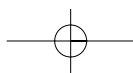


XV. évf. 4. sz.

2005.

Április



TARTALOM

Megszületik?	4.
Kártérítés helyett autogram	9.
Emlékezzünk...!	10.
Hogyan lett Csipkerózsikából gonosz boszorka?	10.
Fuss a pénzedért!	12.
Az új Peugeot 607	15.
Schumi, a „taxisofőr”	16.
Miért emelkedett a taxiállomáshasználatidő 2005-ben?	16.
Tájékoztató	22.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	24.
Bemutatjuk a Parajdi Autóalkatrész Kereskedelmi Kft.-t	24.
Kik álljanak a repülőtéren?	26.
Morfondáriák	26.
A vezetés élménye tökéletes nyugalomban	27.
Opel és Chevrolet egy helyről	32.
Taxizás Bergengóciában	33.
Beindul a fociszezon	38.
Megérkezett az új Passat	39.
Taxis kótya-vetye	39.
Tíz éves az ESP	40.
A budapesti magántaxisok története 77. rész	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

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

Sifi bácsi, élt 68 évet...

Újabb taxisgyilkosság Debrecenben

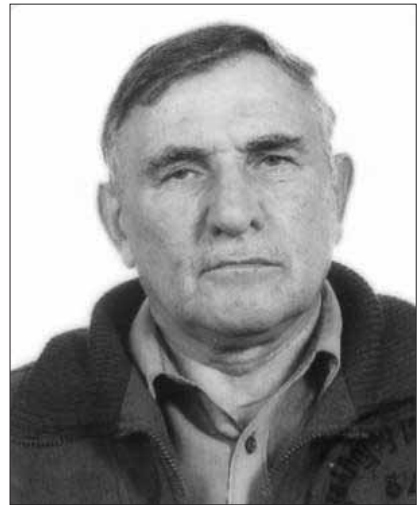
Ismét gyászolnak Debrecenben és az országban a taxis kollégák!

Megdöböntő volt hallani a hírt. A szív összeszorul, a torok kiszárad a rettenetes közlemény hallatán: id. Smirnyák Ferenc 68 éves taxisofőr, a debreceni Főnix Taxi 4. számú kocsijának vezetője brutális és kegyetlen rablótámadás áldozata lett. Meghalt „Sifi bácsi”!

A kisöreg, aki úgy imádta a munkáját, akit a kollégák és utasok egyaránt szerettek és tiszteltek. Több mint két évtizede élt-halt azért a vállalkozásért, ami a halálát okozta.

2005. 03. 27-én délután 17.30-kor vette fel az utolsó címét a központtól. Feri bácsi a taxitársaság élő térképe volt. Amikor bajban voltunk a címmel, ő biztosan útbaigazított bennünket. Nagyon egyszerű, de annál udvariasabb kollégánk volt. Pontosan ezért nagyon szerettük és tiszteltük az utasai. A megyei kórház előtti taxidroszt volt a kedvenc helye. Sok-sok orvos, professzor, beteg csak vele utazott. Ha nem állt ott, keresték az utasok: „Dolgozik a 4-es Feri bácsi?” Szólunk rádión neki, a válasza ez volt: „5 perc, „kisfiam, köszönöm szépen.” Mi csak egyszerűen „kisfiam” voltunk az öreg papának.

Debrecenben minden taxis fekete gyászszalagot kötött az URH-rádió antennájára. A



Főnix Taxi kollektívája 2005. 04. 08-án az ország több városából érkezett gyászoló taxissal közös kegyeleti felvonulást tartott szeretett kollégája, barátja emlékére. A temetés napján 14.00 és 15.30 között a Főnix Taxinál a fuvarkiadás szünetelt. Mindenki a temetésen volt. Sifi bácsi, nyugodj békében! Emléked örökre megőrizzük!

A Főnix Taxi kollektívája

A Főnix 4-es már a mennyekben

Taxis gyász Debrecenben

Londonban 40 éve nem történt taxisgyilkosság, Debrecenben négy hónap alatt kettő is. A magyar taxisok kiszolgáltatottak, nem múlik el úgy egyetlen hét sem, hogy az országban ne támadnának meg valahol személyfuvarozót. Legutóbb a 68 esztendő S. Ferencet szúrták agyon ismeretlen tettesek a könnyen megszerezhető pénz reményében.

Főnix 4-es, Főnix 4-es jelentkezz! – hangzik az éterben a hívás, ám a 68 esztendő S. Ferenc már többet nem fog válaszolni. Utoljára március 28-án délután 5-6 óra között beszéltek vele telefonon, azután rádiója és ő maga is elnémult. Sokan csodálkoztak is ezen, hiszen Feri bácsi – ahogy a városban a legtöbben ismerték – a szorgalmas és sokat taxizók közé tartozott. Dolgozott éjjelnappal, hogy a fuvarozásból származó pénzzel is segítse családját, mert hát valljuk be, hol nincs szükség még nyugdíjasként is egy kis plusz keresetre. Soha nem hordott sok pénzt magánál, ennek egyrészt biztonsági okai voltak, másrészt nem dagasztották tárcáját bankkótegek. Éveken keresztül különböző használatautókkal taxizott, mígnem pár évvel ezelőtt ezeket cserélte le egy új Suzuki Swiftre. Mindezen külsőségekből is sejthető lett volna, nem igazán ő

volt a legnagyobb fogás a rablók számára, még ha idősebb kora ellenére védtelenebbnek is tűnhetett.

Feri bácsi kedves, szerény, segítőkész kol-

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



léga híreben állt, akitől nyugodtan lehetett akár utcákat vagy címekeket kérdezni. Mindig készségesen válaszolt. Élő utcatérképként ismerték Debrecenben, ami nem is csoda, hiszen jó néhány évet lehúzott a civisváros flaszterén. Amikor a Főnix társaság megalakult, az elsők között lépett be, nem véletlen, hogy a 4-es számú autó az övé volt. Akik ismerték, döbbenet hallották a hírt: rablógyilkosok végeztek az áldozattal.

Március 28-a, vasárnap volt, Feri bácsi délután beszállt autójába és útnak indult. A Suzuki a belvárosban fuvarozott, majd a kora esti órákban rádiója elnémult és egyik droszton sem lehetett látni zöld autóját. Váratlan eltűnése előbb családjának okozott gondot. Hétfő délután már nem bírták tovább, fia bejelentette apja eltűnését. Se az orvosi ügyeleten, se a kórházban nem tudtak Feri bácsiról, és a rendőrség sem helyszínelte közlekedési balesetnél, ahol felmerülhetett volna a keresett személy. Nem úgy a bűnügyi helyszínelők, akiket hétfő reggel a Debrecentől 15 kilométerre lévő Nagymacs, Kastélykert utca végére riasztották, ahol egy idősebb, vérbefagyott férfit találtak.

A személyleírás, a viselt öltözete alapján akár a taxis is lehetett az ismeretlen áldozat, akinél semmilyen igazolványt nem találtak. Az azonosítás és a bizonyosság között még a hozzátartozókban élt a remény: nem a szeretett férj, az apa az áldozat, ám ez az illúzió hamar szertefoszlott, mikor az ismeretlen holttestet a család megtekintette.

Az idősebb taxist ismeretlen tettes vagy tettesek több kézzúrással meggyilkolták, esélyt sem adva a fuvarozónak az életben maradásra.

A hír futótűzként terjedt nemcsak a taxi-

sok, de a város jobb érzésű emberei között is. Hétfő délután a rendőrök megtalálták a zöld Suzukit is Debrecenben a Domokos Lajos utca 1. szám előtti parkolóban. Az ülés vértől átitatottan, az autó magára hagyva állt üresen. A kocsiiban nem volt riasztó, és a rádiót is kitépték, használhatatlanná tették, nem mintha a több kézzúrás után még segítséget kérhetett volna Feri bácsi.

A Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság életvédelmi nyomozói nagy erőkkel kezdtek a tanúkatatásba és a lehetséges verziók ellenőrzésébe, de nagyon kevés adat áll rendelkezésükre. A gépkocsiban talált lehetséges nyomokat és anyagmaradványokat rögzítették, de ahhoz, hogy azt fel tudják használni, gyanúsítottira is szükség lesz. Márpedig lapzártánkig szemtanút vagy olyan egyént, aki a bűncselekményről, annak elkövetőjéről bővebb felvilágosítást tudott volna adni, nem találtak. A megyei főkapitány félmillió forintot ajánlott fel a nyomravezetőnek, de egyelőre ez sem vezetett eredményre. Most a taxis vasárnapi fuvarjait, kuncsaftjait és útvonalait próbálják rekonstruálni abban a reményben, hogy tisztázható legyen mikor, ki és merre látta az áldozatot utoljára.

A nyomozás jelenlegi szakaszában a detektívek annyit tudnak biztosan, hogy nem ott ölték meg S. Ferencet, ahol rátaláltak. A gyilkosságot – feltehetően – Debrecenben követték el, majd a holttestet kivitték Nagymacsra és egyszerűen kidobták az autóból. A környéken lakók kihallgatásából további részletek nem derültek ki, mert vasárnap este és éjjel senki nem látott és nem hallott semmi szokatlant, csak a reggeli órákban arra járók fedezték föl a holttestet.

A Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság Bűnügyi Osztálya kéri, aki a bűncselekmény elkövetőjével vagy a bűncselekménnyel kapcsolatosan bármilyen értelmes információval rendelkezik, az hívja a helyi 506-400-as telefonszámot, ahol a 20-66-os melléken várnak minden bejelentést, illetve az ingyenesen hívható 107, 112-es számon is fogadják az információkat. A Telefonanú 06-80-555-111-es számán is ingyen lehet megosztani az információkat a hatóságokkal, akár anonim módon is. Személyesen a főkapitányságon – Debrecen Kossuth út 20. – ugyancsak bejelentést lehet tenni. Szükség esetén az eljáró hatóság a tanú védelmére a szükséges intézkedéseket megteszi – tudtuk meg *Vezendi János* né sajtóreferenstől.

Debrecenben minden taxi antennáján fekete szalag jelezte: a város taxisai gyászolnak. A Főnix 4-est, Feri bácsit utolsó útjára több száz taxis kísérte el. A fuvarozók az egész országból érkeztek, egyrészt tiszteletük jeléül, másrészt a gyászmenettel is demonstrálанд a taxisok védtelenségét és kiszolgáltatottságát. A közfeladatot ellátó személynek járó jogi védelemért éveken keresztül küzdöttek a fuvarozók. Azt hitték, hogy a fokozott jogi védetség majd visszatartja a bűnözőket a támadásoktól. Úgy tűnik, ez ma már senkit nem tántorít el támadó szándékától. A köztudatban még mindig sokan azt hiszik, aki taxiban ül, az jómódú, gazdag és állandóan teli tárcával fuvarozó könnyű préda. Jó lenne e hamis képet megváltoztatni, hogy ne kelljen rettegnie se taxisnak, se hozzátartozónak, ha a mindennapi betevőért autóbába száll a családfele.

k.z.t.

MEGSZÜLETIK?

Lapzártakor igen valószínűnek látszik, hogy a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottságának elnöke, ígéretéhez híven, az április 28-i közgyűlés elé terjeszti a fix tarifára vonatkozó javaslatát. Amennyiben ez így lesz, és a képviselők minősített többsége ezt meg is szavazza, úgy életbe lép a fővárosi taxisok jelentős része által régóta várt fix árszabályozás. Ezért közöljük a rendelet (lapzártakor még csak tervezett!) szövegét. Tudjuk ugyanakkor azt is, hogy ez szövegszerűen

majdnem teljes egészében megegyezik a már februári számunkban közölt anyaggal, ám nem szeretnénk, ha a várt közgyűlési határozat megszületik, az meglepetészerűen érje olvasóinkat. Amennyiben a közgyűlés bármilyen okból ezen a rendelet szövegezésén változtatna, úgy arra májusban ismét visszatérünk. Tisztában vagyunk azzal is, hogy számos nagyon fontos részletet kellene ismerni ahhoz, hogy mit és mennyi idő alatt lehet megoldani a zökkenőmentes átálláshoz. Ám a részle-

tekre vonatkozólag jelenleg mi még semmit sem tudunk, annak ellenére, hogy e tervezet szerint a fix tarifát májusban már be kívánják vezetni a fővárosban. A kamara és az érdekképviseletek, valamint a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság által meghívottak április 13-án tanácskoztak ugyan, de erről – miután e lap sajnos nem szerepelt a meghívottak között – csak a következő, májusi számunkban tudunk beszámolni az ott megjelent elmondása alapján.

FŐVÁROSI KÖZGYŰLÉS KERESKEDELMI ÉS TURISZTIKAI BIZOTTSÁGA ELNÖKE

ELŐTERJESZTÉS A FŐVÁROSI KÖZGYŰLÉSHEZ

Tárgy: Javaslat a fővárosi taxisozolgáltatás árrendszerének módosítására és a rögzített hatósági ár bevezetésére.

Tisztelt Közgyűlés!

I. Előzmények

A T. Közgyűlés 1998-ban a budapesti személytaxi szolgáltatásban al-

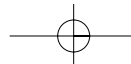
kalmazható tarifák szabályozása érdekében – az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Tv. (továbbiakban: Ártv.) 7. § (3) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján – megalkotta a „31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. rendeletét a személytaxi-szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről” (továbbiakban: R.). A hatályba lépést követően 2000-ben a taxisozolgáltatás gazdasági feltételeiben bekövetkezett változások –

különösen az üzemanyagárak emelkedése következtében – arra késztették a Fővárosi Önkormányzatot, hogy a személytaxi szolgáltatás korábban megállapított legmagasabb díjainak megváltoztatására tegyen javaslatot a R. módosításával. A javasolt módosítást a T. Közgyűlés a 17/2000. (IV.27.) Főv. Kgy. sz. rendeletével jóváhagyta.

A módosítás óta eltelt öt évben a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara illetékeseivel, valamint a taxis érdekképviseleti szervekkel

egyeztetve hozzákezdünk a taxisozolgáltatás kulturált feltételeinek megteremtéséhez, a szolgáltatás területén tapasztalható különböző problémák és hiányosságok visszaszorításához. A kiegyensúlyozott szolgáltatás négy feltételét a taxisokkal egyetértésben, az alábbiakban lehet meghatározni:

1. A szolgáltatásban résztvevők létszámának szabályozása
2. Városi taxiállomások létesítése.
3. A fix tarifa bevezetése
4. A szolgáltatás ellenőrzése



A négy feltétel egyidejű megteremtésére sajnos nincs (nem volt) lehetőség, korábbi kezdeményezésünket a szolgáltatásban résztvevők számának szabályozására (korlátozására) az Alkotmánybíróság elutasította, így az önkormányzat hatáskörébe tartozó taxiállomások létesítéséhez kezdtünk hozzá. Mára 305 taxiállomás épült ki, mintegy 1450 férőhellyel, ami jelentősen javította a korábbi állapotokat, de mint a lefedettség, mind a menynyiség tekintetében még nem tekinthető teljes értékűnek a hálózat, mivel az V. kerületben a kerületi önkormányzati tulajdonú területekre a kerületi önkormányzat még a mai napig nem adta ki a tulajdonosi hozzájárulását az állomások kiépítéséhez.

A taxiszoállítás ellenőrzése két vonalon történik, egyrészt az ellenőrzésre jogosult hatóságok (APEH, Fogyasztóvédelem, Közlekedés-felügyelet, Mérésügyi Hivatal, Fővárosi Önkormányzat) által végzett ellenőrzésekben, illetve az utóbbi időben erősödött a taxis társaságok önellőnzése is.

A szolgáltatás területén tapasztalható problémák és visszaélések visszaszorításának eszköze lehet a jelen előterjesztésben javasolt rögzített ár (fix tarifa) bevezetése, amivel megszüntethető lenne az egyes társaságok között kialakult árverseny, amely ugyan első látásra az utasok előnyére szolgál, de azal, hogy az alkalmazott árat eltérítik a valós ráfordítások és szükségesség nyereség mértékétől negatív irányba, az így keletkező ráfizetést a taxisok kénytelenek más – sokszor meg nem engedhető – módszerekkel kompenzálni. A fix tarifa előnye, hogy az ilyen negatív árversenybe nem kényszerülnek bele a taxis vállalkozók és a tényleges fuvardíj az utasok számára is – ezen belül a külföldi turisták számára is – jobban nyomon követhető.

A fentiekben leírtak arra készítettek minket, hogy kezdeményezzük az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Tv. (Ártv.) 7. § (3) bekezdésének módosítását a tekintetben, hogy a taxiszoállítás díjának ne csak legmagasabb hatósági árként történő megállapítását szabályozzuk, hanem tegye lehetővé a rögzített hatósági ár bevezetését is.

A kezdeményezés eredményeként a parlament 2004. októberében az árak megállapításáról szóló Ártv. 7. § (3) bekezdését a következőkre módosította: „A taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselőtestülete a területi keres-

kedelmi és iparkamarával egyeztetve, a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség illetékes területi felügyelete és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdekképviseleti szervezetek véleményének figyelembevételével rendeletben megállapíthatja a személytaxiszoállításért felszámítható árat és annak alkalmazási feltételeit. A személytaxiszoállítás díjszabását (díjtételeit) a képviselő-testület – a helyi körülmények mérlegelésével – legmagasabb hatósági árként, vagy rögzített hatósági árként állapíthatja meg.”

Az Ártv. Hivatkozott módosításának megfelelően az alábbiakban tesztek javaslatot a főváros közigazgatási területén a személytaxiszoállításban a rögzített hatósági ár bevezetésére.

II. Javaslat a rögzített hatósági ár bevezetésére

A kialakítandó díjszabás alapelvei:

1. Legyen egyszerű és kiszámítható mind az utas, mind a szolgáltató, mind pedig az ellenőrzést végzők számára. Ez az igény leginkább a tájékozatlan külföldi és vidéki utasok körében erős, akik Budapestre látogatva nehezen igazodnak el a számukra sokszor érthetetlen tarifarendszerben. Ez az utazás végén kifizetett fuvardíj kapcsán a becsapottság érzését keltheti és bizalmatlanságot ébreszt a tisztességes piaci szereplők iránt is. Mindez pedig Budapest (sőt Magyarország) turisztikai vonzerejét is kedvezőtlenül befolyásolja.

Ez az elvárás egyben azt is jelenti, hogy nem szabad különleges tarifaféleségeket alkalmazni. (A túlméretes vagy nagyszámú csomag díja, az utaskísérés díja, a különleges szállítási megbízások, kézbesítés teljesítése stb. nem az általánosan elvárható taxiszoállítás feladatkörébe tartoznak, ezeket a szolgáltató vagy az előírt taxidíj-szabással teljesíti, vagy külön megállapodás szerint vállalja.)

Az egyszerűséget és kiszámíthatóságot szolgálja, ha nem alkalmazunk külön éjszakai díjszabást. (A jelenlegi társasági tarifák ilyen nem tartalmaznak és ez a taxis vállalkozók részéről sem merült fel igényként – lásd a mellékelt tarifa-összesítőt). Bár az éjszakai munkavégzés ergonomiailag nehezebb, a kis forgalom miatt több fuvar teljesíthető, így az éjszakai műszak kilométer-telítettsége nagyobb. Sok olyan taxis van, aki kizárólag éjszaka dolgozik, nem a tarifa miatt, hanem az előbbieket és az ilyenkor adódó utasközönség miatt.

2. A taxiállomáson megrendelt fuvar és az utcai leintés legyen olcsóbb, mint a telefonon rendelt fuvar (kiállási díj bevezetése), ami az ésszerű közgazdasági megfontolásoknak is megfelel. A telefonos fuvarokat ugyanis költségigényes diszpécierszoállalatok közvetítik. Emellett az így címre rendelt taxi esetenként kilométerekről érkezik, mégsem számít fel kiállási díjat. Mindezen költségeket a fuvarszerző irodák tehát nem érvényesítik, sőt olcsóbban kínálják, mint azokat, amikor az utas az utcán leintett taxiba ül be. Ezzel a taxis vállalkozókat olyan alacsony viteldíjak alkalmazására kényszerítik, amelyek a vállalkozások rentábilis működését nem biztosítják. Az elvileg szuverén vállalkozó taxisok azonban a megrendelések reményében mégis vállalják ezt a helyzetet, ugyanakkor egyesek közülük a legkülönbözőbb módokon igyekeznek pótolni ezt a kieső bevételt.

Megjegyezzük, hogy a telefonos fuvarközvetítés elterjedését a taxiállomások évtizedes megoldatlansága is ösztönözte. A fuvarszerző társaságoknak természetes gazdasági érdekük, hogy minél több fuvarfeladatot közvetíthessenek az általuk működtetett telefonszoállalatokon keresztül. Ezek a megrendelések rádióan keresztül jutnak el a taxisokhoz, akik – érthetően – „megszállják” a számukra legkedvezőbb rádióforgalmazási területeket, ami az amúgy is rendezetlen budapesti parkolási viszonyokat tovább rontja. (A helyzetet súlyosbítja, hogy társaságonként eltérő átviteli rendszerek működnek, ezzel az ún. „tuti” helyek száma is megsokszorozódik.) Ma azonban már létezik egy állomáshálózat, amely lehetővé teszi, hogy a taxisok akár a legfrekvenciáltabb helyek közelében is legális, számukra kijelölt és fenntartott helyeken várakozzanak. Amennyiben a taxitarifákkal erre nem ösztönözzük őket, csak szigorú hatósági szankcionálással terelhetők ren-

dezett keretek közé, ami senkinek nem érdeke.

(A kiállási díjjal kapcsolatban megjegyezzük, hogy a rendeletben azt a gyakorlatot is rögzíteni szükséges, ami a jelenlegi telefonos rendelések esetén bevált, tehát a címre rendelt kocsihoz a taxióra akkor indítható, ha beszállt az utas.)

3. Biztosítsa a Budapesten általánosan használt taxigépkocsi típusok költségfedező üzemeltetését.

A jelenlegi – részletes költség-elemzésre épülő – legmagasabb taxitarifa-szintet a Fővárosi Közgyűlés a 17/2000. (IV.27.) Főv. Kgy. rendeletében állapította meg, azaz közel öt éve. Akkor a taxis szakma egyöntetűen sürgette a korábbi árak megemelését, a taxis vállalkozók megélhetésének ellehetetlenülésére hivatkozva. Az ármegállapítás előtt akkor teljes körű költségelemzés történt, amely a taxis szakmai érdekképviseleti szervezetekkel egyeztetve alapozta meg a Közgyűlés döntését (az említett rendeletet). A fuvarszerző társaságok azonban a rendelet hatályba lépését követően szinte azonnal (két héten belül) a lehetővé tett legmagasabb árnál jóval alacsonyabb szerződéses díjakat kezdtek kijárlani partnereiknek, azonnal hiteltelenné téve a korábbi megélhetési érveiket.

A fuvarfeladatok zömét kitevő szerződéses megrendelések még ma is a maximált árnál alacsonyabbak. A maximálisan megengedett szintű viteldíj alkalmazására csupán a nem szervezett taxisok esetében és néhány fuvarszerző társaság utcai leintéssel megrendelt fuvarjai esetében kerül sor (lásd: a mellékelt tarifa-összesítőt).

Felvetődhet a gondolat, hogy a jelenlegi helyzetben ismét vezessük költségelemzést a tarifaszint megállapításához, erre azonban éppen a fenti előzmények és a leírt gyakorlat miatt nincs szükség, és nem vetődött fel a taxis vállalkozók részéről sem a jelenleg hatályos maximált tarifa emelésére irányuló igény.

Egy nyolcévesforma fiú megy az utcán, megáll melléte egy Suzuki.

– Ha beszállsz – mondja a sofőr –, adok egy százast és egy tábla csokit.

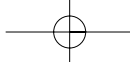
A gyerek szó nélkül továbbmegy.

– Adok egy ötszázast, és két tábla csokit – áll meg mellette a férfi a Suzukival megint.

A gyerek elhajtja és megy tovább.

– Ezres és annyi csoki, amit meg tudsz enni.

– Nézd papa, te akartál Suzukit venni, most tégy vele, amit akarsz!



A rögzített hatósági ár szerkezete:

A jelenlegi struktúrát (alapidj, km-dj, percdj) ki kell egészíteni a kiállási díj fogalmával, amelyet akkor kell alkalmazni, ha a megrendelést telefonon adja az utas. Emellett – a külföldi és a régi hazai tarifaszervezetek alapján – technikai lehetőség lenne arra is, hogy alapidj egy bizonyos távolság megtételének a díját is tartalmazza, vagy a távolságarányos díj degresszív legyen (az első néhány kilométer kerüljön többre, mint az azt követők). Ezek a tarifaszervezeti módosítások azonban nem javasolhatóak, mert:

- bonyolultabbá teszik a díjakat, ami ellentétes a fent megfogalmazott egyszerűségi elvárással, ugyanakkor

- a jelenlegi taxiőrök zöme erre még átalakítással (szoftvercserével) sem lenne képes, ami az óra átalakítás/cseréje miatt felkészülési időt igényel.

A rögzített hatósági ár szintje:

A bevezetésben leírtak alapján a mostani helyzetben nincs szükség a jelenleg alkalmazott maximális tarifa szintjénél magasabb hatósági árak megállapítására. Az azonban megfontolás tárgya lehet, hogy a megállapítandó fix tarifa a hatályos maximális díjszintnél alacsonyabb legyen-e. Mivel azonban a taxis vállalkozók egy része, valamint a fuvarszervező társaságok egyes megrendelés-típusok esetén ezen a szinten nyújtják a szolgáltatást, így ezekben az esetekben az

alacsonyabb tarifaszint esetleg nem lenne költségfedező.

