintem ez megintcsak megerősíti bennünk taxisokban azt a gondolatsort, hogy egypár embernek jó kis zsozó ez. Tenni érte nem kell semmit. Csak kérem szépen a rendet, az elenértéket ugyan ki fogja nekem a pénzemért biztosítani. Mert már a felfestés is elkopott. Takarítani ugyan minek. Ülünk, csücsülünk, a lé meg folyik. Így kell ezt csinálni. Főpolgármesterünk sem azon törte a fejét, hogy ugyan melyik „céggel” kössön szerződést a kis tengerparti „rom-házához” való kiutazásaihoz. Transzferáron persze. Na, erről jut szembe: most valakik azt szeretnék, hogy lehessen „megállapodás” áron fuvarozni. Na, eddig ez volt a transzfer. Szerintem legalábbis. Azért mi taxisok – vagy csak a belőlünk élők – is képesek vagyunk gondolati bakugrásokra. akkor mit fog érni a FIX-ár? Semmit! Marad minden a régiben. Csak másképp fogják hívni. Esetleg még egy feliratot kell a műszerfalra kitenni, hogy most már hivatalosan is lehet alkudni a taxissal. Angolul is, természetesen. Meg most már, hogy miénk lett Európa, a többi tagállam is kérheti a saját nyelvén való tájékoztatást. Na, erre van is egy jó ötletem: A fővárosi taxiállomásokon kellene egy-egy – „Hány nyelvet is beszélnek hivatalosan az EU-ban?” – táblát kihelyezni. Természetesen a mi pénzünkéből. Szóval úgy érzem, hogy nekünk taxisoknak nemigen javul a helyzetünk. Nem elég, hogy a köz egyre többet követel tőlünk, az áraink még mindig semmit sem érnek. Hogy is van a mondás? Az éhenhaláshoz sok... a bankoknak meg kevés. Mert hitel az van. Meg a kamat is kicsi. Vagy alacsony? Csak hogy életre kelt egy új fogalom: a THM! A teljes hiteldíjmutató. Ez meg az iszonyú kamat új neve. Jó, mi? Olyan ez, mint az egyik öreg taxis pályatársunk. Megállapodik egy út teljesítésében mondjuk 1000 forintért. A célnál közli, hogy 2000 Ft-ot mondott. Mint egy politikus. Mellesleg az illető olyan süket, hogy puskát lehet süitögetni a füle mellett, azt sem hallja. Van is ebből probléma, mert néha felébrednek a 10 emeletes ház lakói, úgy ordibál beszélgetés helyett a „kollégáival”. Aztán az ilyen

üzletpolitika egyre kiszámíthatatlanabb helyzetet teremt a többi taxisnak. Az ilyen emberek foglalják el a drosztoikat. Most már nem csak a drosztoikat, hanem a környékét is. Például, ha látótávolságon belül észrevesznek egy taxit, akkor hárman-négyen – idejük van bőven – odamennek és a legdurvább hangnemből elküldik a kollégát onnan. A tettelességet már azért nem vállalják, mert nagy a rizikó. Vannak ezek a korszerű kis GSM-technikák, amelyek nem csak hangot, hanem képet is rögzítenek, továbbítanak, és ezt ugye nem lehet letagadni. Na, erről beszéltem az előbb, hogy a pénzemért meg az ilyen agresszív pályatársak pénzéért, pénzünkéből illene a rendet biztosítani, vagy legalábbis elkezdni valamit, ennek érdekében annak, aki élvezzi a hasznát.

Koromnál fogva és már csak elég rövid távlatokban tudok tervezni, gondolkodni, de úgy ítélem meg, hogy a következő olimpiai játékok idejére tán elkezdődik valami ez ügyben is. Vagy a következő kormányválságig?

Még egy undorító dologról szeretnék pár mondatot. A bűnözők is egyre újabb technikákat dolgoznak ki, hogy a taxist a kevés pénztől megszabadítsák. Kedves barátom látta kárát ennek az új technikának. Telefonon rendelnek taxit. Címre ér a kolléga. Utasok közt van egy csinos fekete szemű, hajjú hölgy, hároméves forma kiscyerekekkel. Irány a bevásárlóközpont. Bemennek, vásárolnak – taxióra megy természetesen –, majd visszavitetik magukat. Fizetnek rendesen. Kiszállnak: irány a csomagtartó. Utólag végiggondolva az eseményeket, a jobb első ajtót a kiszállt utas nyitva hagyta. Csak behajtott. Rámolnak kifelé, majd a kolléga azt látja, hogy a „szép fekete szemű” hölgy felkapja a kocsit mellől a gyereket és nevetve elfut. Kolléga visszaül a kocsiba. A társaság a csomagokkal pillanatok alatt eltűnik. És akkor veszi észre, hogy a bal első ajtóból elfogyott a brifkó. Az összes irattal, készpénzzel. Ha csak az iratokat számolom, az egy hetvenes, meg a ráfordított idő, ami csak egyszerűen rengeteg. Szóval, ha elhagyjátok a kocsit, kollégák – ha csak a csomagtartóig is –, ajtókat ellenőriztetek és zárjátok be!

Üdvözléssel:

Kapitány

MEGHÍVÓ



Az Úllői út hajnalban

Jancsó Zoltán festőművész (Taxi 2000) kollégánk 2004. október 10-én 16.00-kor tartandó kiállításának megnyitójára.

Helye: I. ker., Batthyány tér,
Angelika kávézó (templom tövében)

A kiállítás október 10-től november 4-ig megtekinthető.

Év végéig marad a szokásos rend a repülőtéren

PÁLYÁZATOT ÍRNAK KI A FERIHEGYI TAXISZOLGÁLTATÁSRA?

Horváth Pálnak a reptéri helyzetet kifogásoló levelére Pál Tibor, a Belügyminisztérium Politikai Államtitkára válaszolt:

**BELÜGYMINISZTERIUM
POLITIKAI ÁLLAMTITKÁR**

**Horváth Pál úrnak,
elnök**

**Fuvarozók Országos
Demokratikus Szövetsége
Budapest**

Tisztelt Elnök Úr!

A repülőtéren kialakult droszthelyzettel kapcsolatos levelére az alábbi választ adom. A Budapest Airport Rt. (a továbbiakban: BA Rt.) és több taxiszolgáltatással foglalkozó vállalkozás 2003. április elsején megállapodást (a továbbiakban: Megállapodás) kötött a Ferihegyi repülőtéren lévő taxiállomások használatáról. A megállapodás létrehozásában a BA Rt. képviselőin túl a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi, Turisztikai és Fogyasztóvédelmi Bizottságának elnöke, a Budapesti Kereskedelmi és Ipar-kamara elnöke és – tudomásom szerint – Ön is részt vett.

A Gazdasági Versenyhivatal Versenytanácsa a 2004. február 5-én kelt, 116/2003. VI határozatában (a továbbiakban: Határozat) a Megállapodást törvénysértőnek minősítette. A határozat értelmében a jelenlegi – törvénybe ütközőállapotot 2004. december 31-től meg kell szüntetni. A BA Rt. a Határozatban foglaltak tükrében vállalta, hogy még ez évben egy puffer parkolót épít és ezzel párhuzamosan pályázatot ír ki a Ferihegyi taxis szolgáltatásra.

A Határozat meghozatalát követő napon, 2004. február 6-án a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara székházában a kamara elnökének vezetésével találkoztak az érintett taxis társaságok (Főtaxi Rt., Taxi 2000, City Taxi, 6x6 Taxi, Voláncom Kft., Buda Kft., valamint a V.I.P.T. Kft.) képviselői. Ennek során kijelentették, hogy a végleges megoldás megszületéséig elfogadják a jelenlegi állapotot.

Megítélésem szerint a versenyjogi szabályoknak is megfelelő törvényes állapot újabb, a Határozat megállapításait figyelembe vevő, annak 8. pontjában is említett megállapodás elfogadásával rendezhető megnyugtatóan.

Felhívom továbbá a figyelmét arra, hogy az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet 2.§-ának (1) bekezdése értelmében az utak forgalmának szabályozása, valamint a közúti jelzések elhelyezése, fenntartása, üzemeltetése és eltávolítása az út kezelőjének a feladata. Az út kezelője magánutak tekintetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény értelmében annak a területnek a tulajdonosa, amelyen a magánút van. Tekintettel arra, hogy a terminálok előtti út a BA Rt. tulajdonában lévő, a közforgalom számára megnyitott magánút, a BA Rt. feladata a közúti jelzések elhelyezése. E kérdés tehát nem tartozik a belügyminiszter hatáskörébe. Megjegyzem továbbá, hogy a rendőrség jogszabályban meghatározott feladatkörében biztosítja az útkezelő által kialakított forgalmi rend betartását, valamint a repülőtéri biztonságot.

Üdvözlettel:

**Pál Tibor
BELÜGYMINISZTERIUM
politikai államtitkár**



Az új, ősszel bemutatott modellel az Audi jelentősen megbolygatta a prémium mezőnyt a kompakt járművek osztályában. Az új A3 Sportback ugyanis jól ötvözi a kupék sportos eleganciáját és az ötajtósok sokoldalú felhasználhatóságát. A típust az igényes technológia és az autósok által igen sokra becsült dinamikus menettulajdonságok jellemzik. Az akár 184 kW-os (250 LE) négy- és hathengeres motorokkal, a fronthajtással, vagy a quattro állandó összerékhajtással, valamint a forradalmian új, külön rendelhető DSG automatizált váltóval a legújabb Audi műszaki tartalma is teljesíti mindazt, amit a rendkívüli ötajtós modell első látásra sejtetni enged, és a vezetés örömet kínál új formában.

A rendelhető erőforrásokból a legkisebb 1.6-os, 75 kW-os (102 LE) változat csak októbertől rendelhető, a 2 literes TFSI motor 147 kW (200 LE) viszont már szeptembertől hozzáférhető. A benzines

motorok közül a típushoz rendelhető még a 3.2 literes, 184 kW-os (250 LE) változat is, melynek 320 Nm nyomatékával igen nehéz versenyre kelni. A gázolajos erőforrásokból az 1.9, illetve a 2 literes is választható.

