

XV. évf. 7. sz.

2005.

Július

TARTALOM

Citroën «C3 City Park» tanulmányautó	9.
10 éve történt	9.
Fizet-e a taxis adót?	16.
Mennyi marad meg?	18.
Útjelfestő kontra taxis	21.
APEH-közlemények	21.
Az olvasó kérdez – a szerkesztőség válaszol	21.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Nem utoljára a foglalt drosztkról	23.
Nyugodtabb időszak következhet	24.
Félórás kaland hatezerért	27.
A háború folytatódik	27.
Közös akció, közös siker	28.
Vezérigazgató-csere a Fótaxinál	31.
Jogsi nyolc általános nélkül	32.
Hatalmas választékot kínál a Ford Büntetési tételek Európában	37.
Bajnok és kupagyőztes a 6×6 Taxi a labdarúgók Öregfiúk Bajnokságában	39.
Morfondáriák	40.
Ma kicsit leamortizálódtam	43.
A budapesti magántaxisok története 78. rész	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Még semmi sem dőlt el. Vagy mégis?

A Fővárosi Közgyűlés Budapest területére május 26-án megszavazza az egységes - fix - taxitarifa-rendeletet. Legalábbis szakmai berkekben ez a „biztos helyről” kapott információ keringett egészen május végéig. Aztán kiderült, hogy a közgyűlés napirendjére sem került a jogszabály-módosítás. Lett is nagy csalódás azok között, akik kizárólag a fix taxitarifában látták kilátástalan, sanyarú jövőjük jobbra fordulásának biztosítékát. Ám a taxisügekkel foglalkozó Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság, és annak elnöke, Rusznák Imre, nem adta fel a rögzített taxiárral kapcsolatos terveit. Elérte, hogy a nyári szünet előtti utolsó közgyűlést megelőzően, a megfelelő szakbizottságokban megtárgyalták a korábbiaktól több ponton is eltérő rendelettervezetet. Sőt, azt alkalmasnak találták arra, hogy a fővárosi képviselők másnap szavazzanak róla. Vagyis, június 29-én, szerdán, még úgy tűnt, a többségben lévő kormányzó pártok 30-án biztosan megszavazzák a budapesti fix taxitarifát. Mégsem így lett. Megint nem került napirendre sem a tervezet. A miértről megpróbáltuk Rusznák Imrét kérdezni, ám ő ez esetben elzárkózott a válaszadás elől. Így csak az „egyéb” forrásból származó hírekre támaszkodhatunk, melyek egyrészt lehetnek tévesek, másrészt eléggé ellentmondásosak, de jobb híján... Volt, aki azt mondta, ezzel végleg eldőlt a fix ár sorsa, a jövő évi választásokig már nem foglalkozik a Fővárosi Közgyűlés a komoly ellenállásba ütköző javaslattal. Sőt, bizonyos körökben olyan kőszá híri járja, hogy a Kereskedelmi Bizottság szeretne a taxiügyektől végleg megszabadulni. Ezt ugyan több, szintén „megbízható” helyről is cáfolták, de azért terjed rendszeresen... Sajnos az elnök urat e hír felől sem tudtuk faggatni, talán majd az ősszel. A „biztos forrásból” származó információk szerint annak, hogy az utolsó pillanatban, a politikailag megfelelően előkészített, a bizottságok és a főjegyző által is megtámogatott rendelettervezet mégsem került napirendre, az volt az igazi oka, hogy a Gazdasági Versenyhivatal (GVH), illetve a szaktárca (Gazdasági és Közlekedési Minisztérium) elfogadhatatlannak, a piacgazdaság jelentős és indokolatlan korlátozásának tartotta (tartja) a taxiárrak ilyen módon történő szabályozását. A hírek szerint a főváros legfelsőbb vezetése ezért nem engedte, és a jövőben sem engedi már a kérdés napirendre tűzését. Így, ha ezek az információk igazak, a szakmának mást kell keresnie égető gondjainak megoldására. Elterjedt (egysek szerint szándékosan elterjesztették?), hogy a kudarc legfőbb okozói a kamarába tömörült taxicégek tulajdonosai, illetve vezetői. Azonban a politikát egy kicsit is job-

ban figyelő, újságolvasó, rádióhallgató, tv-néző ember nem gondolhatja komolyan, hogy néhány cégvezető képes lenne egy ilyen, már nagyon magas politikai szinten folyó ügybe érdemi módon beleszólni. Ahogy azt Sipeki József kissé ironikusan nemrég leírta: „kutyaugatás nem hallatszik az égig”. Vagyis, azt senki sem gondolhatja komolyan, hogy például a GVH azért hívta fel a főváros vezetésének figyelmét a rendelet egyes részeinek az Alkotmányt is sértő szövegére, mert a taxis vezetők „nyomást” gyakoroltak erre a hivatalra. Arra, mely ugyanezen társaságokra az elmúlt tíz év alatt két alkalommal is milliós bírságokat szabott ki, minden lelkifurdalás nélkül azért, mert feltételezése szerint áraitak összehangolt módon (kifejezetten a taxisaiik érdekében), szinte egy időben közelítették egymáshoz, illetve az áremeléseiket egyeztetve hajtották végre. Vagyis a Gazdasági Versenyhivatal következetesen ragaszkodott már akkor is a tényleges árversenyhez, és mint az a bírságok nagyságrendjéből is kiderül, nem felhőtlen a viszonya a többször is eljárás alá vont taxicégekkel. Ezek után érdekes olvasata az eseményeknek, hogy a GVH most az általa többször büntetett cégek mellé áll egy olyan ügyben, mely ellen több mint egy évtizede minden törvényes eszközzel küzd. Valószínűsíthetően mindössze arról van szó, hogy ebben a bizonyos konkrét kérdésben a két, eddig ellentétes oldal álláspontja igen közel került, még akkor is, ha egyébként a célok homlokegyenest különböznek egymástól. Természetesen lehet a hivatalt győzködni

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

Weblap: www.ecometer.com

arról, hogy a lakosság érdekeit jobban szolgálja az egészséges taxiár, a kiszámítható fuvardíj, ám – mint a konkrét esetben is látszik – ezt ők nem feltétlenül fogadják el. Minisztériumi hírforrásaink szerint is az a legfőbb baj a rendelettervezettel, hogy a jelentős különbségeket mutató szolgáltatási színvonal, a járművek életkora, komfortfokozata, mérete nem teszi indokolttá az egészséges árképzés bevezetését, mert az így a piaci verseny ellen hat, nem növeli a hatékonyságot, és végső soron árt a fogyasztóknak. Természetesen még sok egyéb „valóságos” magyarázat lehet arra, hogy miért nem lesz egyelőre fix taxitarifa a főváros-

ban. Sajnos a tényleges, nem nyilvános politikai alkuk, megállapodások átláthatatlankor ebből a perspektívából, így számunkra maradnak a nem mindig megbízható hírforrások és a tapasztalt tények.

Miután a politikában ismeretlen fogalom a „soha”, ezért most, július végén csak az a biztos, hogy a nyár végéig már a Fővárosi Közgyűlés nem ülésezik, így semmilyen rendeletet nem tud elfogadni. Őszre pedig változhatnak az elképzelések, közelhetnek az álláspontok nemcsak a tarifák, hanem a fővárosi taxisok által egységesen szidott drosztok ügyében is. Tehát lehet, hogy még semmi sem dől el...

Mindenesetre a júniusi közgyűlés módosította a taxiállomásokkal kapcsolatos rendeletet, melynek következtében számos kedvező változás várható a jövőben. Pl. a matricák beszerzését a vizsgák időpontjához rendelik ezt követően, de változik a taxiállomások kijelölésének rendje is, meghozza a hosszú ideje szorgalmazott módon. A következőkben tehát közöljük az új rendeletet, vastag betűkkel jelenítjük meg a változtatott részeket. A részletekről pedig a kht. igazgatóját, Héray Lászlót, majd az augusztusi számunkban kérdezzük alaposabban.

-kó-

...../2005. (.....) Főv. Kgy. rendelettel módosított Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999. (XI. 18.) Főv. Kgy. rendelet

Budapest Főváros Közgyűlése a helyi önkormányzatokról szóló 1990. évi LXV. törvény 16. §-ában, a 63/A. § h) pontjában, valamint az 1988. évi I. tv. 19. § (2) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján a következőket rendeli.

Általános rendelkezések

1. §

(1) Az önkormányzati rendelet hatálya a főváros közigazgatási területén belüli közterületekre terjed ki.

(2) Közterületen taxiállomás létesítése, használata és üzemeltetése ezen rendelet szabályai sze-

rint engedélyezhető, végezhető.

(3) E rendelet alkalmazása szempontjából közterület az ingatlan-nyilvántartás helyrajzi számmutatójában közterületként nyilvántartott belterületi földrészlet, valamint a belterületi földrészlet, építmény közhasználatra, illetve gyalogos forgalom részére átadott része, ideértve a közforgalom elől el nem zárt magánutakat is.

(4) A taxiállomás – e rendeletben foglalt szabályok szempontjából – a közterületnek olyan kijelölt része, amely a taxiszolgá-

latást végző – más jogszabályban meghatározott kialakítású és felszereltségű – személygépkocsik utasfelvételi céllal történő tartózkodására szolgál.

(5) Budapest főváros kerületi önkormányzatai e rendelet végrehajtására és keretei között – helyi sajátosságaiknak megfelelően – önkormányzati rendeletben szabályozzák a saját tulajdonukban lévő közterületeken létesített taxiállomások létesítésének és használatának rendjét.

2. §

Az önkormányzati rendelet hatá-

lya alá tartozó taxiállomásokat a taxiszolgáltatást végző jogi személy, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság és egyéni vállalkozó (továbbiakban: vállalkozó) az általa üzemeltetett taxigépkocsival csak a taxiállomások használatára jogosító, az e rendeletben megjelölt szervezet által kiadott engedély birtokában használhatja.

A taxiállomás létesítése

3. §

Taxiállomás létesítése a rendelet 10. §-a szerinti gazdálkodó szervezet feladata. A taxiállomás helyének kijelölését – a vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelően – a közút kezelőjénél kell kezdeményezni.

(2) Vásárok, kiállítások, sportesemények, rendezvények alkalmával a 4. § (5) bekezdésben előírt feltételek betartása mellett ideiglenes taxiállomás is létesíthető.

4. §

(1) Közterület-használatot is megvalósító taxiállomás létesítésére, használatára és üzemeltetésére a közterület tulajdonosától közterület-használati engedélyt kell kérni. Ilyen közterület-használati hozzájárulás csak meghatározott időtartamra vagy meghatározott feltétel bekövetkeztéig adható.

(2) A közterület-használati hozzájárulási kérelem elbírálása során figyelembe kell venni az adott területre (közterületre) vonatkozó részletes rendezési tervet, a forgalomszabályozási, a városképi, műemlékvédelmi,



közegészségügyi és köztisztasági előírásokat, kereskedelmi és turisztikai szempontokat, valamint érvényesíteni kell a más jogszabályokban foglalt előírásokat is.

(3) A Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületeken a taxiállomás létesítésére, használatára és üzemeltetésére irányuló közterület-használati hozzájárulásról – e rendelet szabályainak megfelelően – a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság dönt.

(4) A taxiállomás létesítésére vonatkozó közterület-használati hozzájárulási kérelmet a 10. §-ban megjelölt gazdálkodó szervezetnek kell benyújtania a közterület tulajdonosánál.

(5) A kérelemnek tartalmaznia kell különösen: a) a kérelmező cég nevét, székhelyének címét, képviselőjének megnevezését, b) a közterület-használat időtartamát, c) a közterület-használat helyének, pontos területnagyságának és az adott területre vonatkozóan a taxifőhelyek számának meghatározását, d) a taxiállomás helyét kijelölő közútkezelői döntést.

(6) A közterület fekvése szerinti tulajdonos kerületi önkormányzat rendeletében a kérelem további tartalmi elemeit is megállapíthatja.

5. §

(1) A közterület-használati hozzájárulás feltételeit a tulajdonos önkormányzat és a taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet, szerződésben rögzítik.

(2) A közterület-használati hozzájárulásnak tartalmaznia kell különösen:

a) a jogosult nevét, székhelyének címét, képviselőjének megnevezését,

b) a közterület-használat időtartamát,

c) a közterület-használat helyének, a taxifőhelyek számának és egyéb feltételeinek pontos meghatározását,

d) utalást arra, hogy a hozzájárulás csak a közreműködő szakhatóságok hozzájárulásában foglalt előírások megvalósítása esetén érvényes,

e) a hozzájárulás érvényének megszűnése esetére az eredeti állapot - kártalanítási igény nélküli - helyreállításának kötelezettségét,

f) a közterület-használat jellegetől függően egyéb hatósági,

szakhatósági előírásokról és kikötésekről szóló tájékoztatást, a városképi követelményeket, a környezetvédelmi, valamint a munka- és balesetvédelmi előírásokra történő utalást,

g) a közterület-használatnál járó járulékos költségek (energiadíj, közúti jelzések költségei stb.) viselésének és megfizetésének módját,

h) a közterület-használat időtartama alatt a szükséges állagmegóvási, karbantartási és tisztántartási kötelezettség előírását,

i) j) arra vonatkozó feltételeket, hogy a jelen rendeletben foglalt szabályok betartását a gazdálkodó szervezet jogosult és köteles ellenőrizni.

(3) A közterület-használati hozzájárulást meg kell küldeni:

a) a kérelmezőnek,

b) az eljárásban érintett hatóságoknak, szakhatóságoknak,

c) a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálynak,

d) a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarának,

e) a területileg illetékes kerületi építésügyi hatóságnak,

f) a Fővárosi Közterület-felügyeletnek,

g) a területileg illetékes rendőrhatóságnak.

(4) A hozzájárulás megtagadását közölni kell:

a) a kérelmezővel,

b) a közterület fekvése szerint illetékes jegyzővel,

c) a Fővárosi Közterület-felügyelettel.

6. §

(1) A közterület-használati hozzájárulás megszűnik a határozott idő elteltével, a meghatározott feltételek bekövetkeztével, illetve a 10. § szerinti gazdálkodó szervezetnek a tevékenység folytatására való jogosultsága elvesztésével.

7. §

(1) A közterület tulajdonosa fontos közérdekből a közterület-használatának szünetelését rendelheti el.

(2) A közterület-használat szünetelésének ideje határozott időre szóló engedély esetén nem számít bele a közterület-használati hozzájárulás érvényének idejébe.

(3) A közterület-használati hozzájárulás érvényének szünetelési ideje nem lehet hosszabb, mint a hozzájárulás lejártáig még hátralévő idő.

8. §

A közterület-használati hozzájárulás jogosultja a használat megszűnése esetén kártalanítási igény nélkül köteles a közterület erede-

ti állapotát haladéktalanul helyreállítani.

A taxiállomás üzemeltetéséért fizetendő szolgálati díj.

9. §

**(1) A jelen rendelet 10. §-a szerinti taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet adja ki a főváros területén létesített taxiállomások használatára jogosító taxiállomás-használati engedélyt (a továbbiakban: engedély). A taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet a taxiszo-
szolgáltató vállalkozók felé éves időszakra vonatkozó taxiállomás-üzemeltetési, szolgáltatási díjat érvényesít. A taxiállomás-üzemeltetési, szolgáltatási díjat úgy kell megállapítani, hogy az a feladat teljes körű éves ellátásának – ideértve a Taxiállomás Kht. működési költségeinek (személyi, dologi kiadások, taxiállomások karbantartása, új állomások létesítése, stb.), illetve a Fővárosi Közterület-felügyelet által végzett ellenőrzésének – pénzügyi fedezetét biztosítsa.**

(2) Az engedély taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezettel kötött megállapodásból, a kiadott engedélyből (kártya), valamint a sorzámmal ellátott öntapadós címkéből áll.