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Tv. 9. § (1) bekezdése szerint „a hatósági ár megállapítása történhet tételesen vagy a hatósági ár kiszámítására vonatkozó előírásokkal.” Ennek megfelelően a rögzített hatósági ár szintjére egy számszerű és egy normatív javaslatot teszünk:

a) Számszerűen meghatározott díjszint:

	Alapidj (Ft)	Kiállási díj (Ft)	Távolsággal arányos egységdíj (Ft/km)	Idővel arányos egységdíj (Ft/perc)
Telefonos címre rendelés	300	300	240	60
Utcai leintés és taxiállomáson történő megrendelés	300	-	240	60

b) Normatív módon meghatározott díjszint:

Látható, hogy az öt éve hatályos maximált díjszint nem okozott feszültséget, sőt a fuvarok nagy része ez alatt realizálódik. Korábban a taxis érdekvédelmi szervezetek részéről megfogalmazott javaslat volt, hogy egy kilométer fuvar díja legyen egy liter benzin ára. A jelenlegi árhelyzet ezt a képet mutatja, nincs tehát akadálya annak, hogy a benzin árához kössük a taxidíj legfontosabb elemét, a távolsággal arányos díjat.

Ennek megoldására jó lehetőséget ad az APEH által elismert és rendszeresen közzétett benzinárak alkalmazása. (Ezt a benzinárakat kell

alkalmazni a saját gépjármű hivatalos célú használatakor.) Az APEH által negyedévenként közzétett aktuális benzinárak alapján, 2004. folyamán a 95-ös oktánszámú benzin átlagára 241 Ft/l volt. Ha a szabályozást ehhez kötjük, akkor minden év január 1-jétől kötelezően alkalmazandó rögzített taxiárak így képezhetők, hogy

- A távolsággal arányos díj meghatározásakor a 95-ös oktánszámú

re vonatkozó km-dj. Ezáltal minden budapesti taxisnak elegendő ideje van arra, hogy a taxiórájába a következő évi tarifát beprogramoztathassa.

A rögzített hatósági ár jogszabályi megjelenítése:

Mivel a fentiekben javasolt módosítás alapjaiban változtatná meg a személytaxi-szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII.16.) Főv. Kgy. rendeletet, ezért új önkormányzati rendelet megalkotását javaslom az eddig hatályos R. hatályon kívül helyezésével egyidejűleg.

Az új rendelettervezet az 1. sz. mellékletben.

Kérem T. Közgyűlést, az előterjesztést megtárgyalni és a döntési javaslatokat jóváhagyni szíveskedjen.

Döntési javaslat

A Fővárosi Közgyűlés úgy dönt, hogy Megalkotja a/2005. (.....) sz. önkormányzati rendeletét a személytaxi-szolgáltatás díjának rögzített hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről.

A döntési javaslat elfogadásához minősített szavazattöbbség szükséges!

Budapest, 2005. április...

Rusznák Imre

Láttam:

Dr. Tiba Zsolt, főjegyző

1. sz. melléklet

...../2005. () Főv. Kgy. rendelet a személytaxi-szolgáltatás díjának rögzített hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény 7. § (3) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján Budapest Fővárosi Közgyűlése a személytaxi-szolgáltatás hatósági árformába tartozó díjait (helyi személytaxi-közlekedés díja: SZJ 091250) mint rögzített hatósági árat és annak alkalmazási feltételeit – a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarával egyeztetve, a Fővárosi Fogyasztóvédelmi Felügyelőség és a szolgáltatásban közvetlenül érintett szakmai érdekképviseleti szervezetek

véleményének figyelembevételével – a következőkben állapítja meg.

I.

A rendelet hatálya

1. § (1) E rendelet hatálya kiterjed minden olyan személytaxi-szolgáltatást folytató jogi személyiség nélküli gazdasági társaság, természetes személy (a továbbiakban együtt: vállalkozó) által végzett szolgáltatásra, melyet Budapest közigazgatási területére kiadott taxiengedéllyel rendelkező taxigépkocsi üzemeltetésével nyújtanak.

(2) Az e rendeletben foglaltakat alkalmazni kell minden olyan személytaxi-szolgáltatásra vonatkozó megrendelés teljesítése közben – ideértve a szállodákkal, a közösségi közlekedés állomásaival (vasút-, illetőleg au-

tóbusz-állomás, repülőtér, hajóállomás), a színházakkal és az egészségügyi intézményekkel kapcsolatos személytaxi fuvarfeladatokat is –, amelyek Budapest területén történnek.

II. A viteldíj képzése és szerkezete

2. § (1) A Budapest fővárosi közigazgatási területére kiadott taxiengedéllyel rendelkező személytaxi gépkocsikkal végzett taxiszolgáltatás díjait a viteldíjmérő készülék (a továbbiakban: taxaméter) a következő elemekből képezi:

a) **alapidj:** a szolgáltatás igénybevételének megkezdésekor a teljesített szállítási távolságtól, vagy időtől függetlenül felszámítandó díj;

b) **kiállási díj:** az indulási címre telefonon rendelt fuvarfeladatok teljesítése esetén felszámítandó díjlem;

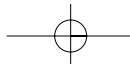
c) **távolsággal arányos egységdíj:** a szolgáltatás közben a taxaméter által a megtett úttal arányosan felszámítandó díj (mértékegysége: forint/kilométer);

d) **idővel arányos egységdíj:** a szolgáltatás közben a taxaméter által az eltelt idővel arányosan felszámítandó díj (mértékegysége: forint/perc).

Folytatás a 9. oldalon

Az anyós meghívja a vejét ebédre. Eleve gyanús. Az asztalon kétféle kaviár, lazac, mindenféle saláták, húsok, serpenyős krumpli, pezsgő, whisky, konyak, ami szem-szájnak ingere. Hüha!

Anyós maga a búbáj, majd valamiért kiszalad a konyhába. A vő próbaképpen levág egy szeletke húst és odaadja az anyós macskájának. Macska megeszi és feldobja a talpát. Bejön az anyós, vő a krumplis serpenyővel jól pofáncsapja. Macska felpattan az asztal alól, és felüvölt: Yessssss!!!!



Folytatás a 6. oldalról

(2) A fizetendő viteldíjat a taxaméter az alapdíjből, a kiállási díjből, a távolsággal arányos díjből és az idővel arányos díjből – a határsebesség figyelembevételével – képezi. A határsebesség az a sebességérték, amelynél nagyobb sebességgel haladó taxigépkocsi taxamétere a távolsággal arányos díjnövekményt, e sebességérték alatt pedig az idővel arányos díj növekedését rögzíti.

III.

A viteldíj mértéke

3. § (1) A budapesti taxiszoállításban alkalmazható rögzített hatósági árak a következők (a díjtételek az általános forgalmi adót tartalmazzák):

	Alapdíj (Ft)	Kiállási díj (Ft)	Távolsággal arányos egységdíj (Ft/km)	Idővel arányos egységdíj (Ft/perc)
Telefonos címre rendelés	300	300	240	60
Utcai leintés és taxiállomáson történő megrendelés	300	-	240	60

(2) Budapest közigazgatási területén megkezdett, de a közigazgatási határon kívülre irányuló személytaxi-szoállítás teljesítése esetén a Budapest közigazgatási határáig teljesítendő visszaútra a vállalkozó a meghatározott viteldíjat alkalmazhatja.

4. § (1) A Budapest közigazgatási területére kiadott taxiengedéllyel rendelkező taxigépkocsi műszerfalán és a jobb hátsó ablakán a 3. §-ban előírt árakat jól látható módon fel kell tüntetni.

(2) A tarifátájékoztató táblázatban a vállalkozó által nem használt tarifahelyeken értelmezésként a „nem alkalmazott” feliratot kell szerepeltetni.

(3) A műszerfalán elhelyezett tarifátájékoztató táblázat mellett fel kell tüntetni a szolgáltatóval kapcsolatos panaszbejelentés lehetőségéről szóló tájékoztatót, valamint a

panaszbejelentés lehetséges címzettjeit (az intézmény nevének és címének feltüntetésével), de legalább a következőket:

Panaszaival kapcsolatosan a következő helyeken tehet bejelentést:

**Fővárosi Fogyasztóvédelmi Felügye-
léség, 1088 Budapest, József körút 6.**

**Fővárosi Önkormányzat Ügyfélszo-
gálat, 1052 Budapest, Károly körút 28.**

(4) A szöveges információkat a magyar nyelv mellett angol nyelven is ki kell írni.

(5) A tarifátájékoztató táblázatokban az egyes tarifaelemek díjait minimum 4 mm magas félkövér betűkkel kiemelten kell feltüntetni.

(6) A (2), (3), (4) bekezdésében előírt információkat, az (5) bekezdésben szereplő díjak kivételével minimum 3 mm magas félkövér betűkkel kiemelten kell feltüntetni.

IV.

Hatályba léptető rendelkezések

5. § E rendelet 2005. május 1-jén lép hatályba. A rendelet hatálybalépésével egyidejűleg a személytaxi-szoállítás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII.16.) Föv. Kgy. rendelet hatályát veszti.

Budapest, 2005. május

**Dr. Tiba Zsolt főjegyző
Dr. Demszky Gábor főpolgármester**

Általános indokolás

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény 7.§ (3) bekezdésének módosítása értelmében a taxiengedély érvényességi területe szerint illetékes települési önkormányzat – a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat – képviselő-testülete a területi kereskedelmi és

iparkamarával egyeztetve, a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelet illetékes területi felügyelete és a szolgáltatóban közvetlenül érintett szakmai érdekképviseleti szervezetek véleményének figyelembevételével rendeletben állapíthatja meg a személytaxi-szoállításért felszámítható árat és annak alkalmazási feltételeit. A személytaxi-szoállítás díjszabását (díjtételeit) a képviselő-testület – a helyi körülmények mérlegelésével – legmagasabb hatósági árként vagy rögzített hatósági árként állapíthatja meg. A rendelettervezet e felhatalmazás alapján tartalmazza a rögzített hatósági árra vonatkozó szabályozási javaslatot.

Részletes indokolás

1. §-hoz

A rendelettervezet meghatározza azon szolgáltatások körét, amelyekre a rendeletben meghatározott díjat érvényesíteni kell a szolgáltatást végző vállalkozóknak, figyelembe véve azt, hogy az ártörvény felhatalmazása alapján a taxiengedély érvényességi területe lehet a szabályozás tárgya, a rendelet ennek megfelelő javaslatot fogalmaz meg.

2. §-hoz

A rendelettervezet a személytaxi-szoállítás viteldíjelemeit és ezen elemek egymáshoz rögzített viszonyát állapítja meg.

3. §-hoz

A rendelettervezet meghatározza a budapesti taxiszoállításban alkalmazható rögzített hatósági árakat.

4. §-hoz

A rendelettervezet meghatározza a szolgáltatás díjának egyértelmű, könnyen azonosítható feltüntetését, valamint a szolgáltatással kapcsolatos panaszbejelentések lehetőségét.

5. §-hoz

A rendelettervezet hatálybalépését rögzíti, mellyel egyidejűleg a személytaxi-szoállítás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII. 16.) Föv. Kgy. rendelet hatályát veszti.

Taxinak ütközött a svéd hercegnő

Kártérítés helyett autogram

Nincs is annál kellemetlenebb, mint amikor kórházból hazafelé tartva egy taxiban sérül meg az utas, ráadásul a károkozó nem más, mint a svéd hercegnő. Mindez persze csak Stockholmban fordulhat elő, hiszen nálunk nincsenek hercegnők, s ha lennének is, már rég nem ők vezetnék az autójukat.

Szívizsgálatról indult hazafelé az a 85 esztendőes hölgy, aki a Karolinska Kórházhoz rendelt egy taxit. Az autó megérkezett, a beteg hölgy pedig beült az első ülésre. A jármű elindult a megadott címre. Ütközben sofőr és utasa kedélyesen beszélgetett mindaddig, amíg az egyik közlekedési lámpánál meg nem álltak. A lámpa pirosat jelzett, majd zöldre váltott, de a beszélgetésbe belefeledkező taxis

nem indult el azonnal. Ez lett a veszte, ugyanis a mögötte várakozó autó nem erre számított, így hátulról megtolta a taxit. Nagy sebességről nem lehetett beszélni, de ez a váratlan lökő mozdulat elegendő volt ahhoz, hogy a taxi utasának feje a szélvédőn koppanjon, majd a tehetetlenségi erő következtében visszahuppanjon az ülésre. A 85 esztendőes utas előbb a fejét, majd a gerincét

zedte fájlalni. Közben a két gépjármű sofőre már tisztázta is a felelősséget, ám az utas fájdalmai csak nem akartak szűnni. A szabálytalan autó vezetője ekkor odament az anyósülésen kinyitól nyögdecslő hölgyhöz és felajánlotta, hogy fájdalomdíjat fizet a sérültnek, aki ekkor teljesen felháborodott. Mérges abban a pillanatban szállt el, amikor a fájdalmát közvetve előidéző személyben felismerte Madeleine svéd hercegnőt. Ez a pillanat feledtette az utassal minden korábbi bűját,

báját. Egyetlen kérése volt csupán: adjon neki autogramot a hercegnő.

Madeleine a meglepődöttségétől szóhoz sem tudott jutni, azért keze ügyébe került egy kép, amelyet névre szólóan dedikált a sérültnek, aki ettől kezdve megfiatalodva, feledve testi kínjait boldogan tért haza és mesélte hercegi karambolját fiúnek-fának. Sohasem lehet tudni, hogy egy taxiban átélt kaland milyen nyomokat hagyhat.

Cash

1 szál cigi 2 perccel rövidíti meg az életedet,

1 üveg alkohol 4 perccel, 1 munkanap 8 órával.

Demeter Mihály, élt 72 évet

EMLÉKEZZÜNK...!

„Egyszer megszülettünk,
ezért hát egyszer meghalunk...
Adj hálát érte,
hogy így együtt vagyunk!
Mert volt már pár utunk,
és sok mindent tudunk,
De legfőképpen azt,
hogy összetartozunk!”

2005. március 20-án életének 72. évében örök nyugalomra tért DEMETER MIHÁLY.

Mindenki Misije, ill. Misi bácsija. A tisztelt megadásával, kinek-kinek baráti, vagy munkahelyi kötődése szerint.

Ő volt az az EMBER – igen, ahogy írom, csupa nagy betűvel -, akit mindenki szeretett, és mindenki tisztelt.

Annak idején Ő is a Fótaxi-nál kezdte pályafutását. Még a „püpos Warszavával”.

Az 1969-ben alakult VOLÁN Taxi alapító tagja volt. Sokéves munka után, diszpécser, majd 1991-ben a diszpécserközpont vezetője, irányítója, „főnök” lett.



Ma meglepjük az utasokat, avagy a fuvar mindig SZENT!...

Misi (bácsi) halálhíre szerkesztőségünket is mélyen megdöbentette. Mi őt kollégának tekintettük, hiszen írásaival másfél évtizede szórakoztatja, szórakoztatta olvasóinkat. Nagyon szerette a taxizást, a taxisokat és az embereket. Végigélt háborút, forradalmat, szocializmust, rendszerváltozást úgy, hogy a humora egy pillanatra sem hagyta el. Írásai mindegyike pontos kordokumentum. Azoknak a szemszögéből követte az eseményeket, akik életüket nem a főúri villákban éltek le. A taxizásban kifejtett tevékenységéért, a sok generációt eredménye-

Bár a főnöki szerepkör igazán: az irányítást és a jóindulatú segítséget jelentette. Hatalmával úgy élt, hogy mindig tudott segíteni.

1993-ban változás jött. A „Volán Csigától” kivált sok kolléga, társ, barát, és 6x6 Taxi néven új céget alapított. Soha nem felejttem el: ez az EMBER nehezen viselte az elválást. Fájt neki és sírt a lelke. Nem tudott kettészakadni. Ő hűségesen maradt cégénél.

De később, az újra egyesüléskor duplán élte meg az egymásra találás örömét. A „régiekből” ismét napi kapcsolat, közvetlen kolléga lett, a barátok pedig megint közelebb kerültek. Dolgoztunk és éltünk újra együtt.

Mindemellett a foci és a humor volt a mindene. Minden taxis-kupa meccsen kint volt. Kollégáknak drukkolt. Éveken keresztül sok-sok humoros cikket írt ebbe az újságba. Sokat a fociról, a cégek közötti kupáról. Sajátos, egyedi humorával tudósított, számolt be, vagy osztotta meg nézetét egy-egy témában.

Egyik évben, amikor együtt nyaraltunk, új oldaláról is megismerhettem. Remek szakácsként paprikás csirkét készített bográcsban, de olyat...! Ahányan voltunk, csak ámulunk. No meg nagykanállal ettünk! Megadta a módját, amúgy „Misi bácsisan”. Igazi szakácsokhoz illő sapkával a fején, kis kuktaként mozgósítva mindenkit, dalolászva, viccelődve, remekművet alkotott.

Egy újabb változással, a 6x6 Taxinál működő Letti Bt. irányítója lett. Itt újból a segítőkészségének maximumával dolgozhatott. Azokon a kollégákon, akik alól „kiesett” az autó, vagy összetört a kocsit, akart és tudott is segíteni.

Hatalmas EMBER volt! Nem ártott soha senkinek. Mindig azt nézte, kinek, hol tud

sen felnevelő munkásságáért a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma Haltenberger Samu-díjjal tüntette ki. A lap olvasói neki köszönhetik például, hogy a Négy Rabló nevű taxis büfét, az ott történtek egy részét az is megismerhette, aki sohasem járt az akkor Rudas Lászlóról elnevezett utcában. Nélküle kevesebben tudnák, mit is jelentett az, ha egy taxis itt kért egy fércmentes „szabó lelkét”. Szerkesztőségünk egy korábbi írásával búcsúzik Demeter Misitől. A több tucatból nagyon nehéz volt egyet kiválasztani. Végül is az alábbi mellett döntöttünk.



Egy kép a szemlékről...

hasznára lenni. A bajunkat próbálta meg orvosolni.

Élt-halt a „taxiért”! Nem tudott megenni nélküle. Szinte utolsó pillanatig dolgozott. Biztos vagyok abban, hogy minden Budapesten működő taxis cégnél van olyan ember, kolléga, aki ismerte Őt. Sokunknak fog hiányozni!

Misike! Misi bácsi!

Most minden kolléga, barát, régi vagy új ismerős, rád emlékezik. Örökre a szívébe zár. Nagy tisztelettel és szeretettel gondolunk RÁD!

Török Dániel, 6x6 Taxi / 342

Demeter Misit, Misi bácsit április 13-án családja, barátai, ismerősei, kollégái kísérték utolsó útjára a Farkasréti temetőben. Nyugodjék békében!

HOGYAN LETT CSIPKERÓZSIKÁBÓL GONOSZ BOSZORKA?

A Fű utca és Humphrey Bogart esete!

Egy régi, de jó kis történetben Budapesten, közelebről a Karpfstein és a báró Szvettenay Arisztid utca környékén a közmondásból jól ismert szódás úgy elverte a lovat, hogy a szegény pára kilehelte lelkét, a lovak teremtojének és a verebek legnagyobb bánatára. Mit ad Isten, akkor még nem vé-

letlenül, arra járt a nagybajuszú rendőr bácsi. Meglátva a csődületet, remélve, hogy szert tehet egy jó kis kardlapozásra, komótosan odaballagott és látva azt, hogy mi is a tényállás, amely fennforgott, megkezdte az intézkedését. Mint tudjuk, a szabály az szabály! A rend e derek óre, először is fel-

mérte a helyzetet, amely nem volt túl rózsás, mint a forradalom 18-ban. De mivel fel akarta mérni a távolságot a kocsmá és a zabszerető elhunyt paripa között és hátrálva méricskelt, átesett a fröccs néhai kellékszallítójának tetemén! Vagyis „átesett a ló túloldalára”. Mérgében elővette noteszét

és tentaplajbászat szájában megnyalva, megkérdezte a lovat, hogy mi a neve? Szegény mondta volna, de már nem jött ki semmi a nyelvéből kívül a szájából. Ez egy kicsit felbőszítette a sok kardlapozást megért rendőrt, majd felnézett akkurátusan az épület sarkán felerősített círdás utcanévtábla-

ra, akkor még adtak a külsőre és kezdte bötüzni az utca nevét. Halt! – mondotta, mert kicsit keverte a magyart a némettel, úgy tekintélyesebb. Ennek az utcának nemhogy a kiolvasása, de leírása is egyenesen megoldhatatlan feladatnak tűnt számára, és miután most helyezték át a hatodik kerületből, ott is az Ő utca volt a területe, cselhez folyamodott. Gordiuszi csomó! A lovat át kell húzni a túldoldalra! Kiadta a parancsot a járókelőknek. Nem volt kis feladat, de megtették, mert ápolni kellett a jó kapcsolatot. Csak az a fránya kard ne lett volna! Ebből is látszik, hogy milyen fontos a helyismeret, legyen az taxis, egyszerű földi halandó ember, vagy okos rendőr.

Ez a kis előzetes fontos bevezetője volt a következő történetnek, amely velem esett meg, gyakorló taxisként, talán szerénytelenség nélkül állíthatom, profiként, bizonyítva azt a bölcs állítást, miszerint összefüggés van a helyismeret, a logopédus, a fülész és az elhanyagolt utcanévtábla között.

Történt pedig, egy forró nyári éjszakán, amikor csendesen egerésztem valahol Budán a Mészáros utca tájékán és araszolni kezdtem az Aranykéz utca irányába, na nem azért, hogy netán-tán felrobbantsanak, hanem akkor még ott volt az a Pipacs mulató, amely nekem így is, úgy is, törzshelyem volt. Ott tojtatták tyúkocskáim az aranytojást a kis japán-kakasokkal, angol pulykákkal és a német (bal)facánokkal. Mint mindennek, annak is majd eljön az ideje, gondoltam, de addig is, ráérek, mert az órába is kellett tenni valamit, eprészkedtem. A „Zöldfa” elé érve elélem toppant egy úr, és arra biztattott, hogy némi várakozás után vigyem őket haza, csinos, kis begyes partnernőjével együtt, ide a közelbe. Mint jó taxis, először is felmértem a helyzetet. Ahogy ott álltak a Gellérthegy utca sarkán, megállapítottam, hogy kettejük között lehetett némi félreértés. Na nem nagy, az úrnak éppen csak hogy vérzett az orra. Szép halkán csöpögött rá a szép világos, tweed öltönyére. Ez ember mondhatná, hogy megesk az ilyesmi egy ifjú párral. Az igaz, hogy pár voltak matematikailag, de a lényeg tekintve mind a ketten más-más párijai voltak. Versenyt szapulták egymást és hiába álltak a Zöldfa fényei alatt, mégsem tudtak zöldágra vergődni. Mindenesetre az a dér fény arra

jó volt, hogy szemmel tartsam őket, mert a taxis alapállása úgyi a bizalmatlanság. A fene tudja. A szófoslányokból ítélve a nő még szeretett volna vacsizni valamit a Zöldfában, a férfit pedig otthon várta az a sokat szidott neje a vacsorával. Hát melyik az olcsóbb? Igen bölcsen rájött, hogy jobb a hazai (ez csak a vacsorára vonatkozik!). Még ha fel is kell melegíteni. Elég az az eléghez, hogy közel egyórai huzakodás után beültek mögém és csak úgy lazán odavágták, Törpe utca! Innenről én voltam a helyzet ura. Mondhatni királya, de köztársaság lévén, a taxisok Árpi bácsija! Ripsz-ropsz, útvonal lerövidítve, és máris ott álltunk a Törpe utca kellős közepén. Vártam valami dicséretet, amiért érdemes taxinak lenni. Mert piszokul jólesik, ha azt mondják, kolléga bácsi, maga hogy ismeri a várost, vagy milyen jól vezet, esetleg, szépfü, gyere be hozzám. Ja bocs' ezt nem a taxiban szokták mondani. Persze ha a taxiban mondják, mindjárt közelebb csúszok.

A minni az oka mindennek! De az én törpéim nem szóltak egy árva mukkot sem, annyira elmerültek az orrvérzés elállításában, észre sem vették az útvonal rövidségét és az idő múlását. De én edzett voltam és ráadásul még rá is értem. Mert pont az az időszak volt, amikor egy kis csend telepedett a városra és az éjszakára. Azok, akik még bent ültek a kocsimkában, jól érezték magukat és eszük ágában sem volt kijönni. Ilyenkor jön az, hogy na, igyunk még egyet. És isznak akár az állat. Akinek pedig már elég volt az ital, az meg nem mer hazamenni, mert az a fránya nyújtófa nincs mindenütt kivilágítva.

Mit tesz ilyenkor az okos, szép, gazdag taxis, beül kedvenc törzshelyén egy csendes zugba, egy tejszeles, csülkös bablevésre, ahogy az anyákn csinálja! Vagy egy jó rumos kávéra, ahogy a rendőr csinálja! Persze ez már régen volt, jó adag Cavintont bevettem, mire eszembe jutott. Még arra is emlékszem, hogy egyesek nem átalították a személyigazolványukkal eltakarni a szélvédőn belül lévő kis kerek szabadjelzőt! Pont jó volt! Meghúzták a spirált is, hogy ne menjen a kilométer. Ebből meg úgy lett! Amikor behozták az országba az első Haldákat, a svéd mérnök úgy mutatta be, hogy ez az az óra, amelyiket nem lehet babrálni. A nővérét, azt nem! Nem telt bele egy fél óra és úgy

állt félhaton, mint Katiba a gyerekek. És ez csak a kezdet volt. A mérnök urat azóta Stockholm egyik külvárosában ápolják egy olyan ruhában, amelyiknek össze van varrva az ujjja.

De nehogy valaki is kismizmive érezze magát, meg kell vallani,



hogy a maiak sem piskóták. De ezt majd máskor! Térjünk vissza.

Végre a kisasszony, aki mellesleg igen-igen csinos volt, beült, sajnos hátra, még finoman néhány röpké...anyáddal elbűcsűzött szive választottjától, akit csöppet sem irigyeltem, vérző orráért, ebből eredően tweed öltönyéért, majd azért, amit a banyájától (ők mondták) kapni fog.

