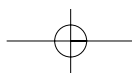




XV. évf. 2. sz.

2005.

Február



TARTALOM

Javaslat (tervezet)	4.
Taxis vizit áruhában	6.
Az új tarifa rendet csinálhat a taxizásban	9.
Egységes tarifa (?)	10.
A Taxigépkocsivezetők Független Szakszervezete (TGFSZ) üdvözlí a fix tarifát	12.
Morfondáriák	15.
Tisztelt Szerkesztőség!	16.
Mezítlábas, kontra csapattag	16.
Miért jártatja a taxis feleslegesen a száját?	17.
Pihenő taxisok	17.
Tudod vagy tippelsz?	21.
Bemutatkozott az új Audi A4	25.
Taxival járt betörni	26.
Növekszenek az autósok terhei	26.
Laptop, cimbalom, művégtag	27.
130 éve született Haltenberger Samu, a magyar autótaxiszás megalapítója	27.
A forgalombiztonság javításának új eszközei	28.
Megállt az évek óta tartó növekedés	32.
APEH-tájékoztató	33.
Fizetés helyett lótt	34.
Taxisakció a Chevrolet Gyulainál	34.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	38.
A budapesti magántaxisok története 76. rész	44.

Megszületett?

Szerintem nincs ma Magyarországon olyan taxis, aki ne hallotta volna, hogy a fővárosban hamarosan fix áron dolgoznak kollégái. Azonban minden kedves olvasónk figyelmét nyomatékosan felhívjuk arra, hogy az alább közölt anyag jelenleg még csak **TERVEZET**. Elfogadását meg kell előznie a kamarával és a szakmai érdekképviseletekkel lefolytatott egyeztetésnek, amit február közepére időzítettek az érintettek. Majd ha a különböző bizottságok is egyetértenek a javaslattal, úgy a szavazás következik a közgyűlésben. A fix ár csak ezt követően válhat kézzelfogható valósággá. Addig még változhat a konkrét tarifajavaslat is. Ugy összegében, mint szerkezetében (pl. kiállási díj). Ez még a jövő zenéje.

Azonban igen nagy tisztelettel felhívom az érintettek figyelmét arra, hogy a tarifa benzinárhoz való kötése, amit a tervezet megfogalmaz, a későbbi években igen komoly gondot okozhat. *„...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”*...Ez kifejezetten szakszerűtlen megközelítés, melyet eddig a taxiszakma képviselői néhány kivétellel elutasítottak. Tényleg nem gúnyolódásként jelzem, mi lesz, ha a háborúk miatt (Irak, Irán stb.) ismét ugrásszerűen tovább emelkedik a benzin ára? Vagy ellenkező esetben, ha a hazai, egész Európában példátlanul magas adókkal sújtott, benzinárak egyszer csak normalizálódnak? Nem elképzelhető, hogy a most kb. 100 Ft-os alap-benzinára rakódó szokatlanul magas adók egyszer csak csökkennek? Ez esetben automatikusan lefelé megy (esetleg zuhan) majd a tarifa attól függetlenül, hogy az infláció bizonyára nem lesz ismeretlen fogalom a következő évek Magyarországon sem. Az oly sokszor említett szakszerű gazdaságossági számításokból kiderül, hogy egy átlag taxis kiadásainak hosszú sorában a benzinár csak kb. 1/3-1/4 arányban szerepel, az összes többi tétel mellett. Lásd a sűrűn emlegetett, ám el nem olvasott „Árképzési útmutatót”. Ebből kiderülhet (annak aki megnézi), hogy a benzin árának 20 Ft-os emelése a számítások alapuló tarifában csak kb. 6 Ft-os többletet jelentene. Tudom, hogy már csak az idősebbek emlékeznek arra, amikor a 6 Ft-os tarifa használatkor a benzin literje 3 Ft volt. Vagyis a kilométerdíj a benzinár duplája volt. Akkor ezt a jelenlegi javaslatra átültetve: most kb. 470 Ft-os kilométerdíjat kellene érvényesíteni. De kinek? Lenne ember, aki beülne? E lap hasábjain bárki nyomom követheti az üzemanyagárakat, évekre visszamenőleg. Tavaly például az APEH az utolsó negyedévre 249 Ft-ot enged kilométeren-

ként elszámolni. Tehát ha a tervezet már hatályban lenne, ez lenne a következő évi tarifa távolsággal arányos díja. Ugyanakkor ez az ár januárban már csak 234 Ft volt. A differencia 15 Ft. Most tehát a taxisok járnának jól a tavalyi adatok alapján, ám ki garantálja, hogy ez idén októberben is így lesz? És ha nem? Természetesen, lehet ilyen alapon is tarifát képezni, de mi lesz, ha egyszer valakinek az az ötlete támad, hogy 4 kiló kenyér ára legyen ezt követően az alapidj, vagy 20 dkg marhafelsál novemberi átlagára egyezzen meg a továbbítási díjjal?

Mielőtt bárki is felháborodna azon, hogy kissé ironikusan közelíték a témához, szeretném leszögezni: nem ok nélkül teszem. Én is tudom, hogy a jelenlegi benzinárak **véletlenül** megegyeznek az ideálisnak mondott 1 euró körüli továbbítási díjjal. Tehát látszólag semmi gond sincs. Csakhogy odaát a benzinárak most is olcsóbbak. Mi lesz, ha ez nálunk is így lesz? Lehet, hogy egy idő után a taxisok azon izgulnak majd, nehogy csökkenjenek az üzemanyagárak Magyarországon, mert akkor „semmire sem lesz elég” a bevételeik? Ez lenne aztán az igazi kis magyar abszurd! A jövőben tehát lehet, hogy praktikusabb lenne mégis elővenni majd azokat a számításokat, melyek bár valóban bonyolultabbak, ám stabilabb, a tényleges költségeket jobban követő tarifát eredményezhetnek, mint a benzinárhoz kötött fuvardíj. Ez a megoldás nem változtatna a tervezetben szereplő áron, mindössze a 2006-ra szóló taxitarifa számítását lehetne jobban kötni a valós költségekhez, ráfordításokhoz.

- kő -

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

ügyvezető igazgató

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben

és a BTI-ben

ISSN 1786-5328

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

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

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval (új rendeleteknek megfelelő):

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



Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval, választható kijelző színnel és nyomógombbal

20.000.-Ft befizetésével, havi 15.000.-Ft-os részletre elvihető. GPS, GSM(GPRS), POS, stb. modulokkal bővíthető



CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Web: www.ecometer.com

JAVASLAT /TERVEZET/

a fővárosi taxiszolgáltatás árrendszerének módosítására
és a rögzített hatósági ár bevezetésére

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. tv. 7.§ (3) bekezdése által biztosított hatáskör alapján javaslatot dolgoztunk ki a személytaxiszolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. rendelet módosítására, és ezzel a törvényben lehetővé tett rögzített hatósági ár bevezetésére.

A 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 tarifafelelőseket alkalmazni. (A túlméretes vagy nagyszámú csomag díja, az utaskísérés díja, a különleges szállítási megbízások, kézbesítés teljesítése stb. nem az általánosan elvárható taxiszolgáltatás 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 taxisvállalkozók részéről sem merült fel igényként – lásd a mellékelt tarifaösszesítőt). Bár az éjszakai munkavégzés ergonómiailag nehezebb, a kis forgalom miatt több fuvar teljesíthető, így az éjszakai műszak kilométertelítettsége 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 diszpécser-szolgálatok közvetítik. Emellett az így címre rendelt taxi esetenként kilométerekről érkezik, mégsem számít fel kiállási díjat. Mindezen költségeket a fuvarszervező irodák tehát nem érvényesítik, sőt olcsóbban kínálják, mint azokat, amikor az utas az utcán leintett taxiba ül be. Ezzel a taxisvállalkozókat olyan alacsony viteldíjak alkalmazására kényszerítik, amelyek a vállalkozásuk 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 fuvarszervező társaságoknak természetes gazdasági érdekük, hogy minél több fuvarfeladatot közvetíthessenek az általuk működtetett telefonszolgálatokon keresztül. Ezek a megrendelések rádión keresztül jutnak el a taxisokhoz, akik – érthetően – „megszállják” a számukra legkedvezőbb rádió-forgalmazási területeket, ami az amúgy is rendezetlen budapesti parkolási viszonyokat tovább rontja. (A helyzetet súlyosítja, hogy társaságoként 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 rendezett kerek 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 kocsiban a taxióra akkor indítható, ha beszállt az utas.)

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

A jelenlegi – részletes költségelemzésre épülő – legmagasabb taxitarifaszintet 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 taxisvállalkozók megélhetésének ellehetlenülésére 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 fuvarszervező társaságok azonban a rendelet hatályba lépését követően szinte azonnal (két héten belül) a lehetővé tett legmagasabb árnál jóval alacsonyabb szerződéses díjakat kezdtek kiajánlani partnereiknek, azonnal hiteltelenné téve a korábbi megélhetési érveiket.

A fuvarfeladatok zömét kitevő szerződéses megrendelések még ma is a maximáltnál alacsonyabbak. A maximálisan megengedett szintű viteldíj alkalmazására csupán a nem szervezett taxisok esetében és néhány fuvarszervező társaság utcai leintéssel megrendelt fuvarjai esetében kerül sor.

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

A rögzített hatósági ár szerkezete:

A jelenlegi struktúrát (alapdíj, km-díj, percdíj) 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 az alapdíj 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 elmentés a fent megfogalmazott egyszerűségi elvárással, ugyanakkor

- a jelenlegi taxiórák zöme erre még átalakítással (szoftvercserevel) sem lenne képes, ami az óraátalakítás/-csere miatt felkészülési időt igényel.

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

A természet igazsága: aki vak, az jobban hall, aki süket, az jobban lát, akinek rövidebb az egyik lába, annak hosszabb a másik.

Az áram alatt lévő alkatrész ugyanúgy néz ki, mint amelyik nincs áram alatt. Csak más a fogása.

Nem értem, miért mondják, hogy megint felment a benzin ára? Ma is ötezeért tankoltam!

A rögzített hatósági ár szintje:

A bevezetőben 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:

	alaplíj	kiállási díj	km-díj	percdíj
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 használatokor.) Az APEH által negyedévenként közzétett aktuális benzinárak alapján 2004 folyamán a 95-ös oktán-

számú benzin átlagára 241 Ft/l volt. Ha a szabályozást ehhez kötjük, akkor minden év január 1-jétől kötelezően alkalmazandó rögzített taxiárai úgy képezhetők, hogy

- a távolsággal arányos díj meghatározásakor a 95-ös oktánszámú benzinnel az APEH által az előző évre közzétett átlagárát kell 10-re kerekítve figyelembe venni.

- A várakozási díj ennek a számszerű negyedrésze.

- Az alapdíj és a kiállási díj a rendeletben első alkalommal megállapított mértékű, majd évenként a távolsággal arányos díj fenti változásának arányában emelkedik, vagy csökken.

Ez a számítási mód azért is előnyös, mert az APEH minden negyedévet megelőzően közzéteszi a következő negyedévre vonatkozó elszámolható benzinárakat. Így minden év október 1-jén rendelkezésre áll az utolsó negyedév adata, amely arra is módot ad, hogy már ekkor számíthatóvá váljon a következő évre vonatkozó km-díj. Ezáltal minden budapesti taxinak elegendő ideje van arra, hogy a taxi-

órájába a következő évi tarifát beprogramoztathassa.

A rögzített hatósági ár jogszabályi megjelenítése:

A személytaxi-szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapításáról és annak alkalmazási feltételeiről szóló 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. rendeletet a következők szerint javasoljuk módosítani. A rendelet

- 2. § (1) bekezdésében a „felszámítható” kifejezéseket „felszámítandó” szavakra kell cserélni.

- 2. § (1) bekezdése kiegészül egy új b) ponttal, és egyúttal a jelenlegi b) és c) felsorolás c) és d)-re változik:

b) kiállási díj: az indulási címre telefonon

rendelt fuvarfeladatok teljesítése esetén felszámítandó díjelen

- 2. § (2) bekezdésében adott felsorolás kiegészül: „... az alapdíjból, a kiállási díjból, a távolsággal arányos díjból ...”

- 3. és 4. §-a hatályát veszti, és a szakaszok további számozása ennek megfelelően módosul.

- III. fejezete teljes egészében hatályát veszti, és helyére a következő új III. fejezet lép:

III.

A viteldíj alkalmazási feltételei

5.§ (1) Az utcán leintett taxigépkocsival teljesített és a taxiállomáson kezdett fuvarfeladatok esetében kiállási díjat érvényesíteni nem lehet.

(2) A telefonon címre rendelt taxigépkocsival teljesített fuvarfeladatok esetében kiállási díjat kell érvényesíteni. Az ilyen fuvarok esetében a taxióra számlálóját csak az utas beszállását követően, a tényleges fuvarfeladat megkezdésekor szabad elindítani.

- 6.§ (1) bekezdésének helyére az alábbi új szöveg lép:

A budapesti taxiszolgáltatásban alkalmazható rögzített hatósági árak a következők:

	alaplíj	kiállási díj	km-díj	percdíj
Telefonos címre rendelés	300	300	240	60
Utcai leintés és taxiállomáson történő megrendelés	300	-	240	60

- 6. § (2) bekezdése hatályát veszti.
- 6. § (3) bekezdése szövegéből a (2) bekezdésre történő utalást el kell hagyni.

- 7. § (1) bekezdésének helyére az alábbi új szöveg lép:

A Budapest közigazgatási területére kiadott taxiengedéllyel rendelkező taxigépkocsi műszerfalán és a jobb hátsó ablakán a 6. §-ban előírt árakat jól látható módon fel kell tüntetni.

- 7. § (2) bekezdésének helyére az alábbi új szöveg lép:

A tarifátájékoztató táblázatban a nem használt tarifahelyeken értelmezésként a „Nem alkalmazott” feliratot kell szerepeltetni.

7. § (3) bekezdése hatályát veszti.

Rusznák Imre

Jól vagyok!

Joe, a farmer eldöntötte, hogy a balesetből eredő sérülései elég komolyak ahhoz, hogy az azt okozó kamion tulajdonosát bíróság elé állítsa. A bíróság előtt a társaság rendkívül jó megjelenésű ügyvédje megkérdezte Joe-t.

– Nem azt mondta a baleset helyszínén, hogy „jól érzem magam!”?

Joe farmer kis gondolkodás után így válaszolt:

– Nos, elmondom mi történt. Épp miután felraktam Bessie-t, a kedvenc öszvéremet...

– Nem kérdeztem részleteket – vágott közbe az ügyvéd.

– Csak válaszoljon pontosan a kérdésre! Mondta azt a baleset helyszínén, hogy „jól érzem magam”?

Joe azt mondta:

– Nos, épp miután felraktam Bessie-t a platóra és elindultam az úton...

Az ügyvéd újra félbeszakította és azt mondta:

– Bíró úr, azt a tény szeretném bizonyítani, hogy a baleset helyszínén ez az ember azt mondta az országúti járőrnek, hogy jól van. Most pár héttel a baleset után perbe akarja fogni a kliensemét. Az a véleményem,

hogy ez az ember csaló. Kérem, hogy közölje velem, egyszerűen válaszolja meg a kérdést!

De már a bírót is kezdte érdekelni Joe története, ezért azt mondta az ügyvédnek:

– Szeretném hallani, amit mondani akar.

Joe megköszönte a lehetőséget és folytatta:

– Nos, ahogy mondtam, éppen feltettem Bessie-t, a kedvenc szamaramat az utánfutóra és elindultam az úton, amikor az a nagy pótkocsis teherautó átszáguldott a stoptáblán, és jobb oldalról eltalálta a kocsimat. Én az egyik árokba zuhan-

tam, Bessie a másikba. Rendkívüli fájdalmaim voltak, nem tudtam megmozdulni. De hallottam Bessie-t nyögni és sóhajtozni. Hallva a nyögéseket, tudtam, hogy rendkívül rossz állapotban van. Röviddel a baleset után megérkezett a járőr, ő is hallotta nyögni szegény Bessie-t, ezért átment hozzám, és megvizsgálta. Ezután elővette a fegyverét, felhúzza és homlokra lötte Bessie-t. Azután átjött az én oldalra, fegyverrel a kezében és azt mondta:

– A számara olyan rossz állapotban volt, hogy le kellett lőnöm. Ön hogy érzi magát?

A BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma a fix tarifa kapcsán az alábbi állásfoglalást juttatta el Rusznák Imre úrnak, a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága elnökének:

A BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma üdvözlöi, hogy a fix tarifa kapcsán az általa, és a szakmai érdekképviselők által hosszú évek óta hangoztatott piaci szabályozás szükségét a Fővárosi Önkormányzat belátta. Egyben a testület reméli, hogy az évek óta szorgalmazott rendezési folyamat nem ér véget ezzel a lépéssel.

A taxiállomások használatáról szóló rendeletet követően, – melynek betartása, betarttatása sajnos jelenleg is akadozik, nem szűntek meg a drosztfoglalások, az ellenőrzés viszonylagos, és nem terjed ki a droszthasználatot megsértő vállalkozók kiszűrésére – a maximált ár helyett most fix tarifa kerül bevezetésre.

A BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma ugyanakkor szerencsésebbnek tartotta volna, ha a rendeletalkotó már a tervezet

előkészítési időszakában egyeztetést kezdeményezett volna a köztestülettel, és a szakmai érdekképviselőkkel.

Sajnálatosnak tartjuk, hogy a rendelettervezetet január 22-én, szombaton kapták meg a vezetőségünk tagjai munkahelyi e-mail címekre. Így hétfőn először a sajtóból értesültek ennek tartalmáról, Rusznák úr nyilatkozataiból.

Szeretnénk ezúton is leszögezni: szerintünk is nagyon fontos, sőt, elengedhetetlen a fix ár meghatározása. Aggályosnak tartjuk viszont, hogy a rendelettervezet túllép az ár meghatározásán, és az évek hosszú során kialakult fogyasztói szokásokat is meg akarja változtatni. Diszkriminatívunk tartjuk, hogy a fogyasztók azon rétegét akarja a rendelet alkotója hátrányos helyzetbe hozni, akik döntő többségét jelentik a szol-

gáltatást igénybe vevőknek. Ők eddig, saját jól felfogott érdekében, telefonon rendelték autót azoktól a cégektől, ahol az etikai bizottságok által rendszeresen, és igen szigorúan ellenőrzött taxik szolgáltattak az utazóközönség megalégedésére. A rendeletalkotó nem titkolt célja, hogy kikényszerítse a taxit igénybe venni kívánókat az utcára. Oda, ahol jelenleg az ellenőrzés meglehetően hiányos, sőt, ha élesebben fogalmazzunk, nincs is. Oda, ahol a jelenleg is létező ármaximumot következmények nélkül át lehet lépni, ahol az utasok megkárosításának nincsenek következményei. (Lásd kereskedelmi TV-csatornák rejtett kamerás felvételei, melynek taxis-szereplői ma is ugyanott és ugyanúgy végzik „áldásos” tevékenységüket mindenféle szankció nélkül.)

A Taxis Szakmai Kollégium

célszerűbbnek látta volna, ha előbb a taxidroszt-férőhelyek és a taxisok létszamaránya került volna rendezésre, mert a rendelettervezetnek a másik teljesen világos célja, hogy a taxisokat bekényszerítse azokba a drosztockba, melyek száma jelenleg köszönő viszonyban sincs a taxisok létszámával.

A fenti aggályai miatt a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma megbízta a Közlekedés Tudományi Intézetet (KTI), hogy készítsen szakértők bevonásával tanulmányt arra vonatkozóan, hogy milyen taxis-szakmai és piaci hatások várhatóak a tervezett fix tarifa bevezetése kapcsán.

A kollégium a szakértői anyag elkészülte után alakítja ki saját szakmai, és gazdasági érvekkel alátámasztott álláspontját.

BKIK Taxis Szakmai Kollégium

Polgármesterüket is átverték

Taxis vizit álruhában

Olasz turistának öltözve, szakállt és szemüveget erőltetett magára Prága polgármestere, hogy saját szemével győződjön meg a cseh főváros taxisainak viszárszéléiről. A próbaút jól sikerült, négy esetből háromszor megrövidítették elől-járjukat is a taxisok.

Mátyás király után szabadon, Pavel Bem, Prága 41 esztendő polgármestere is megalégelte a kósza mendemondákat, és elindult, hogy utánajárjon a valóságnak. Olasz turistának öltözve, szakállt és szemüveget viselve ült be az egyik cseh napilap – Mladá Fronta Dnes – riporterével a taxiba. Három kilométeres utat tettek meg, amiért 130 koronát kellett volna fizetnie a mélyen tisztelt külföldi utasnak, e helyett 785 koronáról kapott számlát. A polgármester – pestiesen szólva – köpni-nyelni se tudott. Infarktusközel állapotba viszont csak akkor került, amikor a hivatalosnak tűnő számlát alaposabban szemügyre véve, az is kiderült, hogy az hamisítvány, a rajta szereplő telefonszám pedig nem is létezett. E szemérmetlennek tűnő csaláson felháborodva folytatta tesztkörútját, amelyről túl sok pozitív élményt nem tudott összegyűjteni.

Egy másik autóba átülve a taxis hatalmas kerülőutat tett meg, mikor a polgármester a

prágai kastélyba szeretett volna eljutni. A fuvardíj itt is nyolcszorosa volt a megszokottnak. Harmadik útján végre felcsillanhatott az álruhas tesztelő szeme, mert a sofőr reális árat kért a fuvarért, ám amikor a „külföldi” cseh nemzeti valuta híján euróban szeretett volna fizetni, rögvést duplájá lett a számla összege. Hiába, mindennek meg van az ára.

A negyedik taxiban minden előírászerűen történt, nem találtak a fuvarozónál semmi kivételt. Az csak később derült ki, a sofőr felismerte a polgármestert, így nem kis erőfeszítésbe került, hogy a látszat és a tartalom tökéletesen megfeleljen az előírásoknak.

Végül arra is fény derült, hogy a napilap miért kérte föl a főváros első emberét az álruhas körútra: mióta a fapados járatok beindultak, jelentősen megnőtt a repülővel érkező külföldiek száma, akik leginkább a taxisokra panaszkodnak. Jó tanácsként honfitársaink is megfogadhatják, amennyiben Ruznye repülőterén landolnak, soha ne üljenek be a kijárat előtt parkoló mezitlábás taxikba, inkább telefonon rendeljenek kocsit, mert különben a számlázáskor kellemetlen meglepetések érhetik. Az 500-600 koronás viteldíj igen hamar négy számjegyűvé változik és előfordulhat, hogy nem az egyes, kettes számmal kezdődő sort írja a papírra a sofőr.

A cseh fővárost évente mintegy négy milliárd külföldi turista keresi fel, akik többnyire nem ismerik ki magukat a száztornyú Prágában, ezért gyakran ülnek taxiba, ahol igen hamar lesznek csalás áldozatai. A város vezetése évek óta megpróbál fellépni a hitelrontó szolgáltatók ellen, de ez idáig nem túl nagy hatáserővel.

A Mladá Fronta Dnes riporterai 15 próbatutat tettek meg külföldi turistának adva ki magukat. Ennek során 12 alkalommal átvették őket, s csak három taxis volt korrekt.

Pavel Bemet megviselte a prágai körutazás, így annak végetével megosztotta tapasztalatait az illetékes ellenőrző szervek vezetőivel, akikől még szigorúbb fellépést és hathatós intézkedéseket kért. Akiket tetten érnek, azok számára a maximális büntetés a taxisengedély bevonásán kívül, csalásért egymillió korona, míg a hamis számláért további 250 ezer.

Cash

Meghalt az anyósom. Eszébe jutott a balta.

* * *

Tóth Miklós működőszőrüs! Ollók, kések – de nem sokat.

* * *

Védj a fákat! Egyél hódót!

* * *

Én úgy vagyok a hányással, mint Ady a versírással. Egyre könnyebben megy és egyre mélyebbről jön.

Az új tarifa rendet csinálhat a taxizásban

– Beszélgetés Orbán Lajossal, a 6x6 Taxi ügyvezető igazgatójával –

A taxizásban alkalmazható rögzített (fix) hatósági ár megállapításának joga törvényesen 2004 novemberétől illeti meg a települési önkormányzatokat. A hírrel immár 3 hónapja foglalkozunk e lap hasábjain is. Januárban fény derült arra is, hogy a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága, élén Rusznák Imrével, milyen összegű tarifát szeretne bevezetni áprilistól vagy májustól Budapest területén. A konkrét, még el nem fogadott javaslat e lap hasábjain is olvasható, a hozzánk e témában eljuttatott véleményekkel együtt. Miután egyes taxisok úgy gondolják, hogy a társaságok vezetőinek más az érdeke, mint az övék, megkerestük Orbán Lajost, a 6x6 Taxi ügyvezető igazgatóját, aki a számára megküldött rendelettervezetet nyilvánosan is üdvözölte, nem kis meglepetést váltva ki szakmai körökből.

240, 60-as tarifával működő szolgáltatás teljesítésekor. Ugyanakkor a tisztességes többség végre képes lesz érvényesíteni kulturált szolgáltatásának értékét, méghozzá valós áron.