(3) A taxiállomás használatára vonatkozó engedélyért fizetendő éves taxiállomás-üzemeltetési, szolgáltatási díjat az évenkénti műszaki vizsgát megelőzően köteles a taxigépkocsi üzemeltetője a 10. § szerinti üzemeltető részére megfizetni. Az év közbeni megszűnés esetén az egy év hátralévő egész hónapjaira vonatkozó díjhányadot a taxiállomás üzemel-

tetője köteles a befizetőnek viszafizetni.

**(4) A taxiállomás üzemeltetésére jogosult gazdálkodó szervezet az engedély érvényességének kezdetét követő 30 napon belül – a vonatkozó adatvédelmi szabályoknak megfelelően – köteles az illetékes hatóságot tájékoztatni az érvényes taxiállomás használati engedéllyel rendelkező taxiszo-
szolgáltatók azonosító adatairól.**

A taxiállomásokat üzemeltető szervezet

10. §

(1) Budapest közterületein lévő taxiállomások létesítésével, fenntartásával, működtetésével és megszüntetésével kapcsolatos feladatok ellátására a Fővárosi Önkormányzat által e célra létrehozott Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Társaság (továbbiakban: Taxiállomás Kht.) jogosult. Amennyiben a közterület üzemeltetésével kapcsolatos feladatokat – önkormányzati rendeletet kivéve – jogszabály alapján más gazdálkodó szervezet köteles ellátni, vagy a közterület használatának jellege, illetve a közterülettel határos létesítményekkel összefüggő fokozott biztonsági követelmények azt indokolják, a Taxiállomás Kht. megállapodást köthet az üzemeltetést végző gazdálkodó szervezettel a taxiállomás létesítéséről, fenntartásáról, működtetéséről, és megszüntetéséről.

(2) A Taxiállomás Kht. taxiállomást kizárólag a közterület tulajdonosával kötött megállapodás alapján, az ott megjelölt feltételek szerint hozhat létre, üzemeltethet.

(3) A Taxiállomás Kht. a taxiállomások használatával, működtetésével összefüggő feladatokkal kapcsolatosan ügyfélszolgálati

Mondtam a fogorvosnak, hogy sárgák a fogaim. Azt tanácsolta, viseljek barna nyakkendőt.

A nők addig nem lesznek egyenlőek a férfiakkal, amíg nem tudnak az utcán végigsétálni kopaszon, azt gondolva, hogy csodálatosak, és mindenki kívánja őket.

A részegség az, amikor három ember beül egy szobába, megisznak egy-egy üveg Whiskeyt, az egyikük kimegy,

a másik kettő pedig megpróbálja kitalálni, hogy melyikük ment ki.

A démonokat dobólással elűzni igyekvő bennszülötteket lenézik a civilizált amerikaiak, akik dudálásal akarják feloszlatni a közlekedési dugókat...

Ha majd lesz gyerekem, veszek egy ikerbabakocsit, és azt mondom majd neki, hogy volt egy ikertestvére, de nem fogadott szót...

irodát tart fenn, ahol mind a szolgáltatást igénybe vevő utasok, mind a személyszállító szolgáltatók észrevételeiket, panaszait előadhatják.

11. §

(1) A taxiszolgáltatást végző vállalkozó a fővárosi taxiállomások használatára vonatkozó engedély kérelmet a taxiállomások üzemeltető Taxiállomás Kht.-nál nyújthatja be.

(2) A kérelemnek az alábbi adatokat kell tartalmaznia:

- vállalkozó neve,
- születési helye, ideje,
- anyja neve,
- lakcíme,
- vállalkozói igazolványának száma,
- cégbírósági lajstrom száma,
- vállalkozás székhelye,
- vállalkozás postacíme,
- a taxigépkocsi forgalmi rendszáma,
- a taxigépkocsi gyártmány, típusa, színe,
- taxi igazolólap száma.

(3) A kérelemhez mellékelni kell a vállalkozói igazolvány, illetve gazdasági társaság cégkivonatának másolatát.

(4) A Taxiállomás Kht. a jogszabályi feltételek megléte esetén, 3 munkanapon belül felhívja a kérelmezőt a taxiállomás üzemeltetési, szolgáltatási díj befizetésére. A csekkel igazolt befizetést követő 3 munkanapon belül a vállalkozás nevére és a gépkocsi rendszámára szóló taxiállomás-használati engedélyt ad ki.

(5) A Taxiállomás Kht. az engedéllyel együtt sorszám szerint nyilvántartott öntapadós cím-

két biztosít a kérelmező részére, amelyet a taxigépkocsi szélvédőjén, a belső visszapillantó tükrök mögött kell elhelyezni.

(6) A Taxiállomás Kht. a kiadott engedély egy másolati példányát köteles megküldeni a Fővárosi Közlekedési Felügyeletnek.

A taxiállomások használata 12. §

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

(2) A taxigépkocsit üzemeltető vállalkozónak csak olyan taxigépkocsija tartozkodhat a taxiállomáson, amelyre vonatkozóan - - taxiállomás-használati megállapodást kötöttek, és ezzel együtt az előírt taxiállomás-használati díjat befizették, - - a taxiállomás használatához szükséges, az önkormányzati rendeletben meghatározott jelzést kiadták és azt a taxigépkocsin az előírt módon elhelyezték.

(3) A taxiállomásokon a taxigépkocsik zárt sorban, érkezési sorrendben, világító szabadjelzővel várakozhatnak.

(4) A taxiállomás használata minden jogszabályi feltételnek megfelelő taxigépkocsi számára megengedett, egyéb megkülönböztetést alkalmazni nem lehet, beleértve a különböző kommunikációs berendezések (URH-készülék, CB-rádió, mobiltelefon stb.) taxiállomás-kisajátítás célú használatát, továbbá, a taxiállomásra szabályosan érkező taxigépkocsi

akadályozását a taxiállomás használatában.

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

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

(7) Az utasokat a várakozó taxigépkocsik érkezési sorrendjében kell elszállítani, kivéve, ha az utas nem a sorrendben első, hanem a hátrább álló taxigépkocsit választja. Ez utóbbi esetben az ott várakozó többi taxi vezetője köteles az utassal közlekedő taxinak az állomás elhagyását elősegíteni.

A taxiállomás jogellenes használatának jogkövetkezménye 13. §

(1) A taxiállomás használatával kapcsolatos jelen rendeletben foglalt szabályok betartását, a taxiállomásokat üzemeltető szervezet és a Fővárosi Közterület-Felügyelet is jogosult és köteles ellenőrizni. A Fővárosi Közterület-Felügyelet ellenőrzése során amennyiben a szabályok megsértését észleli, a megtett intézkedésről köteles értesíteni Taxiállomás Kht.-t, aki erről nyilvántartást vezet.

(2) Aki a taxiállomást az e rendeletben előírt érvényes hozzájárulás nélkül, vagy attól eltérően használja, illetőleg a R. 12. §-ában foglalt szabályokat megszegi szabálysértést követ el és 30.000 Ft-ig terjedő pénzbírsággal sújtható.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott szabálysértés elkövetése esetén a közterület-felügyelő helyszíni bírságát is kiszabhat.

(4) A 12. § (7) bekezdésében foglalt szabály megszegése esetén a helyszíni bírság a gépjárművezető távollétében is kiszabható.

(5) Aki a taxiállomások használatára vonatkozó előírásokat ismétlődően megsérti, attól a harmadik alkalmat követően a taxiállomás-használati engedélyt a Taxiállomás Kht. megvonja. Akitől az engedélyt megvonták, a taxiállomások használatára vonatkozó előírások megszegésének súlyától függően, a megvonást követően három hónaptól egy évig terjedő időszakra új engedélyt nem kaphat.

(6) A szabálysértési eljárás kezdeményezése nem mentesíti a díjfizetési, illetve helyreállítási kötelezettség alól.

Átmeneti és záró rendelkezések 14. §

(1)
(2)
(3)
(4)
(5)
(6)
(7) E rendelet a (8)-(10) bekezdésekben foglaltak kivételével 2000. január 1-jén lép hatályba.

(8) A rendelet alapján a Taxiállomás Kht. számára a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületek taxiállomás célú használata 2001. december 31-ig ingyenes. Ezen időszak alatt a taxiszolgáltatók felé sem érvényesíthető taxiállomás-használati díj.

(9) A 11. § (6) bekezdésben jelölt címke első ízben 2000. április 1-jéig kerül kiadásra.

(10)

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

1987-es Audi 100 Avant, 6 évi taxiszolgálat után nyugállományba vonulna. 2.2-es turbó, automata váltó, 4 elektromos ablak, alufelni + 2 db felnire szerelt téli gumi várja új gazdáját!

Érdeklődni: 06/70-383-8540



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

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8070



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

Telefon: 06/70-383-8070



Eladó 1996-os évjáratú Citroën Xantia 2 literes turbódízel, kifogástalan, megkímélt állapotban. Bordó színű (taxinak vizsgáztatva). Extrák: színes üveg, állítható kormány, állítható ülés deréktámasszal, vonóhorog, klíma, plüsskárpit, központi zár.

Érdeklődni lehet a 06/20-942-3664 telefonszámon.



Mercedes W 210, 220 CDI automata, kékmétál, 2001-es évjáratú, családi okok miatt sürgősen eladó. NEM VOLT TAXI! Irányár: 5,2 Mft.

Érdeklődni: 06/30-943-9997



Eladó 2000-es évjáratú Nissan Almera, sárga színű, taxinak vizsgáztatva, 208 ezer kilométert futott. Irányár: 1.450.000 Ft (részletre is).

Érdeklődni: 06/20-386-6359



Opel Omega 2.5 TD „C” eladó. 1999. XII havi, sötétkék színű, 4 légzsák, dupla Digit klíma, ABS, automata redőny, alufelni, gyári CD-rádió, 4 el. ablak, elektromos ülés. 150.000 km-t futott, nem volt taxi. Ára: 1.750.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-364-2732 vagy a 2732-es Citys gyorshívón. (Norbi City 739)

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!

CITROËN « C3 CITY PARK » TANULMÁNYAUTÓ

A Citroën ismét olyan újtással áll elő, amely megkönnyíti a közlekedést és nyugodtabbá teszi a vezetést városi forgalomban.

A « C3 City Park » tanulmányautó parkolást segítő rendszere jelentős mértékben megkönnyíti a manőverezést, pontosabban az autósok által néha nehéznek tartott két gépkocsi közé parkolást.

A vezető a középkonzolon található nyomógomb segítségével aktiválja a parkolóhely-érzékelő rendszert (alapértelmezésben a jobb oldalon, ill. a bal oldalon, ha a bal oldali irányjelző van bekapcsolva). A rendszer 25 km/h alatti sebességnél, három távolságérzékelő segítségével érzékeli a parkolóhelyet. Az érzékelők, amelyeket a gépkocsi első és hátsó lökhárítójába építettek be, pontosan bemérik a környező akadályokat.

A rendszer hangjelzéssel tájékoztatja a vezetőt, ha egy megfelelő méretű parkolóhelyet érzékel. Ebben az esetben a vezető a gépkocsi megállításkor tudja bekapcsolni a parkolást segítő rendszert, és máris kezdődhet a manőverezés.

A kormány működtetésétől teljes mértékben mentesített ve-

zetőnek nincs más dolga, mint a rendszertől kapott instrukcióknak (hang- és fényjelzések) megfelelően előre gurulni, vagy tolatni. A kormány automatikus forgatása folyamatos és a gépkocsi helyzetváltoztatásától függ.

A rendszer bármikor kiiktatható, pl. ha a vezető vissza szeretné venni a gépkocsi irányítását és megfogja a kormányt.



A tűzoltóparancsnok, beballag a terembe, ahol az ügyeletes tűzoltók kártyáztatnak. Leül kedvenc hintaszékébe, rágyújt, majd miután elszívta, akkurátusan elnyomja és így szól: – Srácok, ha befejeztétek, akkor lassan kezdjétek szedelőzködni, mert ég az APEH!

* * *

Havas utak... Ilyenkor jó vezetni, mert a mazsolák nem jönnek ki, a vérprofi meg már az árokban vannak.

Erről írt a Taxisok Világa 1995 júliusában

10 éve történt

Saját drosztot vettünk!

A drosztok körül nem volt minden rendben már tíz évvel ezelőtt sem. Az önkényes kisajátítások, a „saját droszt” megvédeése akár baseballütővel is, és az „idegenek” elkergetése 1995-ben már mindennaposnak számított. Néhány kolléga, aki kényszerből szintén „kisajátított”, de ezt legalább rossz érzéssel tette, gondolt egy nagyot: erőszakos módszerek és szabálytalan várakozás helyett vegyünk inkább hivatalosan drosztot.

A gondolatot tett követte: beadtak egy igényt a VIII. kerületi önkormányzathoz, hogy kibérelnének a Baross utca és a körút sarkán egy ötállásos drosztot. Megtudták, hogy ezért fizetni kell, nosza húszan összedugták a fejüket és megbeszélték, hogy vállalják a bérleti díjat.

Igény ismét be az önkormányzathoz, önkormányzat legott válaszol: igen ám, de a létesítés költségét is ki kell fizetni, tábla, cikcakk stb. Fejek ismét összegugva, fizetés vállalva, drosztkialakítás megrendelve. Néhány eltelt hét, egy csomó pénz és néhány ósz hajszál árán íme megvalósult a terv: hivatalos, határozatban engedélyezett saját droszt. Utasok lelkesen jönnek, „idegen” taxisok már nem annyira lelkesen csodálkoznak, morognak, felháborodnak.

A felháborodás eljutott az érdekképviselethez, amely tüstént érdeklődött a hatóságoknál: talán változtak a jogszabályok, és ma már lehet drosztot venni? Mert akkor igen rövid idő alatt elkelnének a budapesti taxiállomások, úgy 1000-1500 taxis megállása biztosítva lenne, ám hol várja majd az utast a másik hater?

Önkormányzat intézkedett, a bérleti jog engedélyezését visszavonta. Az engedélyezés és a visszavonás között két hét telt el... A jogszabályok ez alatt a két hét alatt sem változtak...

Etikai Bizottságok Fóruma

1995. év elején a BTI szervezésében megalakult az Etikai Bizottságok Fóruma. A társaságok etikai bizottságai keresték a lehetőséget a droszthelyzet, a tarifák, a kölcsönös segítségnyújtás és együttműködés tárgyában. Az alapjaiban jó kezdeményezés már az indulásnál botladozott kicsit. A társaságok közül ugyanis nem mindenki képviseltette magát. Volt ahol a héttagú etikai bizottságból „senki sem ért rá”, és volt olyan, ahol egyszerűen nem engedte el a Gazda... Az együttműködés így hamarosan pusztán párbeszéddé vált, majd lassan az is elhalt. A bizottságok továbbra is önállóan, eltérő szabályok és előírások alapján dolgoztak, úgy, mint addig. És ma sincs ez másképp...

Tisztelt Rusznák Úr!

Levelét elolvastam, és megvallo-
gondolkodtam, hogy reagáljak-e
egyéltalán.

Gondolkodtam, mert tőlem tá-
vol áll a politika, és politikus leve-
lére reagálni nem egyszerű, hisz
nekem nincsenek betanult sémái-
m, én csak a taxis szakmához ér-
tek valamennyit.

Az ön levele viszont nem szak-
mai jellegű, legfeljebb arról szól.