Egy kicsit kezdett bizseregni bennem valami. Nekem ne mond, te is ismered ezt az érzést! Ezek a helyzetek szoktak a legkedvezőbbek lenni egy taxis számára a hódítás szempontjából. Ott ült a nő félbehagyva, mint a bőszi vízlepcső! És itt állok én, pontosabban nemcsak ülök, és ahogy a tükörbé nézek, rohadtul jóképű srác vagyok! Csoda, hogy máris nem marcangol szét ez a gyönyörűség, vagy csak nincs kifejlődve a szépérzéke!? Hátrafordultam, hogy a kis virágbogár az előnyösebb feletem élvezhesse. Mélyen a szemébe néztem, a hosszú Kent hanyagul lógott a szám bal szegletében, amit hónapokig gyakoroltam és kedvet hangan, mint Humphrey Bogart, szivtíró hangan megkérdeztem: „Merre szabad?” A kérdést úgy tettem fel, hogy a válasz, bár sokféle, de számomra csakis kedvező lehetett. Például: Ugyan szépfü, menjünk hozzád, de akár maradhatunk a kocsiban is, majd csak megáll az a fránya idő valahogy. Az már régen áll!

Csak a taxióra ketyintett helyettem halkán, fittyet hányva a háttárbesség előírásainak! A vágyam, mint annyi sok más, szintén nem teljesült! Ez a bűbáj, rám sem nézve, ezer villogó fogát kimutatva csak úgy odazizegte. Fű utca akárhány! Több dolog is meglepett! Először is hogy ezt a gyönyörűséget nem vette le a lábáról lebilincselő egyéniségem. Másodsor, egyáltalán nem lepte meg az a hódítási manőver, amely hánibáli nagyságokat megszegyenítő, pedig ő elefántokkal hódította, sőt megmászta az Alpokat! Én meg nem másztam meg senkit. Pláne elefánttal!

A cím valahogy mintegy mellekesen átsiklott az agytekevnyeiemen. Ismételt kérdésem, amely már közel sem volt olyan költői, „hova is szabad mennünk?” Fű utca akárhány, volt ismét a lakonikus válasz. Itt és most, elszakadt bennem valami, talán a taxisok legnagyobb ellensége, az, amikor az embernek fogalma sincs, hogy mi hol van az egyáltalán minden, meg semmi! Annyi lélekjelenléttem még volt, hogy bekapcsoltam az ablaktörölőt, majd enyhe kuplungolás után egyből a harmadikba tettem, hogy hol van a második? Ki törődik ilyen csekélységgel, amikor nekem a Fű utcába kellene vinni ezt a már közel sem vonzó hölgyet. Egy darabig elbűcsűztem mindennel, ami a kezem ügyébe akadt. De azt, hogy hol van a Fű utca, azt továbbra sem tudtam. Lázasan kuttattam az agyamban. Fű, Fű, Fű, Tabán, Rózsadomb? Pasarét? Talán máshol? Vagy sehol sem? Sorba vettem az utcákat. Pázsit, ré, az sem. Lehet, hogy mégsem tudok mindent? Hiába buktam meg háromszor is helyismeretből? Micsoda szegény! Hogy akartam becserkészni ezt a csibefalatot, amikor abba a szaros fűbe sem találok be! Pedig csak két betű. Taxis az ilyen? – kérdeztem magamtól. Az utastól, aki már kezdett átalakulni egy vén banyává, nincs az az Isten, hogy megkérdezzem. Rá kell jönnöm! Magamtól! Nem jöttem! Csak mentem, de összeviszta, Krisztina, Tabán, Vár, Vérmező és sunyin figyeltem a tükörből ennek a vérzopónak a reagálását. De ő üres szemmel bámult ki az ablakon,



talán a ló nézett így a Karpfeinstein utca sarkán. Annak sem rebent szeme. A baj a Moszkva téren jött, de csóstül. Hirtelen fékezni kellett, mert egy kuka taxis váratlanul váltott sávot, de ő legalább tudta, hogy hová akar menni. Ez az elvetemült nőszemély beverte azt a randa nagy fejét az üvegbe, mint Csipkerózsika tette azt 100 éves álma után. Még nem is igazán tért magához és szelíden kérdezte, mintegy magától: Hol vagytok? Hát nem a Fű utcában, az biztos! „Mit kóvályog itt velem, mint gólyafos a levegőben?” Na, erre aztán végleg kiesett nálam a pixisből. És folytatta: „Talán bizony nem tudja, hogy hol van? Mióta taxizik?” Hát beléngázolt ez a formátlan, alakatlan, női mioltát meghazudtoló valami! Hova tettem a szemem, amikor csibének néztem? Majd tovább folytatta porig alázásomat. „Alig egy

hónapja vagyok a fővárosban és tudom, hogy hol van!” Szakmai önbecsülésem a sárba tiporva mondta, mondta a magát. Én meg közben reméltem, hogy be-kattan, leesik. De nem esett le semmi, sőt inkább felszaladt a vérnyomásom, de olyan magasra, hogy még ma is talán csak az élet-színvonal van magasabban. És akkor ez a számomra már libává változott pipi átvette a hatalmat. Már nem volt erőm az érvelésre, hogy én már akkor taxiztam, amikor ő még csak egy kéjes gondolat volt. De ellentmondást nem tűrően irányított! „Maga csak menjen itt, meg ott, meg egyenesen”. Attila út, alagút, igaz, abban voltam eddig is. Majd amikor elértem a Clark Ádám teret, az oroszlán röhögőgörcsöt kapott, miután idegességemben nem tudtam kijönni a körforgalomból. A nő látva kislódásomat a

Lánchid Presszó előtt közölte, hogy itt forduljak jobbra, majd néhány méter megtétele után, egy stop kiáltással megállított. Haragtól villámló szemekkel bökött ki az ablakon göcsörtösnek tűnő ujjaiával (még jó, hogy nem matatott vele akkor, amikor még pipike volt!) a Szép Ilonka fölött kissé kopottas ferdén álló utca-táblára, amelyen ez állt: Fű utca. Az ő betű karikájának felső része hiányzott! Egyszerűen le volt kopva! És ez a faluról jött tudatlan, Fű utcának nézte. Én meg megettem, úgy, ahogyan kell! Nesze neked, Humphrey Bogart! Ott helyben bezártam a taxit és lementem a Szép Ilonkába meginni néhány vodkát. A nő elviharzott! Egyfolytában röhögtem, Dini barátom, a dobos azt hitte, hogy agyamra ment a sok vodka, mondta is a pincéreknek, hogy egy kicsit több vizet tegyenek bele. Kifelé jövet

még megmásztam a négy lépcsőt, mint Hilary (nem a Clintonné!) a Mount Everestet. Ott álltam kissé illumináltan, várva a rendelt taxit és közben benéztem a taximba, mert abban valami gyanúsan kegyezett. Bombára nem gondoltam, akkor még nem volt divatban. Ez annál is rosszabb: a taxióra volt, melyben vidáman ugráltak a forintocskák. Lányos zavaromban nemcsak utcát, hanem a taxiórát is elfelejtettem lecsapni!

Ezek után a tanulság számodra is kézenfekvő! Soha ne szégyelld, ha nem tudsz valamit. Inkább szégyelld, ha azt hiszed, hogy mindent tudsz! Nem tudunk mi semmit! Talán Humphrey Bogart tudott valamit, de a Fű utcát még ő sem tudhatta!

Le- és feljegyezte egy marék Cavinton után

**Demeter Mihály
6x6 Volán Taxi**

Fizetés helyett pucolás

FUSS A PÉNZEDÉRT!

Potyázók nem csak a BKV járműveken fordulnak elő, időnként a taxisokat is megpróbálják „palira venni” a T. kuncsaftok. Ez van, hogy sikerül, de előfordul az is, hogy a potyázó pórul jár. Ez utóbbira példa alábbi történetünk.

Budapesten hajnalban sem üres a város, főleg a belső kerületekben. Jönnek-mennek az emberek, csak talán nincs akkora tömeg, mint nap-pal. A késő éjszakai vagy kora hajnali órákban is akadnak kuncsaftok, akik nem várják meg a tömegközlekedési eszközöket, hanem taxival

igyekeznek haza. Nincs ebben semmi különös és feltűnő. Március 13-án hajnali 3 óra 20 perc körüli időben az Oktogon közelében szállt be két fiatalember a taxiba. Mátyásföldre vitették magukat. A kocsiban nem nagyon beszélgettek, és az ideális forgalmi viszonyok között repült is a kocsi. Néhány perccel később már a XVI. kerület Jókai utcában haladtak, amikor az egyik utas jelezte, megérkeztek. A két fiatalember, annak rendje-módja szerint kiszállt az autóból, ám fizetni mindketten „elfelejtettek”. A sofőr még időben észbe kapott, mert a kuncsaftok igen sietősre fogva a távozást, futni kezdtek.

Az üldözésszerű versenyben a 27 esztendő budapesti K. Tamás gyengébbnek bizonyult, így őt beérte a taxisofőr, aminek a vége dulakodás lett. A fizetés nélkül távozni szándékozó férfi ahelyett, hogy elfogadta volna sorsát, miszerint lebukott, inkább heves ellenállásban még a taxis övtáskáját is megpróbálta letépní, gondolván, ha sikerül meglőgni, a napi bevétellel gazdagodva teszi ezt.

Kisebbségi érdekességként torzuló küzdelemben az egyre elbátortalanodottabb támadót végül a taxis erővel legyűrte és visszatartotta, amíg a rendőrszolgálat megérkezett.

Kihallgatásán K. Tamás társát nem kívánta megnevezni, mint ahogyan próbálta szerepét és a helyzetet bagatellizálni, mondván az egész egy félreértésen alapult, miszerint ő meg volt győződve róla, hogy társa fog fizetni. Mivel nem így történt, ezért most nem óhajt sem magára, sem társára nézve terhelően vallani.

A rendőrök kihallgatták a taxist is, majd külön-külön, mindketten távozhattak a kapitányságról. K. Tamás jelenleg szabadlábban védekezhet. A taxis pedig örülhet, hogy ennyivel megúszta. Ugyan a fuvardíjat nem kapta meg, sőt brusztolhatott az igazáért, ráadásul jó néhány órát kiesett a forgalomból, de az igazság az ő oldalán áll – egyelőre.

k.z.t.

Ölni tudnék a Béke Nobel-díjért...

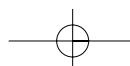
* * *

MOST MÉG... Vigyorgsz, mint pedofil a babazsúron.

ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

**A City Taxi üzemorvosa minden héten csütörtökön
10.00 – 13.00 óra között áll a citys kollégák
rendelkezésére.**

**Más taxisok és a családtagok részére jogosítvány-
hosszabbítás csütörtökönként 10.00 – 12.30-ig.**



Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **1980 Ft**, az egyéves **3960 Ft**,

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

Kérjük továbbá, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

NEON
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsira és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sílektartók, siboxok, tőrboxok árusítása és bérbeadása. Használt csomagtartót beszámítunk!
 Bp. XIV. Ker., Jerney u. 5.
 Tel.: 221-2146, 06-30-942-9509

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

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

TÁVKÖNYVELÉS
2.000 Ft/hó-tól!
 elektronikus bevallások on-line APEH kapcsolat
 tel: **(30) 3422-767**
 www.taxikonyveles.hu

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

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

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

MERCI ALKATRÉSZZ!!!
 Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek importőre
 EUROPOLITAN Kft.
 Üzleteink:
 1196 Budapest, Báthory u. 51.
 1196 Budapest, Ady Endre u. 47.
Telefon: 280-5167
TAXISOKNAK MINIMUM 10% KEDVEZMÉNY!

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!

Octavia-Fabia alkatrészek
 exportőre várja taxis kollegákat
-10% -20%
 engedménnyel és egyéb akciókkal!
Bp. XV., Arany J. U. 31.
Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96

Szűrők, szijak, olajok, gyertyák, fékbetétek...
 Opel olaj 10W-40 5L 4.000.-Ft,
 Astra F fékbetét 3.500.-Ft kedvezménnyel.
 1163 Budapest, Veres P. út 21/B
 Szűrőbolt: Pozsgai Emil
 Tel: 403-2068, 06(70)298-2924
Taxisoknak 10% kedvezmény

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, Kőlcsey 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 árúkeszlettel állunk az Önök rendelkezésére.
 Pl. Citroen Xantia, Xsara Skoda Octavia, Suzuki, Opel stb.
Taxisoknak kedvezményrel.
 Száz László
 Bp. XIV., Várna u. 4.
 Tel/fax: 221-2469, 383-2455
 06-70-317-6976

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 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!



A szoborszerű, hosszú és elegáns limuzin, a 607 kecses és merészen ívelt formájával egy csapásra népszerű lett. Már megjelenésekor is jelentős technikai előnyt tudhatott a magáénak: a részecskeszűrőt (FAP). A 607 a kényelem és a vezetési élmény szinonimája, ahogy ezt a felsőkategóriás autó 125 000 tulajdonosa is tanúsítja.

Számos jó tulajdonsága tette lehetővé, hogy a kiváló technika, az innováció, a kényelem és a szépség jegyében helyt álljon egy igen magas igényeket támasztó piacon.

A 607 elsősorban európai autó. A negyedik helyet szerezte meg a kategóriába tartozó limuzinok körében, és meg is őrizte azt, annak köszönhetően, hogy folyamatosan növelték vonzerjét.

Alig egy éve, hogy a 607 motoros meghajtású csomagtér-fedelet kapott, illetve biztonsági felszereltsége hátsó oldallégzsákokkal bővült. Ezen kívül a felszereltsége olyan szerelvényekkel gazdagodott, mint a Bluetooth kihangosító, vagy a vakításmentes, elektrokrómzott külső visszapillantó tükör.

Ugyanakkortól a hatfokozatú kézi sebességváltó lehetővé tette, hogy a 2,2 literes Hdi FAP motor adottságait még több dinamizmussal és még nagyobb vezetési kényelemmel használhassuk ki.

A 607 pozíciója a felső kategóriában tovább erősödik az új, 2,7 literes V6-os HDi motor érkezésével, amely 150 kW (204 LE) teljesítményt és 440 Nm nyomatékot ad le. Ezzel egy időben a háromliteres V6-os ben-

zinmotor teljesítménye 155 kilowattra (211 LE) nőtt.

Kizárólag a dízel Hdi és a benzines V6-os motor társítható az új fejlesztésű, hatfokozatú, Porsche Tiptronic-rendszerű automatikus sebességváltóval.

A dízelkínálat megkoronázásaként a 607 egy nagy teljesítményű, hathengeres, részecskeszűrős dízelmotort kapott, amelyet a Ford Motor Company és PSA Peugeot Citroën

együttműködésének harmadik fázisában fejlesztettek ki.

Az Euro 4-es, biturbó V6 Hdi FAP motor 2,7 literes és 150 kilowattos (204 LE), legnagyobb nyomatéka 440 Nm 1900 fordulat/percnél. Kizárólag az új hatfokozatú, Porsche Tiptronic-rendszerű, automatikus sebességváltóval (AM6) kapható. A motor rengeteg műszaki újdonságot tartalmaz, például a könnyített motorblokkot – ami gömbgrafitos öntvényből készült – illetve a különösen fejlett befecskendezési szabályzást.

Az új motor „karbantartásmentes” részecskeszűrőt kapott, amelynek csereperiódusa 200 ezer km, amiben szerepet játszik a nagyobb töménységű adalék és a szűrő új, „octosquare”-nek nevezett porózus struktúrája.

A HDi dízelmotor-újdonsággal párhuzamosan a háromliteres V6-os benzínmotor is fejlődött. Teljesítménye (+3 kW, 4 LE) és nyomatéka (+5 Nm) a tovább finomított technika – például a folytonosan változó hangolási szívórendszer és a kétállapotú, aktív szívóoldali vezérlés – révén nőtt, így a végeredmény 155 kW (211 LE) és 290 Nm. A V6-os teljesíti az Euro 4-es emissziós normákat. Ez a motor is csak az új hatfokozatú, Porsche Tiptronic-rendszerű automatikus sebességváltóval (AM6) társítható.

Akár benzines, akár dízelmotorral, a Peugeot 607 a teljesítmény, a dinamizmus és a vezetési élmény új arculatával ötvözi az esztétikai élményt.



A világ leghíresebb sörgár-tulajdonosai egy sörkonferencia után beülnek a helyi kocsmába egy sörre. A Budweiser igazgatója természetesen egy korsó Budweisert rendel. A Miller főnöke egy Millert rendel, a Heineken igazgatója egy korsó Heinekent kér. Végül a Guinness tulajdonosa, Arthur Guinness kér egy teát. A többiek megrökönyödtek, mert ez mégiscsak presztízkérdés. Ezért azonnal nekiszegezték a kérdést:

– Miért? Hogyhogy maga nem Guinesst iszik?

Arthur Guinness kortyolt egyet a teájából, majd így szólt: -

Hát, gondoltam hogy ha maguk nem isznak sört, akkor szolidaritásból én sem fogok. * * *

Két szőke nő utazik a vonaton, mellettük egy szakállas öregúr olvasgat. Az egyik nő odasúgja a másiknak:

– Te, ez meg itt a Szent István.

– Te hülye vagy? Az már ezer éve meghalt!

Ebben a pillanatban belép az ajtón egy úr és elkiáltja magát:

– Szervusz, István! Ezer éve nem láttalak!

Mire a nő: - Na? Ki a hülye??!!



Beszóltak a hétszeres világbajnoknak

Schumi, a „taxisojör”

Idén még nem kápráztatta el közönségét a Ferrari-istálló. Az eddigi futamokon nem sikerült magára találni a két-három éve verhetetlen olasz csapatnak és pilótáinak. Flavio Briatore – a szárnyakra kapott Renault csapat vezetője – nem is rejtette véleményét véka alá, Schumachert egyszerűen taxisofőrnek titulálta.

Két futamból kétszer állt ki idő előtt a hétszeres német világbajnok Michael Schumacher. Az első futamon Ausztráliában még az F-2004-es felújított modelljével kényszerült a verseny feladására, majd Bahreinben már az F-2005-ös autó is besokallt, pedig az időmérő edzéseredmények után úgy tűnt, a „vörös villám” megtámasodik.

Az év meglepetése a Renault csapat két pilótája, akik a forradalmasított autóikkal eddig két futamból, kétszer álltak a dobogó legfelső fo-

kán. Flavio Briatore, aki ugyancsak az életet élvező férfiú hírében áll, rövest be is szólta a hétszeres világbajnoknak. Mint mondotta: Michael Schumacher számára gyerekjáték a vezetés a versenypályákon, ám csak idő kérdése, hogy riválisai mikor keserítik meg az életét, és lesz akkora nyomás a vállán, hogy hibát vétsen. Egyébként – folytatta a Renault csapat vezetője –, túl könnyűvé tesszük Michael munkáját. Teljes nyugalommal köröz a pályán, mint egy taxisofőr. A könyökét kilógatja az ablakon, és fél kézzel furikázik. Jól tudja, hogy a többi versenyző tiszteli őt. Senki nem kockáztat vele szemben, azonban nekünk nyomás alatt kell tartanunk őt – tudtuk meg az olasz üzletember véleményét a világbajnokról a német *Welt am Sonntag* című hírlapnak adott interjújából.

Az érintett nem reagált a pikírt megjegyzésre, ám egy biztos: Michael Schumacher nem fogja ennyiben hagyni a történeteket, és intelligens taxisofőrként fog elégtételt venni Briatoreknak. Maga mögé utasítja a két Renault-t a pályán, majd a csapatfőnök szemébe nézve elmosolyodik és megkérdezi: hová lesz a fuvar, Flavio.

Kérdés csak az, hogy erre meddig kell várnia a Ferrari sztárpilótájának.

Cash

Költségvetés, drosztépítés, ellenőrzés

Miért emelkedett a taxiállomás-használati díj 2005-ben?

Február közepére készült el a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. (népszerűbb nevén a taxiállomás kht.) 2005-ös évre vonatkozó üzleti terve. Ezzel párhuzamosan az illetékesek megismerhették az előző, 2004-re szóló terv teljesítésére vonatkozó adatokat is. Ebből a sajtó különböző részinformációkat emelt ki, aminek „nyilatkozatháború” lett a következménye. Hogyan lehet veszteséges egy komoly bevétellel rendelkező cég, miért csak 5300 befizetővel számol a kht., ha ennél többen fizettek taxiállomás-használati díjat, megoldódhat-e a belvárosi droszthiány, lesz-e ellenőrzés munkaidőn túl? Kérdéseinkkel Héray Lászlót, a kht ügyvezető igazgatóját kerestük meg.

• **Úgy tűnik, a kht. költségvetésével kapcsolatban zavar van a fejekben. Talán az információáramlásban van a hiba. A kht. nyereséges, veszteséges, vagy minden a terv szerint alakult? Minek alapján állapították meg az erre az évre vonatkozó droszthasználati díjat?**

• Először is, az idei évre vonatkozó droszthasználati díj megállapításának alapjául szolgáló 2005-ös terv januárban készült. Akkor, amikor még az első díjfizetési időszak le sem zárult. Az elkészített üzleti terv ennek megfelelően nagy részben tényszerű adatokra épült, kisebb mértékben pedig előre megbecsült tényezőkre.

• **A 2004-es év az áprilisi kezdésnek megfelelően történelem számít, legalább is a naptárt tekintve. Ez okozhatta a keveredést?**

• Itt tisztázni kell, ha azt halljuk, hogy üzleti terv, illetve üzleti év, akkor az naptári évet jelent. Az ezen időszakra vonatkozó üzleti tervnek az adott évre szóló mérlegbeszámolóban kell teljesülnie. A kht. vonatkozásában a díjfi-

zetés alapjául szolgáló időszak minden év április 1-jétől következő év március 31-ig terjed. Itt tehát elég komoly átfedések vannak. Külön kell kezelni az üzleti év tervét, melyre mérlegbeszámoló kell készíteni. E mellett kalkulációt kell összeállítani a tényleges díjfizetési időszakra vonatkozóan is (ez esetben nem naptári évről van szó!) és ugyanerről beszámoló is kell készíteni. A kht. esetében 2004-ben, tört évről lévén szó, erről még nem lehetett beszélni. Ráadásul mivel kht.-ról van szó, nyereség nem is keletkezhet. Ami a beszámoló elkészítéséhez rendelkezésünkre állt, az a 2004-es év pénzügyi mérlege. Ráfordítás szempontjából 2004 egy teljes üzleti év volt, viszont bevétel szempontjából negyedév hiányzott. Miután csak április 1-től keletkezett bevétele a kht.-nak, az első negyedévben tartalékokból működünk. Az üzleti évre vonatkozóan tehát a mérlegben veszteséget kellett kimutatnunk. Nevezetesen az első három hónap ráfordítását. Ez csaknem fillérre pontosan így is valósult meg. Emellett el kellett készítenünk a

2005. április 1-től 2006. március 31-ig szóló üzleti tervet is. E tekintetben már bázisévnek számítható az első díjfizetési időszak. A tervet nem is tartalmazott a bázisévhez képest jelentős eltéréseket, csupán a ráfordításokban jelentkező költségnövekedést, tarifaemelésből származó költségnövekedést stb. Ez összességében nem egészen 6%-os taxiállomás-használati díjemelést indokolt volna, forintosítva hozzávetőlegesen 1000 Ft-ot. Ám számviteli szempontból az is fontos, hogy szerepeljen a ráfordítások között az előző év amortizációs költsége is. Amennyiben ezt nem vesszük figyelembe, a társaságnál vagyonvesztés keletkezik be. Ez egy ideig tartható, de miután előbb-utóbb elfogy a vagyon, muszáj ennek pótlásáról is gondoskodni. Nekünk ezt kötelességünk volt jelezni a tulajdonos bizottság felé. Felhívtuk a figyelmet arra, hogy vagy beépítik az amortizációt a költségek közé, vagy egy idő után gondoskodniuk kell majd a vagyonvesztés pótlásáról. A Fővárosi Önkormányzat Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága mint tulajdonos úgy döntött, hogy a vagyonvesztést és az amortizációt a bevételeinkből kell kompenzálni. Ezért emelkedett a taxisok által befizetendő díj ezer helyett kétezer forintra. Nagyon fontos hozzátennem, hogy ez esetben nem nyereségképzésről van szó! Mert amennyiben mégis plusz bevétel keletkezik, az – kht.-ról lévén szó – visszafordítandó a működésre. Tehát adott esetben ez a későbbiekben a hálózatfejlesztés forrása lehet.

• **Az üzleti tervből kiderül, a kht. a következő díjfizetési időszakra 5300 befizető taxissal számol, miközben a rendelkezésünkre álló adatok szerint az előző időszakban kb. 5900-an vették meg a kötelező matrikát. Miért térnek el a tervezett és a tényleges adatok?**

• Egy félreértést ez esetben is el kell oszlatnunk: a statisztika, amit közöltünk, az ügyfélszolgálati fizetős ügyfelek száma alapján készült. Mégsem a valós, teljes összeget fizető ta-

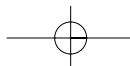
Ha citromot kaptál az élettől, kérj hozzá tequilát!

Még nincs teljesen kész, de már majdnem elkezdtek!

Noé bárkáját amatőrök építették, a Titanicot profik.

A negyedik Martini után a férjem gusztustalan állattá válik. Az ötödik után elajulok.