A motorokhoz öt-, illetve hatfokozatú kézi kapcsolású váltók illeszthetők, ám valószínűleg a manuális váltóval szereltéknél jobb gyorsulási értékeket tudó DSG automata lesz az új tulajdonosok kedvence. A versenysportból származó újszerű erőátviteli rendszerben az elektrohidraulikus vezérlésű kettős tengelykapcsolóval villámgyorsan lehet sebességet váltani úgy, hogy közben egy pillanatra sem kell megszakítani a hajtásláncot.

Amennyiben az Audi igen népszerű quattro állandó összerékhajtását is az előbb felsoroltakhoz illesztjük, úgy egy kimagasló menetdinamikai tulajdonságokkal rendelkező, biztonságos, attraktív megjelenésű autót kapunk az új A3-as Sportback-kel.



A FŐTAXI AZ IDÉN SEM HAGYTA KI

Szeptemberi (SZEPTEMBER-FEST)

Fesztivál a XVIII. kerületben

A jó hangulatú fesztiválról szöveg helyett beszéljenek a képek.

Az alapanyagok a gulyásban



Valószínűleg ezrek laktak jól az iszonyú méretű bográcából. Háttal látható Benke Laci bácsi mesterszákács



Látva a méreteket, ezt a bográcot nem lehet egyszerű sem elmosni, sem szállítani

A hortobágyi csapat malaca. A háttérben slambuc készülő



Farkas Tomi és Deme Laci egy emberi méretű bográcossal

Ez is kell a jó tűzhöz. Aki vágja: Deme Laci



A főtaxis csapat a (kocás) bérelhető talicskákkal a háttérben. Ugyanis a „Rent a Talicska” üzletág segítette a talicskatoló verseny résztvevőinek ezekkel a korszerű járművekkel (Repít a Talicska) A hortobágyi csapat ennek ellenére saját – nyilván tuningolt – speciális eszközével nyert

A hortobágyi csapat a (kocás) bérelhető talicskákkal a háttérben. Ugyanis a „Rent a Talicska” üzletág segítette a talicskatoló verseny résztvevőinek ezekkel a korszerű járművekkel (Repít a Talicska) A hortobágyi csapat ennek ellenére saját – nyilván tuningolt – speciális eszközével nyert

45 év taxiban

A Warszavától a Volkswagenig

Magyari Ferencel néhány éve, az el-lene elkövetett támadás okán készítettünk riportot. A nyár végén ismét megkerestük 71 éves kollégánkat, hogy a régmúltról, a taxiban töltött 45 évről faggassuk.

• **Eredetileg is taxis szeretnél volna lenni?**

• Nem. Én 1956-ban, a katonaság letöltése után szerettem volna elhelyezkedni a Volánnál teherautósofőrként. Jelentkeztem, de először csak előjegyzésbe vetek, majd rakodóként alkalmaztak azzal az ígérettel, hogy „kapun belül” már könnyebb lesz más, általam elképzelt területre átmenni. Így is történt. Rövid ideig rakodó voltam, majd átkerültem a teherautók közé. Közben a „zsírzótanfolyamot is elvégeztem” a műhelyben, vagyis magyarul, a szervizben minden, a komoly szakik által



Magyari Ferenc: – Nekem hiányozna a közösség

kezni, hiszen taxis múltam egy idős a Szabadtérivel, vagyis 1959. július 18-án kezdtem. Az első fuvarom akkor a Béketelepre, a Tapolcsányi út 11-be (vagy 13-ba?) vitt, egy idős cipész házaspárhoz. Ezt jól megjegyeztem. Az első autóm egy Warszava volt, és amikor azt javították, át kellett ülnünk a váltómmal egy Moszkvics 403-asra.

• **Rögtön állandó autóra kerültél, vagy előbb csak besegítettél?**

• Ez akkor úgy működött, hogy minden autónak volt

hivatalos gazdája. Ő felelt a taxiért leltárilag és persze anyagilag. Minket, fiatalokat ilyen autókra vezényeltek. Ugyanis annak idején nem mi választottuk meg azt, hogy mikor szerettünk volna dolgozni, hanem erről a vezérletiszt döntött. 8 óras műszak volt, illetőleg szombaton és vasárnap 12 órát kellett dolgoznunk. Hétköznap így 8 órát az autó is pihent. Ez persze ritkán fordult elő, mert az ún. „túrafuvar” szinte mindennapos volt. Tehát a nappalos túrázott a vállalatokkal, a túlóráját fizették, az éjszakás pedig taxizott. Így visszaemlékezve sem szépül meg a múlt, a túrát nem szeretjük, mert a 31

Ft-os napidíjon kívül nem lehetett vele többet keresni.

• **A fényképekről kiderül, kaptatok egyenruhát is.**

• Úgy, mint a hadsereg-nél, a viselete kötelező volt. Ezek a formaruhák először gyengébb minőségben készültek, később már varratták őket méretre, és az anyag is jobb lett. A zakót és a nadrágot néhány év múlva inggel egészítették ki. A parolinon a csíkok azt mutatták, hogy ki mennyi ideje van a

szakmában. Az aranycsíkosok igen régi koléga voltak.

• **A moszkvicsos fényképen lévő kollégára emlékszel?**

• Igen, természetesen. Mangó Ferinek hívták, és sajnos már régen meghalt.

• **Aki a Volgán veled ül?**

• Vele 22 évet dolgoztam együtt. Meggyesi Jánosnak hívták. Sajnos már ő is meghalt. Az M24-es Volgát Zsigulik, Ladák követték, és mi végig együtt maradtunk. Amikor maszek lettem épp egy 1500-as Ladánk volt.

• **Több fantáziát láttál a maszek taxisásban, mint a Volánban?**

• Nem, sőt. Én jól éreztem magam a cégnél, nem akartam önállósodni. Megvolt a kis aprópénzem, de közben, 1990. május 1.-jén, a Volánnál megszünt a taxi üzletág. Szóltak előre, hogy mindenki kezdje el intézni az iparengedélyét.

• **Ma is a Volán-utódnál dolgozol, nem kerültél messzire.**



A legelső autó, egy Warszava volt

lenézett munkát én végeztem. Majd egy idő után vizsgát kellett tennem, hogy ezt követően vezethessek, bár a katonaidőm alatt is teherautókkal jártam, tehát volt gyakorlatom. Ez azonban olyan szigorú volt, hogy a 16 jelentkező közül mindössze ketten mentünk át rajta. Majd két hónapig voltam segédvezető. Ezt követően egy Garant-ra kerültem. Ez a típus a Robur-ok elődje volt. Ezzel dolgoztam másfél évet, amikor szólt a főnök, hogy áthelyeznek a taxihoz. Én nem akartam menni, mert jól éreztem magam a nagy kocsikon. Ezért majdnem kirúgtak, így nem volt más választásom, mentem. Így kényszerültem bele a személyfuvarozásba, melyet azért később nagyon megszerettem.

• **Emlékszel még napra pontosan arra, hogy mikor kezdted el taxizni?**

• Igen, bár nem is nehéz erre visszaemlé-



Mangó Ferenc és Magyari Ferenc a váltóautóként szolgáló Moszkvics 403-sal



Magyari Ferenc és Meggyesi János a Volgával

- Így igaz. Én 45 éve ugyanott dolgozom, csak a cég neve változott sűrűn.
- **Körülbelül mennyi kilométert vezetél taxiként?**
- 1990-ben a másfél millió kilométer balesztmentes vezetésért járó kitüntetést kellett volna megkapnom. Azonban ez a fajta elismerés is megszűnt akkor, ráadásul azóta eltelt 15 év. Gondolom, a 2 millió kilométert már tettem.
- **Van olyan híresség, akit vittél a 45 év alatt, és ma is büszkén vállalsz?**
- Felsorolni sem tudnám mindegyiket. Talán néhány név a nagyok körül: Vaszy Viktor, Tolnay Klári, Mészöly Kálmán, Korda György.
- **Mennyi taxi volt 1959-ben Szegeden?**
- Ha jól emlékszem, kb. 30. Vagyis 60-70 taxis látta el a várost.
- **Kik ültek be a taxiba?**
- A 60-as években csak a komolyabb jövedelműek engedhették meg maguknak ezt a luxust. A 70-es, 80-as években bővült a kör. Az átlagember is ki tudta fizetni a szolgáltatást.
- **Változtak a szokások mára?**
- Ma megint csak keveseknek van pénze taxira. A szolgáltatás ára szerintem a fizetésekkel együtt mozgott. Az üzemanyagárak mentek az egekbe.
- **Emlékszel a tarifákra?**
- Mindre nem. Kezdetben taxióránk sem volt. A kilométeróra alapján számoltunk. Kértük az utast: nézze meg hol áll az óra, és

annyiszor 3 Ft-ot számoltunk, ahány kilométert tettünk meg.