• Abban minden társaságvezető és a hozzájuk tartozó taxisok igen nagy része is egyetért, hogy a telefonos tarifához kötelezően hozzárendelt 300 Ft-os kiállási díj diszkriminatív, és feleslegesen sújtja a megrendelőket.

• Ezek szerint téged nem riaszt a nyilvánosságra hozott fix tarifa mértéke?

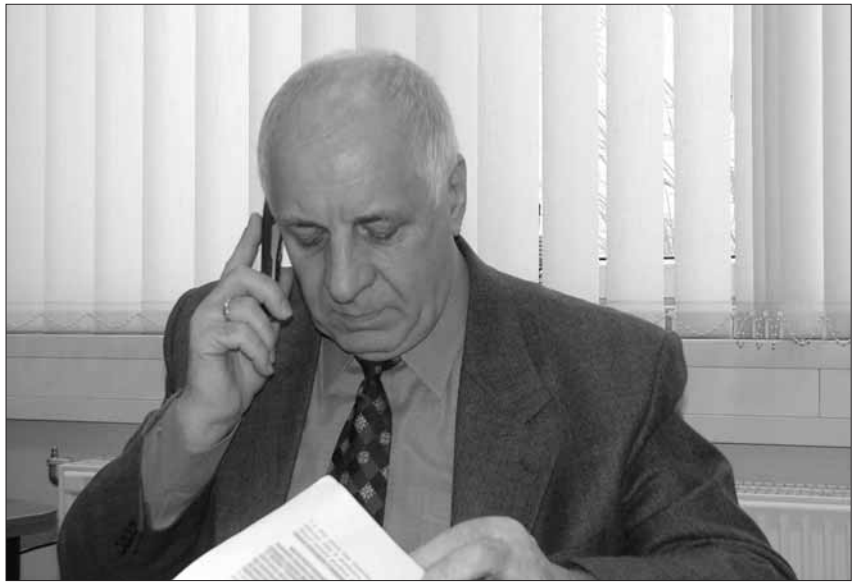
• Ellenkezőleg! Örülök annak, hogy végre egy, a taxisoknak is tetsző döntés született.

• Úgy emlékszem, hogy a maximált tarifát nem támogattad.

• Ez is igaz. Annak idején a Taxisok Világában is megjelent a véleményem. Úgy gondoltam, hogy a tarifa felső határának meghatározása nem oldja majd meg problémáinkat. Az idő engem igazolt. Ma sem értem, hogy a rendeletalkotók miben bíztak, mire gondoltak, amikor ezt megfogalmazták, megszavazták. Azóta jól látszik, hogy aki ezt a tarifát „fölfelé” jelentősen átlépi, azzal nem történik semmi. Következmények nélkül károsítják az utasokat jelenleg is jó néhány százan a fővárosban. Miközben az igazi, a taxisok döntő többségét érintő problémát a konkurenciaharcból eredő „alágérgetések” jelentik. Ennek pedig csak a fix ár vethet véget.

• A konkrét fuvardíj mértéke szinte minden tarifaelem tekintetében meg egyezik a társaságok által jelenleg is használt utcai (leintéses) tarifával. Ugyanakkor a kedvezményes fuvarok ennél jóval olcsóbban kelnek el.

• A BKIK körülbelül 5 éve készítettett szakértőkkel egy „*Árképzési útmutató taxis vállalkozók részére*” című füzetet. Ez igen jól sikerült szakanyag, melyben az utolsó oldalon az akkori árakat, béreket figyelembe véve háromféle tarifajavaslat szerepel. Például: az alapdíj 271 Ft., az útdíj 217 Ft. és a percdíj 54 Ft. Mindezt egy 3 milliós autóra kalkulálták ki a szakemberek. Hangsúlyozom: az akkori minimálbér, járulékok és árak figyelembevételével. Azóta eltelt öt év, és semmi nem lett olcsóbb. Tehát, ha most készülne e füzet, akkor az jóval magasabb árakat tartalmazna. Ezért nem tudom elfogadni azokat a véleményeket, melyek mostanában egyes vezetők szájából úgy hangzanak, hogy „...a fix tarifát jónak tartjuk, elfogadjuk, de a mértékét kifogásoljuk. Mégpedig azért, mert nem látunk hatástanulmányokat és gazdaságossági számításokat...” Nekik is mondom,



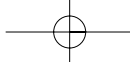
Orbán Lajos: – A jelenleg is tapasztalható árdrágítások ellen eddig semmit sem tettek az illetékesek. Kérdés, hogy ezt követően mitől változna bármi is

van ilyen, méghozzá a BKIK által kiadott füzetben, immár öt éve...

• *Hatástanulmány valóban nem készült, ugyanakkor mindenki félti a jelenlegi árszínvonalhoz érhető módon ragaszkodó megrendelői állományát. Ez logikus, nem?*

• Úgy érzem, sokan attól félnek, hogy egyszerűen le kell húzniuk a rolót. Pedig a kevesebb csapat, kevesebb vitát is generál majd. A jobbak talpon maradnak, a többiek pedig más elfoglaltság után nézhetnek. Azok, akik a kifogásokat hangsúlyozzák, ismerik – ha másképpen nem, de látásból – az „Árképzési útmutatót”. Sőt, vannak olyanok is, akik részt vettek ennek az elkészítésében! Akkor mi a gond? Talán túl gyorsan készült el a „tervezet”? Nem vagyunk rá felkészülve? Az időhúzás szerintem nem jó taktika. Az új tarifa rendet csinálhat a taxizásban. Az „öreg betegágyakra” azonos áron nem lesz szükség. A „kétfogú”, szakadt, nagyképu, strandpapucsos taxisok nem lesznek megfelelőek a 300,

• A „tervezet” 2. sz. pontjában leírt indokok valóban sértőek, irritálóak és alaptalanok. Úgy is fogalmazhatnák, hogy súrolják a hazugság határát. Jól érezhető belőle, hogy a tervezet alkotóinak a taxitársaságok nem tartoznak a kedvenceik közé. Megható például az a mondat, hogy „...A telefonos fuvarokat a költségigényes diszpécser szolgálatok közvetítik, mégsem számítanak fel kiállási díjat...” Vagyis a tervezet alkotója szívén viseli sorsunkat, bár erre senki sem kérte. Az viszont egyenesen felháborító, miszerint „...egyeseink közülük a legkülönbözőbb módokon igyekeznek pótolni ezt a kieső bevételt...” Ezúton nyilvánosan szeretném megkérni a tervezet alkotóját, hogy ha ki tudta számolni a hatósági árat, számolja ki azt is, hogy a több mint 4000 szervezett, csapatban dolgozó taxis mennyi utast szállít évente. Azt is szeretném megtudni, hogy ebből az óriási számú teljesített fuvarból az ő íróasztalára hány panasz érkezett? Természetesen szervezett, csapatban dolgozó taxisok alatt azokat értem, akik olyan fuvarvállaló irodá-



hoz tartoznak, ahol rend van. A „baráti”, konkrét üzleti helyet vagy célt szolgáló tömörüléseket nem sorolom sem én, sem más taxivezető ebbe, az utasok meglegedésére szolgáltató körbe. Egyébként úgy gondolom és tapasztalom is időnként, hogy a „mezítlás” taxisok között is van nagyon sok tisztességes, becsületos kolléga. Az ő érdekeiket is sértik az elszaporodott rejtett kamerás felvételek, melyekből általánosításokat közvetít a sajtó. Mit tett a rendezetervezet alkotója az elmúlt évek során ezek ellen a dokumentált árdrágítások ellen? Fellépett eggyel szemben is? Pedig az esetek tucatjai kerültek nyilvánosságra! A tarifa felső határa a tervezet szerint nappal ugyanaz lesz, mint eddig volt, és amit egyesek rendszeresen átléptek. Mitől változik majd a helyzet ez után?

• **Úgy tűnik, hogy a meglévő taxiállomásokra szeretné a tervezet alkotója bekényszeríteni a taxisokat.**

• Lehet, de téved. Nem ez a megoldás! A telefonos fuvarközvetítés elterjedését nem a taxiállomások problémája okozta, ha-

nem az utazóközönség köreiben kialakult bizalmatlanság a mezítlásos kollégákkal szemben. A megrendelők egyszerűen évek óta nem mernek beülni a sok esetben elrettentő külsejű, ápolatlan taxisokhoz a drosztokon. Nem lehetnek biztosak abban ma sem, hogy a havi fizetésük elég lesz-e a hazaútra. Függetlenül a maximált tarifától. A rendezetervezet alkotója is ismeri a problémákat, ám nem tesz ellene semmit. Ilyen ellenőrzés mellett pedig ez sem változik majd semmit. Ami a taxiállomásokat illeti, lehet, hogy a Fótaxi megállóhelyei a most oly erősen támogatott drosztreklámok szempontjából nem voltak ideális helyen, ám a rendszer jól működött, taxis és utas egyaránt elégedett volt vele. Kár volt szétverni, mert ami most helyette van, az többnyire nem használható. Hogy ezért még fizetni is kell: szegény. Kíváncsi leszek, mit tesz majd a kht. vagy az önkormányzat, ha a taxisok többsége, aki ma máshol veszi fel a fuvarát, egyszer tényleg használni akarja azt, amiért fizet. Hogyan fér majd el a 3-4000 nappalos taxis azon az 1200 férő-

helyen, melyeknek többsége alvilági elemek által védett helyen van, vagy egyszerűen nem használható? Vajon helyes, hogy ezért az utasokat bünteti majd a tervezet alkotója? Ez a megoldás? Nem hiszem.

• **A kereskedelmi és turisztikai bizottság elnöke többször hangsúlyozta, lépésről lépésre halad. Most a sokféle tarifát a fix ár váltja fel, melyet a taxisok döntő többsége támogat.**

• Már az előbb kifejtettem, hogy örülök a fixárnak. Még a mértékének is. Azonban van számos megoldatlan probléma, melyet ez a rendelkezés a felszínre hoz. Ezeket meg kell oldani, méghozzá sürgősen. Nekem az az érzésem, hogy a megmaradó rendezetlenség bizonyos körök érdekeit szolgálja. Ahogy a kiállási díj és annak indoklása is. Én több mint 30 éve vagyok ebben a szakmában, és már nem örülök annak, ha gyermekesékkal traktálnak. Őszintén szeretném, ha a szakmát érintő rendezésnél nem az érdek, hanem a fontosság elve érvényesülne!

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

EGYSÉGES TARIFA (?)

- Sokasodnak a kérdőjelek -

Fixtarifa-lázban ég a taxis szakma. Főleg mióta a mértékek is kiszivárogtak. Nem tisztsem az elvet, sem a mértéket minősíteni (bár van véleményem), ezért csak kérdéseket teszek fel. Némelyet egyszerűbben, némelyet hosszabban. Meglátásom szerint ugyanis számos olyan kérdés, - hogy ne mondjam probléma - merül fel, mely a rendezetervezet alkotójának elkerülte a figyelmét.

Áfa-határ

Mint bizonyára ismert, tételes adózás esetén az alanyi áfa mentes határ immár több éve négyesmillió forint. Ezt a bevételi összeget a taxisok nagy része nemigen érte el, így nem is foglalkozott az áfa fizetésének és

nyilvántartásának követelményeivel. A fix tarifa bevezetésével azonban változhat a helyzet. Az eddig szuperkedvezményescsekkes-törzsutasos tarifa, a fix tarifa tervezett összegével történő bevezetésével rögtön a duplájára, vagy akár az fölé ugrik! Százhusz forintos kilométerdíj ugyan nem túl sok és nem is túl nyilvános, de azért ma is van. Sőt, egyik nagy múltú taxitársaságunk a hírek szerint a közelmúltban nyolcvan(!) forintos kilométerenkénti viteldíjjal kötött szerződést. Persze nem ez a jellemző, ám létező és a gyakorlatban használt tarifákról van szó. Ha most nem is ezeket az extrém alacsony viteldíjakat vizsgáljuk, hanem egy átlagosnak mondható 160-180 Ft-os mértéket, akkor is meglepő eredményeket fogunk kapni, ha fajlagos tarifát számítunk.

A fajlagos tarifa elvének megértéséhez és számításának módjához vissza kell mennünk az iskolapadba, vagyis a taxis tanfolyamhoz, ahol ez kötelező tananyag volt.

A taxitarifa három ún. tarifaelemből áll, jelesül: alapdíjből, kilométerdíjből és várakozási díjből. Talán sokan emlékeznek

arra is, hogy a várakozási díj nem csak állás közben „ketyeg”, hanem a határsebesség alatti haladásnál is az érvényesül. Akkor most nézzük meg először, hogy mi az a határsebesség, csak hogy teljesen tiszta legyen a kép. A határsebesség a várakozási díj óránkénti összege és a kilométerdíj hányadosa. 240 Ft-os kilométerdíj és 60 forintos percnkénti várakozási díj esetén tehát a következő: $60 \text{ Ft} \times 60 \text{ perc} / 240 = 15$. Ennél a tarifánál tehát 15 km/óra a határsebesség. 15 kilométeres óránkénti sebesség alatt, valamint álló helyzetben a taxióra az időt méri, 15 km/órás sebesség felett pedig az utat. Minél magasabb a percnkénti várakozási díja, annál magasabb a határsebesség. Nem véletlenül határozta meg a fővárosi rendelet már a maximált tarifánál és a jelenlegi fix tarifa tervezeténél is a kilométerdíj és a várakozási díj arányát, ami a 15 km/órás határsebességet eredményezi.

E rövid kis kitérő után térjünk vissza az eredeti gondolatához, vagyis a fajlagos tarifa elvéhez. Sok-sok taxifuvár elemzése nyomán a közlekedési

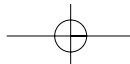
szakértők azt a megállapítást tették, hogy Európa nagyvárosaiban egy átlagos taxifuvár hossza 6 km, aminek megtétele alatt a taxióra körülbelül 5 percig van várakozási vagy a határsebesség alatti állapotában, tehát időt mér. Ezt a taxifuvart a könnyebb számítások érdekében standardizálták, tehát ki-nevezték átlagos taxifuvárnak. Miért fontos ez? Azért, mert különböző taxitarifák összehasonlításához és a jövedelmezőségi számítások elvégzéséhez szükségünk van egy olyan mérőszámra, amely az egyes tarifaelemeket változtatva állandó marad. A fajlagos tarifa tehát nem más, mint az egy taxifuvár megtétele során egy kilométerre eső összes díj. Talán egy példával megvilágítva könnyebb dolgunk lesz: 6 km-es távolságot teszünk meg öt perc várakozással 300 Ft-os alapdíjjal, 240 Ft-os kilométerdíjjal és 60 forintos percnkénti várakozási díjjal. A fuvar végösszege $300 + 6 \times 240 + 5 \times 60$ Ft lesz, vagyis $300 + 1440 + 300 = 2040$ Ft. Ennyit fizet az utas a fuvar végén. Ha ezt az összeget elosztjuk a ténylegesen megtett 6 km-rel, 340 Ft-ot kapunk kilométerenként. Na, ez a fajlagos tarifa. Hosszabb út esetén azonos értékű tarifaelemeket feltételezve a fajlagos tarifa alacsonyabb lesz, rövidebb táv esetén magasabb. Ha például egy hosszabb

Kovácsot a liftnél kedélyesen hátba csapja szomszédja, és így szól:

- Gratulálok, öregem! Hogy neked milyen vidám, jó humorú kis feleséged van!

- Igazán?

- Komolyan. A múltkor elmeséltem neki egy jó kis malac viccet, és úgy nevetett, hogy majdnem kiestünk az ágyból!



fuvarunk kapunk, és autópályán teszünk meg 100 kilométert, várakozási idő nélkül, akkor a fajlagos tarifa a következőképpen alakul: $(300 + 100 \times 240) / 1007 = 243$ Ft. Egy rövidebb „csak ide megyünk aranyoskám” fuvar esetén, mondjuk mindössze két kilométerre és csúcsforgalomban (3 perc kegyesség) a számok a következők: $(300 + 2 \times 240 + 3 \times 60) / 2 = 510$ Ft. Vegyük észre, hogy mindkét felhozott példánál 300-240-60-as tarifát alkalmaztunk, és mégis az egy kilométerre eső összeg egyik esetben 243, a másikban 510 forint volt! Ezért van az, hogy a fix tarifa számolgatása esetén is óvatosságra intem azokat, akik nemes egyszerűséggel a 240 forintos kilométerdíjről beszélnek.

És most térjünk vissza a bekezdés címében megfogalmazott áfa határ kérdésére. Ha a fentiekben ismertetett szterd taxi fuvar fajlagos tarifáját számítjuk egy kilométerre, és évente 12 hónap munkát, havi 25 munkanapot számítunk, és természetesen nem akarjuk túllépni a négy milliárd forint bevételhez kötődő áfa határt, akkor a következő, igen érdekes eredményre jutunk: 4 000 000 Ft egy hónapra eső része 333.333,- Ft. Ennyi lehet maximum a havi bevétel alanyi áfa mentes tételesen adózó taxis esetén. Huszonöt munkanappal számolva ez naponta 13.333,- forint. A fentebb említett 340 Ft/km-es fajlagos tarifával elosztva ezt az összeget kiderül, hogy ahhoz, hogy áfa mentesek maradhassunk, naponta mindössze 13 333/340 = 39,21 kilométert tehetünk meg utassal. Mivel pedig a részünkre igen csak kedvezőtlen szabályozás miatt teljesen természetes, hogy a taxis nem akar áfa alany lenni, valamit ki kell találnia. Vagy kevesebbet megy napi 39 utaskilométernél, vagy átalányadót választ, vagy...

Az átalányadó kérdése is igen érdekes. Bár ettől az évtől már nyolcmillió forintos bevételi határig alkalmazhatjuk, így értelemszerűen eddig az összegig az áfa kérdése sem merül fel, azért bánjunk óvatosan az új-jongással. Az átalányadó választása esetén ugyanis nem érvényesíthető semmilyen adókedvezmény. Aki tehát kiskorú

gyermeket nevel, életbiztosítási kedvezménye van, lakáshitelt törleszt, az lehet, hogy jobban jár a tételes adózással az adókedvezmények miatt.

Ja, az ígért kérdés: Mennyire fix az a tarifa, amely az egyik taxinak 340 forintot jelent kilométerenként, a másiknak pedig, aki szerencsétlen módon túllépte az áfa határt, csak a 340 Ft 86,96%-át, vagyis 296 forintot. A költségek után visszaigényelhető áfáról meg ne beszéljen senki, ameddig legnagyobb kiadásunk, az üzemanyag forgalmi adója nem igényelhető vissza...

Taxióra

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

A felmerülő kérdés: Hatályos-e a rendelet a más közigazgatási területre kiadott, és Budapestre kiterjesztéssel érvényes taxiengedélyekre?

A rendelet, ill. tervezete nem szabályozza, hogy a Budapest kizárólagosan használandó fix tarifa a taxiórán mely tarifahelyeken legyen. Szintén nem részletezi, hogy az esetlegesen kiterjesztéssel rendelkező taxisok taxiórájában szerepelhet-e más tarifa is. E fenti két kérdés nem tekinthető mellékesnek, hiszen ha például változatlanul szerepelhet egyéb tarifa is az órában, akkor a visszaélések lehetősége megmarad.

A kiállási díj tervezett +300 Ft-os összege a jelenleg engedélyezett taxiórákban csak külön tarifaként, emelt alapdíjjal jeleníthető meg. Ha előírás lesz, hogy a tervezett fix tarifák a kiállási díjjal együtt, mondjuk az egyes és kettes tarifahelyeken szerepeljenek, akkor figyelembe kell venni, hogy van olyan APEH engedélyes taxióra, amely az első négy tarifahelyen nem tud 399 forintnál magasabb alapdíjat kezelni. Ez persze felveti azt a kérdést is, hogy meghatározhatja-e az önkor-

mányzat a fix tarifa helyét az órában, ami mindjárt összefügg a kiterjesztések és egyéb tarifák szerepeltetésének problémájával is. Minden minden-vel összefügg, de annyira, hogy már nem is tudom követni saját gondolatmenetemet sem. Világosítsuk meg ismét egy példával: Egy budaörsi taxis taxiengedélye Budaörsre érvényes, és kiterjesztést kért Budapestre is. Mindkét helyen dolgozik, mindkét településen vesz fel fuvarunkat. Ha a főváros fix tarifáját az egyes tarifahelyre kell programozni, mi a helyzet akkor, ha Budaörsön is bevezetik a fix tarifát? Esetleg szintén az egyes tarifahelyre vonatkoztatva? Nem lehet itt némi ellentmondás?

Fuvarfelvételi hely

A fix tarifa alkalmazhatósága szempontjából fontos, hogy mit nevezünk a fuvarozás vagy fuvarfelvétel helyének. Hosszas kutatás után is csak egy jogszabályhelyet találtam, amely áttetelelesen ezzel a kérdéssel foglalkozik. A 89/1988 MT rendelet 17§-a így fogalmaz: „(1) Személytaxival a) a taxiengedélyben meghatározott működési területen kívülre is, b) nemzetközi szerződésben meghatározott keretek között az országhatáron kívülre is szállítható utas. (2) Személytaxival a) a működési területen kívül – a korábban szállított utas visszaszállítását kivéve – csak írásban történő, vagy egyéb ellenőrizhető módon dokumentált előrendelés alapján, a működési területre irányuló úticéllal vehető fel utas, már odaúton is kikapcsolt (foglaltra állított) TAXI fényjelző berendezéssel”

Szép körmondat, de nem oldja meg a vázolt problémát. Azt ugyan megtudhatjuk belőle, hogy működési területen kívül is felvehető utas, ha a megrendelt és működési területre irányul a fuvar, ám továbbra sem tudjuk meg, hogy egyébként a taxiengedély működési területén felvett fuvarokat milyen tarifával kell teljesíteni:

Budapestén felvett, Budapestén felvett fuvar esetén nincs kétség: a fix tarifa alkalmazandó.

Budapestén felvett és Győrbe irányuló fuvar esetén milyen tarifát kell használni? A

főváros határáig a fixet? És utána? Egyáltalán lehet benne más tarifa?

Budapestén áll a taxi, amikor megszólal a mobiltelefonja. Egy kedves állandó utasa kéri, hogy menjen le érte Győrbe, és hozza fel Budapestre. A fuvar teljesíthető, hiszen megrendelés érkezett és úticélja a működési területre irányul, ám milyen tarifát kell alkalmazni? Budapesti fixet? Győri fixet (ha van olyan)? Távolsági tarifát?

Budapest határában közlekedik a taxi, amikor megrendelés érkezik Budapestre. Ki kell menni az utasért, és szintén Budaörsön elvinni egy más címre. Taxisunknak budapesti taxiengedélye van budaörsi kiterjesztéssel. Milyen tarifát köteles alkalmazni? Budapesti fixet? Hiszen a megrendelést Budapestén kapta. Vagy szabad-árás? Hiszen a fuvar kezdete és vége is Budaörsön van.

Budapesti taxiközpontra rendelés érkezik. Szerződött céges utast kell elszállítani Székesfehérvárról Ausztriába, Schwechatra. Teljesíthető a fuvar? (A taxisnak nincs székesfehérvárra taxiengedélye.) A rendelés Budapestre érkezett. A fuvar felvétele Budapestén történt. A cég, amely rendelte a taxit egyébként budapesti székhelyű. Ebben az esetben milyen szabály alkalmazható, és milyen tarifa kötelező? Az ugye elég érdekes lenne, ha egy vidékről külföldre irányuló fuvar budapesti fix tarifával kellene teljesíteni...

Sorolhatnánk tovább a példákat, de azt hiszem ez a néhány – valóságban is megtörtént – fuvarfeladat rávilágít arra, hogy a tarifaszabályozásban vannak még hiányosságok. Böven...

– Örömmel utazol?

– Nem, a feleségemmel...

* * *

Pistike hazamegy a bizijével és nagyon örül:

- Képzeld papa! Nem kell jövőre tankönyveket vennem!!!!

* * *

- Hogy lehet felismerni a gazdag etiópot?

- Rolex óra van a derekán.

* * *

Többet nem mondják rám, hogy tyúkeszű!!! Majd lesnek, ha kikelnek a tojások!

A Taxigépkocsivezetők Független Szakszervezete (TGFSZ) üdvözli a fix tarifát

– A szakszervezet álláspontja az aktuális szakmai kérdésekről –

A fix tarifával kapcsolatban az utóbbi hónapokban igen sok anyag jelent meg e lap hasábjain. Természetesen örömmel vesszük olvasóink véleményét a továbbiakban is. Az alábbiakban a TGFSZ által elküldött anyag következik, melyben a jövőre vonatkozó elképzelések is szerepelnek.

– Először is, a legfontosabb: üdvözöljük a fix tarifát, és örülünk neki! Véleményünk szerint a taxi olyan speciális vállalkozási forma, amelyben az árverseny kedvező piaci hatása nem tud érvényesülni. Erre bizonyították az elmúlt két évtized. Ez a szolgáltatás ugyanis nem helyhez kötött, és az utas szinte mindig más és más szolgálattal találkozik. Vagyis hatósági fix ár nélkül a piaci anarchia folytatódna, melynek káros következményeit taxis és utas egyaránt érezné. Csak egy példát szeretnénk ezzel kapcsolatban ismertetni. A szakma egyik sajátossága, hogy a vállalkozással kapcsolatos kiadások jelentős részét kitevő járműcsere 3-4 évente válik aktuálissá. Ennek megoldására bizonyos mennyiségű tőke felhalmozására van szükség, aminek terhére bármikor bárki elkezdhet ár alatt fuvarozni, hogy tönkretége a versenytársait.