Magyarországon azért ilyen lassú a vasúti közlekedés, mert meg kell őriznünk a nagy ország látszatát!



xisok létszámát mutatja. A tervezet januárban készült. Akkor lekértük azt a szűrést, ami pontosabban megmutatja, hogy a fizető ügyfelekből mennyi volt az, aki a teljes összeget, vagyis 17 ezer forint nettó díjat fizetett. Ez akkor 5120 fő volt. Úgy becsültük, hogy miután januárban naponta már csak 1-2 befizető jelentkezett, ezért a március 31-i díjfizetési időszak végéig várhatóan 5500 főnél fog beállni majd a végleges szám. Most készítik számunkra az informatikusok azt a szűrést, amiből kiderül, hogy az 5800-5900-as ügyfélszámból mennyi a valós befizető. Sokan kérdezik, hogy miből adódik ez a differencia? Nos, itt azért elég sok mozgás van év közben. Sokan visszadják az ipart, ilyenkor időarányosan mi visszafizetjük a díjat, vagy van olyan taxis, aki év közben kocsi cserél, akkor neki a régi kocsira vonatkozóan visszafizetjük az időarányos díjat, majd ő befizeti a díjfizetési időszak hátralévő részére a drosztpénzt. Ezek az esetek a statisztikában kettőzötten jelennek meg, pedig ténylegesen csak egy taxis van mögöttük. Tehát ezért kell elvégeztetni ezeket a szűréseket. Ugyanez vonatkozik azokra is, akiknek pl. betörök a szélvédőjét, amin értelemszerűen rajta volt a drosztmatrix. Papíron megint el kell játszani az előbb említett dolgot, mert új engedélyt kap az érintett vállalkozó, vagyis a régire visszakapja, az újra befizeti a díjat. A statisztika szerint ez megint eggyel több vállalkozót jelent, de csak papíron. Folytatva a példákat: előfordul, hogy valaki elmegy kórházba, majd ezt követi a rehabilitáció több hétig, esetleg több hónapig is. Amennyiben erre az időre hivatalosan felfüggeszti a működését, visszaadja a sárga rendszámát, mi visszafizetjük neki az adott hátralévő időszakra vonatkozó díjat, mivel nem tudjuk előre, hogy mennyit lesz távol. Majd amikor jön, hogy már meggyógyult és újra üzembe helyezi a taxiját, akkor a hátralévő időszakra megint befizeti nálunk a díjat. Így ez megint kettő befizetés lesz. Olyan is van, aki nyárra, például két hónapra elmegy az unokával a telekre nyaralni, majd visszajön. Amennyiben ezt hivatalosan teszi, vagyis leadja a sárga rendszámot, úgy vele szemben is az előbb említett módon járunk el.

• **Ebből volt már több probléma is. A kollegák egy része panaszkodik, hogy igazolt kórházi ellátás után is nehéz visszakérni a kht.-tól a befizetett összeget, pedig arra az**

időre a szolgáltatást nem is vették igénybe.

• **Mi igyekszünk humánusan eljárni, ha az indokolt. Tehát, amennyiben valaki hoz nekünk egy igazolást, hogy kórházban volt, majd utána mondjuk másfél hónapig rehabilitációs kezelé- sen vett részt, vele szemben is csak méltányossági alapon tudunk intézkedni, mert a szabályos eljárás az lenne, ha erre az időszakra felfüggesztené az ipart, vagyis leadná a sárga rendszámot....**

• **Elhangzott az előbb, hogy ma már a kht.-nak nincs egyéb bevétele, mint a taxisok által befizetett összeg. Ugyanakkor e lapban tavaly az is megjelent, hogy a Médiacontact által a taxiállomásokhoz épített utca- biutorokat azért engedélyezte a főváros, mert rövid időn belül ennek a cégnek a befizetései akár feleslegessé teheti a taxisok befizetéseit. Ehhez képest érdekes, hogy a tavalyi droszdíj nem hogy csökkent volna, hanem ellenkezőleg, nettó 2000 Ft-tal növekedett. Miért?**

• **Ez olyan egyéb bevétel ami tervezve van. A droszthasználati díj kalkulációjánál tervezett bevételként szerepel a Médiacontacttól**



Ezeket a képeket még 1992-ben készítettük Bécsben. Jól látható, hogy a taxiállomás a két „Megállni tilos” tábla között található. Erre a megoldásra mi 13 éve várunk, úgy tűnik, hiába... Jelenleg marad a KRESZ szerinti 15 + 5 méteres szabály, melytől jogszerűen igen nehéz elvonatkoztatni



Villamoson: – Néni, le akar ülni? – Igen. – És hová? * * *

– Szomszéd, használnám a fűnyíróját? – Persze, csak ne vigye ki a kertemből. * * *

Haladjon a korrall! Az elavult Johnson's pH 5.5 után itt az új verzió, a Johnson's pH 6.0. * * *

Hogy sikerült a randid? – Hát csak olyan

sakkosan... – Hogy-hogy? – A fehér királyról kiderült, hogy sötét paraszt... * * *

A tehén bonyolult állat. De én megfejttem. * * *

Egy pasas begipszelt lábbal horgászik a folyóparton. Arra megy egy másik horgász és kérdi: – Harapnak a halak? – Nem, csak elestem.



A hazai megoldás sajnos most sem teljesen jogszerű: megállni tilos egészen a „Taxiállomás“ tábláig (+5 m?), amit a hatóságok majd úgy értelmeznek, hogy ez a taxikra nem vonatkozik. Remélhetőleg...

származó befizetés. Ha az nem lenne ott, akkor a taxiállomás-használati díj értelemszerűen magasabb lenne.

• **Befizeti a Médiacontact a megállapodás szerinti összeget, vagy annak csak töredékét? Az üzleti tervben csak 7,5 millió szerepel az ígért 30 millió helyett.**

• A Médiacontact tartja a megállapodást. Amire a kérdés utal, akkor következik be, amikor az utcabútorok száma eléri a 200 darabot. Ekkor lenne évi 30 MFT-os átalányfizetési kötelezettsége ennek a cégnek. Mi nyomon követjük az utcabútorok építését. Naprakész, fényképen rögzített információknak van minden egyes drosztról. Tehát pontosan tudjuk, hány ilyen utcabútor épül. Azt is tudjuk – és ez tény, leellenőrizhető, – hogy sajnos a Médiacontactnak jelentős problémái vannak a kerületi önkormányzatokkal. Tudniillik az utcabútorok megépítésére vonatkozóan még a fővárosi tulajdonú közterületeken is építési engedélyt kell kérniük.

• **Nem érdekük, hogy még véletlenül se érjék el a 200-as darabszámot, hanem például csak a 198-at, mert akkor nem kell a megállapodás szerinti összeget fizetni?**

• Ellenkezőleg, az ő érdekük az lenne, ha nem 200, hanem 300 lenne az utcabútorok száma. Ez értelemszerűen komolyabb üzleti bevétel is jelentene. Hallottam már én is ezt az érvet, ám ez szerintem rossz megközelítés. Egy teljesen friss információ a tegnapi napról: 35 utcabútor építésére kaptak most a napokban engedélyt. A már megépített 80 körüli építményen felül. Amennyiben ezek elkészülnek, számuk még a 120-at sem éri el, nemhogy a tervezett 200-at.

• **Gondolom, ez már nem a kht. gondja, hanem az övék. Ugyanakkor a 30 milliós összeg sem fedezné a kht. 105 millió körüli bevételeinek 30%-át sem. Ez esetben kacsa volt a hír, hogy az utcabútorokból a kht. a taxisok befizetése nélkül is működőképes marad?**

• Ez a hír túlzás volt. Értelemszerűen még a teljes hálózatért fizetett díj sem fedezheti költségeink egészét, legfeljebb jelentős részét.

• **Amennyiben a Fővárosi Közgyűlés elfogadja a tervezett formában a fix taxitarifát, úgy a telefonon rendelt taxik kénytelenek lesznek drágábban szolgáltatni. Lehet az is, hogy megnő a taxiállomások**

iránti igény is. Vagyis a taxisok beállnának azokra a drosztkra, melyekért fizetnek, ám a frekvenciált helyeken jelenleg nincs elegendő belőlük. Tartalmaz-e a költségvetés új taxiállomások építésére vonatkozó összeget, ha igen, mennyit és mi lesz, ha az nem lesz elég?

• Az elmúlt év nyarán a taxiállomás-használati díj bevezetését követő hónapokban jelentős port vert fel, hogy esetleg nem lesz elegendő a drosztfőhelyek száma. A taxisok, ill. a kht. képviselőiből létrehozott ad hoc bizottság – nyugodtan mondhatom, hogy heteken, hónapokon keresztül – dolgozott a Fővárosi Közterület-Fenntartó Vállalat szakembereivel azon, hogy további drosztkat jelöljenek ki, a szakma javaslatai alapján. Ennek az együttes munkának eredményeképpen, a helyszíni bejárásokat követően újabb állomásokat sikerült kijelölnünk. Ez a taxisokból is álló közös bizottság azt állapította meg, hogy nincs reális lehetőség pillanatnyilag a fővárosi droszthálózat további bővítésére. Ennek fizikai korlátai vannak. Lehetne természetesen még rengeteg – stratégiaileg rossz helyen lévő – drosztkot építeni, amelyekre nem lenne igény. Ezért akkor jegyzőkönyvbe került az, hogy pillanatnyilag a lehetőségeket kiaknáztuk, kihasználtuk, zárójelbe téve: amennyiben területrendezés vagy más ok miatt változik a helyzet és további drosztkot építésének igénye felmerül, akkor közösen lépünk. A közösen kijelölt állomások java része meg is épült. Ami nem tudott megépülni a tél

Folytatás a 21. oldalon

Az élet küzdelem. Délelőtt az éhseggel, délután az álmosággal.

* * *

Nem az baj, hogy nagy az Isten állatkertje, hanem hogy alacsony a kerítése.

* * *

Olyan világban élünk, amelyben a limonádé mesterséges aromákat tartalmaz, ellenben a bútorápoló szerek valódi citromot.

* * *

Egy szerelmespár az ágyban van, mikor megszólal a telefon, A nő veszi fel.

– Igen? Rendben van... Szervusz!

– Ki volt az?

– A férjem. De nem jön haza, még marad veled két órát bowlingozni.

Eladó!

**E200-as Mercedes,
2000.08.havi, taxi színű,
fullextrás, 6 légzsákkal,
multikormányval,
gyári vonóhoroggal.**

Érdeklődni:

06-30-9-448-467

FANCY HOME

Lakberendezési és függöny szalon

Szolgáltatásaink:

- Lakberendezési tanácsadás,
- Tervezés,
- Függönyvarrás
- Karnis- és függönyszerelés
- Komplet függönyözés, (helyszíni felmérés ingyenes)
- Ágytakaróvarrás,
- Párnakészítés

Termékeink:

- Klasszikus és modern anyagok széles választéka,
- Karnis,
- Tapéta,
- Kisbútorok

Lakberendezés, ahogy Ön megálmodta!

1113 Budapest, Daróczi út 4. (Laurentes Center) Telefon/Fax: 209-1384 Mobil: 06-20/353-6638



Folytatás a 18. oldalról

beköszönzte miatt, azt a közeljövőben még elkészítjük abból a 79 millióból, ami a főváros hálózatépítésre szánt összegéből maradt. Ezt követően hozzá kell majd nyúlnunk a droszthasználati díjbevételekhez, mert a továbbiakban a főváros ezt nem állja. A 79 millióból eredetileg 300-320 taxiállomás megépítése volt tervezve. Ez többé-kevésbé megvalósult. A továbbiakban nekünk kell gondoskodni a taxiállomások létesítéséről, saját erőből. Ennek egyik forrása lehet az amortizációs összeg. Hasonlóképpen nekünk kell kigazdálkodni a Fővárosi Önkormányzat Közlekedési Ügyosztálya, és a tulajdonost képviselő kereskedelmi ügyosztály javaslatának megvalósításához szükséges összeget. Itt arról van szó, hogy a korábban alkalmazott, igen gyorsan lekopó sárga felfestést tartós festékekkel pótoljuk, ami jóval drágább, ám hosszabb ideig nem kell felújítani. Ez még kiegészül az új megállni tilos jelzőtáblák és oszlopok beszerzésével, elhelyezésével.

• **Éz egy új elem. Az új megoldás azt akarja jelenteni, hogy a megállni tilos tábla után egészen a taxiállomást jelző táblát követő 5 méterig bezárólag csak a taxisok állhatnak meg?**

• Igen. Ez egy nagyon hosszú, éveken keresztül megvívott harc eredménye. Végül is a Közlekedési Ügyosztály engedélyezte a megállni tilos táblák kihelyezését a droszton végére, sajnos azzal a kompromisszummal, hogy nem tehetjük ki a „Kivéve taxi” kiegészítő táblát. Az illetékes rendőrkapitányságok viszont tudják, hogy taxisok megállhatnak a megállási tilalom alá tartozó szakaszon, a droszton, a tiltó tábla rájuk nem vonatkozik. Így a továbbiakban a KRESZ 15+5 méteres korlátozása nem okoz majd bonyodalmakat.

• **Már az előző riportban is említésre került, hogy esetleg liberalizálódik a taxiállomások kialakításának menete. Mikor lesz eredmény?**

• A létesítés módosításáról szóló joganyag jelenleg jogi koordináción van. Erről addig nem beszéllek, amíg nincs döntés.

• **Lépjünk ismét egyet. Komoly feszültségforrás az ellenőrzés hiánya. A kht. végez ugyan saját ellenőrzéseket, de ez elsősorban a taxiállomások kialakítására, az idegen autók parkolására szorítkozik úgy, hogy jelzik a tapasztalt és rögzített szabálytalanságokat a Közterület-Felügyelet felé. A más egyébire is kiterjedő hatósági ellenőrzést a Közterület-Felügyelet és a rendőrség folytathatná, ám ezzel problémák vannak. A rendőrség a maga sajátos módján úgy áll e kérdéshez, hogy ezzel nem tudnak foglalkozni. A Közterület-Felügyelet a kht. költségvetése szerint negyedévente 5 millió forintot, tehát évente 20 millió forintot kap a kht.-tól - vagy ha úgy tetszik a taxisoktól - ellenőrzésre. E szervezet viszont normál munkaidőben dolgozik csak. Ugyanakkor este, éjszaka, vagy a hétvégeken a magánautósok ingyenes parkolóként használják az állomásokat következmények nélkül. Tudják ugyanis, hogy ilyenkor már nem büntet senki, miközben 20 millió forint meg kimegy az ablakon. A taxisok joggal érzik, hogy az ő pénzükért**

még őket regulázzák, ha elhagyják az autójukat. Ez ugyan valóban nem szabályszerű, de talán nem erre kellene kapacitálni a felügyeletet. Van-e beleszólása a kht.-nak abba, hogy mit csinál a felügyelet ezért a pénzért?

• Annyiban pontosítanám az adatokat, hogy havonta 1.667.000 Ft-ot fizetünk a Közterület-Felügyeletnek. Ez áfamentes összeg. Ők ennyit kapnak. Ez összességében évi 20 Mft. A pontosítás kedvéért: december 31-ig, - tört évről lévén szó - csak 15 milliót fizettünk ki. Közben megtörtént a további 5 millió kifizetése is, így egész évre vonatkozólag a 20 millió realizálódott. A közöttünk lévő megállapodásban foglaltaknak megfelelően az együttműködés nagyon korrekt a Közterület-Felügyelettel. Napi kapcsolatban vagyunk, „forródrótot” alkalmazunk. Számtalan példa van arra, hogy akár a mi kérésünkre, akár a hozzánk eljuttatott taxis jelzés alapján, azonnal, akár 10 percen belül is intézkednek. Valóban jelentős problémát okoz, hogy mondjuk este 6 óra után már lazul az ellenőrzés. Ekkortól már rendőri feladat lenne a szabályok betarttatása. Erre - a Közterület-Felügyelethez hasonló - formális együttműködésre nincs lehetőség. Informálisan felvettük a kapcsolatot a city rendőrséggel, mely elkötelezte magát, hogy a késő esti, éjszakai ellenőrzéseik során sort kerítenek a taxiállomások ellenőrzésére is. Pillanatnyilag ez a legtöbb, amit ki tudunk hozni a helyzetből, amelynek fonákját érzi a Közterület-Felügyelet is. Ígéretet kaptunk arra, hogy valamilyen megoldást találunk.

• **Az említett összegből nem lehetne például szabadnapos rendőrt megfizetni? Vagy a taxisok közreműködésével, a tavaly elkezdetteknek folytatásaként közös és rendszeres ellenőrzéseket finanszírozni? Hogy a jogi háttér is rendben legyen, lehetne autónként egy-egy „hivatalos” embert megfizetni.**

• Mi felajánlottuk ezt a lehetőséget a Közterület-Felügyeletnek is, de sajnos a szolgálati szabályzatuk ezt a megoldást tiltja.

• **De a rendőrségnek viszont nem.**

• Akartak is módosítani egy szabályt, de aztán végül is elvetették.

• **Ők más esetben vállalhatnak tanácsadói, adott esetben biztonsági őr szerepet is. Az ellenőrzésben miért nem vehetnek részt?**

• Gépkocsi ellenőrzésére ez nem tudom mennyiben vonatkozik. A Közterület-Felügyelet sajnos elhárította a lehetőséget, de mi továbbra is ezt szorgalmazzuk. Hiszen úgy a kht. saját ellenőrzése, mint a kamara taxis kollégiumával való közös ellenőrzés lényegesen hatékonyabb lenne hatósági háttérrel. Meglenne a megfelelő jogszabályi háttér.

• **Tehát akkor a probléma megoldásán dolgozik a kht.?**

• Igen. Most is kint van két kollégánk. A folyamatos adatrögzítéshez állandóan mozgásban kell lenni. Ha most velük lenne egy rendőr, vagy akár csak egyetlen közterület-felügyelő, akkor napközben rendet tudnának tartani.

• **Felmerült az utóbbi hetekben, hogy a kht. munkatársai rejtett videofelvételeket készítenek a járdán vagy egyéb helyeken megálló taxikról. Ennek valami hatósági intézkedés lesz a következménye? Magyarul feljelentik őket, vagy valami más oka van a kamerázásnak?**

• Szeretném megnyugtanni a taxis kollégákat, hogy ezúttal sem ellentük, hanem értük folyik a küzdelem. A „rejtett kamerás” felvételek nem rejtett kamerás felvételek, és az a céljuk, hogy rögzítsük a valóságos belvárosi helyzetet. Ezáltal mintegy tárgyi bizonyítékot szolgáltatunk arra vonatkozóan, hogy a belvárosban sokkal nagyobb az igény a taxis szolgáltatás iránt, mint ahány taxiállomás-férőhelyet az illetékesek jelenleg biztosítanak. Nem titkoltan az V. kerületről van szó.

• **Többször felmerült, hogy a „droszdíj” befizetését kössék össze az időszakos gépkocsivizsga időpontjával. Így nem egy rövid idő állna a kollégák rendelkezésére a befizetésre, de az ügyintézőkre is kisebb teher hárulna. Arról nem is beszélve, hogy a kht. ügyfélszolgálatát igen nehéz megközelíteni a szabályos parkolásra vonatkozó rendeletek betartásáról.**

• Az ügyfélszolgálat leterheltsége és ütemezése valóban lényegesen kedvezőbb lenne akkor, ha folyamatos, egész évre elosztott terhelésről lenne szó. A tapasztalat is azt igazolja, hogy a kollégák is - kicsit bár öntörvényűen, de - a vizsgához igazították a befizetést. Hogy ne tűnjön mindig úgy, az íróasztalnál születnek a jogszabályok: készült egy feljegyzés e jogszabály módosítására. Javasoltuk, hogy a gyakorlathoz igazodjon a díjfizetés és remélem, hogy kérésünk meghallgatásra talál.

Egy egyetemista az egyetem ebédlőjében le szeretett volna ülni az üres helyre a pedagógusa mellé, de az így válaszol:

- Egy hattyú nem lehet barátja egy disznónak.

- Jó, akkor továbbrepülök! - így a diák. A tanár ezen vérgigéző volt és elhatározta, hogy a vizsgán elbuktatja, így a legnehezebb kérdéseket adta fel neki. A diák azonban a dolgozatában parádés válaszokat adott, ezért a tanár - hátha mégis megbuktathatja az áldozatát - mindent eldöntő kérdést ad:

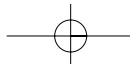
- Mész az úton és találsz két zsákot, az egyikben arany, a másikban pedig ész van. Melyiket választod?

- Az aranyat.

- Én sajnos a másikat választanám, az értelemmel teli zsákot.

- Mindenki azt, ami neki hiányzik - vágja ki magát a diák. A tanár majd megőrül, és azt írja a dolgozatra: „szamárr”. A diák anélkül, hogy belenézne, fogja a dolgozatát és kimegy a teremből. Rövid idő múlva azonban visszatér, visszateszi a dolgozatát és így szól:

- Elnézést, tanár úr, aláírta, de nem írt rá jegyet!



TÁJÉKOZTATÓ

A TAXIÁLLOMÁS-HASZNÁLATI ENGEDÉLY KIVÁLTÁSÁNAK ÉS A DÍJ BEFIZETÉSÉNEK LEHETŐSÉGEIRŐL

Tisztelt Taxis Vállalkozó!

Budapest Főváros Közgyűlésének 59/1999. (XI. 18.) számú többször módosított önkormányzati rendelete alapján 2004. április 1-jétől Budapesten a taxigépkocsik világitó szabadjelzéssel, utasfelvétel céljából csak a kijelölt taxiállomásokon várakozhatnak.

A rendelet a taxis vállalkozások számára a taxiállomás-használati engedély kiváltását írja elő. Az engedélyek kiadására a **Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Társaság (Taxiállomás Kht.)** jogosult.

A drosztkok használatáért, illetve az engedély kiváltásához éves díjat kell fizetni. A díj összegéről a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága döntött.

A díjfizetés és az engedély a 2005. április 1-jétől 2006. március 31-ig terjedő időszakra vonatkozik.

A változásokról, eseményekről drosztkokat érintő újabb információkról folyamatos tájékoztatás az interneten keresztül elérhető a www.taxiallomas.hu weblapról. Egyéb információkkal, problémákkal kapcsolatosan, illetve akiknek nincs internetelérésre lehetőségük, az ügyfélszolgálati irodát keressék fel.

Az ügyintézés személyesen történik, melyhez a **mellékletként** jelölt iratok **eredeti** példányával az ügyfélszolgálati irodát kell felkeresni, ahol helyben, a pénztárban befizethető a díj és átvehető az engedély.

A **droszthasználati engedély** (kártya) mellett egy **öntapadós címkét** is adunk, melyet a taxi gépjármű szélvédőjén a belső visszapiillantó tükör mögött kell elhelyezni. Az **igazolást** pedig a Közlekedési Felügyelet felé szükséges bemutatni.

A 2005. április 1-jétől 2006. március 31-ig terjedő díjfizetési időszakra vonatkozó taxiállomás-használati engedélyek kiadását megkezdjük. A taxiállomás-használati díjat a Fővárosi Önkormányzat Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága 19.000 Ft + áfa összegben állapította meg.

Ezért kérjük, keressék fel az ügyfélszolgálati irodánkat, mivel a **89/1988. (XII. 20.)** MT rendelet módosítása szerint 2005. április 1-jétől a területileg illetékes Közlekedési Felügyeleten, az időszakos műszaki vizsga előtt ellenőrzik a droszthasználati díj befizetését. E nélkül a gépjármű nem vizsgáztatható le.

A napi forgalomban az engedélyek meglétét és a drosztrendelet betartását a Fővárosi Közterület-felügyelet, a Taxiállomás Kht. munkatársai és a BKIK szervezésében a taxis társaságok által közösen létrehozott ellenőri csoport is jogosult ellenőrizni. Az engedély hiánya és a rendelet előírásainak megszegése szabálysértési eljárást és pénzbüntetést eredményez. A harmadik alkalom után pedig a taxiállomás használati engedélyt vissza kell vonni.

A **Taxiállomás Kht.** a taxiállomások használatával, működtetésével összefüggő feladatokkal kapcsolatosan **ügyfélszolgálati irodát** tart fenn, ahol az engedélykiváltás történik, illetve a szolgáltatást igénybe vevő utasok, és a személyszállító szolgáltatók észrevételeiket, panaszait is megtehetik.

ÜGYFÉLSZOLGÁLAT:

1016 Budapest, Krisztina krt. 99.. fszt.

1535 Budapest, Pf. 822

Tel.: 488-2000/2558

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő: 9.00-15.00

Kedd: 9.00-13.00

Szerda: 9.00-15.00

Csütörtök: 9.00-13.00

Péntek: 9.00-12.00

Az ügyfélszolgálati iroda a forgalmasabb áprilistól júliusig tartó időszakban időszakosan hosszabbított nyitva tartással várja az ügyfeleket.

Ügyfélfogadási idő:

2005. 04. 01-től 2005. 06. 30-ig

Hétfő: 9.00-15.00

Kedd: 9.00-13.00

Szerda: 9.00-15.00

Csütörtök: 9.00-13.00

Péntek: 9.00-13.00

Az ügyintézéshez feltétlenül bemutatandó iratok:

- egyéni vállalkozók esetében a vállalkozói igazolvány, illetve
- cégek esetében a cégbíróági végzés (új cégek esetében), vagy régebbi cégeknel a cégkivonat, és az aláírási címpéldány
- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólap”-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel

Budapest, 2005. március

Héray László ügyvezető s.k.
Taxiállomásokat Üzemeltető
Szolgáltató Kht.

Tisztelt Szerkesztőség!

Egy napokban megtörtént eset szeretnék leírni, hátha az érintett szervezetek figyelmét is felkelthetem, az áldatlan állapotok miatt. Ha úgy gondolják, hogy írásom megjelenhet a Taxisok Világában, kérem nevem mellőzését. A monogram közléséhez hozzájárulok.

Magamról csak annyit, 20 éve taxizom másodosként, munkaviszony mellett.