...„Jelenleg a legnagyobb vitáim a
fuvarszervező irodák tulajdonosai-
val, vezetőivel, illetve ezáltal a BKIK
Taxis Szakmai Kollégium elnöksé-
gével van. Ennek következtében vá-
laszaim nagy része nekik szól, ami
nem jelenti azt, hogy én a múlt-
ban, a jelenben vagy a jövőben elle-
nezném vagy nem értenék egyet a
fuvarszervező irodák létével. De ige-
niz bírálom azt a módszert, amit
ők az elmúlt időszakban a »piaci
versenyre« hivatkozva követtek.”


A bevezetőjéhez csak annyit,
hogy a BKIK köztisztület, az ehhez
tartozó jogosítványokkal.

A Taxis Szakmai Kollégium tes-
tütlete a BKIK-nak, nem önálló
szervezet, úgyhogy Rusznák úr-
nak nem a Taxis Szakmai Kollé-
gium elnökségével van vitája, ha-
nem a BKIK-val. Annyit szeretnék
még elmondani, hogy e köztisztü-
leten belül szavazás esetén a fu-
varszervező irodának, legyen
akármekkora létszámú, ugyanúgy
egy szavazata van, mint bárme-
lyik egyéni vállalkozónak. Csús-
ztatás tehát az, hogy a szakmai
kollégium csak a fuvarszervező
irodák érdekeit képviseli.

„1994-ben a Berlin étteremben,
taxis kezdeményezésre az önkor-
mányzati választási kampány so-
rán Baráth Etelével együtt először
szembesültünk azzal, hogy milyen
óriási káosz van a taxis piacon.”

Hogy mi történt több mint tíz
éve a Berlin étteremben, az szak-
mai szempontból ma már érdek-
telen. Ott valóban elhangzottak
különböző ígéretetek, mint ahogy
ez a politikában szokványos. A je-
lenlegi problémák ugyanazok,
melyek akkor voltak. Mi 1982
óta, mióta a magántaxizás létezik
ugyanazokat a problémákat vet-
jük fel.

„Nem »Megváltóként« érke-
zem, ahogy Peredi úr minősíti
munkámat, csupán ígéretemhez
híven cselekszem. Az elmúlt idő-



FŐVÁROSI KÖZGYŰLÉS
KERESKEDELMI ÉS TURISZTIKAI BIZOTTSÁG

BKIK VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítványozási Osztálya
Antal Attila elnök
Budapest
Krisztina körút 99.
1012

Tisztelt Elnök Úr!

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítványozás Osztálya 2002. júniusában a taxizásért végzett munkám elismeréseként Haltenberger Samu díjat adományozott nekem.

Ez az elismerés nagy erőt adott számomra, hiszen addig is azt gondoltam, hogy a taxiszolgáltatás ügyében a Kamarával és az érdekképviselőkkel összefogva, jelentős eredményeket tudunk elérni.

Az elmúlt időszakban a fix ár bevezetésének vitája kapcsán, illetve a már azt megelőző droszt rendelettel kapcsolatban is éles véleménykülönbségek alakultak ki a taxis szakmai kollégium és az általam képviselt álláspont között.

A vitát természetesen tartom, és nem is gondolom, hogy mindig mindenben egyet kell értenünk. A „Taxisok Világa” című folyóirat májusi számában a szakmai kollégium részéről olyan szintű támadás érte a Fővárosi Önkormányzatot, illetve személy szerint engem, amiről azt gondolom, hogy nem lehet szó nélkül hagyni. A különböző cikkek tele vannak valótlanosságokkal, illetve az igazság elferdítésével.

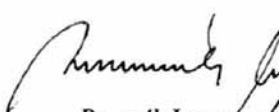
Ennek következtében - mely sajnálatomra - az Önök által adományozott Haltenberger Samu díjat visszaadom.


Tisztelt Antal úr!

A díj visszaadása számomra nem jelenti azt, hogy meg kívánok szakítani a Kamarával minden kapcsolatot. A jövőben is készen állok a taxizással kapcsolatos valamennyi kérdés megvitatására a Kamarával.

Budapest, 2005. június 27.

Üdvözlettel


Rusznák Imre
 elnök



1052 Budapest, Városház u. 9-11.
Levél cím: 1364 Budapest 4. Telefon/Fax: (36-1) 327-1103, 327-1877, 327-1492, 327-1000/1103; 1492

szakban folyamatosan tartottam a
kapcsolatot minden bejegyzett ér-
dekképviselői vezetővel, a kamara
vezetőivel, akik ezt igényelték...”

Lehet, hogy Rusznák úr nem
megváltóként érkezett a szakmá-
ba, de most úgy viselkedik. Java-
soljuk, hogy „tanítványai”, akik
most tanácsadói (Budai vár -
pisztoly; minden taxi társaságtól
kirúgva stb.) körében nézzen szét,

és olyan emberektől fogadjon el
tanácsokat, akiknek a szakmai
tisztességéhez nem fér kétség. Azt
is szeretném leszögezni, hogy a
fixtarifa-rendeletéről az egyeztetés
elég felemásra sikeredett. Ugyanis
a rendelet-tervezet módosításával
kapcsolatban már nem is volt
egyeztetés, legalábbis a kamarával
nem.

„A taxis szakmával egyetértésben

már akkor is azt képviseltük, hogy
a taxiszolgáltatást komplex módon
kell szabályozni. Ennek alapvető fel-
tételé, hogy »Jöjjön létre a személy-
szállításról szóló törvény!«...”

...„Én azt javasoltam, hogy meg-
lévő jogosítványainkkal élve indul-
junk el a »rend irányába«, bízva
abban, hogy a törvény megalkotá-
sára sor kerül.”

Hogy ki miben bízott, ez egy



BUDAPESTI KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA

VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítványozás Osztály

Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottsága
Rusznák Imre elnök

Budapest

Tisztelt Elnök Úr! Kedves Imre!

Sajnálattal vettem kézhez június 27-én kelt levelét, melyben a Haltenberger Samu-díj visszaadásáról értesít.

2002-ben a díj odaítélésekor mindannyian bizakodtunk, hogy a taxizás problémái belátható időn belül megoldódnak Budapesten. Mindannyian egyetértettünk, hogy valami nincs rendben a fővárosi taxi-fronton. Mindenki mást emelt ki, de a lényeg az, hogy szabályozásra, rendre és ellenőrzésre van szükség. Ki kellett mondani: az úgynevezett piac nem tudta betölteni szabályozó szerepét. Még a megvalósítás alapilléreit is mindannyian elfogadtuk: droszt, tarifa, létszám, ellenőrzés. Sajnos ezt követően már nem ilyen szép és egyértelmű a helyzet. Vélt és valós érdekellentétek, kicsinyesség, irigység és széthúzás lett a jellemző.

A szakma, a törvényalkotás és a hatóság együttműködése döcögőssé vált, majd leállt. A nézetkülönbségek növekedtek, az együttműködést felváltotta az ellenségeskedés, amit néha külső erők is erősítettek.

Kicsúszni látszik a lehetőség a kezünkől a taxizás becsületének visszaállítására!

Közös a felelősségünk, hogy megtorpan a folyamat, és ebben nekünk, a Kamarának is van mulasztásunk. De hol kérhető számon a hatóság képviselőinek vaksága, mely nem ragadta meg a szakma kinyújtott kezét, őszinte, segítő szándékát félresöpörte?!

Hol kérhető számon azon törvényalkotók arroganciája, akik pártérdekből mindig ellentmondanak és kompromisszum keresés helyett csak véleménykülönbséget szeretnének demonstrálni, akiknél a cél nem is fontos?! És hol vannak az érdekképviselők, akik a szakmai összefogás helyett kisszerű vitákban elmerülve hol sértett primadonnaként (tisztelet a kivételnek), hol csörgősípkás bohócként (tisztelet a kivételnek) csak önálló működésük (tagdíjbevételek) megtartására rendezkedtek be.

Tisztelt Elnök Úr!

Sajnos nincs közöttünk egy Haltenberger Samu kvalitásaival rendelkező ember, hogy átlendítse a taxizás helyzetét a jelenlegi "kátyún". Igaz, olcsó poén a főváros útviszonyaihoz hasonlítani a szakma állapotát, de csak ennyit érdemlünk? Én nem hiszem!

Néhány hét nyári szabadság jót fog tenni minden szereplőnek, hogy azután újra nekifogjunk a közös munkának. Én ott leszek!

Budapest, 2005.július 7.

Üdvözzel:

1016 Budapest, Krisztina krt. 99. Tel: 488-2154 Fax: 488-2158



Antal Attila
elnök

politikus szájából elég érdekesen hangzik, hisz a rendszerváltás óta megtanították nekünk, hogy a bizalom nem politikai fogalom. A jó szándékot a mai napig sem kérdőjelezzük meg, csak hát a pokolba vezető út is jó szándékkal van kiköveve.

„Az önkormányzati törvény a taxislužtatással kapcsolatban semmilyen kötelező feladatot nem ír

elő a települési önkormányzatok számára, ezért minden olyan megjegyzés és súlyos elmarasztaló kritika (Sipeki úr), mellyel a Fővárost illetik ezzel kapcsolatban, az a tények szándékos félreértelmezése, rosszindulatú rágalom.”

Amit az önkormányzat részéről a kötelezően előírt, vagy nem előírt feladatokról velünk kapcsolatban ír, az is csak azt tükrözi, hogy ez egy

nagyon kényelmes helyzet, mert ha valamilyen rendeletet alkotnak, azt köszönjük meg (ha jó, ha rossz), ami meg kényelmetlen, nincs hozzájárás, munkás, arra azt lehet mondani, hogy az csak szorgalmi feladat, úgyhogy sajnos nincs rá felhatalmazásunk.

Ha már itt tartunk: biztos, hogy jó az, az önkormányzati törvény, ami egy, a tömegközlekedés részét

képező, egyénileg igénybe vehető szolgáltatással kapcsolatban semmilyen kötelező feladatot nem ír elő az önkormányzat részére?

„1998-ban, a Horn-kormány idején, amennyiben nem kezdeményezek törvény- és kormányrendelet-módosítást illetve fővárosi rendelet létrehozását, akkor ma nem lenne miről vitatkoznunk, hiszen ebben a kérdésben az önkormányzatokat semmilyen feladat, illetve felelősség nem terhelné. Senki nem akadályozta meg sem akkor sem most, a kamarát és egyetlen érdekképviselőt sem, hogy bármit is ezen a területen elérjen. »Megváltóként« úgy éreztem, hogy a város és Magyarország megítélése szempontjából tarthatatlan a helyzet, mivel annyi panasz érkezett, mind külföldről, mind belföldről a taxislužtatással kapcsolatban, hogy a turizmusért felelős szakemberként tiszta lelkiismerettel nem tehettem meg, hogy a helyzet normalizálása érdekében ne tegyek semmit/ ne történjen valami.”

Látja, kedves Rusznák úr, az ilyen mondatszerkezetek miatt gondolkodtam, hogy egyáltalán reagáljak-e. A fenti résznek ugyanis semmi köze a szakmához. Nem más, mint politikai lózung. Hogy ki akadályozta meg a kamarát és az érdekképviselői szerveket? Önök, tisztelt politikus urak. Önök, akik a mai napig nem alkottak Érdekképviselői Törvényt. Önök, akik kínosan ügyelnek rá, hogy a kamarának ne legyen szinte semmilyen jogosítványa, hisz erős gazdasági kamarák mellett a politika nem turkálhat könyéig a gazdaságban.

Az utolsó mondatára reagálva csak annyit: abban biztos vagyok, hogy eggyel sem érkezett több panasz a taxizásra, mint a vendéglátókra, a panziókra, a szállodákra, egyszóval azokra a szolgáltatással foglalkozó szakmákra, akik közvetlen szereplői az idegenforgalomnak. Ott miért nem érezte úgy, hogy maximálni kéne az árakat? Vagy netán fix tarifát kéne bevezetni, mindegy milyen osztályba sorolt az intézmény? Ugye ott ezt lehetetlennek tartja?

„Mint ahogy többen is írják, a Főváros már egyszer alkotott létszámkorlátozásról szóló rendeletet, amit egy taxis megtámadott az Alkotmánybíróságon. Ennek hatásait minden érintett »élvezte«. Ezek után azt kijelenteni, hogy a Főváros előbb intézte el a létszámkorlátozást és csak utána a fix árat, elég furcsa...”

Kezd unalmas lenni, hogy Önök állandóan erre az alkotmánybírósa-

gi határozatra hivatkozni, ami számunkra szakmai szempontból valóban hátrányos volt. Ugyanakkor nem hiszem, hogy bármilyen alkotmánybírósi döntés felhatalmazta volna a fővárost arra, hogy olyan szolgáltatásért szedjen pénzt, amelyet nem teljesít! Nevezetesen, hogy 1280 drosztférőhelyért 5000-nél több taxistól szedjen droszthasználati díjat (23.750 Ft-ot/év). A BKIK a drosztrendelettel kapcsolatban a kezdetektől fogva azt hangoztatja, hogy megérti, hogy a drosztférőhelyek létesítésének lehetősége korlátozott, de akkor az a megoldás, hogy a taxisok számát kell a drosztférőhelyek számához igazítani.

Hogy milyen módon, azt találja ki az, aki ezért pénzt akar szedni!

....*Tehát, Sipeki úr ez ügybeni állításai félvezetőek és nem felelnek meg a valóságnak, hiszen nem bontottuk le a drosztokat*....

Elnézést kérek, ha tévedtem volna a drosztoktól lebontásával kapcsolatban. A Főtaxi egyik vezetőjétől kaptam a felvilágosítást, hogy a főváros bontatta le a taxidrosztokat, és az összeget sem én találtam ki.

....*Ha jól értem Sipeki úr szavait, akkor az ő véleménye szerint is szükség van drosztokra, és igazából nem baj, hogy ezt a rendszert újra felélesztették, csak a jó helyen lévő drosztokat bizonyos csoportok elfoglalták. Ugyan szerinte európai szintű szolgáltatási rendszert dolgoztak ki, ami ma is kifogástalanul működik Budapesten. Hát ha ez így lenne, akkor Berlin és Bécs vezetőit ide kellene hívni, hogy tanuljanak a fuvarszervező cégek vezetőitől, hiszen itt minden rendben van*....

Berlin és Bécs taxisvezetőit valóban ide kellene hívni, mert mind a két helyen a taxi-zás szabályozott piac keretében működött mintegy negyven évig, még hozzá nem a lépésről lépésre történően, hanem az átfogó, mindenre kiterjedőben. Úgy gondoljuk azonban, hogy ebből a beszélgetésből a politika és a főváros profitálhatna többe. Megtudhatnák, hogy lehetett 40 évvel ezelőtt elintézni azt ezeken a helyeken, amit kishazánkban még ma sem lehet.

....*Többek között megemlíti, hogy az ezredfordulón a fuvarszervező cégek vezetői várokoztak az utcán. Szerintem nem ők, hanem maguk a taxisok, akik ebben a »korszerű rendszerben« a fuvarszervező cégektől e téren semmilyen segítséget nem kaptak*....

A fuvarszervező cégek a taxigépkocsivezetőknek nem segítséget nyújtanak, hanem munkát biztosítanak, amiből ők a családjukat el tudják tartani.

....*"Nem jó az a rendszer, melyben a taxisokat arra kényszerítik, hogy minden közlekedési szabályt felrúgva kellen a taxigépkocsiknak a hidon, a járdán, a zebrán vagy a buszmegállóban várokozni, azért mert 2 perc alatt kell odaérnie a megrendelőhöz*....