– Fontosnak, elengedhetetlennek tartjuk a kiállási díj beállítását a hatósági tarifarendszerbe. Ugyanis a taxis a címre kiállással olyan többletszolgáltatást nyújt, amelynek kapcsán plusz költségei keletkez-

nek. Az új díjelem a központok munkáját könnyítené, megszűnének a „vedd vissza, ketten tudnánk dolgozni” felkiáltással visszaadott címekből eredő gondok. A taxis boldogan menne a címre kiállási díjjal, ami alapját képezhetné a szakma gyakorlóival által régen áhított teljesítményarányos fuvarszervezési díjnak. Ami állhatna a továbbiakban egy bizonyos alapszintű szerződési díjból + a felvett fuvaroknak megfelelő kiállási díjből.

– Elfogadhatónak, megfelelőnek tartjuk a Fővárosi Önkormányzat által javasolt tarifát. Ugyanakkor, ha valamilyen okból módosulna az általunk jónak tartott összeg, úgy mi a magasabb alapdíj, alacsonyabb kilométerdíj irányban tudunk elmozdulást elképzelni. Megismételjük: a tervezetet teljes mértékben alkalmasnak ítéljük a bevezetésre, mivel az abban szereplő tarifák megegyeznek a fuvarszervező irodákkal szerződésben álló taxik döntő hányadában évek óta alkalmazott utcai tarifával, amit leintéses fuvar esetén jelenleg is használnak. Sőt, vendéglátóhelyek, szállodák nagy részénél telefonos rendelés esetén is ez a használt viteldíj. A tervezetben szereplő továbbítási díj megegyezik a jelenlegi nappali maximált tarifa összegével, amit évek óta nem emeltek. A javaslat a jelenlegi éjszakai maximált tarifához képest (420,336, 84), pedig még jelentős csökkenést is okoz.

– Az elmúlt időszakban a fix tarifa bevezetése kapcsán több nyilatkozat született a fehér rendszámú, taxióra nélküli, személygépkocsis személyszállító tevékenység gyors terjedését jósolva. Ezzel kapcsolatban két megjegyzésünk lenne: 1. – Miért nem vagyunk jelenleg mi is ilyen fuvarosok, ha ez ilyen egyszerű és jó üzlet? 2. A sárga rendszám és az adattárolós taxióra bevezetésekor ugyanezt hallottuk, mégsem terjedt el az ilyen kibúvók tömeges választása.

– Szükségesnek tartjuk a szakmába való beáramlás mielőbbi megfékezését. Javasoljuk, hogy az ÚJONNAN taxisoförnek jelentkezők személyi követelményeit emeljék fel 8 általánosról az érettségi bizonyítvány meglétére. Az alapfokú nyelvvizsga meglétére, és a 2 éves jogosítvány-határ 5 évesre



Bakucz József: – Szükségesnek tartjuk a szakmába való beáramlás megfékezését

emelését szintén fontos elemnek tartjuk. Ezt szeretnénk a lehető leghamarabb elérni. Számításaink szerint már ez a felére, harmadára csökkentené a lehetséges beáramlást. Következő lépésként a helyismereti és a taxis etikai képzést záros határidőn belül a szakmai kamara szervezésében kellene tartani. Mэгhözozzá sokkal magasabb szinten, mint azt eddig az autós iskolákban oktatták. Ott megmaradhatna a KRESZ, az elsősegély, és az egyéb profiljukba vágó tantárgyak oktatása. Majd a sikeres autós iskolai vizsga esetén jelentkezhetne a jelölt a kamara taxi-gépkocsivezető szaktanfolyamára, és csak itt kaphatna taxi-gépkocsivezető bizonyítványt (kissárga).

– A taxi ellenőrzés megszervezésének és hatékony, magas színvonalú, szigorú működtetésének, és a drosztok problémakörének kérdésében egyetértünk a kamara törekvésével. Taxiállomásból használható helyen igen kevés van, és azokban is rendszeresen civil autók parkolnak. Februárra majdnem minden kolléga túl van már az időszakos műszaki vizsgán, tehát teljesítette, a kirótt drosztdíj befizetését, így kíváncsian várjuk, hogy a Drosztkezelő Kht. mikorra teljesíti a vállalt feladatát, és mikorra tisztítja meg a taximegállókát az ott parkoló civil autóktól. Mi budapesti taxisok teljesítettünk, kifizettünk több mint 100 millió forintot, ezért a pénzért a matricán kívül szeretnénk kapni is valamit.

– Végül köszönetet mondunk a Taxisok Világa szakmai lapnak a megjelenési lehetőségért.

A Taxigépkocsivezetők Független Szakszervezete (TGFSZ) vezetősége nevében:

**Bakucz József
elnök**

CSERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

SZERVIZANYAG AKCIÓ

(OLAJ IS)

20%

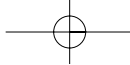
KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK

MINDEN EGYÉBRE

10%

KEDVEZMÉNY!



Nyelvvizsga nélkül nincs taxisengedély

Angolul beszélő spanyolok

A középkorú és idősebb taxisokat hozza nehéz helyzetbe az a madridi rendelet, miszerint a jövőben csak azok kaphatják, illetve hosszabbíthatják meg engedélyüket a személyszállításra, akik angol nyelvvizsgával rendelkeznek.

Madrid városatyái igen elszántan küzdenek a 2012-es nyári olimpia megrendezési jogáért. Többek között a taxisok számára kötelezően előírták az angol nyelvvizsga meglétét a fuvarozási engedély megszerzéséhez. A spanyol fővárosban naponta mintegy 600 ezren utaznak taxival. Közöttük sok külföldi turista veszi igénybe e szolgáltatást, akiknek igencsak kis százalékuk beszél a spanyolt. A legtöbben angol nyelven próbálnak meg kommunikálni a taxissal, akik közül kevesen beszélnek megfelelő szinten ezt a nyelvet. A városatyák ezért úgy döntöttek, hogy egy év türelmi időt kapnak a fuvarozók arra, hogy megtanuljanak angolul, s akik ez idő alatt nem szerzik meg a nyelvvizsgát, azok a jövőben nem kaphatnak új taxisengedélyt, illetve a már meglévő okmányokat nem hosszabbítják meg a hatóságok.

Az intézkedés elsősorban a középkorú

vagy annál idősebb sofőröket hozza kellemetlen helyzetbe, hiszen a spanyol fiatalok jelentős része már valamilyen szinten beszéli az angolt. Az oktatási tárca adatai szerint a középiskolások 96 százaléka ugyanis heti több órában tanulja ezt a nyelvet.

A taxisok érthető módon nem fogadták kitérő lelkesedéssel az új rendeletet, érdekvédelmi szervezetük megpróbálja, legalább a türelmi idő meghosszabbítását elérni. Főbb érveik között szerepel, egyrésztől nincs döntés az olimpia rendezési jogáról, másrésztől 2012-es határidő még oly távoli, hogy a nyelvi gyakorlat megszerzésére több időt lehet hagyni a taxisoknak, így akik az olimpiáig nyugdíjba vonulnak, azoknak nem kellene vizsgáznuk.

A városatyák azonban egyelőre hajthatatlannak tűnnek és ragaszkodnak az előírt határidők betartásához. A korosodó taxisok közül egyre többen ülnek be ismét az iskola padjaiba, hogy megélhetésüket biztosítani tudják, de vannak, akik már nem szállnak versenybe a nyelvi agytornán, inkább nyugdíjaztatják magukat vagy más – fuvarozással kapcsolatos – szolgáltatás után néznek.

Cash

Egy német, egy francia és egy orosz beszélgetnek:

– Nekem egy Mercedesem van, a feleségemnek egy BMW-je, külföldre pedig lakókocsival járunk – mondja a német.

– Nekem egy Peugeot-m, a feleségemnek meg Renault-ja van. Külföldre mi vonattal járunk – mondja a francia.

– Nekem egy Moszkvicsom van, a feleségem meg metróval jár – mondja az orosz.

– És külföldre mivel jártok?

– Leginkább tankkal.

* * *

A falu kovácsa oktatta az új inasát:

– Először kiveszem a patkót a kohóból, aztán ráteszem ide, az üllőre. Amikor megrázom a fejem, te ráütsz azzal a kalapáccsal.

Az inas így is tett, azóta ő a falu kovácsa...

* * *

A processzorok füsttel működnek. Ha kijön belőlük a füst, nem működnek tovább.

* * *

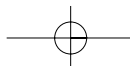
Az alkohol elterelte a gondolataimat... Nem, inkább kiirtotta őket...

* * *

Minden publicitás jó, kivéve a nekrológot.

* * *

Frédi és Béni is karácsonyoztak, pedig Krisztus előtt éltek!



VÉLEMÉNYEZÉS

„A rögzített hatósági ár bevezetése
Budapesten” (Tervezetről)

Figyelemmel olvastam Rusznák Imre úr javaslatát. A tervezett kapcsolatban a következő véleményem van:

1. pontban leírtak alapján Rusznák úr arra törekszik, hogy a tarifarendszer érthető, átlátható legyen. Becsülendő ez a szándék.

2. pontban leírtak – hála Isten – a régi időket idézi. Azt hiszem, a taxizás valahol arról is szól, hogy ha rendelnek, fizessék meg, ha droszton kiválasztanak, legyen olcsóbb.

3. pont elején leírtakkal kapcsolatban: a tarifa a költségeket fedezze. Folytatván! Egy vállalkozást azért üzemeltetünk, hogy nyereséget is termeljen lehetőleg (üzemeltetés, költségek, megélhetés, új gépjármű vásárlása egy bizonyos idő után).

HATÓSÁGI ÁR SZERKEZETE ÉS SZINTJE:

Hát ezen lehet vitatkozni. Itt hiányolom, hogy nem látok egy, a szakma által kidolgozott anyagot.

Az üzemanyag ára csak töredéke a vállalkozásban felmerült költségeknek. Az üzemanyag ára mindig bizonytalan. Mi van, ha eltörlük az üzemanyag áfáját vagy adóját? Tudom, ez nonszensz, de akkor 130 Ft/km lesz a viteldíj?

ÖSSZESEGÉBEN:

A tervezet 1-2 pontja elnyerte tetszésemet. Tudom, hogy ez az anyag Budapestre készült, de úgy érzem, hogy az 1-2 pontnak vidéken is nagy szerepe van. Mint köztudott, ami Budapesten megvalósul, általában a vidék lekopirozza.

Az egész anyagból azt érzem ki, hogy a FŐVÁROSI TAXISTÁRSÁGOKNAK nem nyeri el a tetszését (szerződéses fuvar stb.) Nem a taxisokra gondolok. Hiányolom azt, hogy az anyag több pontja szakmailag nincs alátámasztva. Ez nem azt jelenti, hogy rossz az anyag, csak kidolgozatlan.

TARIFÁRÓL:

Nyilvánvaló, hogy az önkormányzatokon múlik, alkalmazzák-e és milyen mértékű tarifát képzelnek el. Itt lesz majd vidéken nagy szükség arra, hogy a kamara és az érdekképviseletek szakmailag alá tudják támasztani az általuk javasolt összegeket.

Szombathely, 2005. január 27.

Udvardi Sándor

MORFONDÁRIÁK

Kezdeném talán a leghírebb hírrel. A tarifa. A fix. Hányszor megkérdezte tőlem az utasom, hogy mit jelent a taxikon az a kis fix felirat. Mire én elmagyaráztam, hogy az a tarifára vonatkozó csendes tiltakozás. Érdekes módon mindenki egyetértett velem. Sőt! Akit ismerek taxist, mindenki kivétel nélkül várta, szerette volna, ha a hatóság, nagy törvényhozóink megszerzik nekünk ezt a kis örömet. Nem ment gyorsan, az biztos. Törvényt kellett módosítani. Szemléletet váltani. Itt van! Tessék! Ugy néz ki, hogy megkapjuk, amit kértünk. Tudtam én előre, hogy nem lesz itt nagy öröm a fuvarszervező irodák részéről. Nem is lett. A médiában meg? Csak úgy jön át folyamatosan, hogy a taxisok sem örülnek. Én ezen egy kicsit meglepődtem. Tudniillik sem ezelőtt, sem azóta nem találkoztam olyanval, aki panaszkodott vagy ellenezte volna ezt a lépést. Mind a „cégesek”, mind a „mezítlásosok” között. Nehezemre esett, de elvitettem a jobbak eszem és „na, akkor gondolkodjunk!” címszó alapján rá is jöttem a magyarázatra. A másik oldal! A fogyasztók! A nagyfogyasztók! A multik! Na, nekik nem öröm ez a hír. Hogy fognak most szórakozni? Pályázatot kiírni. Jót nevetni, kacagni. Esetleg kiröhögni a pályázókat, hogy mily látványosan ígérnek egymás alá árban. Most majd jön ugye a minőségi verseny. Szép kocsik, nagy kocsik, márkás autók. Aki meg esetleg Matizzal vagy Marutival akar utazni? Az is van! Nyelvtudás! Idegenvezetői vizsga! Meg az összes továbbfejlesztett szolgáltatás. Csak az már nem taxizás. Mert a taxizás szerintem a legegyszerűbb személyszállítási szolgáltatás a világon mindenütt. Az UTAS leinti, odamegy vagy telefonon hív egy taxit. Beül, bemonlja a címet, a taxis meg a lehető leggyorsabban – nem a sebességre gondoltam – a legrövidebb úton odaviszi.

Nem levelet szállít vagy pizzát, esetleg bevásárol vagy üzenetet visz. Még sorolhatnám, hogy mi mindenre ráveszik az embert. Ez meg ugye a piaci túlkínálat miatt van. Ezért tudnak a nagyfogyasztók úgy kiírni taxiszigorlatra pályázatot, hogy előre közlik vagy jelzik a hajlandóságukat a km-díjjal kapcsolatban. Ezt azért merem leírni, mert amikor még szerződött taxis voltam, ott közölték velem az illetékes elvtársak jogutódai, hogy sajnos ez így működik. Örüljek, hogy féláron fuvarozhatok. Meg örüljek, hogy az etikás letilt, mert az ajtókorban végighúzott egy fehér papírzsebkendőt és az szürkés lett. Szóval a másik oldal. Tény és való, hogy ez a fix tarifa egyúttal áremelést is jelent. Sokan ebből arra tippelnek, hogy az amúgy sem tomboló bolt még jobban lecsendesedik. Igen, ez várható. Viszont kattog is az agyam rendesen. Én mit tudok csinálni, amikor szinte nap mint nap szembeülek egy-egy áremeléssel? Víz-gáz-csatorna-energia-közlekedés-közterhek! Soroljam? Nehéz lenne a végére érni. Elkeseredni viszont nem nagyon kell. Mint ahogy dr. Horváth György az előző számban példázta azt az esetet, hogy előfordult a nagy árversenyben valahol, miszerint egész nap pörögtek a taxik, mert olcsóbbak voltak, mint a villa-

mos. Aztán mégis emelni kellett az árakat, mert a dömping nem hozott nyereséget. Majdnem ráment a gatyájuk. Nem értek egyet fent nevezett úrral, miszerint a kötelező kamarai tagság idején „jelentős számú engedély visszavonás történt”. Megmondom őszintén, én még olyan emberrel nem találkoztam, akinek a taxiengedélyét visszavonták. Sőt! Olyanról már hallottam, hogy engedély, műszaki vizsga – több mint egy éve – hiányában taxizik. Csak honnan vannak okmányai? Köztük a sárga rendszám? Olyanról is tudok, hogy egészségügyileg nem lehetne jogosítványa, a PÁV-ról nem is beszélve, mert az egyik szemére szinte teljesen vak az illető. Vagy aki olyan betegséggel szalékolta le magát, mely kizárja a lehetőségét, hogy meghosszabbítsák a jogosítványát. Bizony az jó lenne, ha egy kézben lenne az engedélyek sorsa. Akkor tán értelme is volna az utóbbi idők látványos ellenőrzéseinek. A rendőrök meg mostanában, ahogy olvasom, kezdenek a taxikkal foglalkozni. A reptéri behajtónál, mint hallom. Na, azt azért konkrétan tudom, hogy sok mindent ellenőrizhet a rendőr, de a taxiórához mi köze, azt végképp nem értem. Legutóbb például elnéztem az intézkedő rendőröket. Az Árkád áruház elé állt egy Tele 5-ös. Mindjárt kifogásolták a rendőrök, hogy miért áll ott! Ugyanakkor tőlük 25 méterre egy „helybéli” a zárt pályás villamossíneken tévezett, kicsit távolabb a nyilvánvalóan megrongált (kidöntött-kivágott)

Tisztelt Kollégák!

A PRINTAX TAXIÓRÁKBAN 2005. december 31-ig lehet újra az ADÓMEMÓRIÁKAT KICSERÉLNI!

**A SZERVIZ VISSZAKÖLTÖZÖTT a X. kerületbe
a BEBEK UTCA 1. sz. alá!**

Tel.: 06-30-237-3327 06-1-433-3329

PÉTERFI ISTVÁN

oszlopocskák között a járdán várakozott a másik csapattag. Velük más a jogi elbírálás? Tényleg? Mit várunk akkor, amikor egy jó kis zaftos bírósági tárgyalás után rögtön 90 évre titkosítanak minden iratot. A mőri mézárások ügyét azért nem titkosították, mert arról ők sem tudnak semmit. Szerintem ez az ügynöktörvény is csak figyelemelterelés a javából. Jómagam is szívesen betekintnék a történelmi levéltárba. Érdekelne egy-két dolog az életemből, amit én esetleg másképpen tudtam. Utána megnyugodnék. Mert tudtam én, hogy ki. Csak most már biztos lennék benne. Szerintem nagyon sokan lennének így. Azért ez a legutóbbi eset! Ez igen! Ilyen egy igazi profi beépített ember. Még a családjáról is. A legjobbban tet-

zett, sőt csodáltam, ahogy megmagyarázta, indokolta a viselkedését az úr. Le a kalappal! Na most, ha a törvényt ezzel kapcsolatban megszavazzák, akkor milyen közfeladatot láthat el? A tervezet szerint még BKV-ellenőr sem lehetne. És a tisztai keresztet hol hordja az ilyen? Megmondom: a nagy exkluzív reggeliken. Ilyen társadalmi környezetben sokszor úgy érzem, túl sok, amit mi taxisok szeretnénk. Azért még van, aki foglalkozik velünk, vagy a mi problémáinkkal. Az ombudsman például. Bodnár László levelet olvasván el tudom képzelni, hogy aki majd feldolgozásra kapja e beadványt, joggal kiált fel, „most sírjak, vagy nevessek!” Én is ezt mondtam, amikor olyan vad dolgokat hallok, hogy a fuvarszervező irodák

az agglomerációba akarnak kiköltözni. Nem titkolva a fix tarifa megkerülésének a lehetőségét. Meg ahogy Rusznák úr nekem személyesen mondta, a transzferről és az ún. megállapodásos fuvardijról szó sem lehet. Na, elképzelttem például Ecsert egy tagdíjfizetési napon. Jó kis idegenforgalmi látványosság lenne. Buszok indulhatnának a Hősök teréről 11.00 órakor. Ebéd a „Cserfá”-ban. De elég a szárnyalásból. Szálljunk le a földre. Még egyszer ki szeretném jelenten: én örülök a fix tarifa intézményének. Továbbá bízom abban, hogy tán még az én életemben a létszám problémája is rendeződik. Csak annak is tudjunk örülni. Nehogy aztán az is titkosítva legyen!

Tisztelettel:

Kapitány

Tisztelt Kapitány kolléga!

Az, hogy osztod az ész, az rendben, neked biztos sok van, jut belőle másoknak is! De akkor miért írsz valótlanosságokat? Az, hogy mióta nincs Fórum Szálloda Pesten, az egy dolog, de ezt a 7000 Ft-os Hilton-árat honnan vetted? Megkérdeztem! Akármelyik Hiltont vesszük, maximum 2.000 Ft a fuvar az Interbe! (Ha arra gondoltál, amikor Fórumot írtál.) De vissza is annyi! Kollégám, mielőtt kialakul a „vak vezet világtalant” effektus, meg kellene nézned a konkrét tényeket! Tekints meg egy hotelsznál lévő árlistát! Ezek a maximum árakat tartalmazzák, és a Front Office Manager aláírása, valamint a szálloda bélyegzője hitelesíti! Jogos utaspanaszért azonnal kirúgás jár, és ellenében néhány nagynevű taxicéggel, ezt nem lehet megváltani... A hotelesek a hotellel kötnek szerződést, nem diszpécserközpont-tulajdonosokkal! És ők is havi tagdíjat fizetnek ám! Egyébként élvezettel olvasom írásaidat, de kérlek, kerülj el azt a tipikus taxis mentalitást, hogy: Nem tudja, de magyarázza!

egy hoteltaxis

Éhes makkal az ember disznókat álmodik.

* * *

A nők azért nem haltak ki az evolúció során, mert sunyi módon hozzánőttek a vaginához!

* * *

Az idő pénz. A pénz beszél, a kutya ugat. Amelyik kutya ugat, az nem harap. Ebből következik, hogy az idő nem harap. De akkor minek van neki vasfoga?

* * *

Méghogy tetőfedő!!! Hát minek a tetőt még plusz lefedni?!

* * *

Felirat egy nyilvános wc falán: Kérem a cikket ne dobja a piszoárba. Aláírva: mert elázik és rohadt nehéz meggyújtani.

* * *

Mitől tántorog? Először evett egy keshegynyt, majd ivott egy Villányit.

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG! Mezítlábás, kontra csapattag

Ma jó nevű társasághoz tartozó, ám egykor mezítlábás taxis voltam. Ezért úgy vélem, hogy a tervezett fix tarifáról mindkét nézőpontból tudok véleményt mondani, ha ez érdekel benneteket, és a kollégákat. Szeretném, ha a nevem nem kerülne nyilvánosságra, a régi sérelmek ugyanis sokáig élnek, és én ma már békében szeretnék dolgozni...

Először is engedjete meg egy megjegyzést. Úgy veszem észre, hogy a valamikor alkalmazott egységes tarifa után (8-7-2), egy hatalmas kerülővel, a teljesen elhibázott nyolctarifás rendelet zűrzavaros korszakát követően visszatérünk a gyökerekhez, az egy tarifához. Ezt a lépést én csak üdvözölni tudom. Bár jobb lenne még régebbre visszamenni, a két tarifa - 1-es és 2-es díjszabás - irányába.

A tarifa mértékéről több véleményt is olvastam a lapban, ezek közül egyet kell értenem azzal, hogy a tarifarendszer a lehető legegyszerűbb legyen. A híradásokból hallott egyetlen egy tarifával - annak mértékétől függetlenül - azonban nem értek egyet.

A szintén e lapban olvasott kiskocsi-nagykocsi felosztást viszont jónak tartom, ugyanakkor lehet különbség a nappali és éjszakai tarifa között is. A Munka Törvénykönyve is ismeri az éjszakai pótlék fogalmát!

A kiskocsi-nagykocsi felosztás azért lehet indokolt, mert nem egységes a kocsi-park. A kedves utas ma még 10 éves Suzukival és 1 éves Mercedes CDI-vel is utazhat. Talán nem kell magyarázni, hogy nem egyforma a komfort, a kényelem, a gyorsaság és a biztonság... Csak az ár lesz egyforma? Legjobb hagyjuk meg az utasnak a választás lehetőségét! Kiskocsival „olcsóbban”, nagykocsival kényelmesen, drágábban.

Ha a költségekhez viszonyítjuk a tarifát, az szintén alátámasztja a fenti indoklást. Ami elég a Suzukira, nem elég a nagy autókra! Egyébként az utolsó olyan tarifa, amelyik reális volt a költségekhez, kb. 20 évvel ezelőtt volt érvényes...

De most rátérnék a fő témámra, a mezítlábások és csapattagok ellentétére. Az a tapasztalatom, hogy hasonlóan sanyarú helyzetű mezítlábás kollégáim ujjongva fogadták a fix tarifa híret. Azt a hírt meg még nagyobb óváció fogadta, hogy a telefonos rendelést nem csak hogy azonos tarifával kell lebonyolítani, hanem még kötelező kiállási díjat is kell

alkalmazni. Na végre, megint a leintés meg a droszt lesz olcsóbb! Újra lesznek utasaink! A sok vérszívó taxitársaság meg majd jól tönkre fog menni, mert senki nem fizeti be nekik azt a hatalmas tagdíjat! Ilyen és ehhez hasonló vélemények fogalmazódnak meg a drosztokon, és ha óvatosságra próbálom inteni őket, akkor rögtön azzal vádolnak, hogy a fix tarifa ellensége vagyok! Pedig én erősen támogatom az egységes tarifát. Csak látom azt is, hogy ennek bevezetése egyáltalán nem fogja megoldani a problémánkat. Sem a csapattagokét, sem a mezítlábásokét. Próbálok érvelni a droszton: miért is nem lesz ez nekünk azonnal Kánaán, de persze leperegnek az érvek. Vagy el sem jutnak az agyáig. Ezért szántam rá magam, hogy leírom véleményemet, hátha így összegyűjtve, többször átolvasva érthetőbbé válik.