Az Utazás kiállítás zárónapján történt az eset. Délután egy lebeszél, fix fuvarért mentem az Expo 3-as kapujához. A bejárat előtt kialakított droszton, ami 4 állóhelyes, egy taxi várakozott. Illedelmesen, hogy ne zavarjak senkit, betolattam az utolsó helyre. Kiszálltam az autóból, hogy a kijáraton kiözönlő tömegből kiszűrjem az utasaimat. A droszt második helyére egy neves

taxitársaság kombi autója állt be. Az első autohoz négy külföldi úr érkezett, nagy bőröndökkel. Természetesen messziről lehetett látni, reptéri fuvarról van szó. Az első autó sofőrje kézzel-lábbal elmagyarázta, hogy ő az utolsó a sorban, de rádión azonnal hív 2 db autót, mondván sok csomag van, és egy taxi nem tudja elvinni. Az egyik utas azonban leleményes volt, ő megbeszélte a kombi autó vezetőjével a fuvar. Az utasok kényelmesen bepakoltak, beültek, de elindulni nem tudtak, mert megérkezett az első taxisunk segítségére négy kollégája. Heves szóváltásba keveredtek, ami igen figyelemfelkeltő volt a kijárat előtt. A segítségére érkező taxisok az Albertirsai út egyik sávját elállták, hogy a drosztról a kombi autó ne tudjon elindulni. Pillanatok alatt jó kis dugó keletkezett, de ez a taxisokat nem zavarta. A külföldi utasok kiszálltak,

és fennhangon kiabálták, ha nem tudnak elindulni, lekésik a repülőjüket. Gondolom, nem ez volt az egyetlen ilyen eset a rendezvény alatt. Arra már nem is merek gondolni, hogy azok az utasok, akik egy jól sikerült kiállítás végén ilyen konfliktusba keverednek, milyen véleményekkel vannak a magyar taxisokról. Biztos vagyok benne, utazási szakemberekről lévén szó, hogy hasonló ellenpropagandát indítanak ellenünk hazájukban, mint amelyet az egyes nagykövetségek indítanak a budapesti szórakozóhelyek, éttermek ellen. Ők ugyan könnyebb helyzet-

ben vannak, mert 5-6 havonta nevet változtatnak, viszont rólunk, taxisokról, általános véleményt alkotnak. Kérdezem, hol vannak ilyenkor az ellenőrök, illetve a Közterületesek, akik rendet tarthatnának? A napokban olvastam, hogy a drosztkokat üzemeltető társaságnak, 2004-ben több kiadása volt, mint bevétele. Ár-emelésről ugyan nem esett szó, de szinte biztos vagyok benne, hogy nem fogjuk megúszni évi 23.000 Ft-ból. A kérdésem, csak az, mire fizetjük ezt a pénzt?"

Üdvözlettel:

B. Gy.

Az indián bemegy a törzsfőnökhöz, mert nevet szeretne változtatni:

- **Mi a neve?** - **kérdi a törzsfőnök.**

- **Illatos Virágoktól Pom-**

pázó Réten Széleseben Átsuhanó Mérgezett Nyílvessző.

- **És mire szeretné változtatni?** - **kérdi a törzsfőnök.**

- **Sutty!**

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez az ilyen tábla?

- a) Azt hogy az útra behajtani tilos.
- b) A szembejövő forgalom elsőbbségét.
- c) Zsákutcát.



2. Milyen veszélyes helyre figyelmezteti Önt az ilyen tábla?

- a) A kompátkelőhely csúszós vált feljárójára.
- b) Arra, hogy az út árvízvédelmi töltésen vezet.
- c) Arra, hogy az út közvetlenül vízparton vagy szakadék mellett vezet.



3. Milyen távolságban várható a táblától az azonos elnevezésű útburkolati jel?

- a) 25–50 méter távolságra.
- b) 5–10 méter távolságra.
- c) Közvetlenül a táblánál.



4. Mit tilt az ilyen jelzőtábla?

- a) A ki- és beszállásnál hosszabb idejű egyhelyben tartózkodást.
- b) A folyamatos rakodásnál hosszabb idejű megállást.
- c) A megállást és a várakozást.



5. Az alábbiak közül melyik járműszerelvény behajtását tiltja az ilyen jelzőtábla?

- a) A vonó járműből és félpótkocsiból álló járműszerelvény behajtását.
- b) A vonó járműből és egytengelyes pótkocsiból álló járműszerelvény behajtását.
- c) A vonó járműből és a legalább kéttengelyes pótkocsiból álló járműszerelvény behajtását.



6. Egy ilyen táblával jelölt útról az útkezeszteződésnél balra kíván bekanyarodni. Van-e elsőbbségadási kötelezettsége?

- a) Igen, a keresztező úton közlekedő gépkocsi részére.
- b) Igen, a szemből érkező és egyenesen továbbhaladó, vagy jobbra bekanyarodó járművek részére.
- c) Nincs.



7. Milyen sebességgel haladhat a táblával jelzett úton az a kistehergépkocsi, amelynek megengedett legnagyobb össztermege 3500 kg?

- a) Legfeljebb 80 km/h sebességgel.
- b) Legfeljebb 100 km/h sebességgel.
- c) Legfeljebb 130 km/h sebességgel.

8. Lakott területen kívül nappal jó látási viszonyok között közlekedik. Folytathatja-e az útját, ha egy kollégája azt jelzi, hogy taxijának nem világít a bal oldali első tompított lámpája?

- a) Igen, de csak fokozott óvatossággal a legközelebbi olyan helyig, ahol a hiba elhárítható.
- b) Igen, az esti szürkület megkezdéséig így is közlekedhet.
- c) Nem, haladéktalanul meg kell állnia és a hibát el kell hárítania.

9. Autópályán taxijával a második forgalmi sávban egyidejűleg több járművet előz. Az alább felsoroltak közül mikor kell visszatérnie a jobb szélső forgalmi sávba?

- a) Ha számítani lehet arra, hogy a külső sávban haladó partnerei az eddig tartott követési távolságukat csökkenteni fogják.
- b) Ha az előzésre igénybe vett sávban utolér egy másik gépkocsit.
- c) Ha utoléri Önt egy gyorsabban haladó gépjármű.

10. Előzhet-e taxijával egy olyan útkezeszteződésben, ahol a forgalmat rendőr irányítja?

- a) Igen, feltéve, ha nem lépi át az úttest felezővonalát.
- b) Legfeljebb kétkerekű egy nyomon haladó járművet.
- c) Nem.

11. Mi a leállósáv?

- a) Az úttest szélén várakozó járművek által elfoglalt terület.
- b) Az útnak az úttest mellett lévő szilárd burkolattal el nem látott része.
- c) Az útnak az úttesttel azonos szinten lévő, tőle útburkolati jellel elválasztott és útburkolattal ellátott része.

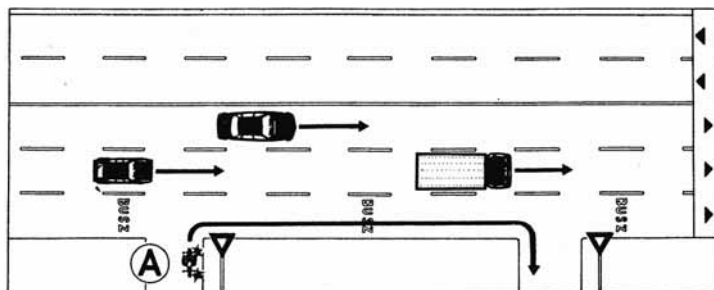
12. A KRESZ szabályai szerint milyen tilalom van érvényben bármelyik hídon?

- a) A megállás tilalma.
- b) A megfordulás tilalma.
- c) Az előzés tilalma.

13. A taxija előtt haladó nehéz pótkocsis járműszerelvény az útkezeszteződésben jobbra kíván bekanyarodni. Önnek mivel kell számolnia?

- a) A szerelvény mérsékli a sebességét, és jobbra húzódik.
- b) A szerelvény mérsékli a sebességét és a felezővonal felé húzódik.
- c) A szerelvény mérsékli a sebességét ezért, hogy lendületét ne veszítse, érdemes megelőzni.

14. Szabályosan közlekedik-e az A jelű motorkerékpáros a berajzolt nyomvonalon?



- a) Igen.
- b) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Úgy hallottam, hogy az idén bevezetett vállalkozói járulék nem számolható el költségként. Igaz ez?

A kétséget az okozhatja, hogy még a járulék bevezetése előtt, 2004 decemberében megjelent az Adótanácsadók Egyesületének állásfoglalása, amely a következőképpen szólt:

„A vállalkozói járulék nem a vállalkozás érdekében felmerült adó, illetve járulék, így az nem a céget, egyéni vállalkozást, hanem magánszemélyként terheli a vállalkozót. Az új járulékot a vállalkozásban könyvelni sem szabad.”

Ez a megfogalmazás igencsak meglepő volt, és meglehetősen nagy vihart váltott ki vállalkozói és könyvelői körökben, hiszen ellentmondana az adótörvény azon passzusának, miszerint a vállalkozás érdekében felmerült minden kiadás költségként elszámolható. Aki ugyanis nem vállalkozó, az nem kötelezett ennek a járuléknak a fizetésére.

Az APEH kiadott állásfoglalása aztán egyértelműen rendezte a kérdést. E szerint:

„Az egyéni és társas vállalkozó az egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelem után 4 százalékos mértékű járulékot köteles fizetni. Nem kell vállalkozói járulékot fizetni annak a vállalkozónak, aki öregségi, rokkantsági, baleseti rokkantsági nyugdíjban részesül, vagy arra jogosulttá vált, továbbá annak, aki vállalkozói tevékenysége folytatásával egyidejűleg munkaviszonyban is áll, és munkaideje eléri a heti 36 órát. Az egyéni vállalkozó a vállalkozói járulékot negyedévente – a tárgynegyedévet követő hónap 12. napjáig – fizeti meg úgy, hogy a járulékalap éves szinten elérje legalább a minimálbér naptári évre számított összegét.”

És most a kérdésre a konkrét válasz:

„A személyi jövedelemadó hatálya alá tartozó, vállalkozói jövedelem szerinti adózást alkalmazó egyéni vállalkozó a befizetett vállalkozói járulékot – mint kötelezően fizetendő adót – a költségei között elszámolhatja.”

www.apoh.hu

20%-os kedvezmény taxisoknak

Bemutatjuk a Parajdi Autóalkatrész Kereskedelmi Kft.-t

A Parajdi név hosszú évek óta igen jól cseng az autóalkatrész-kereskedések között. A rendszerváltoztatás előtt a Volkswagen „bogarasok” jól tudták, hogy autójukhoz Parajdi István tud alkatrészt is szerezni, és „egy kalap alatt” műszaki problémájukat is megoldja szakszerű szereléssel. Az idő múlásával bővült a hazai járműpark, és ennek megfelelően érkeztek Nyugatról az egyéb VW típusok is. Egyre több Golf (I-es, II-es) és Passat szaladgált a magyar utakon. Akkoriban az alkatrész-utánpótlás a „nyugati” járművekhez finoman szólva nem volt megoldott. Ezért volt már abban az időben is népszerű a Parajdi cég, melyet hivatalosan 1991-ben alapítottak. A III. kerületi Kunigunda utcai üzletet a taxisok is jól ismerték, főleg azok, akik a népszerű német márkával dolgoztak. Azóta a cég által forgalmazott termékek listája jelentősen bővült és a nagyobb helyigényű üzlet átköltözött a XIII. kerületi Klapka utca 9. szám alá. A részletekről Pálóczi László tulajdonost, ügyvezető igazgatót kérdeztük.



Pálóczi László: – Sok-sok olyan árucikket is tartunk, melyek a nagyobb cégek raktárbázisában többnyire nem találhatók

• Kezdjük a cégnévvel. Úgy tudom, hamarosan változtatni kell a megszokott Parajdi Kft. elnevezésen. Igaz a hír?

• Igen. A Parajdi Autóalkatrész Kereskedelmi Kft.-t 1991-ben Parajdi István alapította. Mi 2001-ben tőle vettük meg azzal a záradékkal, hogy a cég nevét 2005 októberében meg kell változtatnunk.

• Változik-e ezzel a megszokott tevékenységi kör?

• Nem, csupán tovább bővítjük kínálatunkat. Azért is költöztünk el a Kunigunda utcából, mert kinőttük az ottani raktárunkat. Jelenleg mintegy 700 m²-en, 8-9000-féle autóalkatrészt tartunk 100 millió értékben. A piacon ma már elengedhetetlen, hogy a keresett árucikkből szinte minden azonnal kéznél legyen.

• Kezdetben a Volkswagen-tulajdonosok jártak ide alkatrésztért. Mára a kínálat több más típusal is bővült. Melyek ezek?

• A Volkswagen-csoport által forgalmazott járműveknél, az Audinál, a Škodánál és a Seatnál nagyon sok alkatrész megegyezik a Volkswagenével, gyártjuk ugyanaz. Vagyis minden további nélkül beépíthetőek a felsorolt típusokba. Így ezekhez a márkákhoz a gyártási év, a típus és a motorszám ismeretében tudunk megfelelő alternatívákat ajánlani vásárlóinknak: eredetit, vagy ha úgy jobban tetszik: gyári alkatrészt, illetve „utángyártott” az igényektől és persze a pénztárcától függően. 1996-tól forgalmazunk Opel alkatrészeket is, mert erre is komoly igény van. Sőt, ma már megrendéseink jelentősebb része ehhez a márkához kapcsolódik. Érthetően, mert Magyarországon több Opelt adnak el, mint Volkswagent. Ez esetben is széles választékot biztosítunk különböző árkategóriákban.

• A gyári és az utángyártott alkatrészek árából adódik a kedvezmény?

• Az Opel esetében nem egészen erről van szó. E típusnál már a gyári alkatrész áraknál

is jelentős kedvezményeket lehet elérni.

• **Az Önök által megcélzott piacon igen sok cég próbál megélni. Melyek azok a specialitások, amelyekben kínálatuk egyedi?**

• Kezdjük egy kicsit távolabbról. Még a '90-es években alakult úgy a piac, hogy a gyári alkatrészeket a szervizek így vagy úgy beszerezték, de igen drágán. Am pont az árak miatt a nagyobb igény az „utángyártottakra” volt. Az akkori piac a keresletre alapult, a megrendelők egy-egy árucikkre akár egy hetet is vártak. Nem volt más lehetőségük. Mára ez a piac telítődött. Nagyon sok importőr jelent meg Magyarországon is. Az uniós csatlakozás is elsősorban a vásárlóknak hozott előnyöket. Ma már szinte minden kereskedelemben tevékenykedő cégre igaz: egy erős (túl) kínálati piacon kell megélnie. Az autóalkatrészekre ma már senki sem vár napokat, heteket. Sok esetben még 2-3 órát sem. Hasonló a helyzet az „utángyártott” alkatrészeknél is. Sőt! Szerintem mi vagyunk az egyetlen olyan kereskedelmi ág, ahol 1991-92 óta nem történt jelentős áremelkedés, és bizonyos árucikkek most olcsóbbak, mint 12 évvel ezelőtt... Ugyanakkor van olyan specialitásunk, ami a kérdésben szerepel. Pontosán a kínálati piacból kiindulva tartunk sok-sok olyan árut is, amelyek a nálunk nagyobb cégek raktárkészletében többnyire nem találhatók. Tapasztalataink szerint kopó alkatrészeket már szinte mindenhol tartanak. A mi üzletfilozófiánk ebből következően az, hogy elsősorban olyan árucikkeket is próbálunk tartani, melyeket a többi kereskedés nem forgalmaz, mert sok vele a veszélyesség. Gondolok itt például egy kormánykapcsolóra, gyújtáskapcsolóra, vagy ülésrögzítő patentre. Ezek ugyanis a nagyobb forgalmazóknak többnyire nem fizetődnek ki.

• **A felsorolásból az előbb kimaradt a Ford márka. Pedig úgy tudom, a Parajdínál ehhez a típushoz is lehet alkatrészt kapni.**

• A Fordot körülbelül egy éve vettük fel a kínálati palettánkra. Így jelenleg már sokfajta árucikk beszerezhető a Fordhoz is, ám a Volkswagenhez, Opelhez hasonló ellátottsághoz még 1-2 évre szükségünk van.

• **Honnan szerzik be az alkatrészeket és milyen minőséget kínálnak vásárlóiknak?**

• A cég legnagyobb beszállítója, Bréma melletti székhellyel, a Hans Pries német vállalkozás. Az ő kínálatuk folyamatosan bővül, vele együtt a miénk is. A Ford is így került be a vásárlólistánkba. Azonban természetesen nem csak tőlük, hanem mintegy 15 további cégtől szerezzük be a vevő körünk által igényelt alkatrészeket. Számos távol-keleti partnerünk is van. Ahogy már említettem, elsősorban utángyártott, ún. „második beépítési” alkatrészt for-

galmazunk, ám sok esetben a szállítás után kiderül, hogy a távol-keleti dobozban bizony „eredeti” gyári alkatrész van. Az autógyártók nem szeretik emlegetni, ám nagyon sok közülük Kínában készített termékei egy részét, mert ott sokkal olcsóbb a gyártás. Majd dobozolják a terméket, a megrendelő igénye szerinti módon... A piac globalizálódik, az olcsóbb munkaerő pedig elviszi a tőkét a korábban fejletlenek számító országokba, ahol ma már nagyon odafigyelnek a minőségre.

• **Nem merül fel ezeknél az árucikkeknél szavatossági probléma?**

• Mi már a rendeléskor megpróbáljuk kiszűrni a nem megfelelő minőséget. Általában második beépítési alkatrészeket forgalmazunk és ezekre is 1 év garanciát adunk. Mindössze az a kikötésünk, hogy reklamáció esetén a beszerelésről számlát kérünk. Eredő külföldi partnereink felé van szükség, mint dokumentumra. Ők ennek alapján bírálják el a panaszunkat. Mi ettől függetlenül kifizetjük, vagy kicseréljük az alkatrészt.

• **Tudom, hogy a szerelők, műhelyek kapnak jelentős árkedvezményt. Ugyanakkor a taxisok időnként saját maguk is megoldanak apróbb problémákat vagyis szerelnék is ha kell. Ők is kapnak engedményt?**

• Kedvezményrendszerünk hasonló a többi

autóalkatrész árusító cégéhez. Tehát a kiskereskedelmi árból jelentős kedvezmények érhetőek el. **A taxisok**, a Taxisok Világa felmutatása után, **20%-os vételár-kedvezményt kapnak**. Ezt az akciót nem kötöttük időkorláthoz.



A XIII. kerület Klapka u. 9. sz. alatt található raktárbázis bejárata, mögötte az ügyfélparkolóval



Mintegy 700 m²-en 8-9000 féle autóalkatrész található, százezeres értékben

**A férj és feleség vacsoráznak.
Az asszony leesi magát.
- A fene - mondja -, úgy nézek ki, mint egy dísznő!
- Igen - mondja a férj -, és még le is etted magad!**

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Kik álljanak a repülőtéren?

Röpke tizenöt év elteltével valami megmozdult a repülőtéren. Elkezdték építeni a Vecsést elkerülő utat, így már a mező közepén ácsorgó taxik is útban vannak. Már ott sem várakozhatunk... Hogy a repülőtérre mikor férhetünk majd oda, arról még álmódolni se nagyon érdemes.

Bár miért ne? Ábrándozzunk... Mi is sorban állunk... De mindenki odaférhesen? És itt azért el kell gondolkodniuk a taxitársaságoknak. Addig rendben van,

hogy minden taxitársaság hozzájuthasson a repülőtérrel induló fuvarokhoz. De minden taxi? Én látok olyan autókat a városban, amelyeket nemhogy a repülőtér közelébe nem engednék, de utas közelébe se nagyon...

Tudom, minden társaságnál van belső ellenőrzés, Etikai Bizottság, Reklamációs Bizottság, meg ki tudja hányféle kontroll. Mégis sok a kritikán aluli autó! Én éppen ezért meghúznék egy határvonalat! Ha a

szállodákhoz elegáns, nagy autót küldünk, akkor figyeljünk oda a reptérre menő fuvarokra is! Ott is legyen egy minimális elvárás! Nem beszélve a visszaútról! A befelé jövő fuvarról! Ott mindenképpen kellene egy komoly szűrő!

Legyen a kocsik elegáns, nagyméretű, a sofőr lehetőleg beszéljen idegen nyelvet. Még akár „repülőtéri matricát” is el tudok képzelni. A taxitársaság legyen jogosult kiosztani „repülőtéri matricát” azoknak, akik megfelelnek a követelményeknek! És csak ezek a kollégák vállalhassanak repülőtéri fuvert!

Persze egyelőre oda kellene férni a repülőtér közelébe... Mert mostanság már a szántóföldön se sokáig várakozhatunk...

Ferenczy P. Károly

MORFONDÁRIÁK

Fejlődés! Így fejeztem be legutóbb. Sajnos kis hazánkban ez nagyon nehezen tud lendületet venni. Mert mit olvasok a minap? A Gazdasági Versenyhivatal nyilatkozik, hogy fellép, véleményez a fix tarifa miatt. Teljesen kiborultam. Jól látok, jól hallok? Kik? Mit akarnak? Végre ugye kezd bejönni egy jó kezdeményezés. A taxisok nagy többsége reméli, hogy talán így jobb lesz. Már úgy néz ki, hogy sínen van a dolog. Pusmogznak, hümmögnek a háttérben ugyan. Na kik? Akik belőlünk élnek. Kétségtelen nekik egy kicsit nehezebb lesz. Kitalálják, hogy ez jelentős áremelést jelent. Kétségkívül tényleg drágább lesz a taxi. Na de miért pont a versenyhivatal? Kérdelem én: hol volt a versenyhivatal, amikor valamelyik „cég” („?”) hatalmas reklámmal jól aláment az áraival a többieknek? (80 Ft/km). Még ma is van hasonló olcsóság! Nem tudom, van-e már lobbitorvény. Mert ha lenne, akkor azok, akiket e törvény, vagy szabály nehezebb helyzetbe hoz, nyíltan kiállhatnának, hogy MI ez ellen lobbizunk és a törvényes eszközökkel megpróbáljuk számunkra kedvező mederbe terelni a döntést vagy döntéseket. De nem! Nálunk ez nem így megy. Nyíltan ilyesmit felvállalni esetleg kockázatot jelenthet akkor, amikor ugye együtt „üvöltöttünk a farkasokkal”. Meg vannak ennek szép kis hagyományai kis hazánkban. Kezdek rájönni, hogy a Nobel-díjas tudósaink itthon miért nem tudtak eredményt elérni. Túl sokan drukkoztak nekik. A hátuk mögött pedig csak legyintettek. Meg ígértek. Szent-Györgyi professzor az más! Ő Szegeden dolgozott! A paprika hazájában. Talán azt hitték, hogy valami pirosabb paprikát akar előállítani. Aztán világhír lett belőle. Hírünk nekünk is van a világban! Nem a legjobb. De nem vagyunk egyedül e téren! Ahogy a moszkvai taxisokról olvasok. Nálunk sokkal jobb a helyzet. Legyen is. Továbbra is fenntartom azon véleményemet, hogy a fixtarifa mindenképpen előrelépést – ha úgy tetszik, haladást – jelent taxizásunkban. Ez szerintem kitűnik abból is, hogy az utóbbi számokban milyen sok taxis nyilvánította egyetértését ezzel kapcsol-

latban. Meg is kérek minden kedves kollégát, hogy igenis írjatok egypár sort minél többen a szerkesztő úrnak, hogy ti mit gondoltok erről. Talán, elég ha csak annyit írtok, hogy igen! Vagy nem! Tulajdonképpen sokat most már szerintem tenni nem lehet se mellette, sem ellene. Mert ellene szóltak egypáran most hirtelen, hogy komoly lett a helyzet. A kamara ugye készítettett egy szép tanulmányt. Érdekes írás. Háromszor is elolvastam, mire rájöttem. Mire? Arra, hogy szokás nálunk elbújni a felelősség elől. „Nem én mondtam.” Itt a szakértő véleménye. Tényleg, egy jó szakértői véleményre lehet is támaszkodni. Kell is. Egy választott tisztviselővel felelősséggel kell, hogy nyilatkozzon a mögötte álló ötven-hatvan, több száz, esetleg ezer kollégájának. Kinek mennyi. Mennyi? Horváth György dr. matematikai képletei és fejtegetései nagyon tetszettek. A számok bővölete lenyűgöző számomra. Az a szép a matematikában, hogy mindent – szó szerint mindent, illetve majdnem mindent – gyönyörűen lehet modellezni vele. Így jutott el Albert Einstein is az általános relativitás elméletehez. (Na tessék, még egy Nobel-díjas). Csak ugye amit mi úgy mondunk csak, hogy „E egyenlő emszer cénégvzet”, az már a végeredmény. És semmi köze a gyakorlati élethez. Érdekes lesz, ha majd az Airport taxisok 20 %-kal hatékonyabban tudnak dolgozni. (El nem tudom képzelni, hogy ez hogyan valósul meg), mennyivel fogják csökkenteni az árakat. Vagy csak javasolni fogják? Na! Már én sem tudom, hogy elmélkedem, vagy álmélkodom. Mert már szállóigévé vált az a mondás, hogy a „rendszerváltásnak lesznek vesztesei is.” Jelentem az úttörő- és KISZ-vezetőknek, hogy vannak is. Szép számmal. És itt egy-két szót az állam felelősségéről. Hallottam (lehet, hogy nem igaz, de el tudom képzelni), egy taxis pályatárs azért szeretné eladni a szülei családi házat, mert az APEH döntési helyzet elé állította. Egy ötmillió határozattal. (Köztartozás elmulasztása, rendes bírság, kamatok). Kérdelem én, miért kellett megvárni, míg ennyire lehetetlen helyzetbe került ez az ember. Ő sem a legjobban gondolkodott, az biztos. Szerintem a második elmaradt befizetés után már tenni kellett volna valamit. Akár az engedély visszavonására tett javaslattal. Sokkal olcsóbban megúsztta volna. Erre mondom én meg azt (nem először), hogy a kapitalizmus, szebb szóval piacgazdaság a tönkremenésről is szól. Sajnos.