- **Az átlagember 71 éves korában éli a nyugdíjasok életét. Nem farsztó a taxiszás?**
- Az az igazság, hogy én már régen ki akartam lépni, de mindig lebeszéltek róla. (Persze hagytam magam.) Szeretem a rám bízott feladatokat megoldani, de azért már nem a régi intenzitással dolgozom. Ugyanakkor a nyugdíjaim kiegészítésére szorul. Ennek ellenére akkor is kijönnék néha az utcára dolgozni, ha ennél többet hozna a postás. Hiányozna a közösség. Én egész életemben köztük éltem, nem szeretnék visszahúzódni. Most már inkább csak délelőtt dolgozom. Reggel 7 óra körül kezdek, otthon, asztalnál reggelizem. Délelőtt, ha van munkám, elvégzem, délben



A 60-as évek sokak által irigvelt autótípusa, az M21-es Volga



A kép és a brigádnaplórészlet a Tisza Volán jubileumi évkönyvéből való

TISZA-PARTI VOLÁNHISTÓRIA

11 3

Méret: _____

Törzszám	Cyán szám	Gyűjtőnév	Beszerezés időpontja bev. jegy száma	Szállászás időpontja bejelentési j. száma	Járatok száma	Lefutott km teljesítmény
<i>Oktoberben igazgató úrnak ellenőrzése:</i>						
<i>Az igazgató úrnak ellenőrzésére az igazgató megjelent a telepen. Előre sejtett, nem tudta, hogy mennyi fog. A garázsban történt bejelentéskor látta, hogy mind a négy autók. Kabályhegyen megismerkedtünk mindkét és amikor látta, hogy a postánál lévő kocsi még Kabályhegyen tartózkodott, mellyel a dolgozók felébredtek.</i>						
<i>Ha igazgató úrnak és a kaka kártevő szerelő általános cédulái voltak a dolgozók jelszavainak bevezetésének egy ilyen alkalommal a délutáni műszakban dolgozók kint voltak a postánál mindkét kocsi kártevő és a lefutott garázs bejelentése felhívástörték valóban akartott elvétel bejelentését keltették. Mivel a garázs pótlát volt és a bábukat ki akarták vinni, az igazgató kocsiát egy Opel Kadett-ot vevével felhíváltak és amikor felhívókat vettek a megjelölt világot a műszakos bábuknak. Mivel a két pótlát logikahozatások között keltte le a műszakot és a kártevő a megjelölt városra persz maradt el.</i>						
<i>1950 dec. 12-én érkezett a vállalatba az elő megjelölt kocsi. Rendszám: EE-106 Opel Kadett. Október igazgató kocsi lett, állapotára jellemző, hogy 1951 június 30-án ki lett jelölve.</i>						

„Életképek” 1950-ből



Az M24-es Volga ideális méretű taxi volt

hazajövök, délután pedig, ahogy kedvem tartja. Van egy kis hobbikertem, ott is ügködöm.

• *Tapasztalatod szerint ifjabb kollégáid mennyire felkészültek, hogyan látják el feladataikat?*

• Aki hozzánk kerül, már tisztában van az alapokkal. Az ő helyzetük lényegesen egyszerűbb annál, mint amivel nekünk kellett

annak idején megküzdenuünk. A mi központosunknak volt egy fehallgatója és egy banándugós telefonja. Nem volt más kapcsolata a külvilággal. Aki elfelejtette a címet, az nagy bajban volt. Tehát a kapott fuvar pontosan felírtuk. Ma azt mondjuk a fiataloknak, hogy inkább kérdezzenek, minthogy rosszul csináljanak valamit. Amikor 1975. körül beszerelték az autókba



A legutolsó volános autó az 1500-as Lada

az URH-kat, a kezdetekben még azokkal is csak a gondok voltak.

• *Úgy tudom, az ügyintézéseket is szívesen vállalod?*

• Igen, jólesik a bizalom, meg hát az évek alatt sok-sok embert, hivatalt megismertem, tehát tudom hova kell menni és kit kell keresni.

• *Jó egészséget, balesetmentes közlekedést kívánunk!* –kó-



EGYÉNISÉG A TÖMEGBEN

A Mitsubishi Motors Corporation (MMC) 2004 tavaszán, a genfi autósalonon mutatta be új, Európa számára Európában készülő kisautóját, a Mitsubishi Colt földrésznűköt megjelenő hatodik generációját, amely szeptember 17-től hazai márkakereskedőink autósalonjaiban is megjelenik. A hollandiai

Born városában készülő új, ötajtós Colt rendkívül erős „mezőnyben”, a nálunk meghatározó – az idei év első felében közel 57 ezer eladott autót felvonultató – B-szegmensben lép piacra. (Európában ez a második legkeresettebb kategória, amelyben az elmúlt évben 4,3 millió autó talált gazdára.)

A Printax szervizben:

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

Főbb szerviz (bruttó) árak:

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

Új Printax taxióra: 75.000 Ft

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

COMPUTER

PLUS

Számítástechnikai
Szaküzlet

Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.

Tel: 214-7293

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda

parajdi
AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



**VW AUDI OPEL
SEAT FORD
SZAKÜZLET**

Üzletünkben gyári minőségű és
utángyártott alkatrészek széles
választékával várjuk vásárlóinkat.

Parajdi Kft. 1134 Budapest Klapka u. 9.
Telefon: 450-2290 Fax: 450-2299
e-mail: info@parajdi.hu www.parajdi.hu
Nyitva: Hétfő-Péntekig 8.00-18.00-ig
Taxisoknak kedvezmény!



Az etalon az ablaktörő

MATRICAHÁBORÚ

Szélvédőinken matrica, matricát ér, pedig egyetlen olyan sincs, amely már lejárt vagy szükségtelen volna. A műszaki vizsgán viszont megbukik a gépjárművünk, mert miközben az összes hatósági előírásnak próbálunk megfelelni, a legfontosabbnak még sem sikerül, és több a takart felület, mint a megengedett. Mi ilyenkor a megoldás? Ennek próbáltunk a Közlekedési Főfelügyeletnél utánajárni.

A matricások országa lettünk. Nálunk minden jogosultságot kisebb vagy nagyobb matricával kell igazolnunk, jól látható helyen, a szélvédőn. Vegyük szép sorba, hogy mi mindent lehet találni némelyik jármű ablaküvegén:

Az új forgalmi rendszámok kötelező megjelenítésére szolgál a regisztrációs matrica. A 35/2000. (XI.30.) BM rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szól. Ennek 46/A § (3) pontja kimondja: „A regisztrációs matricát a jármű első szélvédőjén belülről – kívülről jól látható módon – a jobb alsó sarokban kell az ügyfélnek elhelyezni.”

Amennyiben a tisztelt autós gázüzemű gépjárművet használ, úgy ezt külön jelölni kell. A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és a forgalomban tartásának műszaki feltételeiről a következő módon rendelkezik: 74. § (5). „A gázüzemű jármű szélvédőjének jobb alsó sarkán e rendelet 13. számú mellékletben meghatározott megjelölést kell elhelyezni.”

Amennyiben a gépjármű tulajdonosa még időnként vagy rendszeresen az autópályáinkat is igénybe veszi, úgy vonatkozik rá a 26/2004. (III. 11.) GKM 3. § (3) pontja: „A matricát a gépjármű szélvédőjének bal alsó sarkába – motorkerékpár esetében annak jól látható helyére – kell ragasztani a gyárilag erre a célra készített öntapadós felületével.”

Amennyiben honfitársunk, ha máskor nem is, de nyáron netán külföldre utazik pihenni, úgy bizony előfordulhat, hogy több országon áthaladva, azok matricáit is kénytelen valahová a szélvédőn elhelyezni. Ezeket előszeretettel helyeztetik a külföldi hatóságok az első szélvédő bal alsó sarkába vagy pedig a visszapillantó tükör mögé, középre felülre.

Ha viszont autós társunk mozgáskorlátozott, akkor az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelete szerint, e külön engedélyt kell jól látható helyen elhelyezni, amelynek nem csak a gépjármű hátsó részén történő matricás jelzése lehetséges,

hanem e különleges jelzésnek az első szélvédőn történő elhelyezése is. Nem is szólva a jogosultságokat tanúsító igazolványnak az első szélvédő alatti feltüntetési kötelezettségéről.

Betegszállító jármű esetében a 19/1998. (VI. 3.) NM rendelet a betegszállításról az 5. számú mellékletében előírja: „Az emblémát a betegszállító gépjármű szélvédőjén, a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 97. § (2) bekezdés c/ pontjában foglaltak szerint kell elhelyezni. Az embléma átmérője 10 cm.”

Anélkül, hogy minden matricára vonatkozó kötelezettség jogszabályi hátterét felsorolnánk, még említésre méltó lehet a fővárosban élők esetében a kerületi önkormányzat által kibocsátott éves parkolást engedélyező matricák megemlítése vagy a taxisok esetében akár a fuvarengedély, de a legújabb kötelező drosztengedély kihelyezése. Végül de nem utolsósorban azon külön behajtási engedélyek, amelyeket az arra hivatott és felhatalmazott hatóságok adnak ki. Az már tényleg csak hab a tortán, miszerint a különféle riasztó és védelmi eszközöket jelző piktogramos ragacsok is megjelennek, nem csak az első szélvédőn de még az oldal ablakokon is.

Azt beláthatjuk, miközben egyre-másra születnek a törvényi és rendeleti előírások a különféle engedélyek és jogosultságok igazolására szóló matricák szélvédőre történő kihelyezéséről, arra a jogalkotók már alig gondolnak, hogy létezik egy jogszabály, amely pontosan meghatározza a ki-, és átláthatóságra vonatkozó szabályokat. Ezeket az előírásokat, úgy tűnik, a különböző rendeletalkotók nemigen szokták figyelembe venni, vagy nem történik a hatóságok között koordináció. A 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 78. § (1) bekezdés ugyanis így fogalmaz: „A gépjármű, a mezőgazdasági vontató és a lassú jármű vezetőterének olyannak kell lennie, hogy a vezető részére minden vezetési művelet esetében biztosítsa az előre és oldalra való kilátást, továbbá a visszapillantó tükörrel a jármű mellett lévő mindkét oldali forgalmi sávra történő rálátást.”

Dévai Pál, a Közlekedési Főfelügyelet műszaki osztályának vezetője megkeresésünkre elmondta: A gépkocsinál a vezető számára a kilátást a szélvédőn és az oldalablakokon keresztül is biztosítani kell, sőt a hátsó ablakon is, ezért alapvetően tilos az említett ablakok bármiféle kilátást akadályozó eszközzel való takarása. Igény merült fel a díszítések és jelzések szabályozására is, amelyet a korábban említett jogszabály 97. § (2) bekezdése ekképpen deklarál:

„A gépjármű, a mezőgazdasági vontató és a lassú jármű szélvédőjén, valamint azon ablakain, amelyeken keresztül a vezetőnek az utat és környezetét látnia kell, kilátást zavaró feliratot, ábrát, jelzést, tartozékot elhelyezni tilos.