Első kérdés: Tulajdonképpen miért hív az utas telefonon taxit egy társaságtól (még akkor is, ha ott áll az üres taxik mellett a droszton...)?

- A telefonon hívott taxi kisebb-nagyobb mértékben olcsóbb.
- A társaságnál leadott rendelésnek nyoma van, visszakereshető.
- A szolgáltatás elégtelen minőségére panasz lehet tenni, és azt érdemben ki is vizsgálják.
- A rendelt taxiban ma már egyre többször lehetőség van bankkártyás fizetésre is.
- A különleges igényeket (luxusautó, kombi, nyelvtudás, nemdohányzó stb.) maximális mértékben ki tudják elégíteni.
- Cégeknek lehetőségük van készpénzkímélő fizetési módokat igénybe venni, akár több hónapos fizetési halasztással is.

Második kérdés: A fix tarifa bevezetésével e fenti felsorolásból mi fog megváltozni a mezítlábás javára? Legfeljebb az első tétel, vagyis az ár. Az ugyanis egyforma lesz. Vagy - ha a kiállási díjra vonatkozó javaslat is megvalósul, amit őszintén szólva kétek - a mezítlábás lesz némileg olcsóbb. A többi tétel, amely egy szolgáltatás kiválasztásánál szintén komoly szerepet kap, még mindig a társaságok felé billenti a mérleg nyelvét. Gondolkozzunk el ezen, uraim, és üdvözöljük a fix tarifa bevezetését, de a csodát ne ettől várjuk.

Név és cím a szerkesztőségben

Miért jártatja a taxis jeleslegesen a száját?

Mert kisebbségi komplexusa van! Mert hogy ő csak egy „kis taxis!” Érthetetlen módon az egyetemi professzorokat vagy az orvosdoktorokat többre tartják! Nem is beszélve a bankárokról, színészekről, újságírókról. És a kis taxis azzal próbál többnek látszani, hogy MINDENT tud. Mindent jobban tud! Mindenhez ért és mindenkinél okosabb! Vagy legalábbis ezt hiszi magáról! Sajnos azonban nem veszi észre magát, nem tudja, hol a határ, kinek mit lehet és mit NEM lehet mondani. Tudomásul kell venni, hogy utasaink nagy része magasabb végzettségű, tanult, művelt ember! Ők néhány perc alatt ráéreznek beszélgetőpartnerük tudásszintjére, kár erőlködni az okoskodással, mert csak belegabalyodunk a hülye-

ségünkbe... Sok utast már eleve az is irritál hogy a taxisnak mi-ből van a segge alatt az a szép autó, ő csak azt látja, hogy őneki, aki évekig járt iskolába, nyelvtanfolyamra, nincs ilyen! Nem tudja, nem érzékeli, hogy ez nem a mi családi autónk, hanem a súlyos hitelre vett munkaeszközünk. Nem fogja fel, talán nem is érdekli, hogy mit jelent a napi 12-14 óra a heti 7 munkanap, a karácsony, a szilveszter, amikor ő otthon pihen, mi pedig dolgozunk. Mi azonban nem adjuk alább: büszkélkedünk a szép autónkkal meg a vadi új mobiltelefonnal, DVD-s színes kis TV-vel, meg az ezer wattos CD-s autórádióval, ám közben panaszkodunk is a magas adókra, a magas tagdíjra, magas lízingre, magas cascóra. Mindezt szép részletesen el-

mondjuk! Sírunk, hogy nem megy a taxizás! Utasunk meg közben csendben morfondírozzik: És még ennek adjak juttot? (A koldulás legszebbje amikor megkérdi a taxis „mennyit írhatok a csekkre?”) Büszke lehet rá! Ha véletlenül nem a sofőr ilyen pletykás, akkor a kedves utas esetleg azt a beszélgető csatornát kénytelen hallgatni, amin megy az észosztás, adás-vétel, a seftelés! Ha valamit nem ért, majd a sofőrje részletesen elmagyarázza! Készségesen! Hallott bárki butikost, éttermi dolgozót, benzinkutast, boltost azzal kérkedni hogy ők hogyan csinálják? Dicselkedett már hentes, zöldséges stb., hogy őneki mi az okosság? Mert én nem hallottam ilyet! Pedig van ezekből a körökből ismerősöm, de még ne-

kem se mond semmit! Annak ellenére, hogy több mint 20 éve a barátom! Az észosztás megy mindenhol! Drosztokon, kávézóhelyeken (a Tulipánt már taxisegyletemként emlegetjük), de a legrosszabb, hogy már a Mozaikban és a Visegrádiban is, miközben hosszasan várokozunk! Az idióta lepcsés szájúnak persze észbe sem jut, hogy hol van, és kik hallhatják meg, amit mond. Az a lényeg, hogy ő, a senki kis taxis megmutatja, hogy még azt is tudja, ami nincs is!

Pont most, amikor megpróbáljuk rendezni a sorsunkat, kell ez? Be kellene ezt fejezni! Most! Természetesen, akinek nem inge, ne vegye magára, de sajnos sokan vannak, akiknek érdemes elgondolkozni ezen!

- pilóta -

Pihenő taxisok

Drága szaktársaim, cégesek és mezítlábások, hotelesek és hiénák, barátaim! (Senkit sem hagytam ki?) Múltkori kis szösszentelem az ihletődésemről élénk visszhangot váltott ki. Szakszerűen fogalmaztam? Az élénk visszhang ebben az esetben annyit jelent, hogy néhányan a cikk nyomán az egekig magasztaltak, mások meg elküldtek anyámba. Hazudnék, ha azt mondanám, mindkét vélemény jólesett...

Ma a taxis munkaidejét és pihenését járjuk körül. Kínosan ügyeltem ugyanis arra, hogy ezúttal olyan témát válasszak, amely az unalomig ismételtgetett droszthezlyezettől, vagy a hisztérikusan felfokozott várokozásokat indukáló fix tarifa témájától a lehető legtávolabb van.

Mindjárt így indulásként mondjuk bele a saját képünkbe, hogy meg vagyunk mi örülve. Éjt nappallá téve dolgozunk, szabadnapot szinte nem is tartva, nyaralást, szabadságot meg sem említve. Mindezt miért? A pénzért? Több pénzért? Vagy csak simán a megélhetésért? Lássuk be, hogy ez egy marhaság... Napi 12-14 órát vagyunk az utcán heti 7 (jó esetben 6) munkanappal, amikor egyébként heti 40 óra a törvényes munkaidő! Az állandó stressz, a kialvatlanság pedig előbb-utóbb szinte biztosan balesetekhez vezet! Attól tartok, mi vagyunk a nyugdíjfolyósító legjobb ügyfelei! Mert meghalunk mielőtt megérnénk a nyugdíjas kort!

Ha mindenki csak legfeljebb 10 órát dolgozna naponként, kevesebb taxi lenne az utcán, így azoknak, akik kinn vannak, több

marad. Vagy kevesebbet kell várni 2 cím között! Ez talán a mindennapos stresszt is csökkentené. Ebben az örült forgalomban nagyon fontos, hogy a taxis kiphent állapotban üljön a volánhoz. Az nem pihenés, hogy két cím között ülünk egy órát a tutiban!

A céges taxinál ez a stresszhelyzet még fokozottabban érvényesül, hiszen neki minden idegszálával a rádiót kell figyelnie, azonnal „elhelyezni” a címet a körzetben, püfölni az URH gombját, hogy ő kapja meg a rendelést, majd repülőrajttal indulva végigszáguldani az utat, a többi autóst, gyalogost nem kímélve, harcolva a másodpercért, hogy jaj, csak nehogy letiltsák... itt kellene először is okos megoldást találni. Bárhonnán is nézem, az ún. „sorelsős” rendszernél jobb megoldás nem kínálkozik:

- Az első kapja a címet!
- Nincs 8-10 púder!
- Nyugodtság van!
- Nem késik el!
- Nem kell széthajtani a kocsi!
- Nem kell súlyos tizezreket költeni a rádióra!
- Nem kell átmenni pirosan, traffipaxon, egyirányú utcában szemben, járdaszegenten!
- Nem kell összetörni az autót! Elég előny ez, szaktársak? Vagy folytatam?:
- Nem egy habzó szájú, lihegő idegbeteg mellé kényszerül beülni az utas!

- Nem fogja a közlekedés többi részvevője a taxist bunkó, agresszív, tolakodó jelzővel illetni!
- Nem mondják majd, megy mint állat, leszorít mindenkit!
- Nem szalad bele a ma már mindenhol ott lévő traffipaxba (a Bajcsyn minden este kinn vannak)!
- 50%-os sebességtűlépésért ugrik a jogsí! (Repültél már 80-nal címre?) Ugye, nem éri meg? Mi a megoldás? Sorelső!

Ez a rendszer működik a reptereknél, a szállodásoknál, de még a sokat szidott cégen kívülieknél is (igen, a droszton!) Érdemes egyszer megnézni a repülőtéri út melletti parkolót. Mindig tele van! Vajon csak azért, mert olyan jó fuvar a 3-4 ezres tranyó? Nem! Hanem jólesik egy kicsit pihenni, beszélgetni, nyújtózkodni. Ma már van sok olyan taxis, aki csak olyan helyről dolgozik, ahol sorelső rendszer van. Repülőtér, Budaörs-sor, Hélia stb. Mindenhol visszagurul üresen, még akkor is, ha az orra elé kínálnak címet. Nem azért, mert ott olyan jó fuvarok vannak! Vagy nem csak azért! Hanem azért, mert ő már felfedezte, hogy az örült hajszában néha kell egy kis leállás...

Olyan nincs, hogy verekedés közben futballmeccs tör ki?

Attól, hogy nem értenek meg, még nem vagy művész!

Napról napra az újdonság varázsával ajándékoz meg az amnézia.

Addig, amíg a főnököm úgy tesz, mintha jól megfizetne, addig én is úgy teszek, mintha jól dolgoznék.

Kedves cégvezető! Ti vajon mit tesztek azért, hogy taxisaitok biztonságosan szállítsák az utasokat? Bizonyára érzitek, hogy az egyperces címek, a stopperrel a kézben leselkedő időmérők nem jelentenek igazi megoldást.

Lenne egy javaslatom: csapaton belül szabjatok időkorlátot. Az első és az utolsó címfelvétel között legyen egy maximum idő. Mondjuk 9 vagy 10 óra. A mai technikai lehetőségekkel ez már akár automatikusan is megvalósítható. Ne engedjétek annak a demagóg kifogásnak, hogy a vállalkozót nem lehet korlátozni! A nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy a fuvarzásban igenis komolyan kell venni a pihenődő és a munkaidő arányát. Próbálj meg például Svájcban akár csak minimális időtúllépéssel dolgozni! Még a slusszkulcsot is elveszik, ha kell, hogy muszáj legyen pihened! A büntetésről már nem is beszélve...

Sokan csinálják közülünk (a „normál” hétköznapi 11-12órás munkanapok után) azt, hogy pénteken koradélután kezdenek és szombat reggelig hajtanak, ezt követi néhány óra zaklatott alvás, majd estétől vasárnap reggelig tovább gyúrik a melót, ismét egy kevés alvás, vasárnap ebéd után aztán megint ki, mer’ olyankor meg sok reptér van! NŐŐŐORMÁLIS?! Ezt a munkatempót nem lehet sokáig csinálni!

Ezzel a tempóval nem lehet sokáig élni!

Az ilyen taxis sosem öregszik meg!

Gonoszkodás lenne, ha azt mondanám: ezzel rövidesen a létszámkérdés is megoldódik? Tisztelt Cégvezető Urak! Lenne egy közmondás-javaslatom! Csináltassatok egy szép zománcozott táblát, nagy harsogó betűkkel, három felkiáltójellel, és amikor legközelebb a fuvarfelvétel gyorsításáról, vagy újabb időszerűsítésről tárgyaltok, pillantsatok néha rá:

„Halott taxis nem fizet tagdíjat”!

Morbid? Szívből kívánom, hogy sohase kelljen szembesülni vele a valóságban. De döbbenjétek végre rá: a jelenlegi fuvarkiadási módszer erőltetésével rossz úton jártok!

És most egy más téma, de még mindig a száguldozás témaköréből. Ahogy elnézem az utcán közlekedő taxikat, óhatatlanul felűnik, hogy egyre több fiatal arcot látni. Frissül a szakma! Jó ez nekünk? Alapvetően igen, azonban vegyük észre ennek a tendenciának a vadhajtásait. A gyakorlatlan, friss jogosítványos, helyismerettel nem rendelkező, máshol munkát nem találó fiatal sokszor teljesen félreérti azt, hogy mi a feladat. Virtust csinál a címfelvételből! Autóversenyzőnek érzi magát, amikor kipörgő kerekkel, füstölő gumival címre indul. Kétpercesre! Vonzza őt a „Taxi” filmek által sugalmazott taxis romantika, a vagányság, a csibészség. Meg az izgalom! Azt hiszi, a taxizás mindig olyan, mint a filmekben...

Ezekkel a fiatal farkasokkal dinamizmusban, gyorsaságban, mi öreg rókák már nem tudunk, néha gátlástalan erőszakosságukban, azt hiszem, nem is akarunk versenyezni. Am mit tegyünk, farkastörvények vannak! És a gyorsabb farkas lakik jól, akkor is ha közben többször hibázik. Na és? Befizeti a büntetést (röhögve), aztán már megy is tovább vadászni...

Mit mondasz? Hogy savanyú a szőlő? Hogy megrémültem, és féltém a munkámat? Hogy megöregedtem, megcsontosodtam, és nem tudok már alkalmazkodni? Biztosan van ebben is némi igazság, ám én egy olyan hülye öreg, megcsontosodott róka vagyok, akinek a szakmai tisztesség még akkor is fontos, ha közben beledöglik.

Gondolkodjunk el egy kicsit, és itt megint a cégvezető urakhoz kell fordulnom: tisztában vagytok azzal, hogy ezek a

fiatal versenyzőpalánták hogy bánnak az utassal? Hogy viselkednek a közlekedésben a ti csapatotok matricája alatt? Milyen benyomást keltenek az utcán, az utasok között, a kollégák között? Hogyan rontják a taxisok amúgy sem túl jó hírnevét? Vagy ez már nem is számít, ha befolyt a tagdíj...?

A jó csapatvezető hosszú távra gondolkodik. Megválogatja taxisait, becsüli a rutint, a megfontoltságot. A nyugodt vezetési stílus, a problémamegoldó képesség, az empátia mind-mind az utasok biztonságát szolgálja. Elvégre az utas csak az életét bízta ránk, ha beül a kocsinkba...

k.n.b.

U.i.:

Egy ismerősöm (nem szakmabeli) megállapította, hogy a taxis általában nem normális!

Kérdem tőle, mire alapozod ezt a gyanúdat?

Azt mondja, abból, ahogy vezet! Törizúzza magát, megy mint egy örült, piroson, mindenem keresztül, aztán hirtelen vészfékez, megáll az utcán, kiteszi a vészvillogót és ott álldogál negyed órát!

Ezért száguldozik? Van ennek valami értelme?

Ha jobban belegondolok, igaza volt az ismerősömnek! Ez nem normális, amit mi csinálunk! És ő még mennyi mindenről nem tud! Szerencsére...

Normális vagyok, a hangok is megmondták...

* * *

A gyermek lényege: nagy hangzavar, rajta némi kosszal.

* * *

Ha a cápa a tenyeredből eszik, a lábodból is fog.

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

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, ártista: www.vilcomp.hu

Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget! Akkumulátor és kenőanyag akció taxisoknak!

Akkumulátor már 7000 Ft-tól 1 év garanciával! Kenőanyagból 20% engedmény.

Nagy választék, korrekt kiszolgálás!

Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.
Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.
Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig
SZ: 8-14-ig

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával jelölt úton taxijával tévedésből túlhaladt azon az útkereszteződésen, ahol be szeretett volna kanyarodni. Mit célszerű tennie?

- Megáll az útpadkán és visszatolat.
- Visszafordul a járműforgalom akadályozása nélkül.
- Továbbhalad a legközelebbi útkereszteződésig.



2. A táblával megjelölt településen száraz aszfaltúton közlekedik. Féktávolságának közelében egy gyalogos lép taxija elé. Mit kell tennie, hogy a legrövidebb fékúttal álljon meg a járműve?

- Blokkoló kerekkel fékezi le gépkocsiját.

- Fokozatos fékezéssel állítja meg gépkocsiját.
- A megálláshoz szükséges fékerőt csak addig növeli, amíg a kerekek éppen még gördüljenek, és nem blokkolnak.



3. Éjszaka érkezik a táblához, ahol az útkereszteződésben, illetve előtte és utána sincs forgalom. Ilyen esetben is kötelező a megállás?

- Igen, napszaktól és a forgalomtól függetlenül.
- Nem, elegendő a lassítás és a gondos körültekintés.



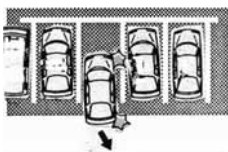
4. Hol érvényes a táblával jelzett tilalom?

- Csak az útkereszteződésben, amely előtt a táblát elhelyezték.
- A tábla vonalától a következő útkereszteződés kezdetéig.
- A tábla után kezdődő útszakaszon.



5. Elsőbbsége van-e taxijának a táblával jelzett csomópontban a bal keze felől érkező járművel szemben?

- Igen.
- Nincs.



6. Az ábrán látható útburkolati jelekkel megjelölt parkolóból kíván taxijával hátramenetben kihajtani. Elegendő-e ha csak a visszapillantó tükrökből ellenőrizni a tolatás biztonságát?

- Igen, hiszen figyelmét oldalra is meg kell osztania, hogy ne húzza meg a szomszédos járművek oldalát.

- Igen, ha gyalogosok megjelenése kevésbé várható.
- Nem, fejének elfordításával hátra is kell tekintetnie.



7. Lakott területen kívül éjszaka taxijával 60 km/h sebességgel közlekedik. Veszélyhelyzetnek tekinthető-e, ha az út egyik útkanyarulatból kihajtva az úttest bal oldali útpadkáján Öntől 25-30 méter távolságra egy álló özet vesz észre?

- Igen.

- Csak akkor, ha hang- vagy fényjelzéssel megijeszti az állatot.
- Nem, mert az őz szelíd, nyugodt állat és nem szokott gondot jelenteni a mellette történő elhaladás.

8. Az alábbiak közül mit kell figyelmen kívül hagynia a jobbra tartási, illetve az úttest jobb szélén való haladási kötelezettség szempontjából?

- Az autóbuszforgalmi sávot.
- Az úttest párhuzamos közlekedésre való alkalmasságát.
- A látási viszonyokat.

9. Befolyásolja-e a vezetésre való alkalmasságot a lázzal járó náthás megbetegedés?

- Igen, ilyen esetben órákig, de akár néhány napig is alkalmatlanná válhat a vezetésre.
- Csak olyan személynél, akinek még nincs kellő rutinja a vezetésben.
- Nem, mert ha felismeri teljesítőképességének a csökkenését, akkor az egészséges állapotához képest sokkal több figyelmet fordít a taxivezetésre.

10. Az alábbiak közül mi minősül előzésnek?

- Az úttesten és a vele párhuzamosan futó kerékpársávon közlekedő járművek egymás melletti elhaladása.
- Taxival az úttest szélén kézikocsit húzó ember melletti elhaladás.
- Az autópálya külső sávjában a gyorsítósávról érkező gépkocsi melletti elhaladás.

11. Kötelező-e hazánkban a fényvisszaverő csíkokkal ellátott biztonsági mellény viselése olyan esetekben, amikor a taxis műszaki hiba vagy baleset miatt kénytelen elhagyni járművét?

- Igen.
- Csak lakott területen kívül.
- Nem.

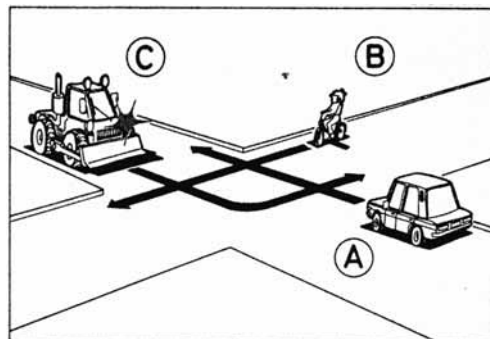
12. Országúton a szemből érkező gépkocsi előzés közben az Ön taxijának sávjába hajt. Mikor viselkedik szabályosan?

- Ha hang- vagy fényjelzéssel figyelmezteti partnerét a szabálykövető vezetésre.
- Ha blokkoló fékezéssel megállítja taxiját.
- Ha erőteljes fékezéssel az úttest jobb szélére húzódik.

13. Taxija féktávolságán belül egy jelöletlen úthibát észlel. Helyesen cselekszik-e, ha szakaszos fékezéssel lassítja gépkocsiját?

- Igen, mert fékútja rövidebb lesz, mintha blokkoló fékezéssel állna meg.
- Igen, bár a fékútja megnőhet a blokkoló fékezéshez képest, de a járműve kormányozhatósága megmarad az ilyenkor szükséges kikerüléshez.
- Nem, mert csak blokkoló fékezéssel hárítható el a baleset.

14. Mi lesz a továbbhaladás szabályos sorrendje?



- Elsőként a „C” jelű markoló, majd a „B” jelű kerékpáros, s végül az „A” jelű személygépkocsi folytathatja az útját.
- Elsőként a „B” jelű kerékpáros, majd a „A” jelű személygépkocsi, s végül az „C” jelű markoló folytathatja az útját.
- Csak kölcsönös megegyezéssel lehet eldönteni, hogy ki mehet elsőként, ezt követően a további sorrend már a maradék két jármű közti egyszerű viszonyból alakul.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 43. oldalon találhatóak.

Tisztelt Szerkesztőség!

A tervezett fix tarifa kérdéséhez szeretnék hozzászólni. Örülök, hogy végre valaki felismerte, nem a csapatoknál alkalmazott alacsony tarifát kell mintának venni. A 300-240-60 általános tarifa pillanatnyilag megfelelőnek látszik. Külön öröm számomra, hogy végre kiállási díjjal mehetek a címekre, mert amit mostanában műveltünk (vagyis műveltettek velünk) tarifa és kiállítás ügyben, az már felháborító volt.

Ne a cégvezetőknek legyen jó a tarifa, hanem a taxisnak!

Jelentősen drágult az utóbbi években az üzemanyag, a kóla, a hamburger, a pizza, az alkoholos italok, és egyéb ún. luxuscikkek, és mégis vásárolják ezeket!

A taxitarifában az elmúlt 3 és fél év elmaradt áremeléseit most egyszerre kell korrigálni! Az ugyanis még az inflációt sem követte! Pedig a minimálbér-emelések – az ehhez kapcsolódó TB-járulékok, a regisztrációs adó, áfa-százalék változása, üzemanyag-áremelés is ezt meghaladóan növelte a költségeinket!

A taxizásban egyetlen dolog van, ami követi, sőt meg is előzi az inflációt: a tagdíj!

Örülök tehát a fix tarifának, bár az alapdíj lehetne magasabb is. Éjszaka ugyanis kétfajta fuvar van: belvárosban egyik kocsból a másikba (max. 2 km!) és ami megy a külső kerületekbe, ahonnan viszont nincs visszafuvar! Még a legnagyobb cégek-nél sincs éjjel olyan fuvar a külvárosban, ami behoz a belterületre! Sőt semmilyen fuvar sincs a peremen! Rákosborzasztó is onnan kapta a nevét hogy akit oda kivittek, az üresen jöhetett vissza, ami boorzasztóóó!!!

Ezért (is) kellene magasabb díjszabás, de legalább magasabb alapdíj!!! (pl. 500.240.60).

Karanyi Tibor

Már majdnem megvettem a „Pozitív gondolkodás előnyei” című könyvet, de aztán arra gondoltam, ugyan, mire lenne ez jó?

Így szólt az Úr Ádámhoz: Ime Éva. Válassz!

Egy pofa belém jött hátulról, mire közöltem vele, hogy szaporodjon és sokasodjon, bár nem ezekkel a szavakkal.

Ha biológussal laksz együtt, jobb, ha nem torkoskodsza a hűtőből.

Az alvástól megéhezem. Az evéstől elálmosodom. Az élet szép.

Dudás Zoli fix tarifa cikkéhez

Miért van az, hogy ha végre valami normális dolog készülődik, akkor valaki rögtön elkezdi fanyalogni? A fix tarifa igenis jó kezdeményezés, még akkor is, ha nem illeszkedik a társaságvezetők által évek óta szajkózott létszám-tarifa-droszt-ellenőrzés elvezet. Lehet lépésről lépésre is haladni. Először volt a droszt, megoldása olyan, amilyen. Most jön a fix tarifa, aztán majd továbbléphetünk. A cikkben feltett kérdéseid mindegyikére van válasz, csak következetesnek kell lenni. Nézzük sorba:

- Hány fix tarifa legyen? – Maximum három.
- Hogyan kezeljük a közigazgatási határon átnyúló fuvarokat? – Ne legyen különbség.
- Lehet-e az óraban más tarifa is, vagy csak a fix? – Csak ahová az engedélye szól.
- Szükséges-e egyidejűleg a létszám befagyasztása? – Igen!
- Milyen módon csökkenjen a létszám normális szintre? – Ne adjanak ki újabb engedélyeket!
- Milyen közvetett módszerrel lehetne szabályozni a létszámot? – Szigorú helyismereti vizsga. Autó: 2 légszák, 4 fejtámla,

min. 260 cm tengelytáv, euro2 diesel, 3-as katalizátor benzines

• Fix tarifánál lehessen-e utólagos kedvezmény? – NE lehessen semmilyen kedvezmény!