Tisztelt Rusznák úr! A 2 perces címekkel a fuvarszervező irodák nem a taxigépkocsi-ve-



2002-ben Rusznák Imre Sipeki Józseftől veszi át a Haltenberger Samudíjat, amit most 2005-ben visszaadott

zetőket kényszerítik szabálytalan helyen történő várokozásra, hanem az utas érdekeit szem előtt tartva, a hozzá legközelebb eső autót küldik, hogy mielőbb kapjon gépkocsit. Csak mellékesen jegyzem meg, hogy ez az utas a főváros polgára, aki a fővárosi és kerületi önkormányzatok képviselőit választja, és így szolgáltatásunk irányultságát tekintve sem a fuvarszervező irodák, sem a képviselők szempontjából nem elhanyagolható.

....*Ezért jött létre a drosztribizottság, melyben Dudás úr jelen van. Ezért ül ott Antal úr a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság ülésén, illetve Sipeki úr amennyiben részt akar venni az üléseken*....

Az, hogy milyen bizottság ülésén név szerint kik vehetnek részt, azt hiszem indifferens.

A lényeg az, hogy a döntésekbe nem szólhatnak bele, mert hiába mondják el szakmai érveiket, annak ellenére a szavazógép működik, és azt szavaznak meg, amit előzőleg a frakcióüléseken megbeszéltek.

....*Az igazságot ott kell keresni, hogy a fuvarszervező cégeknek a jelenlegi rendszerben nem érdekük, hogy az utasok a taxit az utcán vegyék igénybe, hanem kizárólag telefonon hívjanak taxit, hiszen így tudják igazolni azt, hogy miért érdemes hozzájuk minél több taxisnak csatlakozni, ezáltal minél több tagdíjat fizetni*....

Az igazságot, azzal kapcsolatban, hogy miért nincsenek ut-

cai leintések, ott kell keresni, hogy a főváros annak idején, a lépésről lépésre elv alapján megalkotta rendeletét a maximált tarifa bevezetésével kapcsolatban. (A szakmai érdekképviseletek ezzel akkor sem értettek egyet, mondván, nem old meg semmit, és helyette javasolták a centrum- vagy a minimálarat, melyek bevezetésére azonban nem volt politikai akarat, így az ártörvényt ilyen irányban nem lehetett módosítani.)

A nagyobb baj azonban az, hogy kiderült, a megalkotott rendelet ellenőrzése megoldhatatlan feladat. A mai napig sem történt semmi azokkal, akik a rendeletre fittyet hányva, az engedélyezett maximált tarifa többszöröséért viszik az utasokat, többek között a külföldi turistákat, akik állítólag olyan fontosak a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság szempontjából. Kérdés, akkor miért nem történik semmi az ügyben, noha rejtett kamerás felvételek sora szolgál bizonyítékként.

Biztos, hogy a fixtarifa-rendelet fogja megoldani ezt a problémát?

Mi javasolnánk inkább egy átfogó ellenőri szervezet felállítását. Szerintünk az sokkal hatékonyabb lenne.

Az mindenesetre meghatározó, hogy aggódik azért, hogy a taxisoknak minél több tagdíjat kell fizetni. A probléma csak az, hogy ez üzleti alapon működik, és ezért a pénzért munkalehetőséget, címekeket kap a taxis.

Folytatás a 15. oldalon

Illemtan

Illemórán a tanár a következő kérdést teszi fel a diákoknak:

- *Ha egy előkelő családból származó, tanult lánynak udvarolsz, és elviszed vacsorázni, mit mondasz, amikor az étteremben ki kell menned a WC-re?*

Az egyik diák így felel:

- *Bocsi, de pisilnem kell!*
- *Ez nagyon illetlen! - mondja a tanár.*

Erre egy másik tanuló:

- *Ne haragudj, ki kell mennem a WC-re, mindjárt visszajövök!*

- *A WC említése vacsora közben elég udvariatlan dolog - jegyzi meg a tanár. Egy harmadik diák is megpróbál válaszolni:*

- *Azt mondanám: Ne haragudj, egy pillanatra ki kell mennem, hogy kezet rázzak egy jóbarátommal, akit remélem, a vacsora után neked is bemutathatok!*

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!

DAEWOO-CHEVROLET, KIA, OPEL
SCORPIO CAR KFT.
AUTÓALKATRÉSZEK
1194 BP., ENDRESZ GYÖRGY U. 27.
☎ 280-6483 ☎ 70/215-7475

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

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

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

KERTIGÉP JAVÍTÁS
Kapáló gépek, fűnyírók,
láncfűrészek javítása,
karbantartása.
Szigetszentmiklós-Lakihegy, Leadó u. 36.
/M0 Csepel-Halásztelki lejárótól 200m-re/
Tel.: 06-24-475-250 Nyitva: H-P 10-18-ig

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

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

MERCI ALKATRÉSZEK!!!
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!

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

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

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban

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

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

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



Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található
A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
A szauna és a szolárium egy alkalommal díjmentes
Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.
A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
A fenti árak az ÁFA-t és az idegenforgalmi adót tartalmazzák.

Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület

1078 Budapest, István u. 6.
Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.
Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa

2005-ben is új, minőségi, olcsó
bővített árukészlettel állunk az
Önök rendelkezésére.
Pl. Citroen Xantia, Xsara,
Skoda Octavia, Suzuki, Opel, stb.
Taxisoknak kedvezménnyel
Száraz László
Bp. XIV., Várna u. 4.
Tel/fax: 221-2469, 383-2455
06-70-317-6976

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

ÉKSZERÉSZ BT.

Ékszerkészítés
(hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
fényképről lézeres képvesítés 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!

Folytatás a 12. oldalról

De mit kap a drosztdíjért?

.....*Felvetődik a kérdés: »Tényleg akarják-e a fuvarszervezők a fix tarifát?« Vajonők milyen hatástanulmány alapján határozták meg az utcai tarifát?«*...

Kedves Ruzsnák úr! A fuvarszervező irodák nem a fix tarifát akarják vagy nem akarják, ők egy rendezett piacon szeretnének magas színvonalú szolgáltatást nyújtani. Olyan szabályozást támogatnak, amely biztosítja a szolgáltatást nyújtónak - a taxisnak - a tisztességes, biztos megélhetést, míg a szolgáltatást igénybe vevőnek - az utasnak - a kiszámítható és megfizethető, magas szintű szolgáltatást.

Semmilyen hatástanulmányt nem készítettek a fuvarszervező cégek, hisz Önök határozták meg ezt az összeget: maximált tarifaként. Az utcán a mezítlás kollégák ezt alkalmazták, így a fuvarszervező irodák is ezt használják, és nem jóval alacsonyabbat, hogy tönkretegyék a magányosan dolgozó kollégákat. Ha mégis kiszedi az utas a sorból a matricás taxikat, az azért van, mert azok ellenőrzötték, utaspanasz, vagy bármilyen egyéb probléma esetén könnyen beazonosíthatóak.

.....*Vajon kik voltak azok, akik Ferihegyen megállapodtak az Airport Rt. vezetőivel, hogy a Tourist taxisokon kívül más ne állhasson a droszton? Ők a fuvarszervező vezetők?«*...

Ezt az igaztalan rágalmat visszaautasítom!

Sajnos meg kell állapítanom, hogy a Ruzsnák úr igencsak rosszul emlékszik, - mert arra nem is merek gondolni, hogy szándékosan ferdíti el a tényeket - a B.A. Rt. vezetőivel folytatott tárgyalásra. Ha ugyan személyesen jelen volt annak érdemi részén. Ez esetben tudnia kell, hogy a megállapodás tárgya az volt, hogy a B.A. Rt. pufferparkolót biztosít a rendelkezésre érkező taxik részére, hogy utasainkat ne a susnyásokban kelljen várni, és onnan megközelíteni a repteret. Valamint abban született még megállapodás, hogy a B.A. Rt. pályázatot ír ki a reptéri taxizásra.

Apropó, ha már szóba került a repülőtér kérdése. Úgy tudjuk, hogy 2004. december vé-

gén a B.A. Rt. elfogadta a Fővárosi Önkormányzat illetékességét, az ottani drosztok kezelésében (addig ugyanis az is kérdéses volt, hogy közigazgatásilag a reptér Budapesthez tartozik-e vagy Vecséshez). Azóta azonban nem történt semmi. Változatlanul az a helyzet, ami hosszú évek óta. Mit tett vagy tesz a Droszt Kht. vagy a főváros a drosztrendelet kapcsán Ferihegyen?

.....*Vajon a drosztot elfoglalókkal szemben - legyen az mezítlásos vagy fuvarszervező irodához tartozó taxis - kizárólag csak a hatóságok dolga a rend megteremtése? Azt gondolom, hogy nem. Az a meglátásom, hogy miközben az ellenőrzés kapcsán is kizárólag a fővárost teszi felelőssé Sipeki úr, nem akarja tudomásul venni vagy nem tudja hogy legkevesebb jogköre a fővárosnak van. Ez megint a taxis-társadalom és a közvélemény félrevezetése.«*...

Az, hogy az ellenőrzésre kinek van jogköre egy érdekes kérdés. Az mindenesetre elgondolkodtató, hogy a főváros úgy alkot rendeleteket, hogy annak betartására nem rendelkezik jogkörrel. No comment.

Legjobb tudomásom szerint a BKIK és a fuvarszervező irodák etikai bizottságaik révén felajánlották segítségüket az ellenőrzésben, sőt meg is kezdődtek az ellenőrzések. Volt rá igény? Szüksége volt rá valakinek? Nem! Akkor, tessék már megmondani, hogy kinek szól az a megállapítás, hogy nem csak a hatóság dolga a rendteremtés? Akkor kié?

.....*Akkor vajon ki hazudik: a taxisok nagy része, akik azt állítják ilyen alacsony tarifából nem lehet megélni vagy a fuvarszervezők, akik úgy gondolják, hogy még a szerződéses árakon is vígan lehet dolgozni?«*...

Sajnos a mai napig nem sikerült megértetnünk, hogy a taxis bevétele nem elsősorban a tarifa nagyságától függ, hanem a hatékonyságtól. Attól, hogy a megtett kilométerekből mennyi az utassal megtett. A hatékonyság 1-2%-os növekedése 2,5-5%-os bevétel-többletet jelent. **Tessenek már végre megérteni, hogy a hatékonyságot a létszámmal lehet befolyásolni, nem az árral!**

.....*Látszólag létszámügyben*

nincs vita, hiszen én is azt mondtam, hogy ha megvan a konszenzus közöttünk és megvan a törvényi felhatalmazás, ám legyen és szabjuk meg, hány taxigépkocsi legyen Budapesten. A fuvarszervező cégek vezetői kiemelt hangsúly helyeznek erre a kérdésre. Rendben van. De akkor azt szeretném kérdezni, miért van az, hogy folyamatosan felvett hirdettek, amit minden taxis láthat a Taxisok Világában? Tényleg komolyan gondolják?«...

A taxisok létszámának a drosztfőhelyek számához történő igazításával egyetértünk.

Erős csúsztatás az, amit Ruzsnák úr a fuvarszervező irodák taxisfelvételéről ír! A fuvarszervező irodák a már piacon lévő vállalkozókat veszik fel. Azaz, ha az irodák létszámstopot alkalmaznának, nem lenne kevesebb vállalkozó a piacon, csak legfeljebb több mezítlásos.

.....*Arról persze kevés szó hangzik el, hogy a mi javaslatunk kiindulási pontja a benzin előző évi átlagára (ami ma már 260 forint). Ha például tavaly nem 240 forint, hanem mondjuk valami csoda folytán 190 forint lett volna a benzin átlagára, akkor most nem tudom mire hivatkoznának a fuvarszervező cégek vezetői. Miközben teljesen egyértelmű, és számításokkal is tudjuk igazolni, hogy az üzemanyag-költség ma a taxisok költségeinek legalább 1/3-át teszi ki.«*...

Milyen számításokkal? Matematikai vagy politikai számításokkal? Ezt azért kérdezem, mert a rendelettervezet módosításához készült számítások csak annyiban voltak matematikai számítások, hogy a végeredmény ugyanaz lett, mint

amit előzetesen tarifaként ki-mondtak.

Miután kiderült ugyanis, hogy a „szakértő” nemes egyszerűséggel kifejtett fuvaronként 600 Ft-ot a bevételi oldalón, így a kiszámított tarifa így alakult:

**távolsággal arányos díj: 245,617 Ft/km = helyett: 166,234 Ft/km
időarányos díj: 61,404 Ft/perc = helyett: 41,558 Ft/perc**

Miután felhívtuk a figyelmet a hibára, azonnal növekedett a kiadási oldal is, és láss csodát, a végeredmény megint csak a 240 Ft-os km díjat, és a 60 Ft-os várakozási díjat támasztotta alá.

Na kérem, ez a politikai matematika!

.....*A fővárosi taxis társadalomnak azt üzenem, hogy mindent el fogok követni, hogy a fix áras rendszert a Fővárosi Kögyűlés megtárgyalja és elfogadja.«*...

Végezetül annyit, hogy azért aggódunk, mert a fővárosi taxis-társaság szabályozó rendeleteit követő tendencia - melyeket beterveztőként az ön neve fémjel - nem meggyőző számunkra. Hogy miért?

- A maximált ár nem működik, nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket. Pestiesen szólva nem jött be.

- A drosztrendelet működés-képtelen, de ezért már fizetni is kell a taxisnak.

- A fixtarifa-rendelet? Ajaj...

Tisztelettel a megszólíttatás jogán:

Sipeki József sk.

**Bátorság az, amikor egy férfi
tök részegen, éjjel 4-kor haza-
jön, megpillantja a kezében
seprűt tartó, tomboló felesé-
get, és azt kérdezi:**

**- Takarítasz, vазze, vagy re-
pulsz valahova?**

*Kétféle ember létezik: az egyik
mindig megmondja, mit gondol, a
másiknak vannak barátai.*

**Egy csomó olyan segédeszköz
létezik, amivel a nők szexuális
kedve növelhető. Itt van pél-
dával a Mercedes-Benz 380SL.**

Én most reinkarnációs tanfolyam-
ra járok. Kicsit drága, de hát egy-
szer élünk!

**Van két gyönyörű gyermek -
márpedig ötből kettő nem is
rossz arány.**

**- Hogy hívják azt a ragadozót,
amelyik bűnözőket eszik?**

- Gonosztevő.

- Hogy hívják az éhes bálnát?
- Zabálna.

Fizet-e a taxis adót?

A közelmúltban valamely „illetékes“ hivatalnok azt találta nyilatkozni az egyik médiában, hogy a taxisok a bevételükhöz és a jövedelmükhöz képest rendkívül kevés adót fizetnek. Egy átlagos taxis évente „alig pár ezer forint“ adót fizet be az államkasszába – mondta a „szakember“. Ez a kijelentés arra indított – miután a vérnyomásom lassan normalizálódott –, hogy utána számoljak: mennyi adót is fizet a taxis?

Az említett szakember nyilatkozatának persze csak egyik tévedése volt az, hogy kizárólag a személyi jövedelemadóra helyezte a hangsúlyt. Még valami olyasmit is mondott, hogy a taxis szolgáltatásból befolyó ÁFA mértéke elenyésző, mert a taxisok 90%-a alanyi ÁFA-mentes. Na, ettől ment fel igazán az agyvizem.

Talán szerencsésebb lenne, ha ehelyett a továbbiakban adó helyett közterhekről beszélne. A sok, külön címszó alatt és különböző számlákra befizetett összeg ugyanis mind megy a „nagykalapba“, ebből gazdálkodik aztán az állam, illetve annak általunk megválasztott képviselői. Ne higgye azonban senki, hogy például az egészségügyi járulék vagy a baleseti járulék befizetésével bizonyos „címkézett“ pénzek keletkeznek, melyeket csak az adott célra lehet felhasználni! Papíron, vagyis elméletben ez nyilván így van, a költségvetés tervezése során azonban az illetékes szakpolitikusok kényük-kedvük szerint tologatják az összegeket ide-oda. Talán nem is tudatosan, de sokszor áthágják az elosztó-rendszerek szabályait a költségvetés egyensúlyát biztosítandó. Ezért mondom, hogy nevezük az összes adófajta, járulékot, illetéket, tehát mindent, ami az állami büdzsébe jut, egyszerűen köztehernek.