Nem kell a kilátást zavarónak tekinteni:

a./ a belső visszapillantó tüköröt,

b./ a szélvédő felső részén elhelyezett olyan fényszűrőt, amely a kilátást nem akadályozza, magassága a járműre felszerelt belső napellenző magasságánál nem nagyobb, rajta keresztül a közúti jelzések színe tévedésmentesen felismerhető,

c./ legfeljebb 10 cm átmérőjű, a szélvédő alsó sarkában elhelyezett feliratot, ábrát, jelzést, tartozékot,

d./ a szélvédő szélén elhelyezett antennát...

(4) A jármű vezetőfülkéjében és utasterében tilos olyan díszítést alkalmazni, amely a vezetőt zavarhatja, vagy a szabad kilátásban akadályozhatja.

(5) A személygépkocsi ablakain – kivéve a lakófelépítmény ablakait – menet közben nem szabad függönnyt, vagy olyan más megoldást (fólia, üvegre felhordott fényelnyelő vagy fényvisszaverő réteg stb.) alkalmazni, amely a személygépkocsi ablakain a kilátást, illetőleg az átlátást megakadályozza.”

A gépjármű-konstruktőrök számára igen komoly műszaki paraméterek határozzák meg, meddig is engedhetik el a fantáziájukat. Az alapvető normákat ez esetben is jogszabály írja elő. A műszaki rendelet erről a következőképpen rendelkezik:

79. § (1) A gépkocsi vezetőülésétől a vezető szemhelyzetéből nézve

a./ a jármű hosszengelyére szimmetrikus elülső 180 fokos szögtartományban takarást szemmagasságban csak ajtó- és ablakoszlop, szélvédő, osztléc, ablaktörő és a törletlen szélvédő felület okozhat,

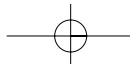
b./ a jármű előtt, a jármű elejétől 5,0 méter távolságban a talajnak a szélvédő törölt felületén keresztül láthatónak kell lenni,

c./ a jármű előtt, az úttest szintje felett 5,0 méter magasságban, a jármű elejétől 8,0 méter távolságra lévő pontnak láthatónak kell lennie. A szélvédő törölt felületén át nézve ez a távolság 10,0 méter lehet,

d./ a törletlen szélvédő felület takarási szöge a vezető szemmagasságában és a vezető oldalán nem lehet nagyobb, mint a mellette lévő oszlop takarása,

e./ a külső tükröknek a szélvédő törölt felületén keresztül vagy az oldalablakon átláthatónak kell lenni.

A fentiekből világosan látható – folytatta Dévai Pál –, hogy a szélvédő ablaktörő által törölt felülete az a végső határ, amelyet semmiféle előírás alapján eltakarni nem lehet. Az is kitűnik, hogy a jogszabály betartásával egyidejűleg, több jelzés, matrica is elhelyezhető a szélvédőn, ám azt megmondani, hogy ezek melyek legyenek, vagy lehetnek, nem a Közlekedési Főfelügyelet feladata. A hazai gya-



ΠΕΟΠ
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sílécstartók, síboxok, túraboxok 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, Szo: 9-13 óráig.

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



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

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

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




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

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pofa



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

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

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

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

K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA
 AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
 VÁLTÓZÁRSZERELÉS
 Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.
 ☎ 276-0520, 06-30/9-496-291
 Nyitva tartás: 8-17 óráig

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

korlatban egyelőre azt tapasztalni, hogy a gépjárművezetők nem törekszenek a főleges, lejárt matricák eltávolítására, így viszont könnyen előfordulhat, hogy nem tartják be az erre vonatkozó, korábban ismertetett előírásokat. Egy biztos: a gépjárművek időszakos műszaki vizsgálata, közúti telephelyi ellenőrzése alkalmával a területi közlekedési felügyelet ellenőrzik a hivatkozott jogszabályok betartását. A közúti ellenőrzésnél döntő többségben a rendőrhatalóság is jelen van. Tehát a figyelmetlen, gondatlan személyek korlátlanul nem csökkenthetik a járműből való kilátást, veszélyeztetve ezzel saját és má-

sok biztonságát – tudtuk meg az osztályvezetőtől.

A gyakorlat ettől azért mégis eltér. A kilátathatóságot a rendőrök legfőleg akkor ellenőrzik, ha a közlekedési felügyelet munkatársai is jelen vannak a kontrollkor. A közúti ellenőrzést végző járőrök zöme nem közlekedési rendőr, így ezen jogszabályi előírások részleteivel sincsenek tisztában, ezáltal nem is várható el tőlük, egyébként nekik nem is a feladatuk, hogy ezt alkalmazják és számon kérjék a gépjármű vezetőjén. Más a helyzet a műszaki vizsgákon, ott valóban nem adják ki az érvényességi matricát, ha túl sok a takart felület.

Ennek ismeretében viszont elgondolkodtat, hogy egyik-másik taxi üvegfelületén elhelyezett kilátást korlátozó matricák, reklámlogók mely megítélés alá esnek, hiszen e területen nincs engedély a személyszállító vállalkozók gépjárműveire sem. A konklúzió: ne cseréljük le a gyári ablaktörlő lapátokat csak azért, hogy nagyobb felületet tudjunk matricákkal telergasztgatni, míg a hatóságok részéről összehangoltabban kellene szabályozni, hogy milyen és hány darab matricát lehet optimálisan elhelyezni az ablaktörlők által nem tisztított felületen.

Kovács Zoltán Tamás

Piaci korlátozás vagy üzleti érdek?

Ki hajthat be a Hajógyári szigetre?

Meglehetősen nagy felháborodást váltott ki a nyáron a taxisok és a taxitársaságok között az a döntés, hogy a Hajógyári Szigeten a Dokk Beach és a Bed Beach szórakozóhelyek üzemeltetője minden péntek és szombat éjszakára korlátozta a taxik behajtását. Oda csak a vele exkluzív szerződést kötött cég autóit engedi be. Levélben hívta fel a taxitársaságok figyelmét többek között arra, hogy:

„...mindkét szórakozóhely exkluzív szerződést kötött a Rádió Taxival, melynek értelmében a Hajógyári Szigeten belül a két szórakozóhely elé csak a Rádió Taxi gépkocsijai érkezhettek, akár vendéggel, akár vendég nélkül, ill. a kijáratoknál kialakított drosztokról fuvar csak a Rádió Taxi gépkocsijai vehetnek fel, ill. kizárólag ők várakozhatnak. Tekintettel arra, hogy a Hajógyári Sziget MAGÁNTERÜLET, ezért a Rádió Taxi gépkocsikon kívül minden taxi számára a Dokk Disco és az Event's Hall előtti parkolót jelöltük ki várakozási helyként! Értelemszerűen a Sziget biztonsági szolgálata a Rádió Taxin kívül minden taxigépkocsit automatikusan ebbe a parkolóba irányít, HA VENDÉG, ILL. VENDÉGÉRT ÉRKEZIK, AKKOR IS! Nyilvánvalóan ezek a szigorítások pénteken 22.00–06.00-ig, illetve szombaton 22.00–06.00-ig érvényesek!

A zavartalan munka érdekében külön felhívom figyelmét a Hajógyári Szigetre bevezető útvonalakon (egyébként a KRÉSZ szerint is) fennálló megállási tilalomra, különös tekintettel az alsó rakpart Mozaik utca és Szentlélek tér közötti részére, ill. a Hajógyári szigetre bevezető H hídra! Ezeket az útvonalakat a saját biztonsági szolgálatunkon kívül a III. kerületi polgárőrök és a BRFK járőrei is fokozott ellenőrzés alá vonják, a szabálytalanul várakozók ellen szabálysértési eljárást indítanak. Ezen felül, ha valamely taxitársaság bármely gépkocsija a rakparton, a hídon, vagy a kijelölt parkolón kívül akár szabadjelzővel, akár anélkül várakozik, annak a taxitársaságnak a gépkocsijait 30 napig már a H

hidra sem engedi a biztonsági szolgálat felhajtani!... „

Miután a területen nagyon sok vállalkozás működik, amelyeknek különböző taxiközpontokkal van kapcsolatuk, az „ügyet” először minden érintett maga próbálta megoldani. Ez nem sikerült, így a probléma a kamarához került. (Lásd az alábbi levelet. A szerk.) Szeptember elején a helyzet úgy áll, hogy pénteken és szombaton éjszaka a Rádió Taxi autói kivételével a taxik csak a kishídon áthajtvá, a parkolóig mehetnek, itt kell utasaikat kitenniük, illetve felvenniük.

Rács Balázs
ügyvezető úr részére!
Budapest

Tisztelt Rács Úr!

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara tagjaihoz eljuttatott 2004. július 29-i levelével kapcsolatban, amelyben a Hajógyári szigeten a taxik mozgását érintő elképzeléseit közli, a következőkről tájékoztattuk.

Alapvetően egyetértünk és támogatjuk az utasok kulturált kiszolgálását elősegítő forgalomtechnikai szabályozásokat olyan területen, mint pl. a Hajógyári sziget, ahol esetenként nagyszámú utas, taxi és egyéb autók mozgását kell összehangolni. Erre vonatkozóan útmutatást ad a Fővárosi Közgyűlés 59/1999.(XI.18) számú rendelete, mely a fővárosi taxiállomások működéséről rendelkezik. További előírásokat és szabályokat a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara által elfogadott „Taxis Etikai Kódex” tartalmaz.

Tekintettel arra, hogy meglátásunk szerint, az életbe léptetni kívánt forgalmi rend nem felel meg a fenti rendeletben foglaltaknak, a szabályozás jelenleg érvényes előírásait javasoljuk újra gondolni és módosítani. A módosítást

indokolja az is, hogy a javaslat a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény rendelkezéseivel is ellentétes.

Tisztelt Rács Úr!