DIGITAXI  TAXIÓRA

EÖRDÖGH TRADE KFT.

1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.

Telefon: 282-4280, SOS: 06-20-959-0098

Nyitva: H-P 9-13 és 14-18 óráig.

www.eordoghtrade.fw.hu eordogh@axelero.hu



K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.

☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8-17 óráig

Az elmúlt életünk rózsaszín szociális filingje él még mindig bennünk, azaz sokunkban. Hogy majd elengedik, leírják. Sírunk! Zokogunk! Hát nem! Ilyen világban élünk. Mert itt mindenki a más boldogulásának, vagy ha úgy tetszik 10%-20%-os hatékonyság növekedésének a kárára tevékenykedik. Jómagam is szembesülök ezzel nap mint nap. Mert mi más lenne az, amikor beállok egy taxiállomásra. (Most már 23.750-ért) és odajön hozzám egy „taxis” a következő szavakkal: „Ide figyelj! Én tudom, hogy ez kijelölt taxiállomás, de mi itt pörgünk, úgyhogy légy szíves, keress más helyet magadnak, ahol olvasgathatsz.” „Kösz”, „Szia-szia”. Ez napjainkban a taxis összetartás. Mellesleg jó másfél óráig olvastam. Még azt sem kérdezték meg, hogy ez, vagy az a szórakozóhely hol van. Sőt. Már azt sem nézik jó szemmel, ha egy „szórakozóhelyre” oda irányuló fuvarral érkezem. Ahol mellesleg ki lehetne nyugodtan írni „KI ITT BELÉPSZ, NYOLC NAPON TÚL GYÓGYULSZ!” Ez meg ugye a nagy közbiztonság. A BKV-nak meg ahogy hallom, külön biztonsági embereket kell beállítani a bliccelők meg a rongálók ellen. Ez ugyan kinek a felelőssége? Kevés adót fizetünk? De mit várunk, amikor azt hallom egy TV-műsorban, hogy a mi országunkat az EU-ban úgy emlegetik, hogy a következők nélküli ország. Szerintem meg egy titokzatos ország. Annyi itt a titok, hogy csak na! Papa 85 év. Miért? Ezek is régi reflexek. Volt az a mondás, hogy ő

is a mi kutyánk kölke. Kutyakölkök volt itt majdnem mindenki. Én ezt úgy mondom, hogy akik most állandóan marják egymást, azok egy fészekből repültek ki. Nem igaz. Megint feláll egy parlamenti bizottság. Na és? Majd nem derül ki semmi. Azt is persze rögtön titkosítják. Mi meg csak kapkodjuk a levegőt. Én például úgy kapkodom: ha-ha-ha, hahaha. Ja, ez már röhögés. Az is. Tud valaki jobbat? Sírni meg sírjon Herr Matthaus. Neki van oka. Egy darabig még bizakodhat is. Na, de itt már csak egy: HA. Vagy ez is hahaha. Miért van az, hogy bárhova nézünk csak ilyesmi jut eszünkbe. Mennyivel jobb lenne, ha mosolyognánk. Nem igaz? Átlépi az ember a határt, azaz most már át sem lépi, mert nincs és nem tudja, hogy mitől más minden. Mert mosolyognak. Nyugodtak, nem rohannak, nem kapkodnak. A taxis is. Még a töltőállomáson is. Mert tele tud tankolni. Sok olyanról tudok nálunk, hogy lötyögő tankkal jön ki dolgozni, majd az első fuvarból tankol. Hát nem tele, az biztos. Azért, mert nem tudja, hogy hogyan növelje a hatékonysági mutatóját. Régi szóhasználattal élve minuszos a kolléga. Azt hiszi szegény, hogy a fix tarifától ez megváltozik. Hát nem! Változatlanul szeretném hangsúlyozni, hogy komoly változás akkor lesz, ha elegen leszünk. Mármint magunkhoz képest.

Tisztelettel:

Kapitány

AZ ÚJ LAGUNA:

A vezetés élménye tökéletes nyugalomban



Az első generációs Renault Laguna magasra tette a mércét a biztonság terén. Az új Laguna tovább emelte ezt a mércét, megerősítve elsőbbségét a D-szegmensen belül Európában. Az összes modell aktív és passzív biztonsági jellemzőit továbbfejlesztették: a Renault harmadik generációs SRP balesetmegelőző és -védelmi rendszerével (Systeme de Retenu et de

Protection), és hatékonyabb fékrendszerrel szerelték fel.

Az új Laguna teljesen új stílust kapott; a vadonatúj orrrész, a kényelmi fejlesztések, az új motor és alvázmódosítások erről tanúskodnak, valamint tovább javították az autó menetdinamikáját is.

A felhasználóbarát kezelőszervektől kezdve a legfejlettebb technikáig minden a vezető és az utasok kényelmét szolgálja: többek között az új Carminat műholdas

navigációs rendszer, amelyet GPS-szel kombináltak, a felső kategóriás Cabasse Tronic Auditorium audio-rendszer és a Bluetooth telefoncsatlakozó. Mindez egy központi multimédiás kezelővel irányítható, amivel nagyon gyorsan elérhetőek az audio- és a telefonfunkciók egyaránt. A vezérlő lelke a kézifék helyét kapta meg, melynek feladatát az automatikus kézifék vette át.

Az új Laguna-sorozatban megtalálható a sportos Grand Touring széria éppúgy, mint az exkluzív felszereltségű Initiale széria is. A megerősített alváza épített, új tervezésű, 2 literes turbófeltöltésű motorral felszerelt 205 lóerős Laguna GT a vezetés igazi élményét biztosítja. Ezenkívül négy benzines változat közül lehet választani, 1.6 16 szelepes, 110 helyett 115 LE, 2 literes 16 szelepes 135 LE, 2.0T, amely 5 lóerővel többet, azaz 170 LE-t tud, és a 210 LE-s 3.0 24V V6. A választékot három dízelmotor egészíti ki: a 1.9 dCi 110 vagy 120 LE és a 150 LE-s 2.2 dCi.



A nemi életem olyan szegényes, hogy amikor a múltkor felhívtam egy szexvonalat, egy női hang azt mondta a telefonba: „Ma este ne. Fáj a fülem”.

Egyszer a jó tündér megkérdezte, mit választanék: nagyobb péniszt vagy jobb memóriát? Már nem emlékszem, mit válaszoltam...

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

Fizetendő minimális járulékok 2005. II. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 171 000 Ft	Járulékalap 15%-a 25 650 Ft	Járulékalap 26,5%-a 45 315 Ft	Tételes összeg $3 \times 3450 =$ 10 350 Ft	Járulékalap 4%-a 6840 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a 18 370 Ft	A járulékalap 18%-a 30 060 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft	A teljes befizetett összeg: 6680 Ft

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**31 635 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**13 680 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, a második negyedévre tehát 2005. július 12.

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!

**TAXIAUTÓK
BÉRBEADÓK**
KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL

Telefon:
06/30-293-5420
ISRA-NOR Kft.

Mi a legkedvesebb ajándék? – Az aorta, mert szívből jön. – Az én feleségem a főnyeremény, meg is ütöttem!

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, 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*	300.-
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.-
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	1.748.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	2.348.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	3.276.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.880.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.30

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2005 (Ft/liter) – www.apeh.hu

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	243.00.-	234.00.-	229.00.-
04.01-06.30.	256.00.-	247.00.-	242.00.-

FELHÍVJUK A TISZTELT ÉRDEKLŐDŐK FIGYELMÉT, HOGY A **MAGYAR TELEVÍZIÓ Rt.** NEMZETI ÉRTÉKHATÁROKAT MEGHALADÓ NYÍLT KÖZBESZERZÉSI ELJÁRÁST INDÍTOTT 300.000 KM +20% SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI, FUVAROZÁSI IGÉNYEINEK KIELÉGÍTÉSÉRE. A PÁLYÁZAT FELTÉTELEI RÉSZLETESEN A KÖZBESZERZÉSI ÉRTESELTŐ 2005. MÁRCIUS 30-ÁN MEGJELENT 35. SZÁMÁBAN KÉ-3183/2005. SZÁMÚ HIRDETMEYNYÉBEN OLVASHATÓ.

Hirdetés: A4-es hófehér rajzlapomat hasonló típusú Audira cserélném...

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18.	10,50%
2004.10.19 – 2004.11.22.	10,50%
2004.11.23 – 2004.12.20.	10,00%
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30-tól	7,75%



OPEL ÉS CHEVROLET EGY HELYRŐL

- Bővült a kínálat a 4-es út mellett, Monoron -



A monori szalon egyre ismertebbé válik

Korábbi ígéretünkhöz híven tovább érdeklődtünk azokban a márkakereskedésekben a 2005-re jellemző árakról, amelyekben a taxisok nagyobb számban vásárolnak járművet. Így jutottunk el a fuvarosok köreiből méltán népszerű Üllői úti Opel márkakereskedéshez, az OPEL TOTTH-hoz. Az itt kapott információk szerint a taxisok között továbbra is az egyik legnépszerűbb típus a Zafira, melyből kollégáink a „benzines 1.6-os” mellett, elsősorban a kétliteres DTI motorral szerelt változatot keresik. Nem csoda, hiszen a 4 455 000 Ft-os „taxis” árban már benne van a klíma, az ABS, a szervokormány, a kétoldali légszák. Az első ülésekhez elektromos ablakemelő jár, a központi zár és az elektromosan fűthető tükör mellé. Ugyanakkor a márkakereskedés ez úton is felhívja a „Zafira-rajongó” taxisok figyelmét arra, hogy kifutó típusról van szó. Ösztől ugyanis Magyarországon is felváltja a régit az új modell, amihez nyilván más áron le-

het majd hozzájutni, mint népszerű elődjéhez, legalábbis az első időszakban. Magyarul: érdemes a tervezett vásárlást addig eldönteni, amíg van még a régi típusból...

Hasonlóan komoly az érdeklődés az Astra Classic II Caravan iránt, mely már 1.4-es „benzines” változatban is kapható. A 90 LE-s Twinport motor „étvégya” városban sem nagyobb mint 8.2 liter. Ugyanakkor az 1.7-es CDTI dízel városban is csak 6 liter körüli értékeket produkál, mely taxis használat esetén gazdaságosabb üzemeltetést biztosít. Ez utóbbi erőforrással szerelt típus speciális taxi ára 3 315 000 Ft, mely magában foglalja az állítható magasságú vezetőülést, az ABS-t, a szervokormányt, a klímát, a központi zárat és a két első légszákot.

A H Astra elődje is népszerű volt taxis körökben, nyilván így lesz ez az utóddal is. Az alaptípus 1.4-es motorral szerelt változatához „taxis áron” 3 499.000.- Ft-tól lehet hozzájutni. A H Astra természetesen Caravan változatban



a keresettebb. A kombi ára kedvezménnyel 3.699.000 Ft-tól indul. S mindehhez a klíma és a téli gumi is ajándék.

A Vectra Essentia 1.9 literes DTI motoros /125LE / változatához a taxis kedvezmény igénybevételel 5.250.000 Ft-tól lehet hozzájutni. A kezdő befizetés – hasonlóan a többi típushoz – 20%, a lehetséges maximális futamidő 72 hónap. A felszereltsége e típusnak igen gazdag, csak néhányat kiemelve a fontosabbak közül: klíma, ABS, szervokormány, 6 légszák, CD-s rádió, első elektromos ablakemelő, központi zár, fűthető külső tükrök stb.

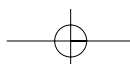
Az OPEL TOTTH másik telephelye Monoron, a Shell-kútnál, a 4-es út mellett található. Itt a „hagyományos” Opel-értékesítés mellett, nem olyan régóta a CHEVROLET márka típusait is árúsítják. Mint megtudtuk, egyre több vásárló, vagy érdeklődő „szalad ki” a repü-

lőtértől már csak negyedórányi járásra lévő „Chevi” kereskedésbe. Ahol a kiszolgálás gyors, még nincs tömeg, és az árak legalább annyira jők, mintha Pesten néznénk körül. A tapasztalatok szerint a taxisok által legkeresettebbek itt is a Lacetti változatok. A Station Wagen, és a Sedan mellett a zászlóshajónak számító Evanda is szemet vonzó lehetőség azoknak, akik a Budapest közeli településre kiutóznak. A Chevrolet/Opel Toth kereskedés munkaidőben, reggel 7 órától délután 5-ig várja a taxisokat.



Egy kamion áll elakadva a híd alatt. Arra sétál a rendőr, és kedélyesen megkérdi:

- Mi a helyzet, kolléga, beszorultunk, beszorultunk...?
- Nem, bazzeg, hidat szállítok!



Taxizás Bergengóciában

Az alábbi történetben szereplő személyek, helyszínek és események bármilyen hasonlósága a hazai állapotokkal csupán a véletlen műve lehet. De még annak is nagyon sajnálatos...

Meghívást kaptunk a Bergengóc Királyságtól, hogy adjunk tanácsot nekik a taxizásuk szabályozásában, mert valami borzalmas állapotok uralkodnak évek óta ezen a fronton, náluk. A meghívást örömmel fogadtuk, már csak azért is, mert velük ellentétben nálunk e téren minden a legnagyobb rendben van...(???)

A magyar taxis delegáció a bergengóciái helyzetről a következő jelentést készítette:

Mint ismeretes, Bergengócia az Üveghegyeken túl, de az Óperenciás tengeren innen található. Területmagysága és lakosainak száma kísérteties hasonlóságot mutat hazánkkal. A főváros az ország közepén található, lakosainak száma megközelíti a kétmilliót. Erre a kétmillió polgárra jut közel hatezer taxi.

A taxisok létszáma

A bergengóc taxisok már több mint tíz éve panaszkodnak, hogy túl sokan vannak a fizetőképes kereslethez képest, de létszámkorlátozási kezdeményezéseiket idáig érdemben nem támogatta senki. Érdekes, és számunkra teljességgel ismeretlen módon egy több évvel ezelőtti bírósági döntésre hivatkoznak, amely a direkt létszámkorlátozást elutasította, és amelynek mind időszzerűsége, mind tartalma ma már igen-

csak megkérdőjelezhető. A fejlődés ugyanis Bergengóciában sem állt meg, sőt felgyorsult, így a mai viszonyok már messze nem hasonlítanak arra, mint amikor azt a bizonyos döntést meghozták. A taxisok az elutasítás miatt más úton próbálkoztak. Kísérletet tettek arra, hogy meggyőzzék az illetékes hatóságokat: legalább indirekt módon szabályozzák a taxis szakmába való beáramlást. El is érték, hogy szigorú szakmai előírásokat alkosson a törvényhozás, szabályozza a gépkocsik állapotát, a gépkocsivezetők képzettségét, vagyoni teljesítő-képességét.

Szigorú szabályok

Bergengóciában minden taxit évente kell műszaki vizsgára vinni, és ott az átlag autónál szigorúbb követelményeknek kell megfelelniük. Az elképzelés szerint ezzel aztán majd kiszűrjük a húszéves „beteggyakart”, az ütött-kopott, kívül-belül elhanyagolt, elavult és életveszélyes, néha szinte roncsnak nevezhető autót. A valóság azonban más lett. A beteggyak továbbra is vígan átmennek a vizsgán, igaz, hogy a sor végén rejtélyes összegek vándorolnak rejtélyes alakok zsebébe. A horpadt, fékhibás, olajcsöpögős, megvakult fényszórós autók ezért szinte mindig megfelelnek, míg a vadonatúj, alig néhány száz kilométert futott, tisztára mosott autók sokszor megbuktak a vizsgán. Hja, a statisztika! Nem lehet minden tökéletes! De az is lehet, hogy ők nem tudták, kinek kell adni a bak-sist...

Na majd a tanfolyam! A vizsgán biztosan kibuknak az oda nem valók! – gondolták a bergengóc taxisok. Am az is csak óhaj maradt. Volt olyan tanfolyam, ahol a Tektetes Taxis Tanulóknak a vállalkozói vizsga előtt megmutattak két számítási példát. Ezt gyakoroljátok be, próbáljátok megérteni, vagy mit bánom én, egyszerűen csak magoljátok be, fiúk, mert a vizsgán

majd valószínűleg felmerül kérdésként. És láss csodát, a vizsgán – minő véletlen – éppen az a két példa volt feladva! Mindenki tudta a megoldást! Ezek a taxisok ilyen okosak! Aztán taxisofórként megtanulták, hol van a Parlament, meg a Déli és az Északi pályaudvar. Ez elegendőnek is bizonyult a helyismereti vizsga sikeres letételéhez...

Hát akkor hogy szabályozzuk a létszámot? – töprengtek tovább a szakma elkötelezett hívei. Vezessünk be vagyoni letétet, büntetlenségi nyilatkozatot, meg igazolást arról, hogy a jelentkező nem tartozik a királyi kincstárnak? Ez biztosan jó módszer lesz, mert a bergengóc taxisok bizony nem kiváló adófizetési hajlandóságukról híresek... Am az eredmény ezúttal is elmaradt. Egyre több taxis hozott megállapodást arról, hogy most ugyan tartozik egy csomó pénzzel a kincstárnak, de istenbizonnyal megadja majd. A királyi törvények pedig lehetővé tették, hogy ennek a megállapodásnak a birtokában ugyanúgy minősüljenek, mint az a néhány, szinte lesajnált vállalkozó, aki rendszeresen és határidőben „megadta a királynak, ami a királyé”. Igaz, ők legalább nyugodtan aludtak.

A bergengóc taxisok létszámát tehát e fentiek miatt nem lehetett sem direkt, sem indirekt módon korlátozni.

A taxitarifa

Egyik furcsa tapasztalatunk a tarifák szabályozása körüli – nálunk teljesen ismeretlen – zűrzavar volt. Eleinte Bergengóciában is szabadáras volt a taxi, és amíg a régi király uralkodott (negyven évig), nem is volt semmi baj. A taxisok a szabadár ellenére aránylag egységes tarifával közlekedtek, hiszen mindenütt találtak utast, megélhetésük biztosított volt. Aztán jött a királyi rendszerváltás, és minden felborult. Ma már négyvenként új király uralkodik, amiben nem csak az a baj, hogy nem kiszámíthatóak a királyi rendeletek, hanem az

A Printax szervizben:

Újra cserélhető
a Printax taxiórák
fekete doboza!

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

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

Ugyanitt:

Autórádió, hangszóró,
riasztó, autós DVD, TV,
központi zár, ablakemelő,
kihangosító, rablásgátló
árusítás, beszerelés.

Vilcomp Kft.
Bp., XIII. Tüzér u. 43.
Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

Miért vagyok fáradt?

Eleinte a kevés alváásra és a sok stresszre fogtam, de most végre megtaláltam az igazi okot! Azért vagyok fáradt, mert túl sokat dolgozom. Tudniillik 10 millió lakosa van Magyarországnak, ebből 3,5 millió nyugdíjas, ami azt jelenti, hogy a maradék 6,5 milliónak kell elvégezni MINDENT! Hétszázézeren még tanulnak, tehát a maradék 5,8 millióra marad az összes munka. 800 ezren

a kormányznak dolgoznak, így marad 5 millió valódi munkavégző. Félmillió embert alkalmaz a katonaság, lenne még 4,5 millió aktív dolgozó, de ha számba vesszük az összes munkakerőt, aki a parlamentben, állami támogatású intézményekben dolgozik, megkapjuk ugyebár azt a maradék másfél milliót, akire a tényleges gazdasági munka elvég-

zése hárul. Egy adott pillanatban háromszázezer ember fekszik kórházban, van táppénzen, hozzájuk jön a félmillió munkanélküli, s máris láthatjuk: pontosan hétszázézer ember osztozik a terheken. Ja...és most olvastuk a legújabb statisztikát: jelenleg 699 998 ember van börtönben, ami azt jelenti, hogy mindössze két emberre maradt minden tényleges munka! Rám és Rád. És Te meg most éppen hülye vicceket olvasgatsz!



is, hogy nagyrészt a kutya sem törődik e rendeletek betartásával. A taxisok pedig jobb híján folyamatosan emelték a tarifájukat, mert valahogy meg akarnak élni a kevesebb fuvarból is. (Igaz, vannak ún. „taxitársaságok”, amelyek másképp gondolkodnak, de erről majd később.) A tarifák végletes elszabadulásának megakadályozására a tartományi kormányzóság arra kérte a királyt, hogy engedje meg a tarifák maximalizálását. A király meg – kedvezni akarván alattvalóinak – kegyesen megengedte ezt.

A helyi hatóság azonnal lépett: megállapította a területén alkalmazható legmagasabb árat.

Az intézkedés hozott ugyan átmeneti eredményeket, ám a probléma gyökerét nem érintette. Az ugyanis változatlanul a „sok az eszkimó, kevés a foka” mondással volt jellemezhető. A kevés „foka” már alig ült taxiba, mert nem futotta rá...

Na, ennek a helyzetnek köszönhetően erősödtek meg a „taxitársaságok”-nak nevezett csoportosulások. Ők ugyanis úgy gondolták – számunkra teljességgel érthetetlen logika mentén –, hogy minél olcsóbban szolgáltatnak, annál több utasuk lesz. A baj csak az, hogy saját autó híján, a hozzájuk csatlakozott királyi taxis vállalkozókkal alkalmaztatták ezt az alacsony tarifát. Ám bármilyen hihetetlen, az ötlet bevált! Az utasok száma – igaz, hogy elsősorban nem a lakosság köréből, hanem a bergengóc és külföldi tulajdonú gazdaságból – egyre nőtt, és a taxisok is befizették a „tagdíjat”, csak hogy részesülhessenek ezen fuvarokból. Morogtak ugyan közben, hogy nagyon alacsony a tarifa, ám legalább volt munka. Azok a taxisok azonban, akik minden előny ellenére nem csatlakoztak egyik társasághoz sem (őket „zoknisoknak” hívják), egyre hangosabban zúgolódtak, hogy az alacsony tarifás társaságok elviszik az összes utast. Zúgolódásuk eljutott a tartományi kormányzóhoz is, aki élet-halál ura volt a fővárosban. Nosza máris ugratta legelkessebb embereit, ugyan alkossanak már szabályt a probléma megoldására. A kormányzó a királyhoz fordult: nem elég a maximált tarifa, mert most meg a taxisok túl olcsón dolgoznak. Hozzon hát törvényt, hogy egységes tarifa is lehessen. A király pedig – kegyes lévén – törvényt hozott. Így most az az egyszerű és egyszerű állapot van Bergengóciában, hogy a tarto-

mányi vezetés döntésétől függően a helyi taxisok vagy szabadáron, vagy maximált áron, vagy fix áron dolgoznak. Ember legyen a talpán, aki kiismeri magát!

A bergengóc fővárosban a fix tarifa bevezetését fontolgatják. Ez azt jelenti, hogy az eddigi maximális tarifát kell majd egységes tarifaként alkalmazni. Fővesztés terhe mellett szigorúan tilos lesz ennél olcsóbban szállítani az utasokat. Az az utas pedig, akinek nem telik erre a tarifára, az menjen függővasúttal, omnibusszal, vagy más korszerű tömegközlekedési eszközzel. (A tömegközlekedés rendkívül fejlett Bergengóciában, van olyan jármű, amely harminc-ésnévél is fiatalabb.)

A taxisok örülnek ennek a tervzetnek, mert azt hiszik, hogy jobb lesz nekik. Magasabb tarifa, több bevétel! – vélik. Küldöttességünk szakértőjének ugyan más a véleménye, és ezt először hangoztatta is, de aztán belátta, hogy ha tovább ütök, akkor kórházba kerül. Így most seibeit nyalogatva csendesen szitkozódik egy sötét sarokban.

A fuvardíj elszámolása

Az ún. „taxitársaságok” Bergengóciában igen furcsa módszerét eszelték ki a fuvardíj kifizetésének. Először is tömegével gyártják drága pénzért a kedvezményre jogosító kártyákat, és osztogatják boldog-boldogtalannak. Belekerül nekik egy rakás pénzbe, hogy az utas kevesebbet fizessen a hozzájuk csatlakozó taxisnak. És szinte minden cégnél ki is osztják az „okos” taxisok a kedvezményes kártyát az utasoknak, hogy legközelebb már ne kelljen „olyan sokat” fizetni! Ők ezt üzletpolitikának hívják.

Még furcsább az ún. „csekkes” fuvarok esete. A kedves utas ahelyett, hogy kifizetné a fuvardíjat és kapna egy számlát, amit majd elszámolhat, a cégénél, és ezzel vége, inkább csekkel fizet. Vagyis külön arra a célra készül egy nyomtatvány (ennek költségét is a taxitársaságok, áttételesen a taxisok fedezik), hogy helyettesítse a készpénzt a taxiban, de nem ám akármilyen taxiban, csak abban, amelynek társaságával a kedves utas szerződést kötött. Aztán ezzel a csekkel a taxis havonta egyszer vagy kétszer

beballag társaságának központjába, kiállít róla egy számlát, és némi várakozás után hozzájut ahhoz a pénzhez, amit már régen megkaphatott volna az utastól, sőt akár már el is költhette volna. Ezzel azonban még nincs vége a történetnek. A taxitársaság összesíti ezeket a csekkeket, szétválogatja cégek szerint, megírja a számlát, elpostázza, és röpké néhány hónap múlva hozzájut ahhoz a pénzhez, amelyért a taxa hónapokkal azelőtt megdolgozott. Érdekes módon minél tőkeerősebb a szerződött cég, annál később kell kifizetnie a számlát. Ennek a dolognak a logikájára sajnos nem sikerült rájöttünk...