• Szükséges-e egy független ellenőri csapat felállítása? – Igen! De tényleg független, és főállású! És kizárva a taxis kávézók-ból. Nincs bratyizás!

Valamennyi taxizással kapcsolatos hatáskör egy kézbe kerüljön? – Igen, de ez is legyen független!

Támogatnánk-e egy független taxis kamara létrehozását kötelező tagsággal, érdekvéviselési és felügyeleti jogkörrel? – Igen!

Szükséges-e a párhuzamosan működő vállalkozások egyidejű szabályozása? (Személyszállítás, kisbusz stb.) – Igen! Fehér rendszám limuzinokon, X rendszám kölcsönzött autók, illegális fuvarozás megszüntetése (román, szerb rendszámú kisbuszok stb.)

Dióhéjban ennyi. Megoldás van, csak meg kell fogni a munka végét. Ja, és meggyőzni egy rakás illetékest és fentiek szükségességéről...

Takács Szilárd

Tisztelt Főszerkesztő Úr!

Talán még nem késő a bevezetése előtt hozzászólnom a fix ár kérdéséhez. Üdvözlöm a kezdeményezést. Régen vártuk már, hogy megvalósuljon. A mértéke is megfelelőnek tűnik számomra, ahogy a sajtóból értesültem, sőt lehetne még magasabb is. Most legalább nem a taxicégek tulajdonosainak igényeit vették figyelembe! Végre rájött valaki, hogy ők tízen vannak, mi taxisok meg több mint ötezen. Az ő megélhetésük fontosabb, vagy a miénk?

A taxicégek vezetői előszeretettel hivatkoznak a fizetőképes keresletre, amikor az alacsony tarifáikat próbálják magyarázni. De könyörgöm, ne a nyugdíjas gyári munkásból induljunk ki! Nekik még a 100 Ft-os tarifa is sok. Aki taxival utazik ma, annak bizonyos szempontból van pénze. Jómagam éjszakai vagyok, így ismerem az utasaim összetételét, és azt, hogy hová mennek, honnan jönnek. Vendéglő, mozi, disco.

Esetleg színház. Akik a taxitarifákat tervezik, ismerik ezeknek az árait? A mozijegy egy ezres! Van olyan disco, ahová fejenként 7500 forint a belépő! Van olyan étterem, ahol a vacsora után felszolgált desszert önmagában több kerül, mint a hazameneteli taxifuvar összege!

A taxisok utasai abból a rétegből kerülnek ki, akik ezeket a költségeket is meg tudják fizetni. Az esti-éjszakai szórakozásból hazamenet, 10-20 ezer forint elköltése után már mindegy, hogy a taxi 200, vagy 300 forintos viteldíjjal viszi. Neki ez csak aprópénz!

A nappalban nyilván más a helyzet, de azt hiszem, ott is érvényesül az az elv, hogy csak az utazik taxival, akinek egyébként másra is telik. Ne erőltessünk tehát alacsony tarifát, inkább örüljünk annak, hogy nemsokára normális áron dolgozhatunk!

K.V.

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 jogosítványhosszabbítás csütörtökönként 10.00 – 12.30-ig.

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

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.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.750.-
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.-

NEM ISZOM, NEM DOHÁNYZOM, NEM NŐZÖM, MINDEN NAP HATKOR KELEK. DE MINDEZ MEGVÁLTOZIK, HA KIKERÜLÖK A DUTYIBÓL.

Taxis kollégák figyelem!

Soron kívül, igen nagy (**20 %**) kedvezménnyel javítunk minden típusú autót.
Szerviz, műszeres diagnosztika, autó-villamosági munkák, teljes körű szerelés, felújítás.
Karambolos autóknál helyi kárfelvétel, kár ügyintézés.
Karosszériajavítás, fényezés, külső-belső mosás, polírozás.
Törzskártyával további **10 % kedvezmény**.

K & F Kft, Bosch Car Service (volt BMW szerviz)
1211 Bp., Csepel, Szállítók útja 7.
Telefon / Fax: 420-88-77

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-től	9,00%

Fizetendő minimális járulékok 2005. I. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás	Vállalkozói járulék
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 167 000 Ft	Járulékalap 15%-a 25 050 Ft	Járulékalap 26,5%-a 44 255 Ft	Tételes összeg $3 \times 3450 =$ 10 350 Ft	Járulékalap 4%-a 6680 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszédési 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 (**30 895 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**13 360 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

A táblázat a 2005 január 1-jétől bevezetett vállalkozói járulék befizetési kötelezettségét is tartalmazza. Ezt az adónemet csak főfoglalkozású egyéni vállalkozók fizetik a mindenkorli járulékalap, de legalább a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 4%-os mértékében.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, az első negyedévre tehát 2005. április 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!

TAXIKÖNYVELÉS

Már havi 2.500 Ft-tól!
**Könyvelés, bevallások,
tanácsadás, képviselet.**
tel: 06/30 3-422-767
www.taxikonyveles.hu
Putz György
15 éve taxikönyvelő

Bemutatkozott az új Audi A4



Az Audi 2005 januárjában Magyarországon is bemutatta a legújabb A4 modelleszaladot.

Átgondolt technológia, izgalmas vonalvezetés és önmagában is magas igényeket kielégítő luxus: mindez jellemzi az Audi A4, az A4 Avant és az „élsportoló” S4 modellek új nemzedékét. Az A4 és az Avant új nemzedéke is az Audira jellemző formatervezés félreismerhetetlen jegyeit hordozza, így a sportosság már az első pillanatban látható.



A limuzin és az Avant a márkára jellemző Singleframe hűtőrácscsal nyert új formát. A farrész hangsúlyosan horizontális vonalvezetése, illetve az öv-vonal plasztikus kiemelkedése szintén az új generációt jellemzik.

Az új A4 modelleszalad nem kevesebb, mint tíz nagy teljesítményű motorral debütál, köztük négy teljesen új erőforrással, akár 255 lóerős teljesítménnyel. Az S4 modell V8-asa 344 lóerős.

A jármű szinte minden részét és alkotóelemét innovatív és magas fejlesztésű technológiák jellemzik, amit mi sem bizonyít jobban, mint a dinamikus kanyarodási fényvel felszerelt, külön rendelhető Xenon-Plus fényszórók vagy a még mindig egyedülálló, fokozatmentes Multitronic sebességváltó és a



quattro állandó összkerekhajtás. A széles körű utasvédelmi rendszer – kétfokozatú első légzsákokkal és aktív fejtámlákkal – valamint az ESP elektronikus stabilitásmegőrző rendszer legújabb nemzedéke rendkívül magas fokú biztonságot jelent.

Az utastér kialakításában használt anyagok minősége és kidolgozása bátran kelhet versenyre a luxuskategóriában. A vezetőülés és a műszerfal felépítése is iránymutató: az ergonómia, a funkció és a formatervezés tökéletes egységet alkotnak.

Az új Audi A4, A4 Avant és S4 modellek előértékesítése már 2004. december elején megkezdődött, 2005. január 9-ig már 20 limuzin és 2 Avant gépkocsi került az ügyfelekhez.

Az asszony nép 7 csodája

1. A nők számára fontos a biztos megélhetés.
2. Bár fontos a biztos megélhetés, gyakran vesznek drága ruhákat.
3. Bár gyakran vesznek drága ruhákat, soha nincs egy rohadt rongyuk sem.
4. Bár sosincs egy rohadt rongyuk sem, mindig szépen fel tudnak öltözni.
5. Bár mindig szépen fel tudnak öltözni, az mégis mindig „egy tavalyi ócskaság”.
6. Bár az csak „egy tavalyi ócskaság”, elvárják, hogy megdicsérik.
7. Bár elvárják, hogy megdicsérik, egy szót sem hisznek el belőle...

A férfinép 7 csodája

1. Mindegyik marha elfoglalt.
2. Bár mindegyik marha elfoglalt, csajozni van idő.
3. Bár csajozni van idő, nem sokat törődnek a nőkkel.
4. Bár nem sokat törődnek a nőkkel, azért mindig van mellettük egy nő.
5. Bár mindig van mellettük egy nő, beújítanak másodikat, harmadikat.
6. Bár beújítanak másodikat, harmadikat, kiakadnak, ha a főállású berág.
7. Bár kiakadnak, ha a főállású berág, azért nem tanulnak belőle, és továbbra is újítgatnak.

A kommunizmus 7 csodája

1. Mindenkinek volt munkája.
2. Bár mindenkinek volt munkája, senki sem csinált semmit.
3. Bár senki sem csinált semmit, a terv 100% fölött teljesült.
4. Bár a terv 100% fölött teljesült, mégsem lehetett kapni semmit.
5. Bár nem lehetett semmit kapni, mindenkinek megvolt mindene.
6. Bár mindenkinek megvolt mindene, mégis mindenki lopott.
7. Bár mindenki lopott, mégsem hiányzott soha semmi.

Bojlereket, kazánokat lopott

TAXIVAL JÁRT BETÖRNI

Épülő társasházakba járt lopni az a 47 esztendő máriapócsi férfi, aki nem-egyszer taxival érkezett a kiválasztott helyszínre, s megszerzett zsákmányával együtt, így is távozott onnan. A 12 év börtönmúlttal bíró gyanúsított előzetes letartóztatásban várja sorsának alakulását.

Hazánkban az elmúlt évtizedben külön bűnözői kör szakosodott az építőanyagok és épületgépeszteri eszközök lopására. A '90-es évektől gombamód szaporodó építkezéseket első időben nem megfelelően védtek a beruházók és kivitelezők, így gyakran több milliós árukészletet lovasítottak meg az élelmes, a „piaci” lehetőségek szélesedését felismerő bűnözők. A megszerzett építőanya-

got, ablakokat, ajtókat vagy éppen gépeszteri eszközöket 24 órán belül, megfelelő árendeménnyel adták tovább más építkezőknek. Az üzlet jó ideig biztos megélhetést jelentett a tolvajoknak, mert a rövid időn belül beépített építőanyagról senki nem tudta kétséget kizáróan bizonyítani, hogy azt tőle tulajdonították el, felhasználásuk előtt. A bojlerekkel, kazánokkal a sorozatszám alapján könnyebb lehetett volna a dolguk a nyomozóknak, de ezek egy részét családi házas építkezéseken értékesítették, s ha egy-egy darabot a rendőrök meg is találtak, azt már jogos tulajdonosától nem lehetett leszerelni.

A 47 esztendő máriapócsi férfi eddigi élete során 12 esztendőt töltött különböző bűntetés-végrehajtási intézmé-

nyekben. Úgy tűnik, hozzá is eljutott a könnyebb pénzszerzési lehetőség híre, mert az elmúlt hónapokban rendszeresen látogatta Szabolcs-Szatmár-Bereg megye építkezéseit, ahonnan vitt mindent, ami mozdítható volt. Egy idő után már külön figyelték az építkezések ütemeit, s rendre oda látogatott, ahol már a radiátorokat, bojlereket, kazánokat is beszerelték, majd előbb alkalmi ismerőseit kérte meg a fuvarokra, később már taxival járt lopni.

Lebukását követő kihallgatásán elmondta: volt olyan éjszaka, hogy taxival érkezett az építkezésre, majd mikor a bojlereket leszerelte, újabb taxit hívott és azzal vitték el a frissen szerzett árut.

A taxisnak nem tűnt fel vagy nem érdekelte, hogy utasa mit szállít, azt honnan szerezte, mi

módon. Egy volt csak a fontos: a kuncsaft a fuvar végén fizessen.

A betörő pedig fizetett. Valószínűleg a portékáin minél gyorsabban és mélyen áron alul adott túl, így nagyobb árukészletet nem kellett felhalmoznia. Elfogása összehangolt rendőri intézkedésnek és egy speciális nyomozó csoportnak volt köszönhető, akik már jó ideje figyelték az építkezéseket. December óta ugyanis 15 épülő társasházat keresett fel a tolvaj, ahol vandál módon, nemegyszer több százezres rongálási kárt okozva szerezte meg a berendezéseket. A 10 helyszínen tartott házkutatáson – a körültekintő értékesítés ellenére – 1,5 millió forint értékű lopott eszközt találtak a nyomozók. Mindezek után a gyanúsítottat őrizetbe vették, majd a bíróság elrendelte előzetes letartóztatását. A 12 évnyi priusszal rendelkező férfi ismét többéves börtönrre számíthat.

k.z.t.

Növekszenek az autósok terhei

Majdnem minden drágul az idén, ami az autózással és persze a taxizással kapcsolatos. Az autóbiztosítást terhelő regisztrációs adó emelkedése a legnagyobb tétel, ám más területen sem csökkennek a terhek.

Magasabb listaárak: A regisztrációs adó emelkedésével és a forint csökkenésével márkánként eltérő, de akár több százezer forinttal is magasabb listaárakkal találkozhatunk esetenként. A használt autók jelentős része euro 3 kategóriánál rosszabb besorolású – itt lesz a regisztrációs adó növekmény a legmagasabb. Aki magánszemélyként, a magyarországi áfát kikerülve külföldről kíván autót behozni, nem sokat nyer: a regisztrációs adó ugyanis 1,25-ös szorzóval számítódik ebben az esetben.

Eredetiségvizsgálat: a díjak legalább inflációkövető emelkedésére kell számítani

Átírási költség: a gépjárműátírási illetéke az 1980 köbcenti feletti autónál 15-ről 20 forintra változik

Forgalomba helyezés: inflációkövetés várható, az eddigi hatvanezer forint 80-90 ezerre emelkedhet

Kamatok: bosszantó, hogy éppen az autóeladások fellendítésére hivatott kedvezményes finanszírozási akciókkal higitották fel úgy az ügyfélkört, hogy olyanok is kocsit vettek, akik nem tudják fizetni a részleteket. Így aztán a pénzügyi kockázata növekedett, amit a kamatok emelésével ellensúlyoznak. Két százalékpontos növekedés várható.

Kötelező biztosítás: bár átlagosan csak 5 százalékkal nőtt a kötelező biztosítások díja, ez a taxi kategóriában használt egyes gépkocsinál nagyobb, esetenként húsz százalékot is megközelítő emelkedést jelenthet. Nem is beszélve az egyes biztosítók által alkalmazott akár 100 százalékos „taxis pótdíjról”.

Szerviz: a novembertől életbe lépett uniós környezetvédelmi szabályok teljesítéséhez szükséges beruházások miatt szinte biztos, hogy 10-20 százalékkal emelkedni fog a szervizek ún. „rezsióradíja”. Kedvező ugyanakkor, hogy szintén uniós szabályok alapján már nemcsak gyári, hanem utángyártott alkatrészeket is beépíthetnek a márkaszervizek. Ez nyilván az alkatrészárak csökkenésében fog megmutatkozni (csodát azért ne várjunk...)

Üzemanyag: az előrejelzések alapján az üzemanyagárak tekintetében 2005-ben nem várható nagyobb változás (hacsak nem történik valami. De mindig történik...) Magyarországon a legmagasabb az üzemanyagokban lévő adóterhelés a régióban – a benzin literében meghaladja a 150 forintot az adóteher. (Nem érdekes? Adó nélkül a kőolaj kitermelésétől kezdve a szállításon és finomításon át az összes költséget és az olajcégnek arcátlan nyereségét is figyelembe véve a benzin ára nem érné el a literenkénti száz forintot...)

Autópálya-matrica: átlagosan 15 százalékos díjemelés jelentkezik. A személygépkocsik 10 napos matricája 2300 forintba kerül az idén.

És most nézzük azokat a tételeket, amelyek csak speciálisan a taxisokra vonatkoznak

Taxaméter: a taxiárak ára kismértékben már az elmúlt évben emelkedett. További jelentős drágulás nem várható. Nem mondható azonban ez el a szervizdíjakról amelyek évek óta az inflációt meghaladó mértékben nőnek. A taxis teljesen kiszolgáltatott ebben az ügyben, hiszen ha az APEH vagy más szerv előírásainak megfelelően módosítania kell a taxióra programját (újabb és újabb „védelmek” beépítése, 2000. év probléma, vállalkozó címének beírása, óra ki- és beszerelése, hitelesítés, tarifaváltás stb.), azt csak a hivatalos szervizben teheti meg. A szerviz pedig ezért a tevékenységért gyakorlatilag annyit kérhet, amennyit csak akar...

Tagdíj: Az eddigi gyakorlat szerint minden tarifaemelésnél a társasági tagdíj is hasonló mértékben emelkedett. A fix tarifa várható bevezetése érdekes változásokat fog eredményezni. Ha emelkedik a tarifa, nyilván a tagdíjak is emelkedni fognak. De ha csökken...?

Droszdíj: Eddig nincs értesülésünk a taxiárlomás-használati díj esetleges változásáról. Persze egy inflációkövető emelkedés elképzelhető...

Amikor a női testet kitalálták, még nem volt építésfelügyelet, mert a szennyvízcsatornákat nagyon közel rakták a játszótérhez...

* * *

Hogy változik a világ! Tegnap még franciáztam egy kannibállánnyal, ma meg már nem érdekel a szex.

* * *

Már látom a fényt az alagút végén... de miért dudál?

Hátsó ülésen felejtett tárgyaink

Laptop, cimbalom, művégtag

Szórakozottak vagyunk, derül ki abból a kilenc országra kiterjedő felmérésből, amely azt vizsgálta: mi mindent felejtnek az utasok a taxik hátsó ülésein. A felsorolás leginkább elképesztő, ám az mégis biztató, hogy az elhagyott tárgyak zöme visszakérül eredeti tulajdonosához.

Kilenc világvárosra terjesztette ki felmérését egy amerikai biztonságtechnikai cég. A vizsgálódásuk tárgya pedig nem más volt, mint a taxikban felejtett tárgyak sokasága és ezek adatbiztonsággal összefüggésbe hozható vonzatai. A projektlistán igazán változatos eszközöket jegyeztek föl annak készítői. Ki gondolná, hogy léteznek utasok, akik képesek az autó hátsó ülésén felejtetni, mondjuk a hárfájukat, hokiütőjüket, nem is szólva művégtagjukról, műfogorukról, de előfordult már az is, hogy az anyuka saját gyermekéről feledkezett meg. Mindezek persze az adatbiztonságra semmilyen veszélyt nem jelentettek, pusztán érdekességként szerepeltek a felsorolásban.

Annál megdöbbentőbbek a következő adatok. Fél év alatt 85.619 mobiltelefont, 21.460 kéziszigetgépet és 4425 laptopot hagyta az utasok a taxikban a felmérésbe bevont városokban: Londonban, Helsinkiben, Koppenhágában, Münchenben, Oslóban, Párizsban, Stockholmban, Sydneyben és Chicagóban. Ez taxiként átlagosan 3,42 elhagyott mobilt, 0,86 kocsiban felejtett palmtopot és 0,18 laptopot jelent. Hogyan is kapcsolódik mindez az adatbiztonsághoz és adatvédelemhez? – merülhet fel joggal a kérdés. Hiszen, ha embertársaink esetleg az átlagnál szórakozottabbak, feledékenyeb-

bek, az még önmagában nem bűn, előfordul. Csakhogy a biztonságtechnikai cég munkatársai kiszámították, a manapság használatos átlagos mobilkészülékek tárolókapacitása megközelíti a 80 megabájtot. Ahhoz, hogy közérthető legyen mi minden fér meg 80 megabájtban, ezt is konvertálták a szakértők. Ez tartalmazhat 6000 szöveges dokumentumot, 720 ezer e-mailt vagy 360 ezer címet, telefonszámot. Elvesztésükkor ennyi adat kerülhet illetéktelen kezekbe anélkül, hogy erről az érintettek tudomással bírnának. Még mielőtt a vészharangot megkondatnánk, azt is el kell ismeri, hogy a világ taxisai alapvetően becsületesek. Az elhagyott mobilok 80 százaléka, a marokszámítógépek és laptopok 97 százaléka visszakérül eredeti tulajdonosukhoz, a legtöbb esetben úgy, hogy maguk a taxisok keresik meg a tárgyak gazdáit.

Magyarországon hasonló felmérés még nem készült, így ilyen vagy hasonlóan egzakt adatok nem állnak rendelkezésre. A taxitársaságok diszpécserjeinek információi szerint idehaza leginkább a mobiltelefonok maradnak az autókban. Nálunk még a kézi számítógépek és laptopok nem annyira hétköznapi eszközök, mint a vizsgált városokban. Így aki rendelkezik is ezekkel, jobban vigyáz rá. Ez persze nem jelenti azt, hogy általában figyelmesebbek vagyunk a külföldi utasoknál. Találtak már hazai taxiban is repülőjegyet, színes televíziót, sőt még cimbalmot is, amit lássuk be, azért nem olyan egyszerű ott felejtetni a hátsó ülésen. De ez miért pont egy magyarnak ne sikerülne? Nem vagyunk mi semmivel sem kevesebbek a kontinens többi állampolgáránál, legfeljebb még nincs annyi palmtopunk meg laptopunk. *k.z.t.*



Haltenberger Samu 1875. február 20-án született Kassán, 10 gyermekes család tagjaként. Római katolikusnak keresztelték. Iskolai tanulmányait Kassán végezte és a Premeontrei Gimnáziumban érettségizett.

Ezt követően a Budapesti Magyar Királyi József Műegyetem Gépészmérnöki szakára iratkozott be. A műegyetem elvégzése után katonának vonult be, 1897. október 1-jétől 1898. szeptem-

130 éve született Haltenberger Samu, a magyar autótaxizás megalapítója

ber 30-ig, mint önkéntes, Pulában a haditengerészetnél szolgált.

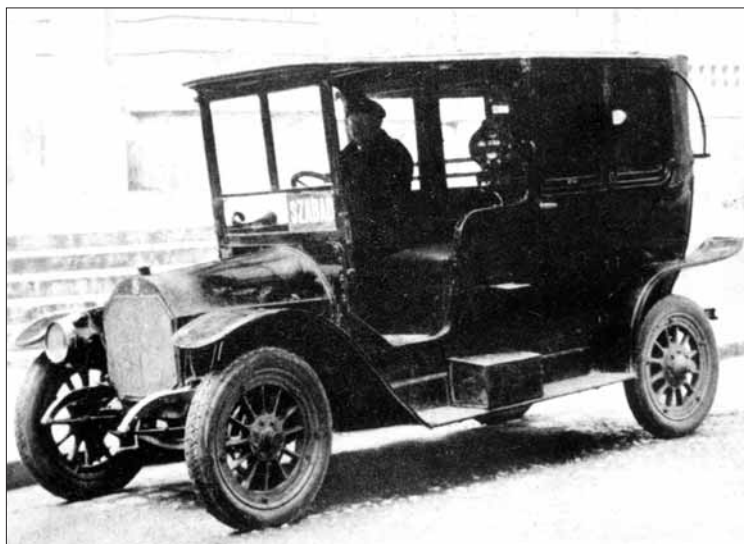
A Postához 1899-ben került, ahol 13 évet dolgozott. A Postánál eltöltött évek alatt különféle megbízások alapján végigjárta Európa szinte valamennyi országát, sőt az Egyesült Államokba is eljutott. Megszervezte a Magyar Posta motorizációját. 1912-ben saját kérésére a Kereskedelmi Minisztérium 1 év szabadságot engedélyezett számára.

Aradon az ország akkori legnagyobb autógyárában – a Postától való kiválása után – a MARTA (Magyar Automobil RT. Arad) igazgatója, majd vezérigazgatója lett.

Ő alapította meg a magyar autótaxizást, mely a későbbiek során Szürketaxi Vállalat néven vált közzismertté. 1913 óta megszokás nélkül volt a vezetője 1945-ig, majd az államosításig. 1951.

nyarán a 76 éves mozgásképtelen, félig vak embert és feleségét kitelepítették és csak 1953-ban engedélyezték, hogy Pest megyébe visszajöhessen. 1956. elején súlyosan megbetegedett. Engedélyezték részére, hogy a volt Postás Szanatóriumban – a mai Onkológiai Intézetben – volt kezelőorvosánál kapjon helyet. Ott is halt meg 1956. áprilisában.

Kirschner Béla



A ma már legendás MARTA TAXI

Egy pasi ül a bárpultnál, már félig elázott, látszik, hogy rossz kedve van. Arra jár egy barátja.

- Mi baj van, cimborá?
- Emlékszel arra a csajra a munkahelyemről, akiről meséltem neked?
- Aki most lépett be a cégedhez?
- Igen, igen, akit ha csak meglátok, rettentő erekción támad.
- És, mi történt?
- Összeszedtem a bátorságom és randira hívtam. Igent mondott, ma délután mentem fel a lakására.
- Remek!
- Hogy ne riasszam el az első alkalommal, a farkamat a combomhoz ragtapszoztam, és így mentem fel hozzá. Becsengettem, és ő kijött élém. Nagyon mélyen dekoltált felsőben és egy észbontó miniszoknyában.
- És?
- Fejbe rúgtam...