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Osztályának Taxis Szakmai Kollégiuma, figyelemmel a létrejött exkluzív szerződésekre is, segítséget kíván nyújtani a problémák megoldásához. Ezért felajánljuk szakértőink segítségét abban, hogy a kívánt cél törvényes eszközökkel elérhető legyen.

Üdvözlettel:

Antal Attila elnök
Közlekedési Osztály
Sipeki József vezető
Taxis Szakmai Kollégium



ESERGO

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

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

**20%
KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

**10%
KEDVEZMÉNY!**

Fizetendő minimális járulékok 2004. III. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

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

Befizetési határidők az adózásban – 2004 október

2004. október 12.

- Az egyéni vállalkozó III. negyedévre vonatkozó adóelőlegének befizetése.
- Az átalányadó előleg befizetése
- Az eva-előleg befizetése
- Az egészségbiztosítási és nyugdíjjárulék, a társadalombiztosítási járulék, a baleseti járulék, az egészségügyi hozzájárulás befizetése.

2004. október 20-án

- Az általános forgalmi adó befizetése negyedéves adózók esetén
- Társas vállalkozások társaságiadó-előlegének befizetése.

SMS - Autósbolt

egy e-mailt (sms-t) megérl!

Alkatrészek, lámpák, karosszéria elemek stb. kedvező árakon Budapest 2 pontján!

Pl: Astra F olajsűrő 900.-tól, Astra G olajsűrő 1400.-tól, ROWE (német) 15W-40-es olaj 5 liter 3100.-tól, OPEL 15W-40-es olaj 5 liter 3900.-tól, minden típushoz első ablakra légtérletők 5.500.-ért.

Küldj egy e-mailt (vagy sms-t) pontos megnevezéssel és árajánlatunkat rövidesen megkapod!

Tel/fax: 06 1 291 2391 (09-15h-ig)

Mobil: 06 20 3131597

e-mail: cochlea@freestart.hu

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!

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 százalékig terjedő részt kell fizetni.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

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

A BTI kínálata

BTI Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

DIGITAXI TAXIÓRA

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

EÖRDÖGH TRADE KFT. DIGITAXI SZERVIZ

1196 BUDAPEST, Áchim A. u. 91.

Telefon: 282-4280

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

(www.mnb.hu)

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

Athénban elszabadultak a fuvardíjak

Olimpiai ezüst a taxisnál

A görög fővárosban az olimpia idején tízezer taxis próbált enyhíteni a külföldiek közlekedési problémáin. Nyilván akadtak, akik hiénaként kihasználták a helyismeretekkel nem rendelkező utasokat, míg mások, ügyelve az országukról kialakítandó jó hírnévre, példamutatóan végezték dolgukat. Az egyik fuvarozó még az ezüstérmét is visszaadta, mert így érezte becsületesebbnek.

Kezdjük talán a megdöbbentő esetekkel. Az köztudott, hogy Görögországban a viteldíjak jelentősen kedvezőbbek, mint hazánkban, és a turisták is előszeretettel veszik igénybe ezt a közlekedési formát. Az olimpia idején tízezer taxis várta a külföldiek megrendeléseit, és bizonyára többségük becsületesen végezte a dolgát, az újságok és a pletykarovatok mégis azokkal a rémtörténetekkel voltak teli, amelyek nem fényesítették az Akropolisz lábainál fuvarozók jó hírnevét.

Az *Eleftherotipia* című lap írása szerint előfordult, hogy a várost nem ismerő külföldiek szállodájukból a legközelebbi metrómegállóig szerettek volna eljutni, ám nem ismerve az útvonalat, kilépve szálláshelyükről taxiba ültek és megkérték a sofőrt, vigye őket a megnevezett metróállomásra. A fuvarozó ahelyett, hogy megmutatta volna, merre találják a megállót, képes volt a 340 méterre lévő metróig elkocikázni a kuncaftjaival – ami talán még

érthető is lenne, hiszen ebből kell megélnie –, viszont ezért a távolságért elkért fejenként 10 eurót, így 30 euróval (7500 forint) szegényebben szálltak ki a meglepetéstől – pestiesen szólva – „köpni, nyelni” sem tudó külföldiek.

A kellemetlen élményt kiváltó történeteknek se szeri, se száma. Talán ezek közül is a „csúcsot” mégis az a fuvar érte el, amikor az egyik taxis az egyébként 5 eurós, 1250 forint körüli fuvarért legombolt utasairól 147 eurót, vagyis mintegy 37 ezer forintnak megfelelő összeget. És akkor még nem is szóltunk azokról az esetekről, amikor egy kis önkéntelen „városnézést” is betoldottak a fuvarozók a külföldiek útvonalába. De ne csak a negatívumokról ejtsünk szót. Arról is szóltak a híradások, miszerint több nagyon udvarias, még idegen nyelven is megszólaló – ami azért legyünk őszinték, nem jellemző a görög taxisokra – sofőr kísérette, pátyolgatta a turistákat. Athén gyönyörűségéről és biztonságáról áradoztak, miközben rendszeresen hangoztatták, hogy a fővárosban nincsenek terroristák és semmilyen veszély nem fenyeget. Ami a biztonsági ellenőrzéseket illeti, nos ez legkevésbé a taxisokon múlt. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy olimpiai játékok alkalmával még ekkora létszámú biztonsági erőt és eszközöket sehol a világon nem vonultattak föl. A NATO biztosította a légteret, ahol a nap 24 órájában AWACS felderítőgépek lokátorai pásztázták az égboltot, és vadászgépek bújtak meg kellő távolság-

ban, de a légtérben, nehogy bármilyen repülő tárgy bejusson a tiltott övezetbe.

A taxis körökben mégis a legnagyobb elismerést az a fuvarozó tudhatja magáénak, akinek, ha rövid időre is, de a kezében lehetett egy igazi olimpiai ezüstérem. A híradások szerint a holland *Diederik Simon*, miután evezésben ezüstérmét nyert, a pályáról a szálláshelyére hajtattott taxival, csakhogy a frissen nyert medálját a kocsi-ban felejtette. Ráadásul, mindezt csak órákkal később vette észre. No, ekkor azonnal riasztotta az olimpiai szervezőbizottságot, és aki csak élt és bevethető volt, mindenki a holland ezüstjét kereste. A diszpécser megpróbált minden dolgozó fuvarozót elérni, hogy az érem előkerüljön, mígnem a becsületes taxis, az autóját alaposan átvizsgálva a kocsi hátsó ülésén becsúsztatva megtalálta az ezüstérmét. Azonnal érdeklődött, hogy hol kell leadni az olimpiai ezüstöt, amelyről ekkor már senki nem is gondolta, hogy előkerül. Arról nem szóltak a hírek, hogy a holland hogyan köszönte meg a taxisnak a tettét, viszont a fuvarozó büszkén nyilatkozta: – Soha nem gondoltam rá, hogy megtartom, hiszen valaki kökeményen megdolgozott érte.

A néhány perces hírnevét pedig felhasználta arra, hogy megvédje az utóbbi időben sokat kritizált görög kollegáit: – Minden szakmában van néhány simlis, de ez még nem jelenti azt, hogy mindannyian azok vagyunk – tiltakozott a becsületes sofőr. **Cash**

BTI – Taxicentrum hírek

A BTI iroda elköltözött! A City taxinál zajló felújítás és átszervezés folytán a BTI iroda ideiglenesen a Taxisok Világa szerkesztőségében működik (ugyanabban az épületben, csak a folyosón szemben). Postacímünk, telefonszámunk és e-mail címünk változatlan. A BTI iroda helyén jelenleg a büfé üzemel, és a büfé volt helyén alakítják ki az új City diszpécserközpontot. A felújítás és átköltözések befejezése után, néhány hónapon belül várhatóan átköltözünk a másik épületbe, erről természetesen időben hírt adunk.

* * *

Szeptemberre ígérték az új, kibővített **Budapest atlaszok** forgalomba kerülését. A lap megjelenésekor remélhetőleg már irodánkban is kapható lesz.

* * *

Továbbra is folytatjuk a 100.000 Ft-os „**kaució**” biztosítások közvetítését, ezúttal azonban már más biztosítótársaság közreműködésével. A biztosítási ajánlat az eddigieknél több adatot igényel, szükség van a név, cím, rendszám adatok mellett a születési dátumra, adószámra és vállalkozói engedély számra is. Az ár változatlanul **2.700 Ft a BTI-ben**. Terveink szerint hamarosan újabb biztosítási szolgáltatások is elérhetők lesznek irodánkban (kiegészítő utasbiztosítás, bennülök biztosítása, stb.).

* * *

Egyéni honlapok tervezését és üzemeltetését vállaljuk a BTI-ben. Ma már nem luxus önállóan megjeleneni az interneten! Egyszerűbb oldalak elkészítése (1-2 oldal, fotókkal) már 12.000 Ft+ÁFA áron elérhető. Vállaljuk domain nevek bejegyzését, regisztrálást, meglévő oldalak átregisztrálását, felújítását. Az általunk készített oldalak a Taxicentrum® adatbázisában díjmentesen jelennek meg.

* * *

Átalányadós taxisok könyvelését, adatrögzítését változtatlanul végezzük. Ez a szolgáltatásunk tagjaink részére kedvezményes, 2.000 Ft-os áron, másoknak havi 3.000 Ft-ért érhető el. Az árak a bevallások elkészítésének díját is tartalmazzzák.

* * *

Október elején érkezik az **új brifkó-kollekció!** Taxis és egyéb pénztárcák nagy választékban kaphatók irodánkban. Ajánlunk is kiváló ötlet!

* * *

Új tevékenységként **hitelek közvetítését** kezdtük meg a **BTI-ben**. Felkészült pénzügyi partnerünk segítségével jelzálog és egyéb hitelek, autótársítási hitelek, euró és svájci frank alapú hitelek, Széchenyi-kártya igénylése lehetséges. Jelige: Mindenre van megoldás (azért köztartozásod lehetőleg ne legyen).

Mit tegyünk, ha baleset résztvevőivé válunk?