A fuvarközvetítés

A telefonon beérkezett fuvarok eljuttatása a taxisokhoz Bergengóciában úgynevezett URH-rendszeren keresztül történik. Ennek lényege, hogy az utas felhívja a taxitársaságot, rendel egy taxit, ezt a telefonkezelő beírja egy számítógépbe, és a cím megjelenik a diszpécser monitorján. A diszpécser erre elkezd „énekelni” a címet, vagyis bemondja egy mikrofonba, és ezt a taxisok az URH rendszer gépkocsiban lévő erre a célra kifejlesztett berendezésén hallják. Na ekkor következik az érdekesség: a cím környezetében lévő taxisok örült módon elkezdnek püfölni egy kapcsolót, abban reménykedve, hogy az ennek nyomán kimenő kódot a diszpécser majd meglátja. Vagyis, hogy az övéket látja meg, és nem másét. Az esetek nagy részében persze ebből csak egy nagy kavalkád lesz, így a diszpécser kénytelen az ún. „időszűkítés” fogalmát alkalmazni. Az időszűkítés azt jelenti, hogy teljesen mindegy hogy az utas ráér vagy sem, teljesen mindegy, hogy tíz-tizenöt perc múlva fogja várni a taxit, esetleg még a fürdőkádban ül; a taxinak harminc másodpercen belül a címen kell lennie. Legfeljebb majd vár egy negyedóráskat a tilosban...

A nagyobb bergengóc taxitársaságok mindegyike felismerte már, hogy fuvarkiadási módszerén változtatni, azt korszerűsíteni kell. Meglepő módon azonban nem a világszerte már bevált, hosszú évek óta

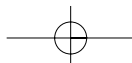
Folytatás a 37. oldalon

Nemzetközi turista-	– ...ooh God, it's won-	– ...Gospoooodin, eto
csoport érkezik a világ	derfuuuuuul...	priekrasnooojeee...
legnagyobb vízésésé-	– ...ooo mein Gott, das	– ...baaaaaazzeeeeeg,
hez:	ist wuuuuunderbar...	ez kuuurva jó...

TAXIÓRA SZERVÍZ
NAGYKANIZSÁN
 DIGITAXI taxiórák teljes szervízszolgáltatása
KEPE KÁROLY
 8800 Nagykanizsa Tel.:06-93/319-443
 Március 15 tér 36. 06-20/48-27-283

PANZIÓ
 Megnyílt
 a XVIII. kerület (Pestszentimre),
 Damjanich u. 8. szám alatt.
 Telefon: 06-70/567-2068
 06-1/296-0746
TAXISOKNAK JUTALÉK!

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





GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ



DEBICA
FURIO

DEBICA
PASSIO

DEBICA[®]

GUMIABRONCSOK

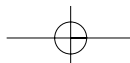
AMI EGY ABRONCSVÁSÁRLÁSNÁL FONTOS!

-> az utas számára a biztonság

-> taxisok számára a kedvező ár-érték arány



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



Folytatás a 34. oldalról

tökéletesített nagy nemzetközi taxis rendszereket vásárolták meg, hanem egymástól teljesen függetlenül több tízmilliós önálló fejlesztésekbe kezdtek. Ennek okát sajnos nem tudtuk kideríteni...

A taxiállomások

A taxiállomások ügyében ugyanaz a hatóság illetékes, aki a tarifát is meghatározza a fővárosban. A tartományi kormányzó-ság a közelmúltban hozott olyan határozatot, hogy a taxisok csak taxiállomásokon várhatják az utast, egyébként meg körözzenek a városban, vagy menjenek moziba. Neheztetésként azt találták ki, hogy csak negyedannyi taxiállomást alakítottak ki, mint amennyi szükséges lenne ahhoz, hogy minden taxi szabályosan elférjen.

A taxiállomásokon történő várakozás sokszor a három-négy órát is meghaladja, a taxis azonban közben – autóját otthagya – nem mehet el kisebb-nagyobb dolgát elvégezni, mert a szigorú drosztfelügyelők azonnal megbüntetik. Taxiállomáson tehát lezárt gépkocsi nem állhat, ha taxi az illető, ha nem. Ez alól a szabály alól csak a lesötétített ablakú Mercedes és BMW típusú gépkocsik képeznek kivételt. Egyes frekvenciáltabb belterületi drosztkokon egyébként ezek a lesötétített ablakú autók időnként megjelennek, és az ott lévő taxisokkal titokzatos gazdasági műveleteket bonyolítanak le. Küldöttse-günk egyik tagja, kíváncsiságától vezérelve érdeklődött a helyszínen, hogy milyen célt szolgálnak ezek a tranzakciók. Örömmel jelenthetjük, hogy már lábadozik...

Némelyik taxiállomáson reklámfelületek vannak elhelyezve. Az ezeknek fejében járó nem kevés bevételhez azonban a bűdös bergengóc taxisnak semmi köze nincsen, sőt ajánlott, hogy ne is kérdezősködjön ebben az ügyben.

Vizsgálódásunk lezárásával küldöttse-günk kihallgatást kért Bergengócia királyától, ám ő másirányú elfoglaltságára hivatkozva (a Mónika Show ment éppen a tévében) lemondta a találkozót. Így csak az udvari bolonddal tudtunk beszélni, akinek viszont rendkívül markáns elképzelése volt a taxisok körül kialakult anomáliák megoldására. Ő a következőképen képzelt:

- Fix tarifa bevezetése részletesen és precízen körülírt szabályzatokkal
- Taxiengedélyek kiterjesztésének megszüntetése. A taxis döntse el, hogy melyik városban szeretne dolgozni.
- A taxiállomások fenntartása biztosítható a rajtuk elhelyezett reklámok bevételeiből, így a droszdíj okafogyottá válik, ill. más célra, például ellenőrzésre felhasználható
- Drosztrendelet módosítása: a taxi bárhol várakozhat, ahol a bergengóc KRESZ nem tiltja
- Ellenőrzés napi 24 órában független, főállású, egyetlen taxitársasághoz sem kötődő jól megfizetett ellenőri gárdával. Bár-

miféle korrupció vagy egyéb visszaélés esetén azonnali elbocsátás.

• Taxiállomások rendjének fenntartása. A nem érkezési sorrendben való várakozás, feltartás, csiki-csuki, ill. más jogosult taxi elkergetése, az engedély elvesztésével járhat.

• Engedély nélkül taxizókra szigorú szankciókat kiszabni, első esetben százezer, második esetben ötszázezer büntetéssel, harmadik esetben jármű elkobzása (a Bergengóc Törvénykönyv is tartalmazza a kontárkodás fogalmát!).

• Taxigépkocsik létszámának azonnali befagyasztása, taxiengedélyek licenccé változtatása.

• Szakmába kerüléshez független vizsgáztató szervezet által végzett rendkívül szigorú vizsga, különösen ami a helyismeretet és az utasokkal való bánásmódot illeti.

A ránk jellemző természetes udvarias-sággal hallgattuk az udvari bolond nagy átéléssel előadott elképzeléseit. Magunkban azonban sajnálkozva mosolyogtunk: mit tudhat ő minderről, hiszen csak egy bolond...

-oli-

Az asszony elmege az állatkereskedésbe, hogy meglepje az urát.
– Jó napot, asszonyom!
– Jó napot, egy beszélő papagájt szeretnék.
– Sajnos csak ez az egy darab van. Igaz, hogy eddig egy kupiban volt, de nagyon aranyos.
Az asszony megveszi. Hazamegy, letakarja, majd várja haza imádjottját.
A férj hazaérkezik, belép a szobába. A felesége lerántja a leplet a ká-litkáról, erre a papagáj körülnéz és megszólal:
– Hm... új szoba... új ágy... új kurva... SZEVASZ, BÉLA!!!!
* * *
Magyarország térképét újra kell rajzolni, mert tudósok rájöttek, hogy Magyarország a csodával határos.

FELHÍVÁS!

Ruhagyűjtést szervezek rászoruló szegények és hajléktalanok részére, ebben kérem a taxisok segítségét... Mindenféle megunt, kinőtt ruhát, cipőt (felölt és gyermek méretben is) szívesen fogadunk, amelyek otthon esetleg csak helyet foglalnak
Felvilágosítás, és a ruhák begyűjtésének egyeztetése:
Henczné Egyed Zsuzsanna
Taxisok Világa Szerkesztősége
1191 Budapest, Attila u. 49-53
Tel: 280-1864, vagy este a 262-8149 telefonszámon, ill. fenti címen a BTI-be is be lehet hozni

CSERGO
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
1139 Budapest, Teve u. 41.
Tel.: (361) 330-0000
SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!
TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

COMPUTER PLUS

Számítástechnikai Szaküzlet

Számítógépek és részegységek eladása, vétele, javítása.

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

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat rendszergazda

Beindul a fociszezon

Vége ismét labdapattogástól hangosak a futballpályák! A taxisok a mindennapi gürzés után végre felszabadulhatnak, kikapcsolódhatnak, pihenhetnek. Tegyük egy körsétát a nagypályás focibajnokságban részt vevő csapatoknál!

6x6 TAXI

Az elmúlt bajnoki évben Budapest legjobb Öregfiúk labdarúgócsapata. És nem túlzás, ha azt mondjuk: az ország legjobb csapata! Megelőzte a Ferencvárost (!), az MTK csapatát, vagy a többi nagyjútot. Ebben az évben is esélyes a bajnoki címre, bár most még öt csapat fut versenyt fej-fej mellett az első helyért. Sziráki Lászlót kérdeztük a tavaszi tervekről. „A dobogó három fokának valamelyikén kell végezni. De mindenképpen az első ötben! Túl vagyunk a sérüléshullámon. Ősszel nyolc játékosunk volt sérült.” Reméljük a legjobbakat. Mindenesetre a tavaszi kezdet bizalomgerjesztő. Magabiztos győzelem az Újpest ellen... Gratulálunk!

FŐTAXI

A kockásoknál két csapat is érdekelt a versenyfutásban. Az öregfiúkon kívül van egy csapat, amelyik az idősebb korosztályban, az OLD BOYS bajnokságban játszik. Most csapatkapitányukat, Szabó Lászlót kerestük meg: „Két játékos távozott közülünk, mindketten az MTK csapatát erősítik a továbbiakban. Több játékos leigazolása van tervbe véve, de még semmi sem végleges. Célkitűzést nem szívesen mondok, mert a játék a lényeg! Persze az első ötben jó lenne benne lenni. A fontos a mozgás, az együttlét. Meg a mérkőzés utáni sörözés... A fehér asztal mellett beszélgetés. Egész nap ülünk a kocsiban, jólesik egy kis mozgás”

PEPITA TAXI

Évek óta rendszeresen részt vesznek a bajnokságban, már tekintélyt parancsoló a megjelenésük. És akkor még nem beszéltünk a tavalyi kupasikerről! Bejutott a csapat a legjobb négy közé, pedig ők az öregfiúk bajnokság harmadik vonalában játszanak hétről hétre. De a kupameccsre felszívták magukat. Mégegyszer gratulálunk. Megkerestük az egyesület elnökét, az idei tervekkel kapcsolatban. „Egyértelmű a cél: dobogón kell végezni! Egységes a csapat, senki sem távozott. De itt is a játékot emelem ki, nem pedig az eredményt. A helyezés másodlagos. Az együttlét a lényeg. Jó buli ez az egész. Együtt vagyunk, jól érezzük magunkat!

Köszönjük a rövid ismertetőket, sok sikert kívánunk a csapatoknak. Reméljük, legközelebb más sporteseményekről is beszámolhatunk.

Juhász Péter



Sziráki László, a 6x6 Taxi intézője: „Dobogón kell végezni!”



Az elmúlt bajnokságban a főváros bajnoka, minden bizonnyal az ország legjobb nagypályás Öregfiúk labdarúgócsapata, a 6x6 Taxi



Szabó László, a Főtaxi csapatkapitánya: „Jólesik a mozgás!”



Bocsik László, a Pepita Taxi elnöke: „A játék a lényeg!”

Megérkezett az új Passat



Magyarországon a Passat 1991-es bevezetése óta **12.066** limuzint értékesített a márka. Az utóbbi években a dízel erőforrások egyre jelentősebb részarányt képviseltek az értékesítésben, míg 2003-ban az eladások 67%-a volt dízel motorral szerelve, addig 2004-ben ez az arány már elérte a 82%-ot. 2005-ben 2100 új Passat értékesítését tervezi a márka, melyből előreláthatólag 85%-ot tesz majd ki a dízelmotorok aránya. Várhatóan a 140

lóerős 2.0 PD TDI aggregát lesz a legkeresettebb. A Passat hatodik generációját erőteljes és avantgárd design jellemzi. Az új Volkswagen orrkialakítás a krómjelvényes hűtőmaszkkal és a kihívó „tekintetű” fényszórókkal, az atletikus körvonalak és a hátsó rész erőteljes rajzolata a sorozat létezése óta a legnagyobb design-ugrást képviselik. Az új Passat elődjéhez képest megnövekedett. 4,65 méter hosszú (+62 milliméter), 1,82 méter széles (+74 milliméter) és 1,47 méter magas (+10 milliméter). Tengelytávja 2,71 méter. A 485 literes csomagtér 10 litere pluszt jelent az elődhöz képest. Ami a motorokat illeti: Négy új benzines és

három új dízel szerepel a kínálatban. A Passat elsőként kínál e kategóriában szériakivitelben elektronikus rögzítőféket, amely gombnyomásra működik. Az elektronikus szabályzásnak és a többi szabályzóegységgel fennálló kapcsolatnak köszönhetően számos új funkció is megvalósítható. Ilyen például a dinamikus vészfékfunkció, a dinamikus indulássegítő (emelkedőn) és az automatikus tartás (Auto-Hold) funkciója (közlekedési lámpánál a fékpedál tartós lenyomása nélkül). A Passat rádiótávírányítással kiegészített motorindítási és zárrendszere teljes egészében új fejlesztésű.

A klasszikus értelemben vett gyújtáskulcs már nem létezik, a központi zár nyitására és zárására szolgáló jeladót a kormánykerék jobb oldalán elhelyezett tartóba kell csúsztatni; a motor ezután a jeladó megnyomásával indítható. Ha a Passatot az e modellsorozathoz első ízben kínálta kulcs nélküli nyitási rendszerrel (Kessy) is felszerelték, az indítás már gombnyomásra történik. A többi meglepetést helyhiány miatt egyelőre nem soroljuk fel, ám az autóra még visszatérünk.

A boldog új lakástulajdonost meglátogatja barátja. Hosszasan beszélgetnek még éjfél után is, mikor a barát észrevesz a falon egy réztányért, és egy ráakasztott rézkalapácsot.
Meg is kérdezi:
- Az micsoda a falon?

- Az? Beszélő óra.
- ???
A tulaj odamegy a tányérhoz, hatalmasat ráút a kalapácscsal, mire a falon keresztül üvöltés hallatszik:
- Hajnali fél kettő van, mi a kurva anyádat kolompolsz!?



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

KÍNÁL:

Ford Mondeo 1.8 TD, taxinak felszerelve, légkondival, kedvező feltételekkel kiadó.

Érdeklődni: 06/20-968-5154 (14.00 óra után)

1996-os VW Passat Combi, automata váltós, mech. klímával eladó. 3 évig volt taxi. Irányár: 1.700.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8070

Maxon rádió 2001-es térerőmérővel, papagájjal, City-kristály eladó.

Telefon: 06/70-383-8070

Motorola 350 URH + térerőmérő eladó. Irányár: 80.000 Ft.

Érdeklődni: 06/70-383-8462, City 462.

Eladó 2000-es évjáratú Nissan Almera, sárga színű, taxinak vizsgáztatva, 208 ezer kilométert futott. Irányár: 1.650.000 Ft. (részletre is)

Érdeklődni: 06/20-386-6359

Eladó 1986-os Mercedes 124.300 D, 8 éve egy tulajdonostól. Extrák: automata váltó, tetőablak, gyári vonóhorog, centrálzár, alufelni, téli kerekek. Nagyon jó állapotú, törve nem volt. Ára: 890.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-952-1808

telefonszámon

1995-ös Opel Combo diesel, friss műszaki vizsgával eladó. Irányár: 550.000 Ft.

Telefon: 06/30-590-6661

Polski Fiat 126. karamellszínű, 1990-es évjáratú, kifogástalan állapotban, téli, nyári gumival, 2 év műszakival eladó. Ára: 110.000 Ft.

Tel.: 06/20-968-5154

Önálló garázs Pesthidegkút határán, a II. kerület Kolozsvár utcában kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/30-941-7597

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

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

Kétszobás, felújított, ma-

gasföldszinti, parkra néző zuglói örökklakás az Ormánság utcában 65 ezer Ft. + rezsizert hosszú távra kiadó.

Érdeklődni: 06/30-350-0212

KERES

1.200.000 Ft-ig keresek eladó autót, taxinak vizsgáztatva. Ha lehet, részletre.

Tel: 06-20-372-0054

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!

TÍZÉVES AZ ESP

Az ESP fékezés alapú menetstabilitás növelő eszköz, ami az út sülkjában fejt ki járműsodródást megszüntető erőhatást. Beavatkozó szervei azok a kerékfékek, amelyek a jármű súlyponti függőleges tengelye körül, az instabil állapotot előidéző nyomatékkkal szemben, a jármű szándékolt mozgását stabilizáló ellennyomatékokat fejtenek ki.

Az eszköz a járművezetés háttérben működik; folyamatosan ellenőrzi és összehasonlítja a vezető szándékolt haladási irányát a járműével. Annak érdekében, hogy a lehető leggyorsabban érzékelje és korrigálja a nem kívánt irányeltérést.

Az ESP® a Robert Bosch cég bejegyzett szabadalma, és védett márkanéve. Mint ilyen 1995-ben, a Mercedes-Benz 600 S Coupéjában, illetőleg S-osztályú járművein került rendszerbe állításra. Elterjedésének döntő lökést adott a márka A-osztályú modelljének emlékezetes felborulása, amit a cég úgy küszöbölt ki, hogy azóta valamennyi járművét ESP-vel gyártja.



Az ESP-használat fázisai a jármű elé futó kutya kikerülése közben. Az iránystabilizáló fékbeavatkozásra a jobb oldali képrész életlen kontúrú járműfázisain kerül sor

Az ESP működése

Az ESP működése a járműállapotnak a szándékolt vezetői mozgást követő, aktív beavatkozásán alapul. Ennek során a szándékolt vezetői mozgást a kormányoszög, a fék-, gáz-, és tengelykapcsoló pedálok, a benyomottság; a sebességfokozat; a rögzítőfék információi jelentik meg. A jármű mozgásállapotát pedig a keresztirányú gyorsulás, a hosszirányú lassulás, a perdülési szögsebesség és a keréksebességek jellemzik.

Az ESP vezérlőegysége az előbbi információkkal többszintű logikai műveletet végez, amelyek során feldolgozza a beérkezett jeleket. Ismeretükben megbecsüli a jármű mozgásállapotát, és meghatározza a vezető szándékát. Az előbbieket összehasonlításával, beavatkozási döntést kezdeményez, és biztonságosan módosítja a jármű mozgásállapotát.

Az első szintű műveletek a beérkező (keréksebesség, kormányoszög, jármű kereszt-, és hosszirányú gyorsulási, perdülési szögsebesség, valamint a féknyomás) információk feldolgozásából és elfogadhatósági vizsgálatából állnak. Az elfogadhatósági vizsgálat a beérkezett információk jelszintjeinek hihetőségi próbával végzett ellenőrzését foglalja magában.

A második szintű műveletvégzés a járműállapot és a vezetői szándék meghatározására irá-

nyul. A jármű mértékadó állapotjellemzőinek becslését, közelebbről a referencia-sebesség, a hátramenet-hegymenet stb., továbbá a jármű oldalkúszásának; a vezetői szándék pedig a beérkező kormányoszög és a pedálállás-jelek alapján végzett, perdülési szögsebesség meghatározását jelenti.

A harmadik szint: a jármű tényleges állapotjellemzőinek a vezető által szándékolt jellemzőkkel végzett összehasonlításából, a megfelelő

kerékfék kiválasztásából és a beavatkozás mértékének meghatározásából áll.

A negyedik szint: a mozgásállapotot módosító beavatkozás, ami a fékserkezettől függően, cél-slip vagy célnyomás beállítása lehet. A fékrendszer a beavatkozási jellemzőnek megfelelő módon és mértékben hajtja végre az ESP vezérlőegység beavatkozó utasításait.

Borulásgátló ESP

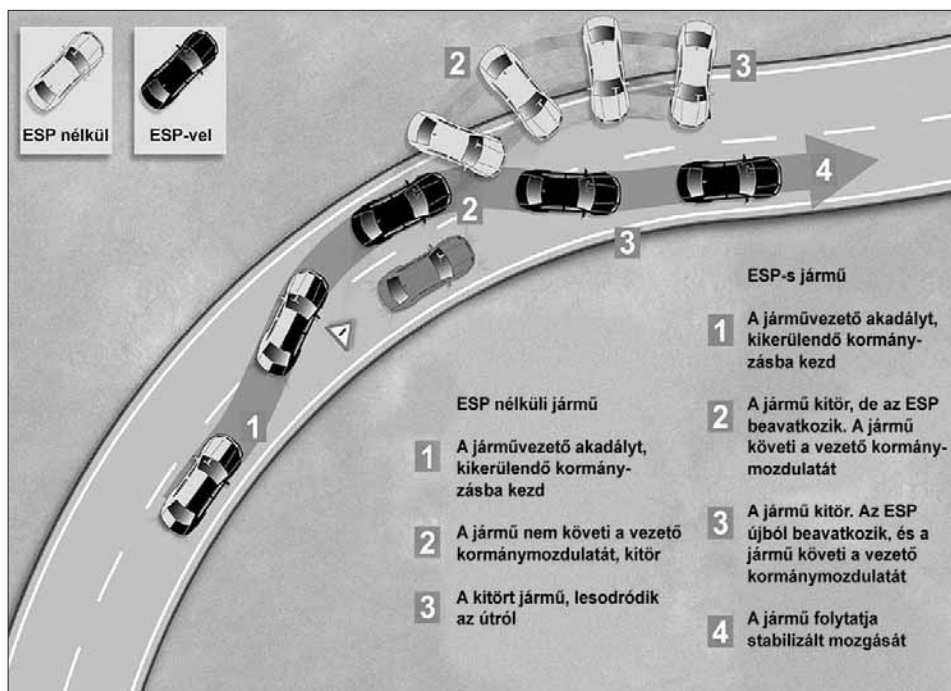
Az utóbbi évek magas súlypontú, sportos szabadidő-autóin, SUV-ein (Sport Utility Vehicles), az ESP alapfunkcióit borulás-stabilitás felügyelő rendszer egészíti ki, ami a fizika határain belül, a jármű felborulása ellen hat, és rendkívüli kikerülési manőverek alkalmával megnöveli a jármű stabilitását.

Úgy, hogy erre alkalmas giroszkópos (pörgettyűs) érzékelő jelzi a jármű dinamikus dőlését, amiből az ESP-vezérlőegység a jármű haladási sebességének figyelembevételével kiszámítja az át-, illetve felborulás kockázatát. Átbillenés/felborulás veszélye esetén a vezérlőegység a motorteljesítmény csökkentésével és egy vagy több kerék lefékezésével stabilizálja a jármű mozgását.

Az üzemi fék vezérlőegysége folyamatosan méri a kerekek lefékezettességét, és ha a giroszkópos érzékelő jeleiből azt érzékeli, hogy az adott kerék az útburkolattól elemelkedett, előbb röviden ráfékez a levegőben lévő, majd a burkolaton haladó „támasztó” kerekekre.

Az első „támasztó” kerék lefékezése csökkenti a centrifugális erő ellen ható oldalvezető erőt, és a jármű a kanyarban kissé kifelé mozog, mert a kanyar sugara kismértékben megnő, ám a járművet billentő centrifugális erő is csökken. Az ismételt ciklikus kerékfékezések hatására a jármű ívmeneti mozgása stabilizálódik.

Folytatás a 43. oldalon



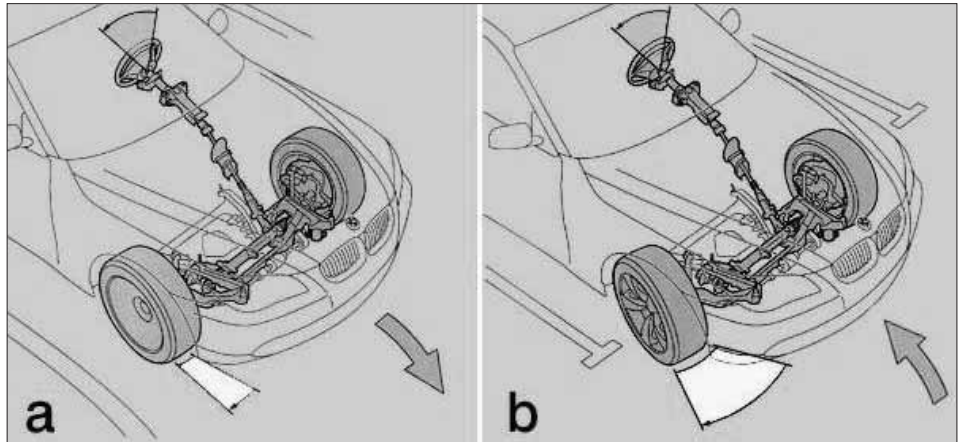
Az iránystabilizáló fékezónyomaték kifejítése túlkormányzott és alulkormányzott járművön

Folytatás a 40. oldalról

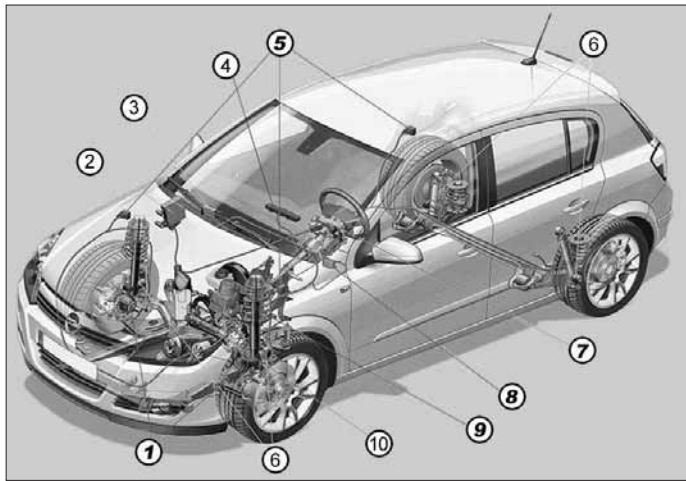
Fontos, hogy a jármű felborulását megelőzően, a borulásgátló üzemmód felülbírálja a jármű vészfékasszisztens funkcióját.