Na, mennyi közterhet is fizet a taxis? Számoljunk minimálbérrel. Havi 57.000 Ft 18%-os adója 10.260 Ft. Mert a minimálbér – ha még nem tudnád – csak az alkalmazotknál adómentes. Havi 10.260 forint az egy évben 123.120 forint. Az 57.000 Ft minimálbérré „természetesen“ egészségügyi és nyugdíjjárulékok is rakódnak. Jele-sül 15% egészségbiztosítás 8.550 Ft értékben, és 26,5% nyugdíjbiztosítás, melynek összege 15.105 Ft. A tényleges számítás en-

nél bonyolultabb, mert mindkét tételt még kétfelé kell osztani, és a kisebbik részt a bruttó bérből levonni, a nagyobbbat meg rászámolni. Még így leírva is áttekinthetetlen, úgyhogy kérlek, fogadd el a leírt számokat, többször is ellenőriztem. Maradjunk annyiban, hogy 57.000 Ft bruttó bérhoz 23.655 forint „tébét“ kell fizetni. Meg persze havi 3.450 Ft egészségügyi hozzájárulást. Hogy ezzel mihez járulsz hozzá, arról ne engem kérdezz. A fejlett egészségüghöz biztosan nem.

„Állambácsi“ tavaly úgy gondolta, hogy még mindig nem fizet eleget a vállalkozó, kitalálta hát a 4%-os „vállalkozói járulékot“. Ha majd munkanélküli leszel, kaphatsz ellátást te is. Ámbár, hogy egy vállalkozóból hogy a pokolba lesz munkanélküli, azt még senki nem tudta értelmesen megmagyarázni. Egyszerűen abbahagyja, vagy mi? Holnaptól nem vállalkozik? Mondhatják nyugodtan neki: hát folytatd tovább, publi! Hogy ellehetetlenült a munkád, és kevés a bevétel? Na és? Dolgozz jobban! Dolgozz többet! Napi huszonöt órát! Még hogy munkanélküli vállalkozó...!

A vállalkozói járulék havi összege a minimálbérré vetítve 2.280 Ft. Nézzük csak, hol tartunk eddig:

Személyi jövedelemadó: 10.260 Ft
Egészségbiztosítási járulék: 8.550 Ft
Nyugdíjbiztosítási járulék: 15.105 Ft
Egészségügyi hozzájárulás: 3.450 Ft
Vállalkozói járulék: 2.280 Ft
Összesen: 39.645 Ft

Ötvenhétezer forint bruttó bérhoz tehát 79.260 Ft bevételt kell elérni (a fentebb említett, nem részletezett bonyolult számítás alapján). A nettó fizetés, ami már elkölthető, ebben az esetben 39.515 forint.

Nem egész negyvenezer forintos nettó bérhoz tehát közel nyolcvanezer forintot kell megtermelni. A taxis mivel termeli meg ezt az összeget? Világos, taxival. Ami egy autó. Ezt az autót meg kell vásárolni. Az autónak ára van, meg regisztrációs adója, meg áfája. Mondhatják ugyan, hogy azt a kereskedő fizeti be, ám a vevő pénzéből! Vettem egy közepkategóriás, négymilliós autót. Ebből mindjárt nyolcszázézer az áfa. A regisztrációs adó 410.000 Ft. Több, mint

egymillió-kétszázézer forintot fizetek az államnak csak azzal, hogy veszek egy autót. A szórászállasogatók most ne jöjjenek nekem azzal, a kereskedő meg a gyártó mit igényel vissza. A tény attól még az, hogy én, a saját pénzből egymillió-kétszázézer forintot befizettem az állam részére. Vagy egyben, vagy bankkölcsön útján részletekben, a végeredmény szempontjából ez úgymintegy.

No, megvan az autó. Felszerelem taxinak, beszerzem a beszerzéstől nullás papírokat. Darabját 2.500-ért. Ezek az illetékek is kizárólag az államot gazdagítják. Őt ilyen papír 12.500 Ft. Beszereltem az URH-t, taxiórát, miegymást, kifizetek százézet. Ebből húszézer szintén ÁFA formájában jelentkezik. Aztán elkezdek taxizni. Azzal kezdem, hogy megtankolok. Hogy is van ez az üzemanyagok árával és adótartal-mával?

A benzin és a gázolaj nagykereskedelmi ára a jegyzési árokon és nem a tényleges finomítói költségeken alapul. Egy olajcég legfeljebb annyira tudja eladni az üzemanyagot, amennyibe ezt a legközelebbi hasonló kereskedelmi központból, a fuvar-költséget is figyelembe véve a vevő (a benzinkút-tulajdonos) be tudná hozni. Ehhez hozzáadódik a kiskereskedő árrése, valamint a jövedéki adó, melynek összege a benzin esetén most literenként 103,50 forint, ezután mindezekre (az adóra is!) 25%-os ÁFA kerül. Így alakul ki a kútár. Egy konkrét példán bemutatva: egy liter benzin a nagykereskedelemben megvásárolható 94 forintért, ehhez jön 23 forint árrés, a benzin ára tehát adók nélkül 117 forint lenne. Erre jön a 104 forint jövedéki adó. Ez összesen 221 forint, de még rájön 25% ÁFA, így lesz a termék literje a kútnál 276 forint - amiből 159 forint adó. (Az üzemanyag árában lévő - elhanyagolható mértékű - ún. készletezési járulékkal nem bonyolítottam a számítást)

Minden megvásárolt liter benzin árából tehát 159 forint az államot illeti. Egy átlagos taxis (tudom, hogy nincs olyan, de valamiből csak ki kell indulni!), tehát egy átlagos taxis havi 4-5000 kilométert tesz meg. Vegyük az egyszerűség kedvéért az 5000 km-t. A gépkocsi fogyasztása legyen 10 liter/100 km. (Tudom, hogy a tied kevesebbet/többet fogyaszt, de hát valamiből csak ki kell indulni!) Havonta tankolunk tehát 5000 km-re 500 liter benzint. Ennek adótartama $500 \times 159 = 79.500$ Ft. Bizony, bizony! Ezt az összeget, vagyis éves szinten közel egymillió forintot befizetjük - ha áttételesen is - az államkasszába.

Hol is tartunk eddig? Ha összesítjük a ténylegesen, vagy áttételes úton befizetett közterheket, a következő éves eredményre jutunk:

Egy tökéletes férfi hajlandó órákon át várni, míg a barátnője két perc alatt elkészül.

* * *

Leo Buscagliát a híres író, egyszer felkérték, hogy legyen zsűrije egy olyan versenynek, amely a leg gondoskodóbb gyermeki díj várományosát kereste. A győztes egy négy éves kislány volt, akinek a szomszédjában élt egy nemrégiben megözvegyült idős férfi. Egyszer, amint a kislány meglátta a síró

öregembert, besétált a kertbe, oda-bújt az idős ember ölébe és csak ücsörgött szótlanul. Később, amikor az anyja megkérdezte a fiút, hogy mit is csinált ott valójában, a gyermek ezt felelte: „Semmit, csak segítettem neki sírni.“

* * *

A munkahelyi karácsonyi bulikban a legjobban az azt követő új álláskereső utalom.

Közteher	Összeg
Személyi jövedelemadó	123.120.-
Egészségbiztosítási járulék	102.600.-
Nyugdíjbiztosítási járulék	181.260.-
Egészségügyi hozzájárulás	41.400.-
Vállalkozói járulék	27.360.-
Személygépkocsi áfája (5 évre elosztva)	160.000.-
Személygépkocsi regisztrációs adója (öt évre elosztva)	82.000.-
Illetékek (öt évre elosztva)	2.500.-
Tartozékok beszerzési és javítási áfája (öt évre elosztva)	4.000.-
Üzemanyag adótartalma	954.000.-
Mindösszesen	1.678.240.-

Egy átlagos gépkocsival dolgozó átlagos taxis minimálbéres jövedelemmel, tehát több mint egymillió-hatszázezer forinttal járul hozzá az állami kiadásokhoz évente. Ha beleszámítjuk az itt nem részletezett egyéb kiadásokat is, úgymint javítás, alkatrész, könyvelési és egyéb adminisztrációs díjak, taxitársasági tagdíj, és mindezek áfája, akkor azt hiszem, közel járunk a kétmillió forinthez. Visszatérve tehát a bevezetőben említett hatósági személyhez, aki a nyilvánosságnak azt találta mondani, hogy a taxis nem, vagy alig fizet adót, javasolom, tanulmányozza a fentieket. A taxisok hozzájárulása a közös kasszához bizony jelentős. Sőt, ha az ezek után megmaradó nettó jövedelmet tekintem, amit már valóban korlátozás nélkül saját céljaira fordíthat a taxis vállalkozó, akkor azt kell mondanom, hogy ez a hozzájárulás

bizony átlagon felüli, más szóval arcátlanul magas...

Magyarországon az Európai Unió átlagához képest magas a benzin adótartalma. Az energetikai bizottság adatai szerint Dánia és Svédország mellett itt a legmagasabb például a benzin áfakulcsa. Legkevesebb áfát, 15 százalékot Cipruson és Luxemburgban kell fizetni. A környező országok közül Ausztriában és Szlovéniában 20, Szlovákiában 19 százalék áfát kell fizetni a benzin után.

Magyarországon a jövedéki adó 41 százaléka a jelenlegi benzinárnak. Az EU honlapján fellelhető adatok szerint a benzin ára Hollandiában és Németországban tartalmazza a legtöbb jövedéki adót. Németországban a benzinár 57, Hollandiában 52 százaléka a jövedéki adó. Magyarország a maga 41 százalékos értékével a középmezőnyben helyezkedik el.

A jövedéki adó, a korábban hatályos törvényi szabályozás szerint a egyrészt az állami tulajdonban lévő országos közúthálózat fejlesztésére és üzemeltetésére szolgált (ez volt az ún. Útalap), másrészt környezetvédelmi feladatok ellátására biztosított forrást. A törvényi szabályozás módosításával 1998-ban megszűnt az útalapra vonatkozó felhasználási közttség (az Útalapról szóló törvény hatályon kívül helyezésével) és a jövedéki adó ettől kezdve teljes egészében a központi költségvetést finanszírozza.

A 95-ös ólommentes benzin jövedéki adója néhány országban

Ország	Jövedéki adó liter/forint
Németország*	174,-
Ausztria	105,-
Szlovénia	103,-
Csehország	88,-
Lengyelország	86,-
Szlovákia	97,-
Románia	69,-
Magyarország	104,-

Forrás: EU

Megjegyzések: Németországban ugyan magas a jövedéki adó, ám az áfa csak 16%! Az adatok konvertálását 260 Ft/euro árfolyammal végeztük

Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az Ön számára

Ingtalan jelzálog hitel,

kötött, vagy szabad felhasználásra!

- Jövedelem igazolás nélkül!
- Munkáltatói igazolás nélkül!
- Közüzemi számla nélkül!
- Kezes nélkül!
- BAR listásoknak is!

Kedvező kamatozású lakás hitel (vásárlás, építés, felújítás)

Személyautó hitelezése!

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

Best Credit Kft

1149 Budapest, Angol u. 38. III/321

Tel/Fax: 06-1/220-1213

Web: www.bestcredit.hu

E-mail: bestcredit@startadsl.hu

A Printax szervizben:

Újra cserélhető a Printax taxiórak fekete doboza!

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

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

Ugyanitt:

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

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu



AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Bármely Taxitársaság mozgásképtelen gépkocsiját Budapest területén **nettó 6.000.-Ft**-ért, Balesetes gépkocsiját a Fuvoszmabisz megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amelyet a biztosítók 100 %-ban megtérítenek.

Vidékre kérje egyéni ajánlatunkat, a City Taxi Helyszínelőcsapatának diszpécserénél:

**+36 1 2900626, +36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880**

Gördülők 2000 Kft

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

Mennyi marad meg?

- Ebben a hónapban három kilót kerestem. - vagánykodik a taxis a droszton. Kerestél a nagy túrót! Háromszázezer volt a bevételed! Ebből jó esetben megmarad hatvanezer - de az sem mindig...

Ezek a hasábokon már sokszor foglalkoztunk költségcsökkentéssel, megtérülési rátával, tarifaszámítással. Az ilyen számításoknál az egyszerűség kedvéért mindig a minimálbérrel indultunk ki (más, független szervezetek is a hasonló számításoknál), lévén hogy az egy fix, jól tervezhető és megmagyarázható összeg. De hát biztos, hogy a taxisnak minimálbéren kell tengődni? Biztos, hogy ez a nem könnyű foglalkozás nem érdemel többet?

A könyvelők a megmondható, hogy a taxisok között előfordul éves szinten ötvenezer és ötmillió forint bevétel is. Az előbbi inkább a főállás, vagy nyugdíj mellett végzett vállalkozásra jellemző, az utóbbi pedig egy rendkívül jó szerződéssel rendelkező taxis bevétele lehet. Bevétel, és nem jövedelme. A jövedelem ugyanis a vállalkozás érdekében felmerült költségek, adók és más közterhek levonása után megmaradó összeg.

Hajlamosak vagyunk egy dolgos nap után úgy gondolkodni, hogy a tankolás után megmaradt összeg már elkölthető. Az autó új, javítási, karbantartási feladataink nincsenek vele, a legközelebbi részlet csak jövő hónapban esedékes és a társasági tagdíjfizetés is jócskán van még idő. Ma tehát jól kerestem. Tankoltam és még megmaradt tizenötezer!

A taxis (és persze más kisvállalkozó is) szinte csak akkor csinál költségvetést, ha arra rá van kényszerítve. Vagy azért, mert költséghelyettesítő üzleti tervet kell benyújtani, vagy egyszerűen azért, mert látni akarja, hová megy el az a rengeteg pénz.

Egy üzleti tervet vagy költségvetést úgy szokás, úgy érdemes elkészíteni, hogy a ritkábban jelentkező, de jelentős tételeket átlagoljuk. A mi szakmánkban például mindenki által ismert tény, hogy egy kocscsere alkalmával az autó vételárán kívül is százszázalékos nagy összegű költségek merülnek fel. Ezeket az egyszerű költségeket, illetve ezek megfelelő százalékát is be kell építeni a költségvetésbe.

Éves költségvetést már többször közöltünk. Ezúttal egy különös, eddig nem igen alkalmazott módszert javaslok: készítsünk napi költségvetést!

A különböző kiadások újraszámolásával helytakarékoság szempontjából ne foglalkozunk: használjunk egy már többször bizonyított és megfelelő szorzókkal naprakészre tett kalkulációt.

Tételezzük fel, hogy taxisunk elindul tele tankolva, 20.000 Ft váltópénzzel. A nap végén ismét megtankol (így az üzemanyagköltség számításával már nem is kell foglalkoznunk), és az ez után megmaradó pénz megosztjuk. Az eredmény: 33.450 Ft. Ebből levonandó a 20.000 Ft váltópénz, amivel elindult, marad 13.450 Ft. Na! Egész jó nap volt! Teli a tank, és ezen felül kerestem több mint tizenháromezret! De valóban? Ez már a kereset lenne? Vagy mégsem...?