Jótanácsok a kárrendezés előtt

Mindannyian tudjuk, milyen „traumát” jelent egy közlekedési baleset, akár véletlen résztvevői vagyunk annak, akár okozói. Ezért megpróbáltam egy csokorba gyűjteni a fontosabb teendőket, illetve tanácsokkal szolgálni az olvasóknak. Akik korábban már átéltek egy közlekedési balesetet, annak biztosítási és más „buktatóin” már átestek, azok belekóstoltak a bizony könnyűnek nem mondható ügymenetbe és kárrendezésbe. Talán nekik is segítenek a következők.

Induljunk az elejéről: Megtörténik velünk a közlekedési baleset, példánk kedvéért véletlenül szenvedtük azt el, azaz a másik fél egyértelműen felelős a káresemény bekövetkezéséért.

Kiszállás után általában mindkét fél szemrevételezi saját gépjárművét, az abban keletkezett kárt, és már „fejben” számolja is a kárértéket. (Amennyiben a kedves Olvasó cégünkkel szerződést kötött, egy telefonhívás vagy URH-bejelentkezés alapján diszpécserünk azonnal indítja helyszínelő munkatársunkat a káresemény helyszínére, kiérkezésig folyamatosan tartjuk vele a kapcsolatot.)

Ennek is megvan a maga ideje, de az elsődleges az, hogy győződjünk meg arról, történt-e az ütközés során személyi sérülés. Amennyiben a másik résztvevőn nincs szemmel látható sérülés (vérző seb, látható nagy fájdalom) – vonatkozik ez ugyanígy utasainkra vagy a másik jármű utasaira is – és magunkon sem érzünk hasonlót, abban az esetben is el kell hangzania annak a kérdésnek, hogy „megsérült-e valaki?”

Ezzel az esetlegesen későbbiekben orvos-

hoz forduló másik fél orvosi ellátása során felmerülő – a személyi sérülés bekövetkezése az orvosnak kötelezően jelentendő felelőssége a rendőrség felé (tekintettel arra, hogy a személyi sérüléssel járó közlekedési baleset hivatalból üldözendő) – segítségnyújtás elmulasztásának (Btk. 172 §) kérdése egyértelműen tisztázható.

Minden olyan sérüléshez, amelyet a felek közül bárki is jelez, minden esetben kötelező a mentő értesítése. Az már utána a sérült felelőssége, ha úgymond „saját felelősségére” a mentőknél aláírt nyilatkozat ellenében a helyszínen marad, és csak később jelentkezik orvosi ellátásra.

Egy fontos momentumot közbeszúrnék: Az idén Olaszországban járva láttam, hogy az autópálya mentén már a műszaki meghibásodás miatt megállt gépjármű vezetője, kiszállás után azonnal magára veszi a fényvisszaverő mellényt. Majd miután abszolút láthatóvá tette magát nappali körülmények között is – kezdi el a hiba elhárítását, vagy a segélyszolgálat felhívását. Ez nagyon fontos, nemcsak látni, hanem látszani is kell. Több közlekedési baleset elkerülhető lett volna itthon is azzal, ha a felek idejében „látszódnak”. Ma már mindenki számára elérhető a mellény, amely életet menthet és további baleseteket előzhet meg. (Helyszínelő munkatársaink megfelelő mellénnyel és figyelemfelkeltő tárgyakkal vannak ellátva, a káresemény helyszínét, amennyiben szükséges fényvisszaverős műanyag forgalomterelő bójákkal jelzi a közlekedésben részt vevő többi járművezető számára.)

Második körben a helyszínen mindenki megpróbál azonnal tájékozódni, ki honnan érkezett az adott útkereszteződésbe, kié a felelősség kérdése. Ha ismeretlen útkereszteződésbe haladtunk be, és nem vagyunk biztosak a jelzőtáblákban és útburkolati jelekben, amelyeket csak egy pillanatra láttunk az esemény bekövetkezése előtt, nézzük meg alaposan, mielőtt bármilyen kijelentést teszünk a felelősség elismerésére vagy el nem ismerésére. Amennyiben a felek nem „egyeznek” meg a helyszínen, értesíteni kell a rendőrhatalóságot, akik majd szabálysértési feljelentés keretében, az „íróasztal mögül” döntenek a felelősség kérdésében. (A felelősség eldöntésének kérdésében segít több évtizedes közlekedési tapasztalatokkal rendelkező munkatársunk. Tapasztalataink szerint ugyanis egy „hidegfejű” szakember jelenléte mindig jól jön az adott helyszínen. Inkább őt kérdezzük, mintsem forró fejű, vagy a másik fél befolyásolására rosszul döntsünk.)

Ha a helyszínen minden egyértelmű, és nekikezdünk az ún. kék-sárga baleseti kárbejelentőlap kitöltésének, az alábbiakra nagyon ügyeljünk:

Amennyiben mindkét fél saját adatait tölti saját kézzel, vagy egyik fél felvállalja az írást és tölti a lapot, figyeljünk oda, hogy minden adat, amely beírásra kerül, ellenőrizve legyen, azaz személyi igazolvány, vezetői engedély, és forgalmi engedély adatai alapján kerüljön kitöltésre. Ne „bemondás” alapján töltsük ki az adatlapot.

Fontos még a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás megléte, amelynek igazolása-

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

GOLD DELIKÁT KFT.

TAXISOKNAK 5% KEDVEZMÉNY !!

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

Whisky, sörök, borok, pezsgők,
brandyk, vodkák, pálinkák, vermutok,
ginek, tequilák, ouzok, muzeális borok,
óriáspalackok, cognacok.....

OLCSÓBB ÉS DRÁGÁBB
ÁRFEKVÉSŰ CIKKEK EGYARÁNT

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

JÖJJÖN EL! MEGÉRI!

Exkluzív delikátáruk, ajándékosarak
rendelésre is.

1148 Budapest, Róna u. 1-3.

Telefon/fax: 383-0264

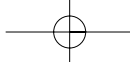
FELHÍVÁS!

Ruhagyűjtést szervezek
rászoruló szegények és
hajléktalanok részére, ebben
kérem a taxisok segítségét...
Mindenféle megunt, kinőtt ruhát, cipőt
(felöltött 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



ra a postai csekk feladóvévénye, a kötvény, vagy hivatalos igazolás fogadható el. Ezek valamelyikét minden gépjárművezetőnek magánál kell tartania. E nélkül a rendőri intézkedés nem maradhat el.

(Az adatokat helyszínelő munkatársunk ellenőrzi, figyelemmel az 1992. évi. LXIII. törvényben foglaltakra – amely rendelkezik a személyes adatok védelméről – és nyilatkozatot vesz fel a törvény értelmében az adatok kezelhetőségéről, illetve a helyszínen készített digitális fényképfelvételek biztosítótársaságoknál történő felhasználásának engedélyeztetéséről.)

A kitöltés végén az adatok újbóli áttekintése után a sárga és a kék színnel jelölt „megjegyzés” c. rovatban kis nyilatkozatot kell tenni, amelyben valamelyik fél elismeri a balesetért való felelősségét.

(Helyszínelő munkatársunk – megelőzendő az újbóli felelősségelismerési levelezési procedúrát – a károkozótól egy nyilatkozatot vesz fel, majd azt a kárbejelentő lap és a digitális helyszíni fényképek mellé csatolja. Ezzel nagymértékben hozzájárul ahhoz, hogy a biztosító a lehető legrövidebb időn belül befejezze a kifizetési jogalap vizsgálatát.)

A másik fél automatikusan a „nem vagyok felelős” szavakat írja be, de néha semmilyen nyilatkozat nem kerül erre a helyre, így a biztosítónak mindjárt levelezéssel kell kezdenie a kárrendezést, amely igencsak elhúzódó folyamat, tekintettel arra, hogy a másik fél nem veszi át, elteszi és csak napokkal később válaszol, vagy egyszerűen nem is válaszol. Mindezek hátráltatják a kifizetési jogalap vizsgálatát, a késve beérkező levelek hetek, hónapok elteltét jelentik a kárkifizetéshez vezető úton.

Még egy nagy gond: Ha olyan másik járművel ütközünk, akinek nincsen casco biztosítása, akkor ő akár már másnap javíthatja a rongálódásokat. Ilyenkor a biztosító kárazonosítás céljából hiába keresi meg, hogy megtekinthesse a járművet, már csak egy kijavított gépkocsit fog találni. A Bizto-

sító bármely esetben előírhatja ezt, amennyiben a legkisebb kételye felmerül az ütközés „valódiságában” és elrendelheti a rongálódások egymáshoz viszonyított összehasonlítását.

(Ezen problémára megoldás a helyszínelő által készített digitális fényképfelvételek becsatolása akár ügyfél, akár biztosítói beérésre, hiszen ebben az esetben igazolható a helyszínen keletkezett rongálódások valódisága és azok beazonosíthatósága.)

Ezekben az esetekben is nagyon elhúzódik a kár jogalapjának vizsgálata, hiába van már ott a másik fél káresemény-leírása, és akár elismerése is.

Amennyiben a helyszínen mozgásképtelenné vált jármű marad, annak mentése, elszállítása általában igen sok időt vesz igénybe, miközben a forgalom áll, vagy erősen korlátozva van, nem beszélve arról, hogy nem mindenki tud hirtelen autómentőt hívni, amely hamar oda is érne.

(Cégünk autómentője már a helyszínről való bejelentkezés után – szinte a helyszínelőnk elindításával egy időben már indul is. Így mire a helyszínen befejezik a kárbejelentő lap kitöltését, vagy a rendőri intézkedés véget ér, a mozgásképtelen gépkocsi már fent van a mentőn, és a forgalmi akadály a leghamarabb megszűnik. Cégünk a biztosítók által elfogadott díjazással szállítja az ügyfél által kért helyre a megrongálódott járművet, és szerződött partnereink esetében a számlát közvetlenül a biztosítóhoz nyújtjuk be, így az ügyfelünknek a helyszínen nem kerül semmibe.)