* * *

Jack és Iván találkoznak, és arról kezdenek el beszélgetni, hogy melyik országban nagyobb a demokrácia:

- Nálunk olyan nagy a demokrácia, hogy én elmegyek a Fehér Házhoz, és lepisálom a kerítést, ha akarom - mondja Jack.

- Nálunk olyan nagy a demokrácia - kezdi el beszédét Iván -, hogy én elmegyek a Kremlbe, és a Lenin Mauzóleum tövében szarok egyet, ha akarok.

Jack már bánja, hogy túl nagyot hazudott, próbál enyhíteni a dolgon:

- Az igazság az, hogy azért körülnézek, nem látja-e valaki... - Mire Iván: - Hát azért én se tolom le a gatyámat...

* * *

A rövidlátó tanárnő már nagyon ideges:

- Te ott hátul! Mikor volt a honfoglalás?
- Tudja a franc!
- Mikor volt a tatárjárás?
- Mittudomén!
- Ezt a múlt órán vettük. Hol voltál te akkor?
- A kocsmában a haverokkal.
- Mit képzelsz, ki vagy te?
- Én vagyok a vízvezeték-szerelő, és a radiátort javítom!

A forgalombiztonság javításának új eszközei

A prognózisok szerint közúti forgalmunk az évtized végére a felével nagyobbra nő. Mint tudjuk, a nagyobb forgalom baleseti kockázatnövelő. A közúti közlekedési rendszerek hatékonysága és biztonsága korszerű elektronikus eszközök használatával, az úthálózat bővítése nélkül is növelhető.

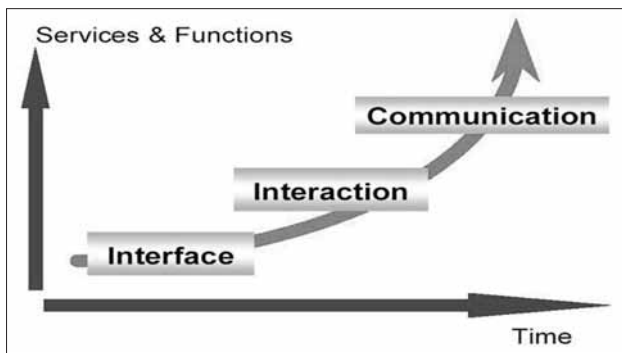
Ezt az EU 15-ök kormányai pontosan tudják. Bár nézőpontjaik különböznek, országaikban megvan az igény és a politikai akarat a közlekedési irányítási rendszer együttes javítására. Az irányítási rendszer fejlesztése számunkra is kitérési lehetőséget kínál.

Vezetői asszisztensek

A kritikus forgalmi helyzetben a jármű mozgásállapota a vezető észlelési, tudatosulási, értelmezési, döntési és a beavatkozási késelmé miatt biztonságosan nem korrigálható.

A biztonság a közlekedési rendszer hibamentes működésének bizonyossága, ami érzékelő, jelfeldolgozó és beavatkozó elektronikus rendszerek irányított működtetésével növelhető. Úgy, hogy a kritikus forgalmi helyzetekre a vezetőnél korábban érzékelő és nála jóval gyorsabban beavatkozó elektronikus rendszerek, vezetői asszisztensek reagálnak.

Az elektronikus beavatkozások a forgalmi áramlatok teljes körére, a járművek egymás közötti kommunikációjára, az egyes jármű-



A közúti közlekedésirányítás hatékonysága a kapcsolatépítést, együttműködést és kommunikációt magába foglaló intelligencia-szint növelésére épül

vek mozgásbefolyásolására, a jármű-főegységek, illetőleg a részegységek működésvezérlésére irányulhatnak.

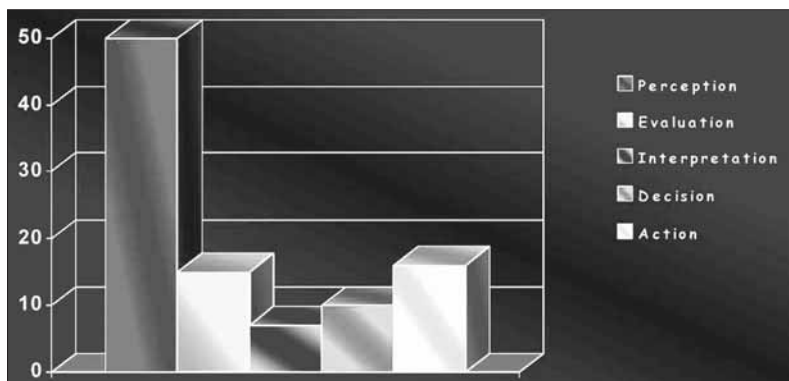
A biztonságos menetállapot helyreállítása érdekében az asszisztensek támogathatják vagy korlátozhatják a gépkocsin kezdeményezett vezetői beavatkozást.

A beavatkozások legelső szintjén álló blokkolás és kipörgésgátló eszközök olvasóink előtt is ismertek. A főegységek drive-by-wire, brake-by-wire vagy steer-by-wire néven ismert elektronikus hajtás, fékezés vagy kormányzásvezérlése a következő járműgenerációk eszköztárába tartozik. Az ember vezette gépkocsik következő generációit ezért számos vezetői asszisztens bővíti majd.

Car-2-Car

Az új fejlesztések eredményeként a közúti gépkocsi-baleseteket jórészt maguk, a forgalmi akadályhelyzetet „megbeszélő” járművek csökkentik. Az egymással kommunikáló gépkocsik C2C-nek nevezett rendszere a gépkocsik külső infrastruktúra-használatával vagy a nélküli helyi számítógépi felügyeletű hálózaton; vezeték nélküli átvitelrel; szabványos; automatikus, megelőzés céllal folytatott kommunikációjára épül. Úgy, hogy az egymással kommunikációs közelségbe kerülő gépkocsik ki-

Folytatás a 31. oldalon



A járművezetés főbb hibafajtái, és azok százalékos megoszlása

Folytatás a 28. oldalról



Az aktív biztonság javításának főbb eszközei

cserélik az akadályt jelentő forgalmi torlódásra, ködre, esőre, jégre, hóra, part menti hullámvérésre utaló információkat. A rendszer jelentőségét az automatikus működés, a megelőző beavatkozás és a veszélyes hely közelébe jutott gépkocsik akadályelhárító információátadása adja. A mögöttes forgalomhoz eljuttatott információk mind a veszélyzóna időben való elkerülésére, mind a távolabbi járműáramlatok optimalizálására lehetőséget adnak.

A C2C rendszer a baleset-megelőzésen túl, a fedélzeti adatok kiértékelésének távdiagnosztikai, a veszélyjelzések gyorsbeavatkozásra és hibaelhárításra való felhasználásának lehetőségeit is magában hordozza.

A vételi körzetbe lépő gépkocsik egymás híreit adó, vevő és átdó (multi-hoppingnak nevezett), spontán kommunikációs hálózatot alkotnak, amelynek hírei a hálózat távoli járműveihez is eljutnak. Az egymáshoz közeli gépkocsik vezeték nélküli technikán alapuló adatátvitelle nem igényli külső infrastruktúra használatát.

Erre csak távdiagnosztikai, gyorsbeavatkozás célú hálózati kommunikáció esetén van szükség.

A gépkocsik C2C kommunikációjának szabványosítására hat vezető európai járműgyártó decemberben kötött konzorciális megállapodást.

További lehetőségek

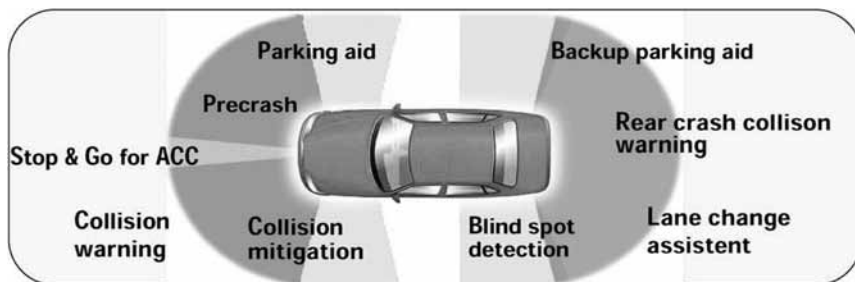
A forgalombiztonság figyelemre méltó eszköze az ISA-nak rövidített intelligens sebességmegválasztó (Intelligent Speed Adaptation), ami automatikusan az út menti jelzőtáblákon feltüntetett sebességértékhez igazítja a jármű haladási sebességét. Használatával kiegyenlített sebességű forgalmi áramlatok hozhatók létre városi úthálózatokon. Az ISA nemcsak a forgalom kiszámíthatóságát javítja, hanem a járműforgalom károsanyag-kibocsátásának csökkentését is lehetővé teszi. A skandináv országokban kipróbált és megkedvelt sebességszabályozó eszköz Várhelyi András honfitársunk kutatásainak eredménye.

Az intelligens járművek új generációja a navigációs helymeghatározás pontosságának növelését igényli. Ez differenciál GPS-en alapuló, deciméter pontosságú műholdas navigációs eszközök használatával valósítható meg. A differenciál GPS tovább növeli a navigációs térképek pontosságát és az úthasználók biztonságát.

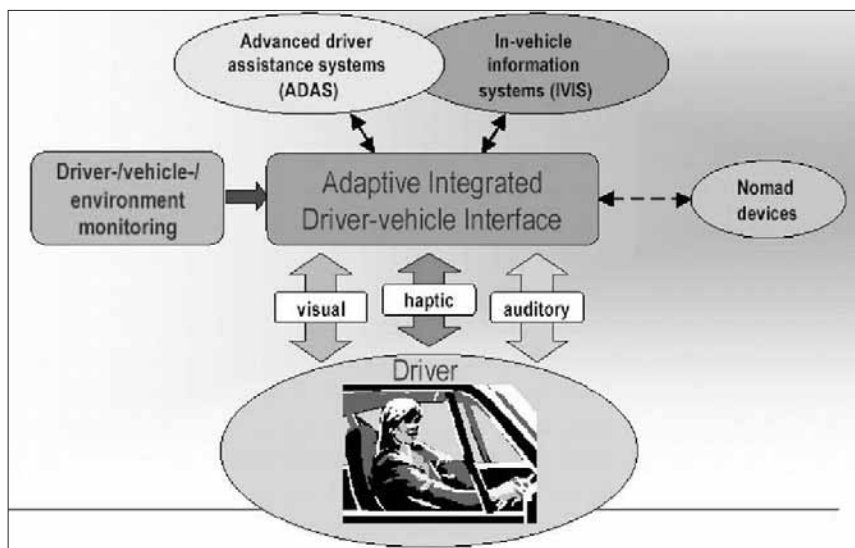
A biztonság a forgalmi résztvevők kritikus csoportjaira irányuló fokozott intézkedésekkel látványosan javítható. A 15-ök a leginkább sérülékeny gyalogosok és kerékpárosok, a legnagyobb baleseti károkat okozó nagy haszonjarművek, és a legtöbb forgalmi kockázatos fiatal járművezetők körében a hagyományos kampány-eszközökkel is jelentős eredményeket értek el.

Kedves új vezetők! Kovácsoljunk együtt erényt a közúti balesetek számának és súlyosságának megalapozott csökkentéséből. Mentjük meg együtt egy kisközégszintű honfitársunk életét! 1300 munkás kéz tízmilliárdokkal gazdagíthatja országunkat.

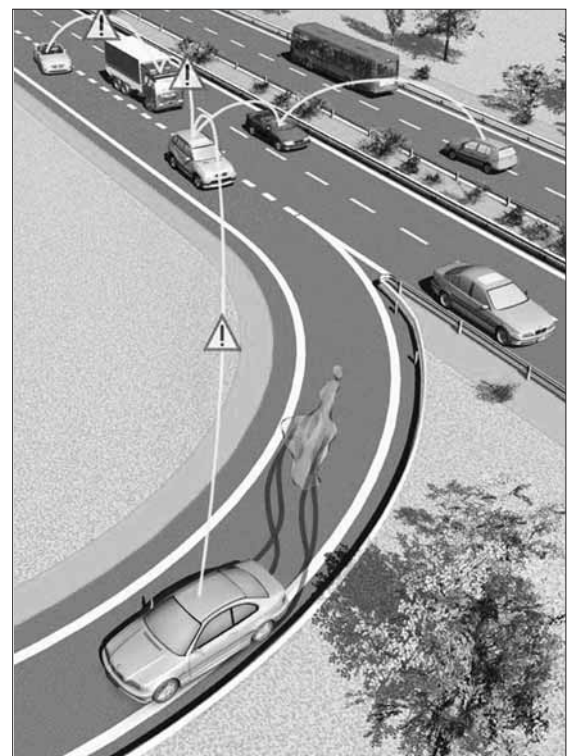
Petrók János



A gépkocsik forgalombiztonsága az embernél gyorsabban érzékelő és beavatkozó vezetői asszisztensek használatával javítható



A vezetői asszisztensek tapintás- és hangjelzéssel egészítik ki a vezető látással szerzett információit



Az intelligens járműveken a biztonság a forgalom és a környezet jobb megismerését megalapozó, a járművek egymás közötti, a vezetővel és a közúti infrastruktúrával folytatott kommunikációval javítható

Erről írt a *Taxisok Világa* 1994. februárjában

10 éve történt

I A kormány válaszolt

A Taxisok Világában még 1994. év végén jelent meg az a beadvány, amelyet öt fuvarozói érdekképviselőt intézett az akkori miniszterelnökhöz. A taxizást érintő témák közül szóba került a fehér rendszámú taxizás (már akkor!), a fix tarifa kérdése, a magas üzemanyagár és az áfa, valamint az átalányadó. A válaszadásban több miniszter is részt vett, az ő levelükből idézünk. Közlekedési miniszter: „A végleges és szükséges harmonizáció megteremtését a tervezett közúti személyszállítási törvény jelenti, amely a közeljövő feladata...” Talán felesleges is említeni: ez a törvény tíz év eltelével sem született meg...

Pénzügyminiszter: „A közúti közlekedés évtizedek óta piaci feltételek között működik. Eből következik, hogy pénzügyi szabályozásának is szektor- és versenysemlegesnek kell maradnia, mert az általánostól való eltérítés versenyszabályt sértene és torzítaná a piaci mechanizmust.” A piaci mechanizmus ma már torzulhat...

A Taxis Kamara észrevételei a válaszok kapcsán: „...példaként megjegyezzük, hogy a Római Szerződés ajánlásában a közúti közlekedést kiemeli a piaci szabályozás alól és szükségszerűnek ismeri el az állami, hatósági beavatkozást. ...Miféle piaci verseny az, ahol a zavarosan ha-

lászók érvényesülnek, a tisztességes vállalkozók és fogyasztók érdeke pedig sérül?”

II Taxi-logisztika

„Naponta kell egyensúlyozni aközött, hogy az ügyfeleknek a legjobb szolgáltatást adjuk, és aközött, hogy a sofőrökkel szemben is igazságos legyen a fuvarelosztás. Szigorúnak, de igazságosnak kell lenni. Fontos, hogy a sofőrök bízzanak a rendszerben... a sofőrök beírják helyzetüket, és a számítógép választja ki a kocsit. A cím egy kijelzőn jelenik meg... Az operátorok (diszpécse-
rek) a jövőben el fognak tűnni, amint a számítógépek teljesen átveszik az uralmat. Jelenleg azért ülnek ott, hogy „ellenőrizzék” a számítógépeket, és lebonyolítsák a társalgást... Ha valaki egy nap háromszor nem fogadja el a kiosztott fuvarát, kizárják a rendszerből, és meg kell indokolnia, miért utasítja vissza a fuvarozást. Másfelől azok, akik kis helyi fuvarát kapnak, a következő két órában előre lesznek sorolva a városkörnyéki és vonzáskörzetekbe szóló fuvaroknál... A terület olyan nagy, hogy néha igen nehéz megfelelő időn belül kiállítani egy kocsit... Ha az ügyfél elfogadja a hosszabb várakozási időt, az ilyen fuvarokat elvállaló kocsit is elsőbbségi listára helyezik a következő órákra” – írta tíz évvel ezelőtt a a Taxisok Világa a sydneyi taxi-szolgáltatásról...

Megállt az évek óta tartó növekedés

– Az új autók piaca európai szinten is beszűkült –

Halkan megkezdődött a (vészh)aragong kongatása az autóiiparban. Kevesebb az eladott jármű és a perspektívák sem rózsásak. Magyarország eddig üdítő kivétel volt az összeurópai trenden belül. Itt még 2003-ban is több volt az eladott új autó, mint az azt megelőző évben. Ez a folyamat 2004-ben megállt, sőt, a 2003-as adatokhoz képest összességében 0,2%-kal kevesebb autót értékesítettek az importőrök. Az első hat helyért folytatott küzdelemben – mint évek óta mindig – a Suzuki nyert 33.855 eladott autóval. Második – szintén évek óta – az Opel 24.147 darabbal. Harmadik a Renault 19.408 darabbal. Negyedik a Škoda (17.089 db), ötödik a Volkswagen (15.665 db.) és a hatodik a Chevrolet/Daewoo (14.601) márka lett. Érdekes, hogy a helyezettek közül az előző évi darabszámot legjobban a Chevrolet/Daewoo-nak sikerült túlteljesíteni (126,1 %). A Škoda és Volkswagen szintén többet adott el, mint tavaly. Az első három helyezettnek ez már nem sikerült. Mindhárom márkának a 2003-as év sikerült jobban. Kérdés, hogy mit hoz az idei év a vásárlóknak és mit a gépjármű-importőröknek?

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

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

1998-as évjáratú taxi (csont)színű Mercedes 220 CDI kifogástalan állapotban, 300 ezer Ft önerővel + 55.000 Ft./hó részletfizetéssel eladó.

Érdeklődni lehet: 06/30-414-6979, vagy 06/20-390-3277

BRG 320-as, térerőmérővel, Buda-kristály eladó.

Érdeklődni lehet: 06/30-9210-525

Kétszobás, felújított, magasföldszinti, parkra néző zuglói örökklakás az Ormánság utcában 65 ezer Ft. + rezsiért hosszú távra kiadó.

Érdeklődni: 06/30-350-0212

Ford Mondeo Kombi 2000-es TDCi, 2001. novemberi, sötétkék színű, klímával, ABS-szel, légszákkal, egyéb extrákkal eladó. Ára: 2.800.000 Ft.

Érdeklődni: 06/70-299-8662

Eladó RASE 2-es taxióra és Maxon URH-rádió térerőmérővel.

Érdeklődni: 403-0620, 06/30-265-4727

Vadonatúj terepjáró-gumi, Goodrich All Terrain, 225/75/16-os 4 db eladó. Önálló garázs Pesthidegkút határán, a II. kerület Kolozsvár utcában kiadó.

Érdeklődni lehet: 30/9417-597

Eladó Renault 11-es 1.4-es motorral, 1984-es évjáratú, 176 ezer kilométert futott, jó műszaki állapotban, szép külsővel, 5 ajtós, 5 sebességes. Irányár: 179.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-9188-223 telefonszámon.

Passat (Santana) 1.6 D 10 éve egy tulajdonosnál, 1985-ös évjáratú, akár frissen vizsgáztatva, vagy vizsgára felkészítve eladó. Extrák: 5 sebesség, vonóhorog, elektromos indításgátló, színes üveg, nagy lökhárító. Irányár: 369.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-9188-223 telefonon.

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!

Passat 1991-es, 1.9D friss taxivizsgával, vonóhoroggal, központi zárral, riasztóval, elektromos indításgátlóval, elektromos tetővel eladó. Ár: 929.000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-9188-223

Mercedes C 220 D eladó. 1997. 12. havi vajsínű, automata klíma, 4x légszák, tempomat, összes infrás gyári kulcs, bőr belső. Irányár: 2,4 MFt.

Tel.: 06/70-317-2250

1990.12. havi piros kis Polski, kitünő állapotban, 31.500 km-t futott, 2006.05. hóig vizsgáztatva 120.000 Ft-os irányáron eladó.

Érdeklődni a 06-30-406-47-49-es mobil, vagy a 34-17-921-es MATÁV-számon lehet.

APEH tájékoztatás

az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal végrehajthatási ügyeire vonatkozóan

2004. október végéig a területi igazgatóságok 180.784 végrehajthatási eljárást indítottak, 332.759 millió forint tartozás behajtására. A tárgyhó végén 197.705 adózó ellen van folyamatban végrehajtás. Az érintett tartozás összege 384.551 millió forint, amelyből 36.244 millió forint hátralékra fizetési könnyítés, bírósági felfüggesztés, illetve egyéb ok miatt az eljárás szünetel.

Végrehajthatási eljárás keretében az elmúlt tíz hónapban 161.951 millió forint folyt be. A beszedett összegből a fizetési könnyítési határozatokra és a végrehajthatási cselekmények foganatosítását követően az adósok 94.655 millió forintot fizettek meg. Az azonnali inkasszókiből 64.267 millió forint,

munkabér és követelés letiltásból 2.032 millió forint folyt be. Ingóság értékesítéséből 641 millió forint, az ingatlanokra 356 millió forint készpénz folyt be.

A területi igazgatóságok évkezdettől tárgyhó végéig 441.163 millió forint tartozásra bocsátottak ki inkasszót. A lefoglalt vagyontárgy foglalást 27.756 millió forint értékben foganatosítottak. Az ingatlanfoglalások 18.090 millió forint becsértéket képviselnek. A többi foglalást 12.126 millió forint becsértékben egyéb ingóvégrehajthatás keretében foganatosították, elsősorban követelés foglalást – 7.507 millió forintot – érintően.

A behajthatási terület a tárgyidőszakban behajthatatlanság címén 20.463 millió forint, méltányosságából a végrehajthatás alatti és nem végrehajthatás alatti ügyekben 8.110

millió forint, elévülés miatt 14.092 millió forint tartozás törléséről intézkedett.

www.apéh.hu

Fenti tájékoztatást azért is tartottam fontosnak közölni, hogy felhívjam a figyelmet: az APEH nyilvántartási és számítástechnikai rendszere egyre korszerűbb és gyorsabb. Ma már gyakorlatilag naprakész adatokkal rendelkeznek a vállalkozások és vállalkozók adójának, járulékaiknak bevallásáról és befizetéséről. Az a néhány évvel ezelőtti gyakorlat, amikor a vállalkozó abban reménykedett, hogy nem kerül rá sor a tartozások behajtásánál, ma már nem járható út. A késedelmi kamatok felszámítása, sőt egyes esetekben a banki inkasszó is automatikusan történik. A behajtás egyre szigorúbb, a végrehajthatás is egyre gyakoribb.

Tájékoztató a vállalkozói járulék fizetési kötelezettségről

Az adókról, járulékokról és egyéb költségvetési befizetésekről szóló törvények módosításáról szóló 2004. évi CI. törvény 249. §-a kiegészítette a foglalkoztatás elősegítéséről és a munkanélküliek ellátásáról szóló 1991. évi IV. törvényt (Ft.) Az Ft. új 46/B. §-ának 2005. január 1-jétől hatályos rendelkezése szerint az egyéni és társas vállalkozó az egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelem után 4 százalékos mértékű vállalkozói járulékot fizet.

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. A minimum-kötelezettség (hasonlóan a társadalombiztosítási, nyugdíj- és egészségbiztosítási járulékhöz) csökkenthető a Tbj. 29. § (4) bekezdésében meghatározott kieső időtartammal. (A Tbj.

29. § (4) bekezdése határozza meg azokat az időtartamokat amely alatt az egyéni vállalkozó a minimálbér alapulvételével nem köteles társadalombiztosítási járulékot, nyugdíj- és egészségbiztosítási járulékot fizetni. Ezek az időtartamok: a táppénz, terhességi-gyermekágyi segély, gyermekgondozási díj folyósításának az időtartama, a gyermekgondozási segély, gyermeknevelési támogatás, ápolási díj folyósítása, kivéve, ha ez utóbbi 3 ellátás folyósításának az időtartama alatt az egyéni vállalkozó vállalkozói tevékenységét személyesen folytatja. Az egyszerűsített vállalkozói adózást választó egyéni vállalkozóra is ezek a szabályok vonatkoznak (egészségbiztosítási járulék alapját képező jövedelem után kell a vállalkozói járulékot megfizetni, kieső idővel a minimum kötelezettség csökkenthető, nyugdíjas, egyidejűleg heti 36 órát elérő munkaidőben foglalkoztatott egyéni vállalkozó nem köteles a vállalkozói járulékot megfizetni). Az egyéni vállalkozó a vállalkozói járulékot az adóévre vonatkozó személyi jövedelemadó bevallása, az egyszerűsített vállalkozói adóbevallást választó egyéni vállalkozó az egyszerűsített vállalkozói adóbevallás részeként köteles teljesíteni.