Ne hajtsuk agyon magunkat, dolgozzunk egy évben 11 hónapot. A fennmaradó egy hónap elmegy szabadságokra, autójavításra, ügyintézésre, némi kis influenza miatti pár nap betegeskedésre, miegymásra. A fennmaradó 11 hónapban viszont dolgozunk, mint a gép. Napi 8-10-12 órát. Hetente két szabadnapot azért adjunk magunknak, különben időnek előtte felborul a fényes közérzetünk. Ennek a két szabadnapnak nem feltétlenül kell hétvégére esni, hiszen igazán akkor megy a bolt, ám valamikor pihenünk. Havi 22 munkanappal számolhatunk tehát.

Tételezzük fel, hogy egy hárommillió autóval dolgozunk. Talán öt évet ki fog bírni aránylag normális állapotban, ám öt év után már nem valószínű, hogy egymilliónál többért számítják be, ha kocsi cserélünk. Veszett az értéke kettőmillió forintot. Évente négyszázezeret. Naponta - ha a fent részletezett 11 hónapot és 22 napot vesszük alapul - 1.653 forint a gépkocsi értékcsökkenése. Javításra, műszaki vizsgára, zöldkártyára számíthatunk bízást háromszázezer forintot. Az napi 2.240.-. Biztosításokra, súlyadóra évi 270.000 Ft biztosan elmegy. Ennek napi összege 1.116 Ft. A taxi-

óra javítása, hitelesítése, állítása, valamint az URH-készülék működőképes állapotban tartása szintén nem kevés pénzt emész fel. Tegyük hozzá ehhez az éves 23.750 Ft drosztdíjat, a könyvelési, nyomtatvány és egyéb adminisztrációs költségeket, és máris évi 115.000 környékén járunk. Bizony, ez is napi 475 forint. Ha ezen felül még egy jobb taxitársaság tagdíját is beleszámoljuk - évi 540.000, napi 2.231 forint -, akkor mi marad egyáltalán a brifkóban?

Miből is indultunk ki? 13.450 Ft volt a záraskori összeg tankolás után. Nosza, vonjuk le ebből az imént kiszámított napi költségeket:

Költség megnevezése	Napi összege
Amortizáció	1.653.-
Javítás, műszaki vizsga stb.	2.240.-
Biztosítások, súlyadó	1.116.-
Taxióra, URH, droszt- és könyvelési díjak stb.	475.-
Taxitársasági díj	2.231.-
Összesen:	7.715.-

A 13.450 forintból tehát 7.715 forint esik a különféle költségekre. Aki igazán felelősen gondolkodik vállalkozásáról, annak ezt a közel nyolcezer forintot mindennap el kellene tennie vállalkozása fenntartására, működtetésére. De persze senki sem teszi el, én se...

Ami megmarad: 5.735 Ft. Na, ez már nem is olyan fényes! Alig több, mint havi 120.000 Ft! Az átlagbért sem éri el! És lesz ez még rosszabb is...

A brifkóban megmaradt összegből ugyanis még be kell fizetni a közterheket. Itt az egyszerűség kedvéért minimálbérrel számoltam. Nyugdíjjárulék havi 15.105.-, napi 749 Ft. (Továbbra is 11 hónappal és 22 nappal számolunk! A járulékokat azonban mind a 12 hónapra fizetni kell!) Egészségbiztosítási járulék havi 8.550, napi 424. Egészségügyi hozzájárulás havi 3.450, napi 186 forint, végül a legújabb, a vállalkozói járulék havi 2.280 Ft, napi 113 Ft értékben, összesen tehát 1.472 Ft közteherrel kell számolnunk naponta. Vonjuk le ezt is a brifkóban maradt pénzünkből. 5.735-1472=4.263

Na de ez már tényleg a miénk! Ez már elkölthető! Vagy mégsem...?

A fennmaradó összeg a bruttó munkabérünk. Ebből már csak személyi jövedelemadót kell fizetnünk, és ami megmarad, azt már tényleg arra költhetjük, amire csak akarjuk. Számoljunk: 4.263 forint 18%-os adója 767 forint. Nettó keresetként tehát 3.496 forintnak örülhetünk minden nap. Örülhetünk? Hiszen csak 11 hónapot dolgozunk. Élni viszont tizenkét hónapot kell! Ez a nettó kereset 12 hónapra vetítve alig több, mint havi 70.000 Ft! (Azzal most ne is számoljunk, hogy ez magasabb, mint a minimálbér, tehát több járulékot kellene fizetni...) Havi 70.000 forintból megélni, esetleg családot alapítani, fenntartani, normális életszínvonalon élni nem lehet. Ha valaki mégis úgy érzi, hogy ő ennél jobban él, többet keres, az, kérem, számolja át bevételeit és költségeit a fentiek alapján. Lehet, hogy most több jut, de valószínűleg a vállalkozás egyéb költségei terhére. Most egy kicsit nem fizetünk adót, járulékot, elhalasztjuk a kocscserét, jó még ez a fékberék... Meddig?

Kerestem én napi 18 ezret? Vagy tankolás után 13 ezret? Korántsem. Ennyi volt a bevételem. Amit tényleg megkerestem, az alig 3.500 forint. A teljes napi bevételemnek nem egész húsz százaléka...

Ha valaki úgy érzi, hogy ezek a számadatok nem tükrözik az ő bevételeit és jövedelmét, nyugodtan számoljon saját adatokkal. A húsz százalék akkor is igaz marad...
-oli-

A Gazi kap az apjától egy rugós kést. Másnap nagy boldogan jön haza az iskolából, és dicsekszik az apjának:

- Nézzed, fater, elcseréltem a rugóst kést egy fasza szvacs órára...!

Erre az apja:- De hülye vagy, édes fiam! És ha azt mondják: „kurva anyád”, mit mondasz: „fél kettő”...?

Agyrázkódás, szemfelrepedés, állkapocssérülés

ÚTJELFESTŐ KONTRA TAXIS

Besokallt a fekete Mercedesben ülő erős testfelépítésű magántaxis a Budapest XIV. kerület Hermina és Ajtósi Dürer sarkán éjjel után útjeleket festő munkásokra, a brigádvezetőt előbb szidni kezdte, majd egyetlen ütéssel leterítette. A férfit nyolc napon túl gyógyuló sérülésekkel szállították kórházba, agyrázkódással, szemfelrepedéssel és állkapocsfájdalmakkal.

Veszélyes munkakör lett az útjelfestőké is. Ki gondolná, hogy az éjjeli hűsben, gyér forgalom mellett száll el az agya bárkinek is. Ilyen idő tájt már a fővárosban is nyugodtan lehet autózni, legfeljebb bójjakkal elhatárolt, fényvisszaverő mellyben „szentjánosbogárként” villogó munkások készíthetik sebességszűkítésre a siető autót. De ezért nem üti senki agyon a bogarat, vagy mégis?

A 32 esztendő, kigyúrt férfi,

fekete Mercedes taxijával éppen a Budapest XIV. kerület Hermina és Ajtósi Dürer útkecskeződésnél haladt 2005. június 22-ére virradóan, amikor lassítania kellett, mert az útjeleket festették a munkások. Hogy mitől durrant be a magántaxis agya, az a mai napig nem derült ki, de tény, annyira felhúzta magát, hogy előbb csak szidalmazni kezdte a munkásokat, majd megállt és az úton áthaladó művezetőt is elküldte melegebb éghajlatra. Szó szót követett, aminek végén Szalai Istvánt, a művelet irányító férfit úgy megütötte, hogy az egyébként sem erős felépítésű férfi elesett. A férfhoz mentőt kellett hívni, akiről a kórházban megállapították: közepes fokú agyrázkódást szenvedett és további műtéti beavatkozással lehet csak teljesen rendbe hozni az arcát. A gyógyulás időtartama pedig több hetet is igénybe vehet.

A magántaxis dolga végeztével el akarta hagyni a helyszínt,

ám a munkások ebben megakadályozták, s még mielőtt bárki is értesítette volna a rendőrséget, egy járóautó lassított a helyszínen. Rövid időn belül tisztázták az eseményeket, majd a taxist előállították a XIV. kerületi rendőrkapitányságra, ahol még az éjjel kihallgatták, majd szabadon távozhattott.

Benes István százados magazinunknak elmondta: a bűncselekmény megítélése és minősítése nem okozott különösebb gondot, mint ahogyan a bizonyítás sem, hiszen az útjelfestők közül többen szem- és fültanúi voltak a konfliktusnak, így nincs vitás helyzet. A taxis elismerte, hogy megütötte a műszakvezetőt, de tettét nem indokolta, így jelenleg a felháborodás valós oka előttiünk sem ismert. Tény, hogy a szóváltás végén – még az ütés előtt –, a sértett is visszaszólt támadójának valami olyasmit, „a te anyád!”, mire lesújtott az ököl, előidézve a nyolc napon túli sérüléseket. Mivel ez súlyos testi

sértésnek minősül, így ezzel gyanúsítottuk meg a taxist. Amennyiben a bíróság megalapozottnak tartja a vádat, úgy akár 3 évig terjedő szabadságvesztést is kiszabhat a bűnösre – tudtuk meg a kapitányság bűnügyi osztályvezetőjétől.

A gyakorlatban persze nem igazán lesz ebből letöltendő szabadságvesztés, hiszen a taxisnak nincs priusza, így felüggesztett szabadságvesztéssel, próbára bocsátással illetve nagyobb összegű pénzbírsággal megúszhatja az éjjeli attackot.

Arra gondolni sem merek, hogy milyen reakciót válthatnak ki egyes taxisokból napközben a hosszú, csammogó belvárosi dugóban csak araszolható járművek. Csak remélni tudom, hogy kicsit megfontoltabban konfrontálódnak majd az útkarbantartókkal, útjavító munkásokkal a közlekedés többi résztvevőjéről nem is beszélve.

k.z.t.

APEH közlemények

Folyószámla-értesítők az APEH-től

Az Adóhatóság 2005. július 4-én kezdi és augusztus 31-én fejezi be az egyéni vállalkozók és a magánszemélyek folyószámla-kivonatainak és késedelmi pótlékkétesítőinek kiküldését. A gazdálkodó szervezetek kiértékelésére 2005. október 1. és október 31. között kerül majd sor. Nem kapnak értesítést, akiknek 2004. évre nem kellett késedelmi pótlékot felszámítani és 2004. december 31-én a folyószámláján se túlfizetés, se tartozás nem volt. A pótlékkétesítő szereplő összeg előírása a folyószámlán egyéni vállalkozók és magánszemélyek esetében 2005. szeptember 15-i, gazdálkodó szervezetek esetében pedig 2005. november 15-i esedékességi dátummal történik, ami egyben a megfizetési határidőt is jelenti, függetlenül attól, hogy az értesítést mikor kapják kézhez. Az APEH kéri az adózókat, figyelmesen olvassák el a közleményhez csatolt TÁJÉKOZTATÓ-t, mert az abban leírtak szerinti eljárással az esetleges

eltérések rendezésének ügyintézési idejét lerövidíthetik. Az Adózás rendjéről szóló törvény kimondja, hogy az adóhatóságnak évente egyszer azokat az adózókat kell értesítenie, akinek késedelmi pótlékot számított fel, és/vagy a folyószámla adónemein tartozásos, vagy túlfizetéses egyenleget tart nyilván. Ebből következően folyószámla-kivonatot kap: 1. Minden olyan adózó, akinek a 2004. évre felszámított késedelmi pótléka egyéni vállalkozó (és gazdálkodó szervezet) esetében meghaladja az 1.000,-/adózásos magánszemély és magánszemély esetében a 100,- Ft előírást. Azok az adózók, akik pótlékfelszámításról értesülnek, minden esetben kapnak folyószámla-kivonatot is. 2. Azok az adózók, akiknek nem keletkezett 2004. évre késedelmi pótlékkötelezettsége, de 2004. december 31-én a folyószámláján van (akár tartozásos, akár túlfizetéses) egyenleget mutató adónem, szintén kap értesítést folyószámla-kivonat formájában. Segítő együttműködésüket előre is köszönjük

www.apel.hu 2005. június 30.

Az olvasó kérdez - a szerkesztőség válaszol

• Azt beszéltek a droszton, hogy július 1-jétől a 3 Ft-os kilométerátalány helyett már 9 forintot lehet elszámolni az üzemanyagköltségen felül. Igaz ez?

• A hír nem igaz. Azt kell mondanunk, hogy sajnos nem igaz. A 3 Ft/km átalány ugyanis már időtlen idek óta érvényes, emelése régen aktuális lenne.

Persze mint minden pletykának, ennek is van valóság alapja. A Magyar Közlöny május 6-án megjelent 60. számában ugyanis megjelent egy törvénymódosítás, jelesül a személyi jövedelemadóról szóló törvény módosítása, amelyben valóban szerepel egy 9 Ft-ra történő utalás. Ez azonban nem vonatkozik a taxis vállalkozóra. (2005. évi XXIV. törvény 1.§ (2)): „bb) költségtérítés címén (ideértve különösen a saját gépjárművel történő munkába járás költségtérítését is) a munkában töltött napokra a munkahely és a lakóhely között közforgalmi úton mért oda-vissza távolság figyelembevételével kilométerenként legfeljebb 9 forint értékben kap a magánszemély.”

Egyértelműen kitűnik tehát a szövegből, hogy a rendeletalkotó kizárólag a magánszemély munkába járásánál érvényesíti a 9 Ft-os átalányt, a vállalkozók és az egyéb címen gépkocsi költségtérítést elszámoló az üzemanyagköltségen felül továbbra is csak 3 forintot számolhatnak el.

A férj várja a feleségét a kozmetikus előtt. Az asszony kilép az ajtón. A férje ránéz, majd megszólal: - Hát, legalább megpróbáltad.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mire számíthat az ilyen táblával jelzett helyen?

- a) Kijelölt gyalogos-átkelőhelyen az úttestet gyermekek keresztezhetik.
- b) Gyermekeknek az úttestre lépésével.
- c) Lakó- pihenőövezetre, ahol fokozottan figyelnie kell a gyermekek megjelenésére.



2. A táblával megjelölt irányból érkeve egy forgalmas útkereszteződésben kíván balra bekanyarodni. Szükséges-e valamelyik forgalmi irányt a másiknál nagyobb pontossággal megfigyelni? (Melyik közeledő jármű legyen messzebb időben és távolságban?)

- a) Igen, a jobbról érkezőknek a távolságát és sebességét kell nagyon pontosan megbecsülnie.
- b) Igen, a balról érkezőknek a távolságát és sebességét kell nagyon pontosan megbecsülnie.
- c) Nem lehet eltérés a két irány megfigyelésének pontossága között. A tévedés következménye mindkét esetben egyformán tragikus lehet.



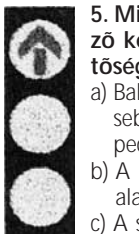
3. Lehet-e összefüggés a táblával jelzett hely és a taxija sebessége között?

- a) Igen, minél élesebbek a kanyarok, annál nagyobb lehet a taxi sebessége.
- b) Igen, minél élesebbek a kanyarok, annál kisebb lehet a taxi sebessége.
- c) Semmilyen összefüggést nem állapítható meg közöttük.



4. Az ilyen táblával megjelölt útszakaszon megelőzhet-e taxijával egy mezőgazdasági vontatót?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a manőver során nem kell az úttest menetirány szerinti bal oldalát igénybe vennie.
- c) Nem.



5. Mi a helyes eljárás, ha a forgalomirányító fényjelző készülék ilyen jelzésénél a továbbhaladás lehetőségére várakozik?

- a) Bal lábával a tengelykapcsoló pedált kinyomva tartva a sebességváltót indító fokozatba kapcsolja, jobb lábával pedig a gázipedált ütemesen nyomogatja.
- b) A sebességváltót üresbe kapcsolva tartja és a motort alapjáraton hagyja működni.
- c) A sebességváltót üresbe kapcsolva tartja, a motort kikapcsolja.