Többéves tapasztalataink mondatják velünk, hogy az adott baleset helyszínéről ne menjünk el egy névjegykártyával, vagy felírt telefonszámmal és névvel, vagy azzal az ígérettel, hogy holnap kifizetem készpénzben a kárértéket. Ha már megtörtént a baleset, akkor legyen türelmünk kitölteni a kárbejelentőlapot, és azt aláírni a károkozóval. Az egyéb megoldások többnyire nem vezetnek eredményre. Több alkalommal fordultak vissza a káresemény helyszínére

vonulás közben cégünk helyszínelői, mert az URH-csatornán vagy telefonon közölték velük, hogy a felek megegyeztek.

Ezek után pár nap elteltével nem ritkán jelentkeznek a felek, hogy mégsem sikerült rendezni a kárt. Természetesen ez esetben nincs kifizetés sem, a károkozó már a felelősséget sem ismeri el, nem hajlandó a kárbejelentőt kitölteni és aláírni. A vétlen fél pedig ez esetben tehetetlennek érzi magát.

Ilyen és hasonló esetekben egy járható út maradt – akinek van elég türelme és kitartása – a baleset helyszíne szerinti területi rendőrkapitányságon bejelentést tenni. Azonban az ezt követő hosszú procedúra után sem biztos, hogy abba a helyzetbe kerülhet, amely alapján a biztosító a keletkezett kárt kifizeti.

Cégünk ilyen és hasonló esetek elkerülésére érdekében végez csak szerződéssel rendelkező partnereink számára helyszínelést, és tart fenn kivonuló szolgálatot. Munkatársaink a nap 24 órájában elérhetőek diszpécserközpontunkon keresztül, közlekedési baleset esetén az értesítés vételét követően azonnal indulnak a helyszínre.

Ugyanígy indul és érkezik autómentőnk is, amely speciális „kiskocsijaival” bármilyen kitörött kerekű gépkocsit képes felvenni. Autómentőnk mindenki számára elérhető és igénybe vehető, taxis kollégák részére igen kedvező árakkal, de a kedvezményeket a kollégák ismerősei, barátai, és családtagjai is megkapják. Előre betervezhető szállításokat is (vidékre vagy a fővárosban belül) végzünk, szükség esetén több autómentővel állunk rendelkezésre.

Elérhetőségeink: diszpécserünk központi telefonszámai: 2900-626, 297-0252. Mobilon: 30- 411-0364, a neten: www.gordulok.hu, email: jilles@mail.eol.hu vagy jilles@gordulok.hu.

Remélem, írásommal segítettem a bajbajutottaknak, de ha úgy érzi tanácsra van szüksége, hívjon minket, munkatársaink állnak rendelkezésére.

Illés János

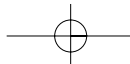
A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

- Helyes a „C” válasz.** A tábla a megengedett legnagyobb sebességet jelzi.
- Helyes a „B” válasz.** Az „Egyenetlen úttest” táblát használhatják a fekvőrendőr előjelzésére.
- Helyes a „B” válasz.** A „Legkisebb követési távolság” tábla hatálya alatt az előzés – ha egyébként a manőver feltételei fennállnak és azt közúti jelzés nem tiltja – megengedett.
- Helyes a „B” válasz.** A „telezöld” nem szünteti meg a táblával jelzett bekanyarodási tilalmat.
- Helyes a „C” válasz.** Lakó-pihenő övezetben a gyalogosok bárhol keresztezhetik járműve útját. Fokozott figyelemmel legyen rájuk!
- Helyes a „C” válasz.** Ahol a gyalogos-

nak nincs elsőbbsége a járművekkel szemben, ott mielőtt az úttestre lép, köteles meggyőződni arról, hogy áthaladásával a járműforgalmat nem zavarja.

- Helyes az „A” válasz.** A „Sorompóval biztosított vasúti átjáró” tábla vonalában taxija sebessége már nem lehet több, mint 30 km/h.
- Helyes az „A” válasz.** A sebességkorlátozás a vasúti átjáróig tart.
- Helyes a „B” válasz.** Önmagában a felezővonalhoz történő húzódás, ha a vezető irányjelzést nem ad, nem jelent bekanyarodási szándékot.
- Helyes az „A” válasz.** A fénysorompó üzemzavara esetén a járművet a vasúti átjáró előtt meg kell állítani. Továbbhaladni csak akkor szabad, ha a vezető meggyőző-

dott arról, hogy vasúti jármű nem közeledik.

- Helyes a „B” válasz.** A körforgalomban való behajtástól eltekintve a többi bekanyarodás jelzésére nem maradhat el az indexelés.
- Helyes a „B” válasz.** A „Sebességkorlátozás” tábla nem teszi lehetővé, hogy az autóbussz 50 km/h-nál gyorsabban haladjon.
- Helyes a „B” válasz.** A „Lakott terület vége” tábla nem szünteti meg a „Sebességkorlátozás” jelzőtábla hatályát. Ez csak abban a kivételes helyzetben történik meg, ha a „Sebességkorlátozás” és a „Lakott terület kezdete” jelzőtáblákat együtt helyezik el.
- Helyes az „A” válasz.** A motorosok páros legnagyobb sebessége még elérheti a 90 km/h-t, de már intenzív fékezéssel lassítania kell mert gyorsan közeledik a lakott terület kezdetéhez.


A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 72. RÉSZ

Autótaxifuvároók Szövetkezetének
közgyűlése 1947-ben

A Társulat tájékoztatta a főhatóságot a két taxis szövetkezet összevonásának folyamatáról, kivételesen a Kereskedelem és Szövetkezeti Minisztériumnak is eljuttatott egy háromoldalas beszámolót az eddigi eredményes, összevonó munkáról.

A Közlekedési Minisztérium és a Fővárosi Tanács néhány nap múlva választott a tájékoztatóra, de az új minisztérium nem reagált az elnökség soraira. Kutiék úgy érezték, hogy a Rónai Sándor miniszter vezette intézmény illetékesei kezdettől fogva barátságatlanul viszonyulnak a fővárosi magántaxisokhoz, illetve szövetkezeteikhez. Visszaemlékezésekből ismeretes, hogy amikor Endrényi dr. 1946-ban és Kolbay társulati elnök, s egyúttal az Autótaxifuvároók Szövetkezetének elnöke meghallgatásra jelentkezett Rónai miniszter titkárságán és időpontot kértek, a megadott napon nem fogadta őket a miniszter. Még kétszer megkísérelték a találkozást, ám egyszer sem jártak sikerrel. Kolbayék sajnálkozó hangvételű levelére, amelyben újabb időpontot kértek a minisztertől, választ sem kaptak.

Kutiék úgy gondolták, hogy a két szövetkezet összevonásának folyamatáról szóló tájékoztatójuk elegendő lesz ahhoz, hogy a minisztérium által beígért angol gyártmányú autók megrendelése megvalósuljon, vagy legalábbis az ezzel járó adminisztrációs folyamatok beinduljanak. Tudták, hogy a megrendelés megfogalmazásától a deviza kiutalásáig, illetve a gépkocsik átvételéig hetek vagy hónapok szükségesek.

A tájékoztató elküldését követően Kúti elnök a tagság nevében levélben emlékeztette a minisztériumot az ígéretére, s egyúttal bejelentette a taxisok igényét az új autókra. Jelezte, hogy a gyártóval vagy a szállítóval előzetesen tárgyalniuk kell igényeik felsorolása céljából, arról, hogy a kocsikat egységesen kék (oxilin 436) színűre fényezzék, az utasterbe pedig válaszfalakat szereljenek. Egy hónap múlva kaptak választ, s ebből megtudták, hogy megindultak a tárgyalások a Pénzügyminisztériummal a deviza kiutalása érdekében, ennek eredményéről később ígérték tájékoztatást.

A minisztériumnak írt igénybeje-

lentéssel egyidejűleg az Autótaxifuvároók Szövetkezetének rendbetétele is elkezdődött, lebonyolítását a Társulat vállalta magára. Mindenek előtt az „albérlőktől” kívánták megszabadulni. Minthogy a Taxiiparosok Szövetkezetének dolgai a nagy nyilvánosság előtt bonyolódott le, néhány albérlő úgy látta, hogy nekik menni kell, önként elhagyták az Autótaxifuvároók Szövetkezetének területét. Néhányan azonban haboztak, bár ők is úgy látták, hogy a következő telet már nem képesek kihúzni a garázsban, mert az áprilisi és a májusi esők csaknem elmosták őket. Miután Kutiék felszólították őket a terület elhagyására, válaszul kezdtek tárgyalni, hogy ők is tömörülnek, s megalakítják az Általános Vas- és Fémipari és Szolgáltató Szövetkezetüket. Úgy vélték, hogy mint szövetkezetnek nagyobb esélyük van a garázsban maradásra. Felkeresték patronusaikat segítségért. Miközben járták a pártok irodáit, főleg a két munkáspártét, Kutiék november 1. határidővel felmondtak nekik. Ám a felmondást nem vették át, s közölték, hogy szövetkezetük megalakítása folyamatban van, székhelyül a Tűzoltó u. 36. alatti garázst kívánják megadni. Endrényi dr. azonban felvilágosította őket arról, hogy törekvésük kudarcra van ítélve, mert a megadott székhely már foglalt az 1930-as évek végétől, más címet és működési területet kell keresniük. Felkérte őket a távozásra és arra, hogy előzőleg takarítsák ki a garázst, mert amikor betelepültek, a helyiség tiszta volt. Ősszel már csak egy iparos működött a garázsban, Sarkadi Mihály autókarozeria- és kocsigyártó, de ő is elköltö-

zott, a továbbiakban VIII., Dobozi u. 31.-ben dolgozott.