Társas vállalkozónál hasonlóak a szabályok, a járulék alapja az egészségbiztosítási

járulék alapját képező jövedelem, nem kell megfizetni a járulékot a nyugdíjasnak, illetve a heti 36 órás munkaviszonyban foglalkoztatott társas vállalkozónak, éves szinten a minimálbér után akkor is meg kell fizetni, ha a társas vállalkozó részére jövedelmet nem fizettek ki, a kieső időtartamokkal a minimum kötelezettség csökkenthető. A társas vállalkozó szintén negyedévente, a tárgynegyedévet követő hónap 12. napjáig köteles befizetni a járulékot, a bevallásnak a személyi jövedelemadó bevallással egyidejűleg kell eleget tenni. Mindkét vállalkozói körre vonatkozó közös szabály, hogy a kötelezettségek teljesítése tekintetében az Art. kerekítési szabályai nem alkalmazhatók.

www.apéh.hu

GYÁSZJELENTÉS

Mély fájdalommal tudatjuk, hogy kollégánk,

Hornyák Árpád
1970–2005



- nekünk csak Árpi - hosszú, súlyos betegség

után tragikus módon 34 évesen örökre itt hagyott bennünket, családját és 6 éves gyermekét.

Emlékét taxitársaságunk örökre megőrzi.

A Taxi 4 vezetősége és gépkocsivezetői

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

Fegyverre futotta, taxira már nem

Fizetés helyett lőtt

Igazolványát hagyta biztosítékként a taxisofőrnél az a 15 esztendős szlovákiai fiú, aki Kassáról egy közeli faluba fuvaroztatta magát pénz nélkül. Megígérte, hogy rendezí számláját, ám amikor visszatért, fizetés helyett fegyvert rántott és háromszor rálőtt a taxisra.

Jó tett helyébe jót várj! – tartja a közmondás, ám a szlovákiai taxis esetében ez mégsem így történt. Fiatal fiú intette le az autót Kassa utcáján, és a közeli faluba vitette magát. A taxi elindult, meg sem állt a faluig, ahol csak a fizetéskor derült ki: a kuncsaftnak nincs egy árva petákja sem. A kamasz személyi igazolványát a sofőrnél

hagyta és megígérte, összeszedi a pénzt, rendezí számláját. A fuvarozó belement, hiszen mégiscsak egy fiatalról van szó, bízott benne. Az ifjú nem sokkal később meg is jelent, ám ahelyett, hogy tartozását rendezte volna, beült az autóba és közölte a taxissal: vigye vissza Kassára, majd ott fizet. A sofőr, hogy meg ne ismétlődjön a korábbi helyzet, kérte utasát, mutassa meg, hogy egyáltalán van nála annyi pénz, amely a retúr fuvart fedezi. A suhanc kabátja alól pénztárcája helyett egy pisztolyt kapott elő s már lőtt is a vállalkozóra, aki a jó helyzet-felismerő képességének és reflexének köszönhetően, hogy a golyó csak az arcát súrolta és nem rongcolta szét a fejét. Autójából kiugrott, majd futásnak eredt. Támadója

kétszer utána lőtt, az egyik lövedék a lábát el is találta, de a taxinak végül élvez sikerült elmenekülnie.

Vérző sebbel bicegett ki az országútra, ahol egy arra haladó gépkocsi felvette és a kórházba vitte, ahonnan értesítették a rendőrséget a történetekről. A rendőrök a helyszín megtekintése után, a sérült sofőrtől kapott személyleírás alapján rövid időn belül elfogták az ifjút, aki kihallgatásakor elismerte tettét, ám elfogadható magyarázatot nem tudott adni indítékaira.

Előkerült a fegyver is, amelyről kiderült, nem sokkal korábban 300 koronáért vásárolta a srác a kassai pályaudvaron. Határozott célja nem volt a fegyverrel, de úgy gondolta, valamire még jó lehet – derült ki valómásából.

Fegyveres rablásért tíz év börtön jár Szlovákiában is, ám a fiatalorú gyanúsított, éppen a kora miatt öt év fegyházbüntetéssel is megúszhatja tettét.

Cash

Kedvezményes árak, személyre szabott finanszírozás

TAXISAKCIÓ A CHEVROLET GYULAINÁL

Tavaly év végén olyan hírek terjedtek el, hogy 2005-től az új és használt autók egyaránt jelentősen többre kerülnek majd. Az év elején kiderült, a regisztrációs adó valóban megemelkedett. E mellett számos olyan termék épül be egy autóba, melyekre az új környezetvédelmi előírások miatt különféle termékadókat szabtak ki. Arról, hogy ez a magyar autós piacon milyen változásokat idézett elő, az érintett márkakereskedőktől próbálunk információkat kérni. Először Gyulai Szilvesztert, a taxisok körében méltán népszerű Chevrolet/Daewoo/ Gyulai kereskedés tulajdonosát kerestük meg kérdéseinkkel.

• **Milyen áremelést okozott a bevezetőben említett regisztrációs adó emelése? Várható esetleg további kedvezőtlen intézkedés, mely a taxis vásárlókat érintheti?**

• Nálunk 2005-ben az autók ára nem változott, sőt magasabb alapfelszereltséggel kínáljuk a Chevrolet típusokat, mint elődeiket. Az autókereskedelemben viszont államhatalmi, törvényhozói szinten sok újdonságot hozott ez az év. Az EU-hoz történő csatlakozást követően a regisztrációs adó még áfa-körön kívüli tételnek számított. Idén a kormány úgy döntött, ehhez az adóhoz az áfát még hozzá kell számítani.

• **Tavaly még hozzá lehetett jutni Daewoo márkánéval forgalomba hozott típusokhoz, olcsóbban, mint a Chevrolet néven szereplőkhöz. Van még ezekből az autók közül?**

• Elvéve még lehet találkozni akciós Daewoo modellekkel, akad néhány darab rak-táron még a Kalosból és Nubirából, de aki ezekre az akciós autókra alapozza a vásárlást, annak bizony nagyon hamar döntenie kell, mert egyre fogy az amúgy is csekély készletünk.

• **A márkakereskedésről tudják a taxisok, hogy őket itt kiemelt ügyfélként kezelik. Ennek megfelelően komoly kedvezményeket is kapnak. Mely típusokhoz lehet 2005-ben taxis kedvezményrel**

hozzájutni? Mennyi a garancia ezekre a Chevrolet márkánéval forgalmazott járművekre?

• Valamennyi típusra adunk taxikedvezményt. Am tapasztalatból tudjuk, hogy utasok szállítására elsősorban a Daewoo Nubira, a Chevrolet Lacetti sedan és kombi változata, a Chevrolet Tacuma, valamint Chevrolet Evanda alkalmas. Ezért ezeket ajánljuk kifejezetten a taxisok részére. A tavaly megjelent Lacetti modellcsalád első sorban kombi változatával egy újabb piaci szegmenst képvisel. A Chevrolet Lacetti Station Wagon változata „A” kategóriás személyautónak számít a taxicégeknek. Korszerű motorjával, gyönyörű külső megjelenésével méltán tartozik fuvarozókörökben a legnépszerűbb modelljeink közé. Nem beszélve az „A” kategóriás autók esetében kiemelkedő ár/érték arányról, melyről vásárlóink is igen elégedetten nyilatkoznak. A taxisoknak adható kedvezmények mértéke egyenként változik, a flottaértékesítési változtatás miatt egyedi jelleggel számítható ki. Ez függ az autó típusától, alapárától, felszereltségétől, és az egyedi ki-

„Rövid leszek!” – mondta a kígyó, és felmászott a sínekre...

Olyan randa vagyok, hogy a pszichiáternél mindig hason kell feküdnöm.

Amiből lekvárt lehet főzni, abból pálinkát is.

A gumióvszer nem nyújt teljes biztonságot. A barátomon is volt, mégis elütötte egy busz.

Annyira tettekrész vagyok, hogy a nevem valójában ige kellene, hogy legyen.

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 §



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

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, szőrőszállítók, 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. 11.
 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, Mitsubishi, Nissan, Honda bontó
 Bontott, utángyártott és gyári alkatrészek
 Cím: 2000 Szentendre, Dózsa Gy. Út 26.
Tel.: 06-26-314-163 06-26-311-121
06-26-318-182 06-26-300-032
 E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

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

MERCI ALKATRÉSZ!!!
 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!

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

Szűrők, szíjak, olajok, gyertyák, fékbetétek...
 Opel olaj 10W-40 5L 4.000.-Ft,
 Astra F fékbetét 3.500.-Ft kedvezményrel.
 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, Kölcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pofa



2004-ben is új, minőségi, olcsó, bővített árúkeszlettel állunk az Önök rendelkezésére.
 Pl. Citroen Xantia, Xsara Skoda Octavia, Suzuki, Opel stb.
Taxisoknak kedvezményrel.
 Százás 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!

vitelezéstől. Igyekszünk ügyfeleink igényeit rugalmas ügykezelésünkkel, a megfelelő konstrukció, felszereltség kiválasztásával maximálisan kielégíteni. Ami pedig a garanciát illeti: minden modell esetén 3 éves, teljes körű garanciát vállalunk minden indokolatlan meghibásodásra. Továbbá, autóinkra, 6 évre szóló átrozdásodási garanciát is biztosítunk. Külön kiemelném, hogy szervizünk minden 10.000 Ft feletti javításra jótállást vállal, melyről hivatalos okmányt állítunk ki az ügyfeleink részére.

• **A korábbi autót, típustól függetlenül beszámítják új jármű vásárlása esetén, vagy csak a „saját” típust?**

• Természetesen a használt autókat típustól függetlenül továbbra is beszámítjuk. Nem csupán a már jelenleg is Daewoo-tulajdonosok korábbi gépjárművének cseréje a célunk. Szívesen fogadjuk azokat a taxisokat, akik használt autójuk beszámítása mellett, egyedi, speciális, személyre szabott hitellehetőséget keresnek. Mivel több bankkal is kapcsolatban állunk, lehetőség van a választásra, a megfelelő feltételeket

kínáló bankkal történő ügyintézésre, és ez által a legkedvezőbb konstrukció kiválasztására.

• **A taxisokat az elmúlt években javítási igény esetén, ha lehetett, előre vették. Függetlenül attól, hogy garanciális javításról volt szó, vagy sem. A szervizdíjakból, alkatrészárakból a kollégák még engedményt is kaptak. Megmaradt ez a szemlélet 2005-ben is?**

• Szemléletünk nem változott. Lehetőségeinkhez képest továbbra is, a már megszokott módon, figyelembe vesszük az egyéni igényeket, és minél gyorsabb szervizelést biztosítunk. A szervizbe érkezők, köztük



természetesen a taxisok is, biztosak lehetnek abban, hogy a szervizelési, javítási idő nem lesz hosszabb, mint ami ehhez feltétlenül szükséges.



STRONG
Digitális Televíziózás
akár az autóban is!
Földi sugárzású adás az Antenna Hungáriától!

Strong SRT 5155 földi digitális vevőkészülék:
Tökéletes vétel, teletext, játékok,
vékony kivétel, 12/24 V szivargyújtó adapter
külső infraszem csatlakoztatási lehetőség.

UTAZÁSI UTLVÁNY (Taxi-csekk) váltás

Non-stop a belvárosban
Társaságtól függetlenül

06-30-414-69-79

ÜZEMBENTARTÓI LEHETŐSÉGEK

15.000.- Ft-tól

06-30-414-69-79

Az egypúpú tevét az különbözteti meg a kétpúpútól, aki akarja.

Nem iszom vizet, mert halak szerelmeskednek benne.

Fura, ha egy könyvtárban kezdés el sikoltozni, mindenki rosszállón néz rád, de ha egy repülőgépen, egyből csatlakozik mindenki.

Az élet attól szép, hogy bármi megtörténhet. És attól szar, hogy meg is történik.

Ha ellenségeid lőtávolságon belül vannak, akkor te is.

Miért csak a katonák legyen az élvezet? Fegyvert mindenkinek!

Nagybátyám abbahagyta a dohányzást, leszokott az alkoholoról, a nőkről, a nehéz, fűszeres ételekről és az éjszakázásról. Egészséges volt egészen az öngyilkosságáig.

Ha az élet igazságos lenne, Elvis élne és az imitátorok lennének halottak.

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Fótaxi URH 558

VIII. Gyulai Pál utca–Rákóczi út

Rendszeresen vannak baleseti veszélyhelyzetek a Gyulai Pál utcából kihajtó autósok között. Ugyanis a balra kanyarodók a jobb oldali sávba állnak, a jobbra kanyarodók meg a bal oldaliba. Aztán a Rákóczi úton meg jól összetalálkoznak... Utburkolati jeleket is kellene felfesteni, kinek melyik sávba kell besorolnia.

• A kereszteződés Gyulai Pál utca felőli ágában nincs járműosztályozó kijelölve, mert a Rákóczi út „szervizútja” túl közel van a csomóponthoz. Ha járműosztályozót jelölnénk ki, akkor ellehetetlenítenénk a szervizútról a Rákóczi útra jobbra kanyarodást. Ilyen kis területen nem lehet kijelölni korrekt sávosztályozót.

VII-VIII. Baross tér

Ideiglenes forgalmi rendet vezettek be a nyáron a metrópótló buszok zavartalan közlekedése érdekében. A forgalom visszaállt a régi kerékvágásba, de a régi utburkolati jelből maradt néhány. Például a Kerepesi út felől érkező buszokat bevezették a tér közepére. Miután a felfestés úgy maradt, a helyismerettel nem rendelkezők közül sokan eltévesztették a sávokat és nem a Rákóczi út felé kanyarodtak, hanem a tér közepére. Aztán a hibát korrigálva, visszarántották a kormányt a helyes irányba... Jó lenne visszafesteni a régi jeleket.

• A metróberuházással kapcsolatos hiánypótlás kivitelezése folyamatban van, a területen több módosítás lesz.

XI. Budafoki út–Karinthy F. út

Nagyon precízen felfestették a járdára, hogyan szabad ott várakozni. És nagyon precízen otffejejtették a „Megállni tilos!” jelzőtáblát. Itt is két legyet ütnek egy csapásra! A „közterület” is beszédheti a dézsmát a tiltott helyen várakozásért, meg a parkolási társaság is szaporíthatja vagyunkáját...

• A Centrum Parkoló Kft.-től kértük a „Megállni tilos” jelzőtábla megszüntetését.

IX. Üllői út–Ecséri út

Még mindig háborognak a taxisok a jelzőlámpa miatt a jelzett helyszínen. Teljes joggal... Korábban szerettük volna elérni, hogy jól látható helyen ismételjék meg a jelzőlámpákat az Üllői úton kifelé haladva. A kérést elutasították. Akkor legalább cseréljék ki azokat olyanokra, amiket jobban lehet látni.

• 2005-ben a jelzőfej karbantartását elvégeztetjük.

XI. Gellért tér

Sokan szabályosan végigvárják a sort a Szabadság hídra feljutásnál. Azonban egyre többen előre merészkednek és közvetlenül a hídra való feljutás előtt szemtelenkednek be a jobb oldali sávba. A záróvonalat meg kellene hosszabbítani, ezzel megakadályozva ezt a sportszerűtlen cselekedetet.

• Sajnos rövid a sáváltás hossza a Bartók Béla út felől érkezők részére. Sokan nem tudnak kihaladni időben a szélső sávban. Persze vannak „sorkike-

rülök” is, ezeket a záróvonal sem zavarná. Nem javasoljuk a záróvonal meghosszabbítását.

II. Hűvösvölgyi út 2.

Buszsávot festettek fel a jelzett helyszínre – nagyon helyesen. Azonban az utburkolati jelek nem változtak. Jelenleg a jobb oldali sávból kötelező jobbra fordulni, pedig a buszsávban haladók egyenesen – is – tovább szeretnének haladni.

• Nem lehet az egyenes irányt minden jármű részére kijelölni, mert nincs fogadósávja. A jobb oldali sávból a BKV járműveinek kivételével csak jobbra szabad kanyarodni. Az autóbuszok előnyítással a csomópontban váltanak sávot.

II. Pitypang utca

Gyanútlanul ereszkedik lefelé az autós a Törökvész úttól a Zöldlomb utca irányába, és nem is sejtí, mit rejtenek a lombok. Mi tudjuk. De jó lenne, ha mindenki tudná...

• A kerületi Polgármesteri Hivatal felkérjük a jelzőlámpát takaró fa eltávolítása érdekében. A „Forgalomirányító fényjelző készülék” jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

II. Frankel Leó utca–Üstökös utca

Egy kérés, amit újra és újra megismétlünk... Fessenek fel utburkolati jeleket, hogy kinek melyik sávba kell besorolnia.



II. Pitypang utca. Gyanútlanul ereszkedik lefelé az autós...



...csak akkor venni észre a lámpát, ha már a kereszteződést figyeli. Nem pedig a lámpát...

rolni a kanyarodás előtt! Most mindenki az egyirányú út jobb oldali részéhez fordul. Akkor is, ha balra akar tovább menni. Így persze feltartja a jobbra fordulókat.

- A burkolatjelek felfestésére intézkedünk, a megvalósítás 2005-ben várható.

XXII. Ferenc utca I.

Két éve kértük, hogy gallyazzák le a fát a jelzett helyszínen, mert eltakarja az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát. Akkor megtörtént a gallyazás. Most megint nem látni a táblát. Az újabb gallyazás helyett inkább a táblát kellene egy kicsit áthelyezni.

- Az autóbusz-útvonal felülvizsgálata kapcsán forgalomszámlálást végzünk, és az eredménytől függően változhat a kereszteződés forgalmi rendje. Ennek eredményeként a jelzőtáblák helye is változhat.

V. Veres Pálné utca I.

Korlátokat helyeztek ki a zsákutca részében a parkoló autók kordában tartására. Nagyon helyes volt az elképzelés, nagyon jó a kivitelezés. Azonban – érthetetlen módon – valaki (valakik) középen (!) elfűrészték a korlátokat. Azóta rendszeresen nekimennek az autósok, nekitoltnak a figyelmetlen járművezetők. Ugyanis az autó volánja mögül már nem lehet észrevenni őket... Kértem a megrongált korlátok eltávolítását.

- A korlátok helyreállítására intézkedünk.

XX. Török Flóris utca–Ferenc utca

Budapest egyik legveszélyesebb helyszíne lett Pestszenterzsébeten a Török Flóris utca és Ferenc utca sarok. Ugyanis jelzőlámpákat helyeztek ki, de a „Főúton”

haladva egyszerűen nem lehet látni a jelzőlámpákat! Jó lenne azokat áthelyezni, vagy megismételni.

- A gallyazásra intézkedünk. A burkolatjelek felújítására az időjárás függvényében kerül sor. A jelzőfej bal oldali megismétléséhez alépítményi hálózat kiépítése szükséges. Erre anyagi forrás jelenleg nem áll rendelkezésünkre.

IV-XIII. Váci út

Taxis kollégák panaszkodnak a jelzőlámpák hangolására a Váci úton. Kérjük a jelzőlámpa-program ellenőrzését.

- A Váci úti jelzőlámpás csomópontok a McDonald's csomóponttól befelé hangolt rendszerben működnek. A hangolás végleges kialakítását a BFFH Közlekedési Ügyosztály módosításai alapján készítették el. Ezen módosítani nem kívánunk. Önállóan működő csomópontok a Váci út – Főti út és a Váci út – 2/a. jelű út. A Váci út belső szakaszának (Árpád út–Árpád híd) korai reggeli hangolása (TESCO környékének kivételével) 2001 óta nem változott. Ezen szakasz központra kötött jelzőlámpái éjszaka is működnek a 70 km/órás sebesség miatt. Megállítást van gyalogos bejelentkezés miatt a Károly utcai csomópontnál, de a gyalogosok biztonságos átkelése miatt erre szükség van.

VII., Klauzál tér 8.

Egy tréfás kedvű útburkolatjel-felfestő járdára merőlegesen festette fel az útburkolati jeleket, jelezve, ott hogyan szabad parkolni. (A korábbi útszakaszon a ferde beállásra adott lehetőséget a felfestés, az azt követő részen pedig már a járdával párhuzamosan szabad várakozni.) Hiába figyelmeztettük az útburkolatjel-festőt a helyzet képtelenségére, ő hajthatatlan ma-

radt. Ugyanígy hajthatatlanok maradtak a kerékbilincselők, akik az útburkolati jelekre hivatkoztak...

- A várakozásra vonatkozó burkolati jelek felülvizsgálatát a VII. kerületi parkolási rendszer forgalomtechnikai eszközeinek átadása során rövidesen elvégezzük. Kérését indokoltnak tartjuk, ezért a módosításra vonatkozó javaslatot listánkban szerepeltetni fogjuk.

V. Vámház körút–Veres Pálné utca

Vannak újra és újra visszatérő kérések. Ha jogos a felvetés, én természetesen minden alkalommal továbbítom. A Szabadság híd felől rendszeresen „beáll” a Vámház körút a Kálvin tér irányába. Miért nem lehet a Veres Pálné utca felé elmenekülni balra szabályosan? Szabálytalanul rendszeresen megtesszük...

- Csúcsforgalmi időszakokban jelentős hátrányt jelentene a kanyarodás engedélyezése, mivel nem áll rendelkezésre önálló balra kanyarodó sáv. A villamosközlekedés miatt a kanyarodás jelzőlámpa nélkül egyébként sem engedélyezhető.

XIX., Ady Endre út–Vas Gereben utca

Nagy kettősség jellemzi a közlekedést a fővárosban. Sok helyen feleslegesnek érezzük a forgalomirányító jelzőlámpákat. Ugyanakkor nagyon sok helyről hiányoznak. Ilyen helyszín Kispesten az Ady Endre út – Vas Gereben sarok is. Azt hiszem, nem kell sok kommentár ehhez. Ide tényleg lámpa kellene!

- A kereszteződésben a jelzőlámpa telepítése valóban indokolt. A csomópont megvalósítása szerepel a BFFH-nak megküldött forgalomirányítási fejlesztési programjavaslatunkban.



XX. Török Flóris utca: Alig lehet látni a jelzőlámpát...



...pedig az előző még tökéletesen látható

XIII. Párkány utca 7.

Új forgalmi rendet vezettek be a Vizafo-gó lakótelepen. Azonban az egyik „Be-



XIII. Párkány utca, ehhez nem kell kommentár... A fa lombjai közé (!) helyezték a „Behajtani tilos” jelzőtáblát!

hajtani tilos!” jelzőtáblát éppen egy fa ágai közé csúsztatták be... (Én azért elbeszélget-nék a jelzőtábla kihelyezőjével...)

- A gallyazásra in-tézkedtünk.

III. Szentendrei út–Raktár utca

Végre „letáblázták” az életveszélyes „jobbkezes” Raktár ut-cát. Azonban némelyik „Elsőbbségadás köte-lező” jelzőtáblát jól el-dugták a fák mögé. Jó lenne ezeket áthelyez-ni.

- A faszor miatt nem lehet áthelyez-ni a jelzőtáblát. A ke-rületi önkormányzat gallyazni fogja a fá-kat.



III. Raktár utca. Sajnos a fák mögé tették a nemrégiben kihelyezett táblákat

Nincsenek előítéleteim. Mindenkit utálok.

* * *

Borral szoktam főzni. Néha az ételbe is teszek.

* * *

Nem hittem a Mikulásban, mert tudtam, egyetlen fehér csávó sem merészkedne a telepre sötétedés után.

* * *

A bank az a hely, ahol akkor kapsz kölcsönt, ha be tudod bizonyítani, hogy nincs rá szükséged.

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

Múltkor felhívott egy csajszi, hogy menjek át, nincs otthon senki. Átmentem. Nem volt otthon senki.

* * *

Évek óta nem beszéltem a feleségemmel. Nem akarom félbeszakítani.

* * *

Külön szobában alszunk, külön eszünk, külön megyünk nyaralni. Megteszünk mindent, hogy egyben tartsuk a házasságunk.

* * *

Gyermeünk első tizenkét hónapját azzal töltjük, hogy megtanítjuk járni és beszélni. A következő tizenkét évet meg azzal, hogy pofa be és maradjon a seggén.

* * *

Szöke meséli:

– *Semmiképpen se vegyétek meg a japán TDK együttes kazettáját! Végighallgattam, teljesen üres!*

* * *

Egy járókelő megállít az utcán egy másikat:

– *Ne haragudjon... az állomást keresem.*

– *Nem haragszom. Keresse.*

* * *

Kétes külsejű egyén jelenik meg a vizsgázó egyetemisták között, mire az egyik hallgató:

– Mivan baz* meg, te így jöttél vizsgázni?

A fickó:

– Nem baz* meg, én így jöttem vizsgáztatni!

* * *

A kis Lajoskának feladják az iskolában házi feladatnak:

Hogyan születik a gyerek?

Lajoska a szüleihez fordul segítségért:

– *Anyu, hogy születik a gyerek?*

– *kérdezi*

– *A gólya hozza.*

– *Téged is a gólya hozott?*

– *Hát persze, kisfiam.*

Lajoska megkérdezi apukáját is:

– *Apu, téged is a gólya hozott?*

– *Hát persze, kisfiam.*

A gyerek, miután végigkérdezte a rokonságot a szülőktől a nagyszülőkhöz, ezt írta a dolgozatába:

„A mi családunkban emberemlékezet óta nem dugtak.”

* * *

Egy ügyvéd és egy mérnök üdülnek a Bahamákon.