6. Párhuzamos közlekedésű úton taxijával egy ilyen tábla, ill. a vele azonos jelentésű útburkolati jel felé közeledik. Az alábbiak közül mi a teendője, ha Ön mellett az azonos irányba haladó másik gépkocsi fékezni kezd?

- a) Megállítja a járművét.
- b) Fékkészenlétben halad el mellette.
- c) Ön is lassít, mert nem haladhat el mellette gyorsabban.



7. A táblával jelzett helyen a hatásosabb motorfék létrehozása érdekében vissza (kisebb sebességfokozatba) akar kapcsolni. Hol érdeemes ezt megtennie?

- a) A lejtő kezdeti szakaszán.
- b) A lejtő kezdete előtt.

c) Bárhol és bármikor, ahol az eddig alkalmazott sebességfokozat nem eléggé hatásos.

8. Országúton az Ön taxija előtt haladó nagyméretű tehergépkocsi vezetője karjával int, hogy megkezdheti az előzését. Szükséges-e, hogy Ön is meggyőződjön az előzési út szabad voltáról?

- a) Igen.
- b) Nem.

9. Szállíthat-e személytaxija első ülésén egy 12. életévét még be nem töltött gyermeket?

- a) Igen, ha az 150 cm-nél magasabb.
- b) Csak akkor, ha utasát biztonsági gyermekülésbe helyezi.
- c) Nem.

10. Szállíthat-e személytaxija első ülésén egy 150 cm-nél alacsonyabb gyermeket?

- a) Igen, ha taxi üzemmódban közlekedik.
- b) Igen, ha az üléshez nem tartozik légszák és utasát biztonsági gyermekülésbe helyezi.
- c) Nem.

11. A közúti forgalomban célszerű-e Önnek a továbbhaladási elsőbbségéről -adott esetben- lemondania?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha ezt kikényszerítik.
- c) Nem.

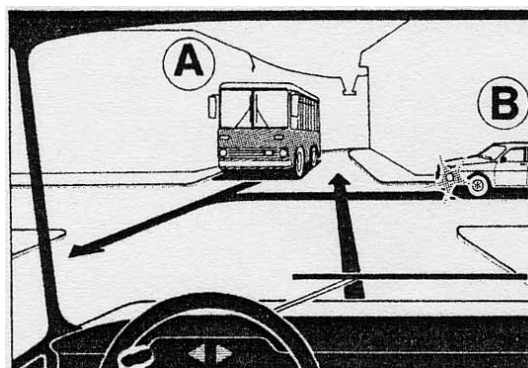
12. Szabálysértést követ-e el, ha közlekedési partnerével nem viselkedik előzékenyen, türelmesen?

- a) Igen.
- b) Nem.

13. Elromlott jármű vontatása során a vontatókötél (vagy rúd) hossza meghaladhatja-e a 3 métert?

- a) Igen, bármikor.
- b) Csak akkor, ha a vontatott jármű is hosszabb 3 méternél.
- c) Nem.

14. A kormánykerékkel ábrázolt gépkocsit Ön vezeti. Van-e elsőbbségadási kötelezettsége?



- a) Igen, az „A” jelű jármű részére.
- b) Igen, a „B” jelű jármű részére.
- c) Nincs.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatók.

Nem utoljára a foglalt drosztokról

A Taxisok Világa előző számában már jeleztem, hogy egy kolléga a bírósághoz fordul, mert méltánytalannak érzi a Taxiállomás-kezelő Kht. tevékenységét. Bérleti díjat kérnek tőle (és tőlünk) olyanért, amit nem is akarunk bérelni. Ráadásul a bérleti díj –

kötelező jellegű – kifizetése után sem tudja használni az általa bérelt dolgot. Jelen esetben taxiállomást.

Ez olyan, mintha kibérelnék egy lakást, de közben nem tudnék beköltözni, mert valaki már ott lakik. A főbérlő meg rend-

szeresen, továbbra is beszedné a lakbért. A kollégánk már talált is ügyvédet, van esély a taxiállomás bérleti díjának visszakövetelésére, szerződésszegés, szerződés nem teljesítés miatt. Ismerve a magyar bíróságok „lendületes” tevékenységét, nem lesz egy-



VII. ker., Akácfa utca



VII. ker., Klauzál tér



VIII. ker., Orczy tér



VIII. ker., Korányi Sándor utca

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

Drágám, monddjál nekem valami szépet! – kéri a feleség a férjétől.

– Olyanok a fogaid, mint a csillagok.

– Jaj, édesem, ennél szebb bókot életemben nem hallottam. Folytasd!

– Sárgák és messze vannak egymástól.

szerű végigvinni az ügyet. Ráadásul legalább 3-4 „fordulóra” kell felkészülni.

A legnagyobb gond anyagi jellegű. Kollégánk egyedül nem tudja előteremteni az induló összeget (több tízezer nagyság-

rendről van szó). Most kell (kellene) kitálcálni mi lehet a megoldás a pénz előteremtésére. Ha bárkinek van ötlete, vagy segíteni tud, keresse Borszik László kollégát a 06-20-914-6743 telefonszámon.

Addig is, amíg az ügy elindul, a bírósági per megkezdődik, nézzük a képeket az újabb és újabb foglalt taxiállomásokról. Természetesen az egész oldalt megtölthetnénk fotókkal...

Juhász Péter



XIII. ker., Béke út



XIII. ker., Csángó utca

Nyugodtabb időszak következhet

– Beszélgetés a City Taxi új elnökével –

A City Taxi közgyűlése május 22-én új elnököt választott. A piacvezető fővárosi taxicég vezetője Tamás Miklós, 50 éves, nős, egy 24 éves lány édesapja. 1983-tól taxizik. A Fótaxinál Molnár Karcsi, a ma már Haltenberger Samu-díjas „tanár úr” „kezei alatt” kezdte megismerni a szakma rejtelmeit. A City Taxihoz 1988-ban, 17 éve lépett be, a szervezetnek annak megalakulásától tagja. Tamás Miklóst terveiről, elképzeléseiről kérdeztük.

• Tudod, hogy mit vállaltál? Az utóbbi években senkinek sem sikerült hosszabb időre az elnöki székben maradni. Mire számítasz, meddig maradhatsz ebben a pozícióban? Milyen érzésekkel fogadtad a tagság felkérését?

• Nagyon vegyes érzésekkel, és nehezen fogadtam el a felkérést. Ez egy komoly, felelős döntés a részemről is, hiszen az elnöki feladatokról az embernek nagyon megváltozik a magánélete is. A kérdésedben megbújó ironia utal arra, hogy 5 év alatt 5 elnöke volt a szervezetnek. Ez egy nagyon fontos, és egyben szomorú dolog is cégünk életében. Ennek, bár valóban rossz a kicsengése, rengeteg oka volt. Azt tudni kell, hogy a City Taxi szervezeteti formában működő taxicég, amelynek tulajdonosai maguk

a taxisok. Ők a demokrácia szabályai szerint, többségi szavazással döntenek a céget érintő fontos kérdésekben. Ami egyrésztől nagyon jó, másrésztől így bizony nehézkesen működik a taxitársaság. Vagyis, a 430 szervezeteti tag gyakorlatilag folyamatosan irányítja a céget, így minden fontos döntésnek „át kell mennie” a közgyűlésen. Ilyen szempontból jóval könnyebb döntéseket hozni a kft. vagy rt. formában működő hasonló vállalkozásoknál. Ugyanakkor egyedül a cégforma biztosítja a tagság tényleges beleszólásának lehetőségét, akár a napi dolgokba is. Ez pedig érthetően népszerű szempont taxisaink körében. Az elnökválasztásra, a folyamatos elnökcserékre visszatérve azt tudom mondani, hogy az

előző elnökeink is mind a taxis szakmában dolgoztak, dolgoznak. Ők a tagság szerint kisebb nagyobb hibákat vétettek, illetve a folyamatos belső problémákat, gyűrdésekét másképpen túrték, azokra eltérően reagáltak. Vérmérsékletüktől és toleranciaküszöbüktől függően. Magamra visszatérve: én is belegondoltam, hogy mennyi időre is vállaltam a megtisztelő felkérést. Fél évre, egy évre, három évre? Természetesen a jövőbe én sem látok, ám nagyon szeretném, ha ez az állandóan változó, forrongó City Taxi egy kicsit megpihenne és nagysága, piaci részesedése tovább növekedne az elkövetkező években is. A jelenlegi helyzet, vagyis hogy hároméves mandátumom általában egy-, másfél évig tartanak, méltatlan egy ilyen régi, jó nevű taxicéghez. Ez nagyon rossz üzenet a megrendelők, a többi taxis cég, az utazóközönség és az állandó szerződéses partnerek felé. A menedzser, a vezetőség tagjai is jöttek-mettek. Ehhez nem tud a piac alkalmazkodni, ez tarthatatlan állapot volt. Reméljük, a követ-

kező időszakra a nyugalom lesz a jellemző. Mi a vezetőséggel ezen leszünk.

• A közgyűlésekre átlagosan 100-150 szervezeteti tag jár el rendszeresen. Ők azok, akik időnként az elnököt, elnökséget leszavazzák, illetve leváltják. Így nyilvánvaló, hogy a mindenkori elnöknek alkalmazkodnia kell ezeknek az aktívabb tagoknak elképzeléseikhez, elvárásaihoz, „ha jót akar magának”. Ebből az következik, hogy nem feltétlenül a mindenkori elnök, elnökség elképzelései valósulhatnak meg. Milyen tervekkel vágtok neki a következő éveknek, tudtok-e újítani akár a fuvarszerezés, a fuvarminőség, a kiszolgálás szempontjából?

• Az, hogy mindössze 100-150 fő jár el a gyűlésekre, pedig a szervezetnek 430 tagja van, rejt buktatókat is. Valóban ezek az emberek határozzák meg a 850 ember, és vele a City Taxi jövőjét. A többiek, jelenleg mintegy 420-an, velünk szerződéses viszonyban lévő vállalkozók, akik nem tagjai a szervezetnek. Az nagyon jó, hogy ez a

100-150 fő eljár és kiveszi a részét a döntések előkészítésétől a megfelelő határozat meghozataláig tartó folyamatból. Nélkülük, áldozatvállalásuk nélkül nem működne a City. Ugyanakkor a háttérben maradó 300 passzívabb tagunk kritikája mégis nehezíti a mindenkori vezetés munkáját. Ugyanis ők, bár nem járnak el a közgyűlésekre, de azért két közgyűlés között kifejtik elképzeléseiket, kritikájukat a drosztokon, a központban, vagy egyéb helyeken. Én nem vagyok a bírálókat ellen, ám jobban örülnék, ha mondjuk legalább 300-an járnának el a közgyűlésekre, mert akkor ott több szempont alapján, sokkal komolyabb és legitimebb döntéseket lehetne hozni. A City Taxi jövőjével kapcsolatos kérdésre válaszolva úgy gondolom, hogy nagyon nagy csodákra nem érdemes számítani. Mondom ezt a 22 éves taxis, ill. 17 éves citys múlttal a hátam mögött. Meggyőződésem, hogy a fuvarpiac felosztása többnyire megtörtént. Egy kevés új cég, új megrendelő természetesen várható, ám a meglévő fuvarok ápolása, kezelése a legfontosabb dolog. Szeretnénk a jelenlegi megrendelőinket úgy kiszolgálni, hogy minél tartósabban, hosszabban magunkhoz tudjuk kötni őket.

• Úgy tűnik, hogy egy ilyen régi, nagy taxicéghez nem méltó körülmények között dolgoztok. Az épület lelakott, a belső kialakítás sem felel meg az elvárásoknak...

• A City Taxi bár piacvezető, tízszeres „Best of...” díjas, mégis igaz, méltatlan körülmények között dolgozunk. Nagyon fontos feladatunknak tartom, hogy megfelelő helyet találjunk a Citynek. Vagyis a diszpécsereknek, az irodának, a tagságnak. Vendéget, üzleti partnert az irodába jelenleg nem lehet hívni. Nagyobb, szebb székház kell. Ez egy olyan feladat, melyet a vezetésnek meg kell oldani.

• A taxisokat elsősorban a saját munkahelye érdekli. Ez pedig az autó, melyet idővel időre cserélni kell, méghozzá egyre szebbre, nagyobbra. Ami viszont csak a bevételekből teremthető elő. Mi lesz a tarifaemeléssel, amit már régóta vár a tagság?

• A tarifaemeléssel kapcsolatos döntést, amire a tagság részéről hosszabb ideje komoly igény van, most már lassan két éve görgeti maga előtt a vezetés. Vártunk a lebegtetett fix-ár bevezetésére, amiről most kiderült, hogy a Fővárosi Közgyűlés nem is tűzte napirendjére. Vagyis, egyelőre nem érdemes erre várni, önállóan kell lépniünk. A tarifáinkat mindenképpen rendezni kell, már csak azért is, mert az üzemanyagárak az egekben vannak. Ráadásul két éve nem emeltük még az infláció mértékével sem a viteldíjat, ezért nagyon komoly tagsági nyomás van arra, hogy ezt rendezzük.

• A taxisok kiszolgálása, tehát a címkiadás korszerűsítése szintén régi ígéret...

• Már majdnem túl vagyunk egy komoly fejlesztésen, ami a City működését a következő években meghatározza. Ez egy példa nélküli beruházás, amit egy nagyon komoly szoftverfejlesztő céggel végeztünk el. Ez magába foglalja a diszpécserközpont technikai fejlesztését, az új címkiadó rendszert, és a taxiórák egy jelentős részének a cseréjét is. Az elektronikus kártyalehúzó órák száma így jelentősen szaporodott, a kollégák, ha tudják, vállalják a cserét, mi pedig erre próbáljuk rávenni őket. Komoly lakossági igény van a készpénzmentes díjkiegyenlítésre, hiszen egyre több a kártya az utasoknál. A kocsiipark is folyamatosan fejlődik. Elinultunk 15 éve a mosóbenzines Wartburgokkal és Daciákkal, majd mindenféle beavatkozás nélkül, a piac igényeire igazodva, a taxik korszerű, szép típusokra cserélődtek le. Ma már a szemléken látható, hogy nagyon jó állapotú autókkal dolgoznak kollégáink, akik ezzel nem kis áldozatot vállaltak. Tudjuk, hogy ez nem kis tehertétel, de a fejlődésnek elengedhetetlen feltétele.

• Nálatok az „A” kategóriás autókhoz tartozik egy íng és egy nyakkendő is. Marad ez az elvárás?

• Ez egy nagyon komoly lépés volt annak idején és nagyon nagy ellenállásba is ütközött. Ma már megértik kollégáink, hogy a megrendelőinknél nem elég a tárgyi feltételeknek meg-



Tamás Miklós: – A taxisok jelentős része már belefáradt a felesleges rohangálásba

felelni, ennél többet kell nyújtani számukra. Nem csak a ruházkodásra gondolok, mert az nagyon egyszerű lenne, hogy vegyünk fel egy nyakkendőt, hanem egyebekre is. Ezért tartunk például nyelvtanfolyamokat a kollégáknak. Az éves kocsiszemle már lerágott csont, már minden cég átvette, mert bevált. Ezt a City vezette be, és ma már mindenütt megszokott dologgá vált. Mi most egy más megoldáson gondolkodunk. Idejémult a rendszer, a folyamatos minőség biztosításához nem elég az, hogy egy évben egyszer van egy szemle. Az, hogy egy évben egyszer rendbe rakják a kollégák az autókat, szépen felöltöznek és átsuhanak a szemlesoron, majd minden marad a régiben, ez nem hozza az elvárt eredményt. Tehát a folyamatos ellenőrzésen dolgozunk most. A szemle egyébként is rendkívül kártékony volt. Gyakorlatilag 2-300

autót naponta kivett a forgalomból, ezek nem vettek fel címeteket, a kollégáink az alatt az idő alatt semmit sem kerestek, ráadásul komoly pénzért bérlettük a teret. Amit ezzel el akartunk érní, az már megvan, most már túl kell ezen is lépni. A City mindig gondolkodik az innováción, a fejlődésen. Nem biztos, hogy jók az elképzeléseink, így „ha nem jön be”, amit elképzeltünk, akkor majd visszaterünk a régi módszerekhez.