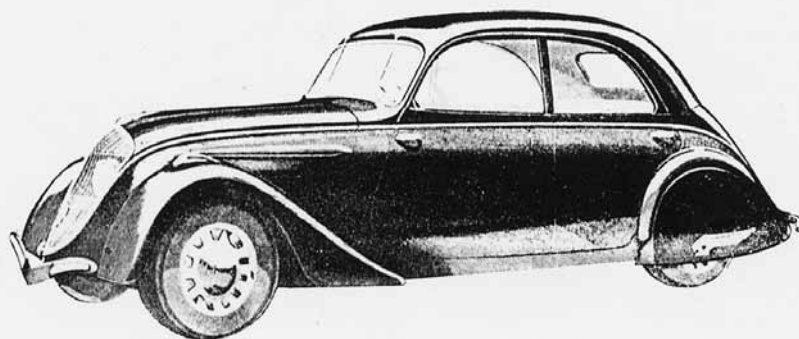
Sarkadi még a szövetkezet területén működött, amikor Kutiék Szöllösy Imre tervező és építésznél (XII., Maros utca 6/a.) megrendelték a garázs tetőszerkezetének újratervezését és megépítését. A munka elkészült, Biermann Gyuláék átvették. Úgy számították, hogy a korábban már elhatározott 200 személyautót garázsukban látják el rendszám táblával, és ott szerelik rájuk a viteldíj jelző készülékeket, bár remélték, hogy taxiorával együtt kapják meg a kocsikat. A tetővel együtt az irodákat is felújították, mert a Vig u. 13.-ban lévő ingatlanjukon álló kéthelyiséges épületük alkalmatlan volt a működésükkel együtt járó adminisztráció folytatására.

A Közlekedési Minisztérium 1947. július 15. keltessel újra felszólította a Társulatot a magántaxik színé-

nek egységesítésére, kékre festésére. Kúti választmányi ülést hívott össze, amelyen arról tanácskoztak, ha átfestik a forgalomban lévő magántaxikat – roncsokat –, nehezen tudják majd értékesíteni őket, hiszen új tulajdonosaik hiába rendszámozgatják át autójukat, nem közlekedhetnek vele a védett kék színük miatt a fővárosban. Ha nem festik át, megtorlásra számíthatnak a hatóság részéről. Egyik-másik választmányi tag akadémikusodásnak vette a minisztérium leiratát, hiszen Sebes Tiborék tudták, hogy a hatóság kívánsága az új szövetkezet létrehozásával már csaknem megvalósult, ám ennek ellenére plusz kiadásra kényszerítik a taxisokat, pedig hamarosan itt lesznek az új autók. Az így gondolkodókat Endrényi kissé lehütötte, mondván, nem tudják, mikor kapják meg a devizát, illetve az autókat, talán a következő évben, de addig mi történjék?

PEUGEOT

202

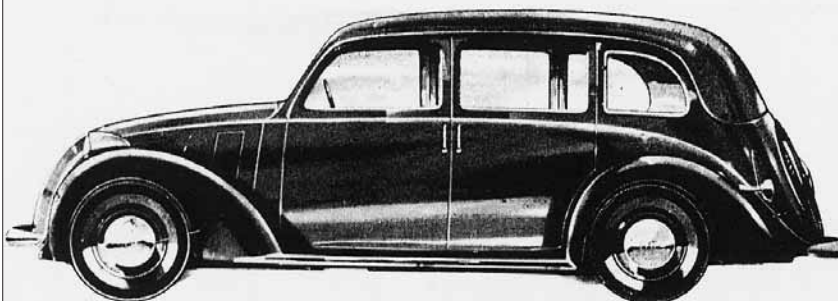


A taxisok nemigen ismerték az angol gyártmányú autókat, szívesebben használták volna FIAT vagy Peugeot kocsikat, amelyekben a válaszfal is elfért

FIAT

1	3
2	4 H

1100/L



TAXIÓRÁK
BÉRLETE
ELADÁSA
SZERELÉSE

KILOMÉTERÓRÁK
AUTÓMŰSZEREK
GYÁRTÁSA
ÉS JAVÍTÁSA

Méccaműszertüzem
GESZTI BÉLA
LEHEL-U. 10/B. TEL.: LIPÓT 528

A taxiórák előregedtek, egyre többször szorultak javításra. Kevesen váltalkoztak felújításukra

Egyúttal azt javasolta, hogy az új szövetkezetüket Kéktaxi Szövetkezetnek nevezzék el. Javaslátát elfogadták, de a minisztérium barátságatlan magatartásán nem tudtak napirendre térni. Kuti szerint körülbelül 400 magántaxi járja a főváros útjait, abból alig egy tucat a régi Wanderer, az eleve kék színű taxi. A többi kocsit nem egycsapásra cserélhetik újra, tehát a Kéktaxi Szövetkezet megindulásakor járműállományuk felét a régi kocsik alkotják. Akiknek tehát jobb kocsijaik vannak, ne tétováz-zanak, festessék át kékre. Úgy vélte, hogy e járművek értékesítése sem okoz majd gondot, mert értesülései szerint a Fővárosi Tanács újabb és újabb engedélyeket adott és ad ki a jelentkezőknek, akiknek szintén kék kocsikra lesz szükségük.

Azok pedig, akik csak papíron

voltak taxisok, s a forgalomban nem vettek részt, a taxizással kapcsolatos várható szigorítások miatt vagy visszaadják engedélykirataikat, vagy kocsira tesznek szert. A választmányi tagokat nem győzte meg Kuti érvelése, de elbizonytalanította őket. Biermann Gyula alelnök elmondta, felkeresett néhány festékest és érdeklődött a kék festék iránt, azonban a kívánt színre nem bukkant. Nagykereskedésekben is járt, azt az információt kapta, hogy ez a festék oly ritka, hogy csak Svájc-ból lehetséges beszerezni. A társulat rendelje meg a kívánt mennyiségű festéket valamelyik nagykereskedőnél, szerezzen hozzá devizát, és a többit már elintézi a nagykereskedő. Endrényi javasolta, hogy levélben forduljanak az információt adó nagykereskedőhöz, választát pedig küldjék el a minisztériumba, lássák a főosztályon, nem akarják szabotálni a főhatóság utasítását, de rajtuk kívül álló okok miatt nem teljesíthetik azt. Sür-gősen kérjenek devizát. Ilyen értelmű jegyzőkönyvet vettek fel az ülésről. Endrényi ott nyomban megfogalmazta a nagykereskedő-nek küldendő levelet, amelyet a kézbesítő azonnal továbbított. A nagykereskedő két nap múlva válaszolt, levelének másolatát a jegyzőkönyvvel együtt felküldték a minisztériumba, Seres Tibor főosztályvezetőnek.

A választmányi ülésen Kuti ismertette a legújabb miniszteri utasítást, amely szerint augusztus 1-jétől tilos taxióra nélkül fuvarozni. A választmányi tagok felső-hajtottak, mert ez azt is jelentette, hogy a bérautósokat visszakeresz-terítik telephelyeikre, megszűnik a vita a taxisok és a bérautósok között a drosztokon.

Az Autótaxifuvarozók Szövetke-zete 1947. július 25-re közgyű-lésre hívta össze tagjait. Ezen megjelent dr. Szentpéteri Kál-

„AUTOMOBILIPARI ÉS KERESKEDELMI

RT. (azelőtt FIAT Autóbilok
Magyar Eladási RT.)

AZ AMERIKAI KÖLCSÖNBŐL
ELADÁSRA KERÜLŐ AUTÓK
FŐBIZOMÁNYOSA

SERVICE ÉS AUTÓJAVÍTÓ- MŰHELY

OLCSÓ ÁRAK, GYORS
ÉS PONTOS KISZOLGÁLÁS
MOST ÉRKEZETT GYÁRI
ÚJ ALKATRÉSZEK
FELHASZNÁLÁSÁVAL

XIII., DÓZSA GYÖRGY-ÚT 61

TELEFON: 201-012 201-104

A FIAT jól kiépített szervizhálózattal rendelkező Magyarországon

mán, a Kereskedelem és Szövetkezetügyi Minisztérium kiküldötte. Kuti, aki a Budapesti Géperejű Bérkocsi Társulat elnöke és korábban a szövetkezet elnöke is volt, beszámolt az elmúlt hónapok munkáiról, ismertette a két taxis szövetkezet összevonásának folyamatát, és javasolta, hogy a nagy szövetkezetüket „Kéktaxi Szövetkezetnek” nevezzék el. Javaslátát mindenki elfogadta. Minthogy a két szövetkezet összevonásának minden részletét körlevelükben leközlötték, feltette a kérdést, hogy ki nem kapta meg a körlevelet, ám senki sem panaszkodott. Elmondta, hogy saját sokszorosítójuk van, amelyet az ostrom alatt is használtak, és sikerült a pusztlásból épségben kimenteni. Így a körlevelékből mindig többet húznak le a taglétszámnál. Ha valaki esetleg ki-dobta valamelyik körlevelet, és szükséges lenne rá utólag, a Társulatban megkaphatja a hiányzó példányt, példányokat.

Megköszönte a Kereskedelem és Szövetkezetügyi Minisztérium megjelent képviselőjének, hogy megtisztelte a közgyűlést, majd emlékeztetett arra, hogy a szövetkezet több ízben kért meghallgatást Rónai Sándor miniszter úrtól, de próbálkozása nem járt eredménnyel. Mint mondta, reméli, hogy a jövőben ez más-ként lesz, és sikerül a miniszteri-ummal a kapcsolatot kiépíteni. Felkínálta a szót dr. Szentpéteri Kálmánnak, azonban ő nem kívánt a lehetőséggel élni.

Ezek után rátértek a második napirendi pontra, a szövetkezet új vezetőségének megválasztására. A szövetkezet igazgatóságának a következők lettek a tagjai: Blaskó Ferenc, Dombai Sándor, Jánovszky János, Kelemen József, Keresztesi Béla, dr. Kocsis László, Lucianovics Ferenc, Molnár József, Simányi Vilmos, Sipos György, Vigdorovits Sándor. A választmányba 10 tagot választottak meg. A közgyűlésen bejelentették, hogy a szövetkezet-nek 150 tagja van, üzletrészüik szá-ma 226 db.

Bálint Sándor

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!**