Kormányzást is végző ESP

A menetstabilitás-növelő rendszerek fejlesztése a fékezéssel végzett beavatkozásokon túl, az aktív kiegészítő kormányzó beavatkozás felé mutat. Az aktív kormányzás, az általa érzékelt villamos jelek alapján, veszélyes helyzetekben ellenkormányzást végezhet. Ily módon a jármű menetdinamika szabályozórendszere már nem csak fékbeavatkozásokkal, hanem kormányzással is segíti a jármű iránytartását. Mindez azért előnyös, mert a kormányművön keresztül végzett beavatkozás gyorsabb. Hatása kevésbé impulzív (lökészerű) az utastérben utazók számára, mint a járműtesten egyedi kerékmegfékezéssel létrehozott ellennyomatek esetén.



A járműkormányzás aktív beavatkozás nélkül (a) és ESP-vel végzett aktív beavatkozással (b)



Az Opel Astra IDS (Interactive Driving System, azaz interaktív vezetőtámogató) rendszere, kormányzási funkciókkal kiegészített ESP szabályozót foglal magában. 1 Kerék-gyorsulás-jeladók. 2 Csillapításvezérlő egység. 3 Abroncsnyomás-ellenőrzés vezérlőegység. 4 Sport üzemmód-kapcsoló. 5 Kocsiszekrény gyorsulás-jeladók. 6 Csillapításvezérlő szelepek. 7 Elkormányzási szögjeladó. 8 Perdület- és oldalgyorsulás-jeladó. 9 ESP vezérlőegység. 10 Elektrohidraulikus

Az aktív kormányzás további előnye, hogy használata módot ad az oldalkúszási szög limitálására és az oldalszél irányváltoztató hatásának automatikus kiegyenlítésére. Erre a célra ma ESPPlus, ESP+, ESP+, ESP(r) néven gyártanak, illetőleg fejlesztenek elektronikus rendszereket.

Előremutató fejlesztések

A következő években mindinkább előtérbe kerül az aktív biztonság vezetői asszisztensek beépíté-

sevel végzett növelése, aminek következtében az ESP-k további funkcióbővítésére számíthatunk. Jól példázza ezt a Bosch, ADAC által frissen kitüntetett CAPS rendszere, ami nemcsak távolabbra „lát”, hanem a vezető észlelését megelőzően kezdeményezi is a jármű ütközéshárító vészfékezését. A CAPS a kombinált aktív és passzív biztonsági rendszerek (Combined Active and Passive Safety Systems) elnevezés rövidítése, amely ESP(r)-t, hidraulikus fékasszisztens, ACC-t [(Adaptive Cruise Control)-nak nevezett adaptív féktávort] és adaptív légszakvezérlő egységet foglal magában. A tervek szerint a CAPS elsőként az Audi,



Magas súlypontú jármű dőléskompenzálása a dőlésoldali kerékek megfékezésével

jövőre bemutatásra kerülő A6-osán kerül bevezetésre.

Az új biztonsági rendszer akadályt kutató radarérzékelői 200 méterrel a jármű előtt fürkészik az utat, ismerik fel az akadályt, és a ma gyártott legkorszerűbb aktív biztonsági rendszereknél 0,3 másodperccel korábban kezdik el a vészfékezést.

Egyedül ennek az intézkedésnek köszönhetően Németországban 2,5%-kal csökkenthetők a frontális, 3,5%-kal a keresztveződésben, és 5%-kal a ráfutáskor bekövetkező halálos balesetek.

Az ESP és a CAPS konkrét példái és eszközei annak, hogy milyen intézkedésekkel alapozható meg a halálos közúti közlekedési balesetek eset-számainak 2010-ig tervezett csökkentése.

Petrók János

Egy öreg arab már 40 éve New York közelében lakik. Szeretne a kertjében krumplit ültetni, de egyedül van, öreg es gyenge. A fia Párizsban tanul. Ír neki egy e-mailt a gondjáról: Kedves fiam, Ahmed. Nagyon szomorú vagyok, mert nem tudok a kertemben krumplit ültetni. Biztos vagyok benne, hogy ha itt lennél, tudnál nekem segíteni a kertet felásni. Szeretlek. Atyád.

Másnap az öreg arab e-mailt kap a fiától: Kedves Apám. Ne nyúlj a kerthez. Ott rejtettem el a 'dolgot'. Én is szeretlek. Ah-

med. Másnap hajnali 4-kor jön az arabhoz a hadsereg, az FBI, CIA, a Ranger-ek és Nemzetbiztonsági Hivatal is. Átkutatják a házat és felássák az egész kertet is, minden millimétert átkutatnak, de semmit sem találnak. Csalódottan távoznak.

Másnap az öreg arab újra e-mailt kap a fiától: 'Kedves Apám! Remélem, mostanra már fel van ásva a kerted és ültethetsz bele krumplit. Sajnos csak ennyit tudtam tenni érted. Szeretlek. Ahmed.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 77. RÉSZ

Taxisok, bérautósok, vadfuvarozók 1947-ben

A taxisok az 1930-as évektől lopósoknak nevezték a telephelyeseket, vagyis a bérautósokat a BL-es rendszámaik után. A „budapesti lopósok”, csakúgy, mint mások, minden alkalmat megragadtak megélhetésük megkönnyítésére, gyarapodásukra. Ők előbb kezdték a közszolgálatot a magánta-

xisoknál, ugyanis az 1920-as évek elején már megalakították Ipartársulatukat, míg a bérkocsisokból lett magántaxisok csak 1925-től kezdve szervezkedtek, önállósodtak. A hatóság szigorú helyismereti vizsgát követelt meg tőlük, továbbá ragaszkodott az egységes karosszériaszínhez, a sofőrülés

és az utastér közé épített választófalhoz, a magyar gyártmányú autótípusokhoz, a telephelyeseknél mindezekről eltekintett. A bérautósok taxaméter nélkül működtek, náluk alku tárgy volt a viteldíj, bevételüket legfeljebb saccolni lehetett, ennél fogva adózási szempontból is kedvezőbb helyzetbe kerültek. A taxisok működését taxiórájuk rögzítette, s az adatokat rendszeresen ellenőrizték.

Az első években leszerelt katonatisztek-ből verbuválódott a bérautósok csapata. Közülük számosan viselték a vitézi címet, csakúgy, mint háborús sérüléseik nyomait, amiből kifolyólag előjogokat élveztek bizonyos ügyek intézésekor, például gond nélkül kaptak bérautós engedélyt, ha volt jogosítványuk. Szolgáltatásuk megindítása idején még nem jelentettek konkurenciát a nagy ellenfélnek, az Autótaxi Rt.-nek, ám annál nagyobbat a bérkocsisoknak, akiknek konflisai (egyfogatú bérkocsi) és fiákerjei (kétfogatú bérkocsi) óraszám álltak a standokon, mert a taxik és a bérautók elvitték előlük a fuvarokat. A hajtók jobb híján hamar kilesték a bérautósokat, s ha elkaptak közülük egyet-kettőt, ostromaikkal alaposan helybenhagyták őket. E keménység miatt a bérautósok elkerülték a bérkocsisokat, inkább a taxiállomások körül ólálkodtak. Minthogy akkoriban még nem kaptak megkülönböztető rendszámot, így olyanok voltak, mint az úrvezetők és kocsjajaik.

A bérautósok – engedélyeik szerint – kizárólag megrendelésre telephelyükről, garázsukból indulhattak fuvarba, melynek teljesítése után oda visszatérni voltak kötelesek, kinn az utcán nem vállalhattak munkát. Amikor megjelentek a magántaxik – a pirosaxik – többfrontos küzdelem indult meg a szürketaxi, a pirosaxi, a bérautó, a bérkocsi és a vadfuvarozók között. E küzdelem a II. világháború után kiújult. A harc 1947 közepén sajátosan háromfrontossá alakult. Az államosított Autótaxi Rt. sérthetetlenné vált, üzletpolitikája is megváltozott, a politika hatotta át mindennapjait. A hatalom bizonyos védőernyőt húzott fölé, viszonzásul fenntartás nélküli szolgálatot várt el tőle. A területi fuvaroklátozás számára érvényét veszítette, a fuvarmegrendelő hatóság vagy valamelyik szerv az egész ország területén közlekedett szürketaxin. Így hát a szürkék már nem voltak ellenfelek. A magántaxik sem, hiszen a korlátozás változatlanul sújtotta őket. A bérautósok szokatlan helyzetbe kerültek. A hatalom által igényelt szürketaxi használatáért az általa még méltányosnak vélt tarifát fizette, s ez csupán töredéke volt a normál

Budapesti kerület	Budapest	Gépjármű kerület		Magán tulajdon
CA. CB. CD.	BA. BB. BC. BD. BE. BF.	Személy kocsi		
CE. CF.	BG. BH. BK. BM.	teher kocsi		
CG.	BN.	Különleges kocsi		
CH.	BP. BR.	oldalkocsi	Motor-kerékpár	
CK. CM. CN.	BS. BT. BU. BV. BZ.	oldalkocsi nélküli		
CR.	BI. BO. BW.	fuvarozó	Közterületről	Gépjármű gépkocsi
CS.	BL.		Telephelyről	
				Közhasználatú
CT.	BX.	Autóbusz		
CU.	BJ.	fuvarozó	Közterületről	
CZ.	BY.		Telephelyről	
G.	F.	Személykocsi		Állami
G.	F.	teherkocsi		
G.	F.	oldalkocsi	Motor-kerékpár	
G.	F.	oldalkocsi nélküli		
G.	F.	Különleges gépjármű		
G.	F.	Közhasználatú gépjármű		

A budapesti bérautósok az 1930-as évek elején kapták a BL betűjelű rendszámaikat

viteldíjnak. Jágerszkyék hiába berzenkedtek, a fuvarokat politikai tetteknek minősítették a megrendelőik. Amikor híre ment az állami taxi vidéki tarifáinak, a civil megrendelők hasonló lehetőségeket követeltek a bérautósoktól, akik rendre elutasították a kívánságokat. A próbálkozók árdragítással feljelentették a bérautósokat a rendőrségen és a Közlekedési Minisztériumban, a feljelentések végül a Bérautósok Társulatához érkeztek megválaszolásra. Társulatuk (Budapest, VII., Nagyatádi Szabó u. 28., ma: Kertész utca) fegyelmi bizottsága nem győzte a válaszok megfogalmazását. A szolgáltató nem teljesíthette a tarifális kéréseket, mert csődbe ment volna, az állami vállalat is afelé sodródott, de a költségvetésből megtérítették veszteségét.

A bérautósok is kiszolgáltatottá váltak. Az állami vállalattal már senki sem mert ujjat húzni, az alig egy tucatnyi budapesti bérkocsival már a hatóság sem számolt, a jelzett háromfrontos küzdelemből kettő a Bérautósok társulatán belül alakult ki azaz, hogy a bérautósok is taxizhattak, illetve a taxisok bérautó-engedélyt kaptak. A bérautósok tagságát megosztotta a „felhígulás”, szerették volna kiűzni soraikból a magántaxisokat.

A hatóság 1947-ben a taxissá vált bérautósoktól is megkövetelte a helyismereti vizsgát. E feltétel nagyon keménynek bizonyult, ugyanis a vizsga nem formális volt. Az érintettek úgy gondolták, elmennek a rendőrségre, ahol néhány forintos okmánybélyeg ellenében megkapják az igazolást a vizsga letételéről. Ezzel szemben, amikor megjelentek a Veres Pálné utcai rendőrségen, csak regisztráltak, majd néhány nap múlva beidéztek őket, és addigra meg kellett tanulniuk a rendőrség által kiadott, a fővárosról szóló tájékoztatót, amely több mint 100 kérdést tartalmazott. Kriaszter János, a bérautósok elnöke személyesen felkereste Tardi István rendőr őrnagyot, s elmondta, hogy a bérautósok jól ismerik a fővárost, de ők nem a szavak emberei, mindenhová eltalálnak, tehát legyenek a vizsgáztatók méltányosak, mert nem diákokkal, hanem felnőtt emberekkel van dolguk. Tardi megnyugtatta az elnököt, ha a bérautós taxisok valóban jól ismerik Budapestet, nincs mitől tartaniuk, a vizsgáztatók csupán a kiadott kérdések közül válogatnak, s ezek mind megtalálhatók a tájékoztatóban. A vizsgákon azonban kiderült, hogy az ötös csoportokban berendelték közül általában ketten vettek sikerrel az akadályt, a többség második vagy harmadik próbálkozásra ment át, birkózott meg a feladattal.

A II. világháborút követő években megismétlődtek az I. világháború utáni anomáliák, ismét megjelentek a forgalomban a vadfuvarozók. Ők csupán saját szükségleteikre, céljaikra szállíthattak gépkocsijaikkal nyersanyagot üzemükbe és a készterméket a kereskedőkhöz. Ám hamarosan illegális fuvarozásba kezdtek. Nagyobb kocsijaikkal 4-5 utast is elvittek a kívánt címre, az árufuvarozás is jól fizető „mellékfoglalkozásukká” vált. Illegális működésük után nem adóz-

87.

A m. kir. belügyminiszter 1928. évi 159.839/1927. számú körrendelete,

a jogosulatlan iparüzés leküzdéséről.

A m. kir. kereskedelemügyi miniszter úr a jogosulatlan iparüzés leküzdése érdekében egyidejűleg kiadott 1928. évi 81.161. K. M. sz. körrendeletével (Magy. Rend. Tára 1928. évf.— o.) intézkedik.

Ennek a rendeletnek II. fejezetében foglaltakra utalva, felhívom Címedet, tegye külön is kötelességévé az alárendelt rendőrhatalóságoknak, hogy a jogosulatlan iparüzést az ott megjelölt esetekben szükség esetén kényszer útján is késedelem nélkül akadályozzák meg, illetőleg szüntessék meg.

Nagyobb ipari munkálatoknál, különösen építkezéseknél a rendőrhatalóság az idézett rendelet értelmében tett intézkedését írásba foglalt, kellően indokolt közigazgatási véghatározattal közli a jogosulatlan iparüzővel és véghatározatát a kétségtelen közérdekre tekintettel az 1901:XX. t.-c. 8. §-a alapján fellebbezésre való tekintet nélkül végrehajthatónak mondja ki.

Tegye kötelességévé Címed azt is az alárendelt rendőrhatalóságoknak és rendőrközegeknek, hogy az elterjedt jogosulatlan iparüzést kísérjék éber figyelemmel, a jogosulatlan iparüzőket jelentsék fel, s a hozzájuk érkezett feljelentéseket és panaszokat azonnal továbbítsák az illetékes hatósághoz.

Budapesten, 1928. évi május hó 15-én.

A miniszter rendeletéből:

*Tomcsányi s. k.
miniszteri tanácsos.*

A kontártörvényt a Belügyminisztérium is kiegészítette, amelyek csak az államosítások után veszítették érvényüket

tak, kötöttségek nélkül működhetek. A hatóság a visszaszorításukra hozta ki az ún. Kontártörvényt még 1927-ben. E törekvése azonban nem járt eredménnyel, a vadfuvarozókat a gazdasági élet fejlődése szorította ki a forgalomból, amikor az 1930-as évek végén már elegendő személy- és árufuvarozó gépkocsi állt a megrendelők rendelkezésére. 1945 után ismét megjelentek a piacon a kontárok. Minthogy kocsijaik normál rendszámúak voltak, a rendőr vagy a csendőr hiába igazoltatta a sofőrt, például bennülőkről nem tudta megállapítani, hogy a vezető baráti szívességet tesz-e vagy bérfuvarról van szó. Az autóban ülők pedig nem árulták el a vállalkozót, ugyanis a vadfuvarozó 20-40 százalékkal olcsóbban teljesítette a felkéréseket a bérautósnál. Szinte lehetlenség volt lebuktatni őket. E harmadik front okozta a legnagyobb veszteséget a bérautósoknak, de a magántaxisoknak is károkat okoztak, noha az utóbbiak nem vihettek utasokat a közigazgatási határon kívül, pláne nem hosszabb vidéki utakra.

A vadfuvarozók mint ahogyan a két világháború közötti években nevezték őket – szabadon járták az országot, bár az 1920-as években elrendelték számukra a menetlél vezetését, de sem a két világháború között, sem 1945-47-ben nem ellenőrizték őket, legfeljebb, ha balesetet okoztak, vagy műszaki hiba miatt a forgalmat akadályozták, s annak felszámolására a rendőrség vagy a csendőrség közreműködése vált

szükségessé. Kapcsolataik révén 1947 augusztusában és szeptemberében még elegendő benzinhoz is jutottak, amikor a taxisok közül sokan már csak fél műszakban dolgoztak.

Kriaszterék sem tudtak mit kezdeni a vadfuvarozókkal. A bérautósok élettere is szűkülte. A drosztokról kiszorultak, mert hiányzott a taxiárjuk, a jól fizető fuvaroktól elestek, mert az állami taxi szabadon közlekedhetett az országban és „más” tarifával működött, a vadfuvarozók pedig egyre virulensebbek lettek. Kriaszter elkeseredésében szövetségest akart keresni a bérautósoknak a vadfuvarozók elleni küzdelemben. Úgy gondolta, hogy a több mint 700 magántaxis képez akkora tömeget, amelyre támaszkodva sikerrel harcolhatnak az illegálisan fuvarozók ellen. Ennek reményében cikket írt „A kontárkérdésről” címen, a Gépjármű Közöny 1947/4. szeptemberi számában. Ebben vázolta a vadfuvarozókkal kapcsolatos tapasztalatokat és működési területüket. Megállapította, hogy a kontár autóbuzs-fuvarozókat könnyű lebuktatni, a teherautósokat már nehezebb, de az illegálisan működő bérautósokat szinte lehetetlen. Elismerte, hogy korábban a bérautósok is belekontárkodtak a taxisok munkájába, amikor illegálisan elvitték előlük a fuvarokat és így kárt okoztak a taxiengedélyeseknek, de ez már a múlté, reméli, hogy a taxisok lpartársulatában, szövetkezetében is így látják. Most össze

Másolat.

Szives tudomásul! 6. november 22.

Tárgy: Ellenőrzési költséghozzájárulás befizetési 2. évi október hóra.

Magyar Közlekedésszabványügyi Miniszter Urnak!

Budapest.

2005. évi szeptember 14. és 24. között és 2005.09.16/1946. száma alatt írtatott beadványunkban Miniszter urnak egyesületünk tagjai részéről havi 1200.- forint összegűt ajánlottunk fel ellenőrzési költséghozzájárulás címén. Ezzel kapcsolatban jelentjük miniszter urnak, hogy az október hóra esedékes ellenőrzési hozzájárulási díjra a Miteos részéről felajánlott 480.- forintot Kalló Géper miniszteriuni tisztviselő urnak rövid úton átadtuk, míg a Szürketaxi, Kéktaxi, Budapesti Bétautófuvarozók Ipartársulata, magánautóbuszüzemeltetők, valamint a vidéki tagok részéről október hóra még esedékes Ft 720.- azaz Hétezázhusz Forintot

a mai napon a magyar közlekedésszabványügyi minisztérium házipénztárába befizettük.

Egyben tisztelettel bejelentjük, hogy a november hóra esedékes költséghozzájárulás pénztáráunkba részben már befolyt, azt a közeli napokban fogjuk teljes összegében befizetni.

Teljes tisztelettel
Tóth István s.k.

Október havi részletező:

Szürketaxi	Ft 85.-
Kéktaxi	" 165.-
Bétautóbusz	" 55.-
Autóbusz/magán/	130.-
Vidéki tagok	" 235.-
<u>Ft 720.-</u>	

Ügyv. Bizt. titkár.

A KÖGE Közhasználatú Gépjárművállalatok Országos Egyesületének kezdeményezésére és szervezésében a közúti fuvarozó vállalatok anyagilag is támogatták a hatóság közúti ellenőrzéseit, a vadfuvarozók elleni harcban

21. Ha az utas a Batthyány-téren beszáll a taxiba és az igazgatási rendészeti ügyosztályt jelöli meg célul, melyik útvonalat fogja használni, hogy a legrövidebb idő alatt az utast a rendeltetési helyre szállítsa? A Batthyány-térről a Fő-utca, Szilágyi Dezső-tér, Mónus Illés-rakpart, Kossuth-híd, Akadémia-utca, Roosevelt-tér, Dorottya-utca, Vörösmarty-tér, Váci-utca, Szerb-utcán át a Veres Pálné-utcába.
22. Hol van az Uzsoki-utca? Az Erzsébet királyné-úttól a Gyarmat-utcáig tart.
23. Hol van az Apponyi-poliklinika? A Szövetség-utcában.
24. Hol van a Központi ügyelet? A Vigyázó Ferenc-utcában.
25. Hol van a Latorca-utca? A Dráva-utcától a Párkány-utcáig.
26. Hol van a Belügyminisztérium? A Markó-utcában.
27. Hol van az Árpád fejédelem-útja? A Margithídtól a Naszád-utcáig. (Árpádhíd.)
28. Hol van a IX. ker. kapitányság? A Ferenc-téren.
29. Hol van az Átrium filmszínház? A Mártírok-útnál.
30. Hol van a Zalka Máté-tér? A Kőbányai-út és a Kőrösi Csoma-út sarkánál (a volt Liget-tér).
32. Hol van az Uránia filmszínház? A Rákóczi-úton.
33. Hol van az útlevél-osztály? Az Eötvös-utcában.
34. Hol van a Rendőrkórház? A Gyáli-úton.
35. Ha az utas a Nagyboldogasszony-úttól beszáll a taxiba és az Állami Pénzverdebe akar menni, melyik a legrövidebb útvonal a rendeltetési helyig? A Nagyboldogasszony-úttól a Bartók Béla-úton, Szabadsághíd, Tolbuhin-körút, Kálvin-téren át az Üllői-útra, ahol a Könyves Kálmán-út sarkán van az Állami Pénzverde.
36. Hol van a Művész színház? A Paulay Ede-utcában.

Részlet a helyismereti vizsga anyagából

kell fogni és minden alkalmat megragadni az illegálisan működők kiszűrésére.

A beismerő valomással is felérő írás meglepte a taxisok ipartársulatának elnökségét

és választmányát. Eltűnődtek, hogy Kriaszteréket mi indította erre a tetterre, úgy értékelték, hogy a cikknek legfeljebb annyi eredménye lehet, hogy más fuvarozó ágak vezetői is értesültek a személyfuvarozók gondjairól, de a nagy átalakulás jelen szakaszában már elkéstek a törekvéssel. Am ennek ellenére az október 4-én kelt társulati levelükben elfogadták Kriaszter ajánlatát. Úgy látszott, hogy ezzel a két tábor elásta a harci bárdot.

Bálint Sándor

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „A szembejövő forgalom elsőbbsége”.
2. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Rakpart vagy meredek part”.
3. Helyes a „C” válasz. A „Kijelölt gyalogos-átkelőhely” tábla azt jelzi, hogy az úttestet a táblánál útburkolati jellel kijelölt gyalogos-átkelőhely keresztezi.
4. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Megállni tilos”.
5. Helyes a „C” válasz. A „Járműszelvényvel behajtani tilos” tábla tilalma nem vonatkozik a vonójárműből és az egytengelyes utánfutóból vagy félpótkocsiból álló járműszelvényekre.

6. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Útkereszteződés alárendelt úttal.” Az ilyen útról balra bekanyarodóknak a szemből érkező és egyenesen vagy jobbra bekanyarodó jármű részére kell elsőbbséget adnia.
7. Helyes az „A” válasz. A 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsi autópályán legfeljebb 80 km/h sebességgel közlekedhet.
8. Helyes az „A” válasz. Lakott területen kívül a taxit nappal is ki kell világítani tompított fényszóróval (vagy nappali menetjelző lámpával). Ha pedig a közlekedés biztonságát közvetlenül nem veszélyeztető műszaki hibáról szerez

- tudomást, mint most a tompított lámpa elsötétedéséről, akkor – fokozott óvatossággal, lehetőleg kis forgalmú úton és időszakban – a legközelebbi olyan helyig szabad közlekednie, ahol a hiba elhárítható.
9. Helyes a „C” válasz. A folyamatos előzésnek az az egyik feltétele, hogy a mögöttes gyorsabban haladót nem szabad akadályozni.
10. Helyes az „A” válasz. Ha a rendőr útkereszteződésben irányítja a forgalmat, az ott végrehajtott előzésnek az a feltétele, hogy a manőverrel a menetirány szerinti bal oldalt Ön ne vegye igénybe.
11. Helyes a „C” válasz. Ez a vá-

- lasz idézi helyesen a leállósáv fogalom-meghatározását.
12. Helyes az „A” válasz. A hídon a járművel tilos megállni.
13. Helyes a „B” válasz. A bekanyarodó járműszelvény – az első és hátsó kerekek nyomeltérése miatt – az úttestből viszonylag nagy helyet foglal el. Jobbra bekanyarodásnál – a járdára vagy az útpadkára futás veszélye miatt – a vezető kénytelen az úttest felezővonalára felé húzódnia.
14. Helyes az „A” válasz. Ha a jobbra bekanyarodó motoros a következő közeli útkereszteződésnél ismét jobbra kíván bekanyarodni, akkor a manővert a BUSZ-forgalmi sávon is végrehajthatja.