Azt mondja az ügyvéd:

– *Képzeld, a múltkor kigyulladt a házam, elégett mindenem, de a biztosító fizetett mindent, abból vagyok most itt.*

A mérnök:

– *Én is így jártam, de nekem az árvíz öntötte el a házam. A biztosító nekem is fizetett mindent.*

Az ügyvéd elgondolkozik, majd megkérdi:

– *Ez se rossz. De árudd már el, hogy csináltad az árvizet?*

A világ gazdaságainak különbségei

A hagyományos gazdaság: Van két tehened. Az egyiket eladod és az árából veszel egy bikát. Az állatállományod gyarapodik, a jövedelméből nyugdíjba mész.

Az indiai gazdaság: Van két tehened. Szentként tiszteld őket.

A pakisztáni gazdaság: Egyetlen tehened sincs. Bejelentet, hogy igényt tartasz az indiai tehenekre. Felszólítod a világot, hogy nyújtson segítséget: az USA pénzt adjon, Kína katonailag segítsen, Nagy-Britannia adjon harci gépeket, Olaszország ipari berendezéseket, Németország technológiát, Franciaország tengeralattjárókat, Svájc nyújtson kedvezményes hiteleket, Oroszország szállítson gyógyszert, Japán pedig gyártókat, mindezt ingyen. A kapott támogatásokból megveszed az indiai teheneket, majd deklarálod, hogy a világ kizsákmányol téged.

Az amerikai gazdaság: Van két tehened. Az egyiket eladod, a másikat pedig arra kényszerítet, hogy 4 tehen helyett tejljen. Megdöb-bensz, amikor a tehen váratlanul elpusztul. Az esetet ráfogod egy olyan országra, amelyiknek van tehene és természetes körülmények között tartja. Bejelentet, hogy az

ország veszélyt jelent az emberiségre. A világ megvédése érdekében megtámadod az illető országot és elkobozod a teheneket.

A francia gazdaság: Van két tehened. Sztrájkolsz, mert három tehenet akarsz.

A német gazdaság: Van két tehened. Továbbfejlesztetd őket, így 100 évig élnek, havonta csak egyszer esznek és megfejik önmagukat.

Az angol gazdaság: Van két tehened. Mindkettő kerget.

Az olasz gazdaság: Van két tehened, csak nem tudod, hogy hol vannak.

Elmész sziesztázni.

A svájci gazdaság: Van 5000 tehened, de egyik sem a tied. Mások kal fizettetsz a megőrzésükért.

A japán gazdaság: Van két tehened. Átalakítod őket, így az eredeti méret 1/10-re csökkennek és hússzor több tejet adnak, mint a normál méretű tehenek. Ezután cu-ki kis rajzfilmfigurákat készítesz róluk és Cowkimon néven az egész világon árusítod őket.

Az orosz gazdaság: Van két tehened. Megszámolod őket és azt tapasztalod, hogy ötven vannak. Újra megszámolod, ekkor 72 tehen az

eredmény. Megint megszámolod, most 17 tehenet találsz. Feladod és kinyitasz egy újabb üveg vodkát.

A nigériai gazdaság: Van két tehened. Az egyiket megveszed, majd bejelentet hogy ellopták. A rendőrség megkezd a nyomozást, és 100 km sugarú körön belül mindenkit letartóztat. Addig kínozza őket, amíg valaki be nem ismeri, hogy ő lopta el a tehenet. A rendőrség büntetésül minden letartóztatott személytől elkoboz 1-1 tehenet. Így most te visszakaptad a tehenedet, a rendőrségnek pedig van egy új tehenfarmja.

Magyarország: Van az államnak két tehene. A felelős vezető a tejet hazaviszi, majd bebizonyítja hogy a teheneket privatizálni kell, hiszen ráfizetéses az üzletág. Elhatározzák a tehenek eladását jelképes összegért, majd meghirdetik a helyi újságban, amely egypéldányos és csak a vezetőnek jár. A vezető megpályázza a marhatendert és csodák csodája, meg is nyeri.

Rögtön tart egy sajtótájékoztatót, hogy mekkora áldozat részéről ezt a két gyengén működő tehenet a vállára venni. Majd politikai pályára lép, és ily módon két marhával maga köré gyűjt egy csomó marhát.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Autóút”. Az ilyen úton megfordulni, vagy hátrafelé menni tilos.

2. Helyes az „A” válasz. A taxi sebessége nem több mint 50 km/h, és az úttest tapadási viszonyai is kedvezőek. Kísérletekkel bizonyították, hogy ebben az esetben a blokkoló fékezés révén érhetjük el a legrövidebb fékutat. A „C” válaszban leirtakat blokkolásgátló nélkül nem tudjuk megvalósítani.

3. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Állj! Elsőbbségadás kötelező.” E jelzést a gépkocsivezető rugalmasan nem bírálhatja felül.

4. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Balra bekanyarodni tilos.” Hatálya arra az útkereszteződésre terjed ki, amely előtt azt elhelyezték.

5. Helyes a „B” válasz. A „Körforgalom” jelzőtábla csak az „Állj! Elsőbbségadás kötelező”, vagy az „Elsőbbségadás kötelező” táblával együttesen kerül kihelyezésre.

6. Helyes a „C” válasz. A gyalogosok

vél vagy valós hiánya nem menti fel a vezetőt a hátrafordulás alól. A tükrök – típusuktól és beállításuktól is függően – nem biztosítanak teljes áttekintést a taxi mögötti területről, mert ún. holtterek keletkeznek. A biztonságos tolatáshoz szükséges a fej hátrafordítása is.

7. Helyes az „A” válasz. Az őz várható viselkedése előre megítélhetetlen. Az átlatra jellemző a nagy indulási sebesség, amit nagyobb ugrással is kombinálhat. Ilyenkor közvetlen veszélyt jelent, mert lehet, hogy majd épp a gépkocsi elé fog ug-rani.

8. Helyes az „A” válasz. Az autóbuszfor-galmi sávot a jobbra tartási, illetőleg az út-test jobb szélén való haladási kötelezettség szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

9. Helyes az „A” válasz. A lázzal járó megfázásos betegségek csökkentik a koncentrációképességet és a megfigyelő képességét. Lázasan, fáradtan, gyógyszer hatása alatti gyenge állapotban nem szabad gépkocsit vezetni.

10. Helyes a „B” válasz. A kézikocsi is jármű, így az ezzel közlekedő személy utolérése, és a mellette való elhaladás elő-zésnek minősül.

11. Helyes a „C” válasz. A hazánkban érvényben lévő szabályok még nem tették kötelezővé a biztonsági mellény viselését.

12. Helyes a „C” válasz. A mások által előidézett veszélyhelyzetet a lehetséges módon a véten vezetőnek is el kell hárita-nia. Ilyen esetben leghelyesebb fékezni, és jobbra, az úttest szélére húzódni.

13. Helyes a „B” válasz. A taxit féktávolságon belül nem lehet megállítani. Adott esetben a kikerülés végajtása érdekében a jármű megcsúszását – a kormányozha-tóság megtartása végett – el kell kerülni.

14. Helyes az „A” válasz. Az ábrázolt egyenrangú utak kereszteződésében a markoló vezetőjének jobb keze felől más jármű nem érkezett, s bár balra bekanya-rodik, elsőként folytathatja az útját. Második a kerékpáros, mert a bal keze felől érkező személygépkocsi részére elsőbbsé-get ad.

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 76. RÉSZ

Teljes tanácstalanság

1947 szeptemberének végén, a kibővített választmányi ülésen, amelyen a Taxiiparosok Szövetkezetének igazgatósága, valamint vezető tisztségviselői is részt vettek, dr. Endrényi Tivadar, a kéktaxisok jogásza bejelentette, hogy a társulat a Taxiiparosok szövetkezete részjegyeinek többségét átvette, kifizette, ám a magántaxisok mind ez ideig csak 108 részjegyet jegyeztek. Kérte a tagságot, tehermentesítsék a Társulatot, mert pénzüik jelentős hányadát az értékpapírok lefoglalják. Arról is beszámolt, hogy a Taxiiparosok augusztus 17-én megtartották 20. közgyűlésüket, amelyen többek között ismertették szövetkezetek működését az 1920-as évek végétől. A jelenlévők hallot-

ták, hogy 1945 áprilisában visszakapták telepüket a Vörös Hadseregtől, s alighogy romtalánították és néhány műhelyükben megindították a munkát, a polgármester júniusban elvette létesítményüket és átadta a Vörös Hadseregnek. Kényszerűségből kibérelték a Brauch-féle húszüzem Mester utca 27. sz. alatti üres műhelyeit, ahol azóta is – bár mostoha körülmények között – működnek. Elhangzott, hogy a Budapesti Géperejű Bérkocsi Társulat vezetői több ízben érdeklődtek a polgármesternél a visszaköltözés várható időpontjáról, választ azonban nem kaptak. Arról is hallhattak az érdekeltek, hogy értékpapírjaik többségét átvette a Társulat, így hamarosan saját felszámolásukról is tárgyalni kell.

Szövetkezetének is tagjai voltak, éppúgy aggódtak a szövetkezet sorsáért, mint a műhelyekben dolgozó szakiparosok – feltették állásukat. 1947-ben már folyt a politikai, gazdasági átrendeződés, az államosított nagyvállalatok inkább csökkentették, semmint bővítették létszámukat. Az agrárproletariátus is megjelent a munkaerőpiacon. A szövetkezet szakiparosai joggal tartottak attól, ha közösségüket felszámolják, nem lesz munkahelyük, hiszen az Autótaxifuvároók Szövetkezete elegendő szakemberrel rendelkezik, az államosított Autótaxi Rt.-nél létszámstop lépett életbe, a szakma szerelő kisiparosai, félve a bizonytalan jövőtől, nem bővítik kapacitásukat. Tanácstalank voltak. Az igazgatóság semmi jóval nem biztatta őket.

A kibővített választmányi átérezte a gondokat, igazat adott az aggodalmaskodóknak. Endrényi sem mondhatott lelkesítő szavakat. A szakmát különösen izgatta, hogy a keringő rémhírek szerint hamarosan felemelik a tarifákat, ami viszont a taxisok forgalmát mérsékelheti. Többen úgy látták, hogy emelés esetén a magántaxisok saját maguk bütykölik meg a keletkező hibákat, ami által csökkenhet a Mester utcai komplexum bevétele. De az is zavarta a gondolkodókat, hogy augusztus vége óta üzemanyag-ellátási zavarok mutatkoztak, a benzin, a gázolaj és a kenőolaj hiánycikké vált. A sajtó csupán átmeneti zavarokról írt, és állította, hogy a bajok okozói a nyugati imperialisták mellett a hazai nagytőkések, akik a forint meggyengítésén mesterkednek. Hangoztatta, hogy e klikket rövid időn belül felszámolják és visszaáll a régi rend. Arról azonban senki sem szól vagy írt, hogy a dunántúli olajkutak kapacitása egyre csökken és a források lassan elvize-sednek. Kiderült, hogy a kutak hozamát korábban túlbecsülték, a zalai olajkutak nem győzik kielégíteni az ország megnövekedett olajigényeit. A hatalmas kutak fenntartóit okolták a termelés csökkenéséért, szabotázst láttak a dolgok mögött. Megindultak a tisztogatások, a letartóztatások, az internálások az olajiparban.

A csökkenő hozam mérsékelte a hazai olajfinomítók termelését. Taxisok, akik foglalkozásukból adódóan mindig a jól informáltak közé tartoztak, látták a gazdasági állapotokat és az egyre szűkülő életterüket. Minthogy a gyakorlott taxisok a már lehiggadt negyvenesek, ötvenesek közé tartoztak, családjaik révén helyhez kötöttek voltak. A fiatalabbak azonban egyre kritikusabban szemlélték az ország jövőjét. 1947-

A magyar köztársaság kormányának 10.940/1947. Korm. számú rendelete

a géperejű bérkocsivállalat fenntartására jogosító engedélyokiratok felülvizsgálásáról szóló 5.310/1947. M. E. számú rendelet módosítása tárgyában.

A magyar köztársaság kormánya az 1946: XVI. tc. 1. §-ában foglalt és legutóbb az 1947: XVI. törvényikkal meghosszabbított felhatalmazás alapján a következőket rendeli:

1. §.

A géperejű bérkocsivállalat fenntartására jogosító engedélyokiratok felülvizsgálatáról szóló 5.310/1945. M. E. számú rendelet (Magyar Közlöny 98. szám) 1. §-ában említett géperejű bérkocsivállalat engedélyese a közlekedésügyi miniszternek az engedélyokiratra vezetett záradéka nélkül üzemét — a rendelet 7. §-ának (6) bekezdésében említett esetén kívül — az 1947. évi október hó 1. napjáig folytathatja.

2. §.

A jelen rendelet kihirdetésének napján lép hatályba.

Budapest, 1947. évi szeptember hó 4-én.

Dinnyés Lajos s. k.
miniszterelnök.

Az 5310/1947. M.E. rendelet nagy riadalmat okozott a taxisok és a bérautósok között

J e g y z ő k ö n y v

amely felvétel a Brauch Kolbászárugyár Rt., IX. Mester utca 29-31. sz. alatti központi irodájában 1945. augusztus hó 21-én.

Jelen vannak: A Brauch Kolbászárugyár Rt. részéről dr. Kökény Gyula cégvezető, a Taxiiparosok Szövetkezete részéről pedig Dömök Lajos igazgató és Sáray Béla urak.

Tárgy: A Brauch Kolbászárugyár Rt., által a IX. Mester utca 27. sz. alatti házban bérelt garage helyiségek átengedése a Taxiiparosok Szövetkezete részére autójavitóműhely céljaira.

Dömök Lajos igazgató előtte teszi, hogy a IX. Tüzoltó utca 29. sz. alatt lévő javitóműhelyüket az orosz katonai hatóságok azonnali hatállyal igénybevétték.

Miután részükre a Polgármester ur megfelelő helyiséget azonnali hatállyal kiutalni nem tud, felhatalmazta őket, hogy maguk keressenek megfelelő helyiséget, hogy a Taxiiparosok Szövetkezete működését folytatni tudja. A Brauch Kolbászárugyár Rt., IX. Mester utca 27. sz. alatt lévő garage helyiségei erre a célra alkalmasnak bizonyultak és kéri az igazgatóságot, hogy ideiglenesen, - addig, amíg ők régi helyiségeikbe visszaköltözni nem tudnak, - engedje át nekik autójavitóműhely céljaira ezen helyiségeket.

A Brauch Kolbászárugyár Rt., képviselőjében jelenlévő dr. Kökény Gyula cégvezető, ugyis mint a fenti IX. Mester utca 27. sz. ház gondnoka közli a Taxiiparosok Szövetkezetének eljáró uraival, hogy a szóban forgó helyiségeket a Brauch Kolbászárugyár Rt., 1939. szeptember hó 1-óta bérlő és azt garagenak használja. Tekintettel azonban arra, hogy miután jelenleg a részvénytársaságnak gépkocsijai nincsenek és a szóban forgó helyiségeket csak raktározásra használja, - ideiglenesen és tulajdonjogának változatlan fenntartása mellett, - szívesből hajlandó átengedni ezen helyiségeket, amíg az orosz katonai hatóságok a Szövetkezet műhelyét vissza nem bocsájtja.

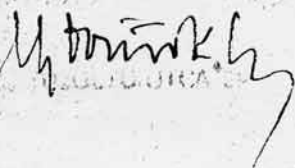
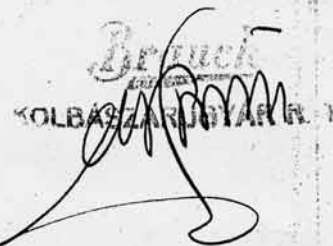
Kiköti azonban, hogy, amennyiben a Brauch Kolbászárugyár Rt., időközben gépkocsik birtokába jutna, úgy ezek részére a téli hónapokban helyet biztosítanak. Amennyiben pedig, túlszűfolttság miatt erre mód nem volna úgy a Taxiiparosok Szövetkezete kötelezi magát, hogy a Brauch Kolbászárugyár Rt., gépkocsijainak garage díját fedezni fogja.

A Taxiiparosok Szövetkezete nevében eljáró Dömök Lajos és Sáray Béla urak ezt tudomásul veszik és kijelentik, hogy a kért helyiségeket a Brauch Rt., szívesből engedi át részükre, amiért a Szövetkezet nevében köszönetüket fejezik ki. Ők a szóban forgó helyiséget ki nem igénylik, az továbbra is a Brauch Rt., bérleményét képezi.

A Brauch Rt., gépkocsijai részére a téli időkben helyet biztosítanak, amennyiben pedig erre mód nem kínálkozna úgy a Brauch Rt., garage díjait a Szövetkezet fedezi.

Tudomásul veszik, hogy a fenti helyiségek alaphére évi 1.200.- Pengő. A használat ideje alatt ezen alaphér alapján fizetendő mindenkor törvényes bért fizetik.

k.m.f.

ben még akadtak nyugati fuvarok, amelyeket általában ők és nem a derékhatat képviselő idősebbek teljesítettek. Bár Ausztria keleti oldala szintén szovjet megszállási övezethez tartozott, azonban ott sem a szövetséges bombázók, sem a szovjet hadsereg komolyabb pusztításokat nem hajtottak végre, a lakosság is kevesebbet szenvedett,

az ipar, a mezőgazdaság, a kereskedelem, illetve a közlekedés is hamarabb kelt életre, mint Magyarországon. A fiatalabb sofőrök nyugati útjaik után hosszán meséltek a látottakról, izgatottan várták a következő kitutazási lehetőséget. Az infláció idejéről megmaradt valuták előkerültek a matracokból, a taxisok elköltötték ezeket Bécsben, ahol valamennyi iparcikk olcsóbb volt a Magyarországon kaphatóknál. A határátkelés még nem volt bonyolult, a vámosok sem forgatták ki a taxisokat, vagyis jól jártak azok, aki vállalkoztak a nyugati fuvarokra. A színes, olykor túlszínezett élménybeszámolók hatására 1947. december 31-ig 27 engedélyes hagyta el Magyarországot és próbálkozott Nyugat-Európában. Valamennyiüknek jó állapotú kocsijaik voltak, ezeket Bécsben értékesítették és átszöktek az amerikai vagy az angol megszállási övezetbe, s folytatták útjukat nyugatabbra.

Kuti Ferenc elnök a szeptember 30-án megtartott választmányi ülésen bejelentette, hogy a vártnál is szigorúbban bonyolódik le a jogosítványokba a közhasználatú autó vezetésére való jogosultság bejegyzése, illetve az engedélyokiratok újabb felülvizsgálata.

Kiderült, hogy az ellenőrzések során nemcsak a Társulat igazolását kéri a hatóság, hanem más iratokat is, többek között az igazoló bizottságok által kiállított okmányokat. A gyakorlat azt mutatja – mondotta Kuti –, hogy akinek múltján hossza vizsgálódott a bizottság, vagy egy időre felfüggesztette működését, illetve valamilyen árnyék vetült a múltjára, a jogosítványba való bejegyzést megtagadják, majd az engedélyokiratát is azonnal elkobozzák. az elkobzott engedélyek száma már 21. Biermann Gyula, a Társulat műszaki bizottságának vezetője közölte, a visszavonások indokai között nincsenek műszaki okok, feltehetően újabb politikai szűrésről lehet szó. Breier alelnök kérte, hogy Endrényi dr. keresse elő az alaprendeleteket, amelyeknek alapján elkezdődtek az újabb szűrések, talán okosabbak lesznek azután. Endrényi két nap múlva arról tájékoztatta a választmányi tagokat, hogy a rendeletekben semmi utalás nincs a vizsgálat lefolytatására. Kuti indítványára felkeresték Tardi István őrnagyot. A közlekedésrendészet vezetője közölte, nem a közlekedésrendészet a rendelet végrehajtója, hanem erre egy külön csoportot állítottak fel, az ő osztálynak csupán a bejegyzések lepe-

csételese a feladata. Tanáccsal nem szolgált, de azt hangoztatta, hogy az elkobásokkal nem csökken a magántaxisok létszáma, mert a Fővárosi Tanács a bevont engedélyokiratok helyett azonnal újabbakat oszt szét a jelentkezők között. Kuti első indulatában elmondta, hogy ez az akció a magántaxisok felhígulásához vezet, újra szídmazzák majd a kéktaxisokat, s ez még komolyabb retorziók bevezetéséhez vezethet. Végül megkérdezte, mikor működhetnek nyugodtan a kisegyszisztenciák? Az elmúlt másfél évben egyre csak piszkálják őket, holott mindenki tudja, a személyfuvarozók között a taxisok a legnagyobb vesztesek. Kifakadására választ nem kapott.

Az ülésen Endrényi bejelentette, hogy a Pénzügyminisztérium, a MOGÜRT-Taxitól kapott adatok alapján havi 5000 forint jövedelem alapján kívánja a magántaxisok évi adóját megállapítani. A választmányi tagok elnémultak. Felkérték Endrényit, Kuti és Breier járjanak utána a hírnek, mert az évi 62 000 forint oly magas összeg, hogy életbe léptetése esetén megszűnik a magántaxizás az országban.

A következő téma a tarifaemeléssel kapcsolatos kósza hír volt. Korábban, amikor tarifaemelési kérelemmel fordultak a főhatósághoz, elutasításban részesültek, mondván a 3 éves tervet nem lehet árdragítással kezdeni. Kuti elmondta, amikor Jágerszky Györggyel, a MOGÜRT-Taxi Üzemi Bizottságának elnökével és forgalmi vezetőjével tárgyalt az állítólagos 5000 forintos kéktaxis jövedelemről, az ÜB-elnök tagadta, hogy az adat a vállalatától származott. Azt viszont hangoztatta, hogy a minisztériumokhoz fordultak tarifaemeléért, mert a volt szürketaxi ráfizetéssel dolgozik. Azt is tudja, hogy a Közlekedési Minisztérium és a Pénzügyminisztérium a Gazdasági Főtanácshoz, mint a legfőbb gazdasági szervhez fordultak a tarifális gondokkal. Döntést még nem hoztak.

A következőkben a benzinjegy bevezetéséről szóló hírekről tárgyaltak a társulati vezetők. Telefonon felhívták Jágerszkyt, aki elmondta, tartályaik kiürültek, a régebbi típusú autóikat alig járatják nagy fogyasztás miatt, főleg a Renault BFK4-es kocsijaik teljesítenek szolgálatot. Úgy tudja, benzinjegyet rendszeresít az állam, de azt nem, hogy mikor. A szeptember elején megjelent rendelet szerint a MOGÜRT-Taxi benzin- és olajkészletét bejelentették, ám az a készlet már elfogyott. a tájékoztatótól nem lettek okosabbak. Az ülésen részt vevők kellemetlen helyzetbe kerültek. A taxisoknak nem javasolhatták vagy sugallhatták, hogy otthoni hordókat töltsék tele, tartalékoljanak benzint a még nehezebb időkre, mert áruhalmozás, árurejtegetés vádjával lecsukhatják őket. Igazat adtak azoknak a taxisoknak, akik már korábban a magántaxizás felszámolását jósolták meg.

Bálint Sándor

TEK TARA

2691

Az iparügyi miniszter 28.900/1947. Ip. M. számú rendelete

egyes benzinkészletek bejelentése tárgyában.

Az áru- és anyagkészletek termelésének, felhasználásának és forgalmának szabályozásáról szóló 12.400/1945. M. E. számú rendeletben foglalt felhatalmazás alapján az alábbiakat rendeltem:

1. §.

(1) Minden természetes és jogi személy — a 2. §-ban foglalt kivétellel — köteles további rendelkezésig a birtokában (bírlatában) levő, 0.740—0.780° fajsúlyu, 150 (egyszázötven) kg súlyt meghaladó mennyiségű benzinkészletet az ásványolajgazdálkodás miniszteri biztósához (Budapest, V., Szabadság-tér 5/6., IV. em.) az alábbiak szerint bejelenteni.

(2) A bejelentést első ízben a jelen rendelet hatálybalépése napján meglévő készletről a rendelet hatálybalépése napjától számított öt nap alatt, azután pedig a minden hónap utolsó napján meglévő készletről a következő hónap 5. napjáig kell megtenni.

(3) A bejelentésben meg kell jelölni a birtokos (bírlaló) — ha pedig a készlet más tulajdonában van, a tulajdonosnak is — nevét (cégtét) és lakóhelyét (telephelyét), a készlet mennyiségét és tárolóhelyét, a benzin fajsúlyát, valamint a bejelentés keltét. A bejelentést a bejelentésre kötelezettnek alá kell írnia és bélyegzőjének lenyomatával is el kell látnia.

(4) A második és további bejelentést abban az esetben is meg kell tenni, ha a már bejelentett készletben változás nem állott be, vagy ha a készlet mennyisége 150 (egyszázötven) kg alá csökkent.

2. §.

A jelen rendelet rendelkezései nem terjednek ki a benzintermelő iparosra (ásványolajfinomítóra) és a benzint behozó kereskedőre; ezek tekintetében továbbra is a 100.011/1947. Ip. M. számú rendelettel (Magyar Közlöny 1947. évi, 62. szám) módosított 50.000/1946. Ip. M. számú rendelet (Magyar Közlöny 1946. évi, 168. szám) rendelkezései irányadók. Nem terjednek ki továbbá a nyilvános forgalmu benzinkutakban elhelyezett benzinkészletekre.

Az iparügyi miniszter rendeletének részlete a benzinkészletek bejelentéséről