• A kollégák alkalmazkodnak az újabb és újabb elvárásokhoz?

• Úgy látom, hogy nem ezzel van a baj. Hamarosan komoly gondot jelenthet az, hogy óriási az előregedés. Magában a szakmában is! Nem látsz egy új arcot, közöttünk is alig akad egy-két húszéves ember. Mi itt mindnyájan fiatalon kezdtük el a taxizást, majd az egész szakma egymás mellett, szinte egyszerre öregedett meg. Min-

– Édes fiam, mit csinálsz itt a taxikaró alatt?

– Maszturbálok, édesapám.

– Aztán jutottál már valamire?

– Még nem.

– Akkor próbáld meg a sajátoddal.

* * *

A főnök azt mondja négy dolgozójának:

– Sajnálom, de létszámleépítés van, valakit el kell küldenem.

Mondja a cigány:

– Sajnos, én kisebbségi vagyok, nem küldhet el, mert panaszt teszek.

Mondja a másik:

– Én nő vagyok, ha elküld, panaszt teszek.

A harmadik:

– Én idős vagyok, ha elküld, beperelem hátrányos megkülönböztetésért.

Mindenki a negyedik, fiatal, fehér férfire néz. Az megszólal:

– Azt hiszem, akkor én vagyok a meleg.

den nap lehet hallani, hogy ki kapott agyvérzést, infarktus, stb. Sok az 50-60 év közötti kolléga, és ez amúgy is stresszes munka. Azt látom, hogy itt vannak ezek a ragyogóan bevezetett, jól prosperáló cégek, amelyekben a vállalkozók, az alkalmazottak megöregszenek, és szinte nincs is utánpótlás. Ha véletlenül felveszünk egy-egy új kollégát, az is 50 év körüli, nincs köztük fiatal, aki hajnali 4 órakor kijön dolgozni. 5-10 év múlva nem is tudom, hogy honnan fogunk embereket keríteni.

• **Azt hiszem, most ennél fontosabb a jelen. Például a marketing egy ideje mintha dőcögne. Pedig a taxisoknak ez „hoz” a konyhára.**

• Kétségtelenül a Cityben is a legfontosabb feladat a fuvarszervezés, a fuvarszervezés és a meglévő fuvarok ápolása. Pont ezek sinylették meg azt, hogy hónapokig nem volt végeles marketingesünk. Akik voltak, hol mentek, hol maradtak és ezek a dolgok mindig visszaütnek. Itt is jó lenne végre megállapodnunk! Úgy tűnik, sikerült is megtalálnunk a megfelelő kollégát Bósz Péter személyében. Már ilyen rövid idő alatt is kiderült, hogy egy rendkívül agilis, szorgalmas munkatársra lertünk. Vele biztosítottunk lát-szik az osztály nyugodt munkája, légköre.

• **Mennyire jön ki az új elnökség egymással? A közgyűlés által választott vezetők nem feltétlenül tudnak együtt dolgozni, még akkor sem, ha egyébként mindenki alkalmas a feladatra. Csak éppen a közös munka nem megy. Volt már erre példa...**

• A tagság, a közgyűlés „kegyelme” rendeli egymás mellé az elnököt és az elnökséget. Aki elvállalja az elnöki feladatot, az nyilván jobban akar ezzel megbirkózni az elődeinél. Ugyanakkor a tagság mellé rendel még embereket. A vezetőségi tagokra ugyanúgy vonatkozik, hogy együtt kell dolgozniuk az elnökkel, mint an-

nak velük. Vagyis egymásra vannak utalva, ha eredményeket akarnak. Szükséges egymás elfogadása és az egymás melletti kiállás. Jelenleg a tapasztalataink kedvezőek e téren is, és reméljük, hogy ez így is marad. Rajtam biztosan nem múlik majd.

• **Térjünk vissza a taxisok munkakörülményeire: a korai halálózásra, az állandó stresszre és a felesleges idegeskedésre. A bajok egy jelentős részét a „kétperces” címre érkezés, a fuvarra való várakozás keltette állandó feszültség okozza. Nem lehet a tagságot saját élete védelmében befolyásolni, hogy egy picit normalizálja ezt a dolgot? Például a „drosztelső” rendszerben történő címkidrással? Így a taxisok megismernék újra az egész várost, de ki tudnának szállni egy kicsit mozogni, egy pár szót váltani...**

• Ez nekem is nagyon régi vesszőparipám. Én is úgy érzem, hogy már elfáradtunk. Húszévesen szinte büszkék voltunk arra, hogy a salakról, meg innen-onnan röpködünk a nagy szállodákra, megrendelésekre. Ma már, az 50 felé, vagy azt meghaladva nem biztos, hogy ez a megfelelő munkastílus, pláne ebben az örületes városban. Nem biztos, hogy indokolt az esti állandó gyomorgörcs azért, mert egész nap ilyen kétperces, ötperces címekre rohagálunk. Ennek a kollégák közül rengetegen ellene vannak. Ugyanakkor végzetes lenne itt a Cityben pro, vagy kontra ráerőltetni bármit is a tagságra. Viszont nagyon fontos lenne egy felmérést készíteni, hogy milyen irányba menjen el a City Taxi. Hagyja így a sorrendszert, esetleg csökkentse vagy növelje ezek számát. Mindenesetre én úgy tapasztalom, hogy a taxisok egy jelentős része belefáradt a rohangászásba. A korunkat, és azt hogy elfáradunk, nem lehet megkerülni. Azt sem, hogy többmillió autók vételebe

kényszerültünk bele, és egy nap sokszor végigszáguldozunk a várost, fekvőrendőrkön repülünk át 50-70-nel azért, hogy ott álljunk a cím előtt 10-12 perccel várva. Ez teljesen felesleges. Meggyőződésem, hogy ma már egyedülálló ez a városunkra jellemző címre érkezési rendszer. Máshol általában úgy van, mint Budapesten egy évtizede még volt. Vagyis: a taxis megkapja a címet, szépen nyugodtan odamegy, nem száguld, nem örli saját idegeit. Erre egyedül a sorsoló rendszer lenne alkalmas. Nekünk nagyon sok helyen már vannak drosztjaink. Igyekszünk úgy megoldani ezt a kényes kérdést, hogy a drosztellenesek és drosztpártiak is egyformán jól járjanak. De szerintem a jövő mindenképpen az, hogy be kell álljunk egy sorba. Az a célja egyébként a főváros vezetésének is, hogy bekényszerítsen bennünket a drosztokra. Ha a tagság úgy dönt, hagyni fogjuk magunkat...

• **Ezek száma viszont jelenleg a megfelelő helyeken igen kevés...**

• Arról lehet beszélni, hogy kevés a droszt. 1700 férőhely a 6000 taxisnak nem elegendő. Ráadásul a drosztok nagy része használhatatlan is. Ma már 24 ezer forint körüli az engedély évente, amiért harmadannyi droszthelyet kapunk, mint amennyire igény lenne. A legfrequentáltabb helyek, amelyek a város vérkeringésének nagyon fontos pontjai, évek óta foglaltak, ezért használhatatlanok a számunkra. És addig, amíg fizetünk súlyos tízezreket azért az engedélyért, amivel a pályaudvarokat és az egyéb turiszták által látogatott turisztikai helyeket nem tudjuk használni, addig erősen megkérdőjelezhető a főváros szándéka arra, hogy egy ilyen hiányos taxiállomás-hálózatra bekényszerítsen bárkit is. Ez olyan, mint a fix tarifa ötlete, ami nagyon jól hangzik, ám a jelenlegi magyar viszonyoknak nem megfelelő az egész dolog. Persze jó lenne 240, ill. 300 Ft-tal autózni, de arra is kell gondolni, hogy vajon lenne-e utasunk? Ugyanez van a droszttal is: jó lenne, ha be tudnánk állni ezekre, de a jelenlegi helyzet nem teszi lehetővé. Egyébként,

hogy a felsorolás teljes legyen: a létszám is jó lenne, az ellenőrzés is nagyon jó lenne. Bizalommal vagyok a főváros iránt, mert végre elkezdődött valami. Elkezdődött a drosztépítés. Jó, hogy a főváros akar lépni valamit, viszont az nagyon nagy baj, hogy nem hallgat meg minket és nem hajlandó a véleményünket tudomásul venni! Mégis úgy gondolom, valami elindult, ezt már lehetne finomítani. Nem a politikára kellene hallgatni, hanem a szakembereket lehetne kérdezni, és szakmai kérdésekben az ő véleményükre hallgatni. A taxispiacot, a taxisokkal való foglalkozást, olyanok kezébe kellene adni, akik a taxisokért és magáért a taxizásért tesznek is valamit. Nem kizárólag önös politikai érdekek vezérlik őket. Tovább tudnánk jutni, mert azért valami elindult. Tíz éve nem volt droszt, most végre lett. Nem volt tarifa, csak mondtuk, hogy ehhez és ahhoz kellene igazítani. De legalább történik valami. Az ellenőrzéstől egy lépésre vagyunk, egyetlenegy lépésre. A taxisoknak 65-70%-a szervezett taxis, olyan cégeknél, ahol nagyon szigorú rendszer szerint dolgoznak. Érdekes módon nem hallani azt, hogy egy tele5-ös, budás, vagy citys megkaszált volna egy utast. Állandóan ugyanaz az 50 ember (megkoc-kázatom) terrorizálja a piacot, akik 6000 Ft-ért elmennek a Nyugatiból a Parlamentig. A többiek több millió kilométert megtesznek, panaszmentesen. Persze a médiának az nem hír, hogy a Dobókocka vagy a City mennyi utast szállít el évente panaszmentesen. A hír az, hogy 100 ezer forintért valaki bemegy egy aszút meginni a Váci utcába, ezt elfogadom, de a cégek és az itt dolgozó taxisok rendszeres szolgáltatnak. Remélem, tudok a szakmának abban segíteni, hogy megfelelő szabályozórendszer bevezetésével tisztességesen meg lehessen élni ebből a foglalkozásból is, és hogy az elenyésző kisebbség, akik miatt negatív kép alakult ki rólunk, ne ronthassa a többség évtizedek alatt megszerzett hitelét. Ebben a politikások is segíthetnének, ha akarnak.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-

– Apu, megnyomhatom ezt a piros gombot?

– Persze.

– Apu, ez megharapott!!

– Hát a nyulak már csak ilyenek.

Madám lett Szúnyog gyilkosa

Félórás kaland hatezerért

Bordélyházba szervezte a kuncsaftokat az a 22 esztendő B. Andrea, aki barátnőjével 1997-ben brutálisan meggyilkolta a Ferihegyi repülőtér melletti erdős részen a Szúnyog becenévre hallgató taxist. A kedvezményrel szabaduló lány zárkatársával Győrben nyitott örömtanyát, ahonnan június végén vitték el a rendőrök. Ha bűnössége bizonyosságot nyer, úgy korábbi büntetéséből fennmaradó kedvezményét is le kell ülnie a kerítőnek.

B. Andrea 1997-ben, 14 évesen, barátnőjével kitervelte, hogy közös taxis ismerősük autójáért a férfit agyonverik. Pénzre volt szükségük, ezért a Szúnyog becenévre hallgató fuvarozóval kivetették magukat a Ferihegyi repülőtér melletti erdős részre, ahol szexuális ajánlatukkal megpróbálták a sofőrt levenni a lábáról, majd amikor figyelmét elterelték, vízzel teli üdítő flakonnal előbb leütötték, majd halálra rugdosták a jóhiszemű, mit sem sejtő fiút. Miután vérbe fagyott áldozatukkal végeztek, avert húzták rá, és magára hagyták. A megszer-

zett gépkocsival rögtön igyekeztek a belvárosba, amikor a szembe érkező rendőrajáróknak szemet szúrt a reflektorral kacsázva haladó autó. Ellenőrzéskor azonnal kiderült: a két lány bűnös úton jár. A bíróság kilenc év szabadságvesztésre ítélte B. Andreát, aki 2003-ban jó magaviseletének köszönhetően kedvezményrel szabadult.

A börtönének Andrea „épülésére” szolgálhattak, hiszen szabadulását követően rövid időn belül a fővárost elhagyva Győrbe költözött, ahol korábbi zárkatársával közösen egy bordélyházat nyitottak a külvárosban két helyen is. Az üzlet jól működött, s ezen felbátorodva, néhány hónappal ezelőtt beköltözött az intézmény Győr belvárosába. A lányok hatezer forintért félóra örömet nyújtottak a férfiaknak, de felárért bármi belefért a szolgáltatási körbe.

Andrea és zárkatársa alapvetően az üzletszerzésben jeleskedtek, de szükség esetén ők maguk is megszerezhetőek voltak. Környezetükben senki nem tudott viselt dolgairól, és arról sem, hogy mivel keresik a kenyerüket. A főkapitányságon dolgozó nyomozók tudomást szereztek az örömtanyáról, és így buktak le. Az egyik nyomozó ép-

pen Andreával kötötte azt az üzletet, amelynek végén a rendőrök lerohanták a kéjbarlangot.

A 2004-ben indított „vállalkozással” adódtak némi problémák. Információink szerint a futtatott lányok közül hárman még fiatalkorúan kezdték a testüket árulni, s ezt a törvény szigorúan bünteti.

Andreát őrizetbe vette a rendőrség és kezdeményezte előzetes letartóztatását. Számára nagy a tét, hiszen ha a bíróság megalapozottnak találja bűnösségét, úgy a korábbi fennmaradó három évet is le kell ülnie. Noha jelen cselekményéért talán egy vagy másfél évet kaphatna, így az előző három évvel együtt, akár öt évet is rács mögött tölthet.

Az ügy pikantériája, hogy a bordély házkutatásakor több példányban foglalták le a nyomozók Havas Henrik Kurvaélet című könyvét. Úgy tűnik, a lányok kíváncsiak voltak a hazai örömtanyákon szerzett tapasztalatokra is, de ezért miért kellett több könyvet tartaniuk? Az is lehet, hogy szakirodalomként a szolgáltatásokat gyakorta igénybe vevők ezt a könyvet kapták bonuszként. **k.z.t.**

A HÁBORÚ FOLYTATÓDIK...

A taxisok vannak az utasokért. Éppen ezért közel kell állni az utasokhoz. De van, amikor már túl kicsi a távolság a taxi és a lendő utas között... Egyre több panasz érkezik a taxisokra a város különböző pontjairól. Nyár van, meleg van éjszaka is, nyitva hagyják az ablakokat az emberek. És akkor megáll egy taxi (vagy több) az ablak alatt, bömböl a műsor-szóró rádió, üvölt az URH, a taxisok meg egymást túlkiabálva taglalják az élet nagy dolgait.

A lakosság szerint... Egyik ilyen helyszín a XIII. kerületi Tahi „tu-

ti”. Akik már régebben olvassák a Taxisok Világát, azok emlékezhetnek a helyszínre, többször kellett vele foglalkozni. A taxik a Béke út – Tahi út sarkán várokoztak rendszeresen URH-rendelésre várva, a járdán... A közterület-felügyelők meg rendszeresen bírságotlák a kollégákat. Mindenki végezte a dolgát. A taxis várta a fuvart, a „közterületes” meg büntetett. Míg aztán egy közlekedési szabályokat jól ismerő kolléga rá nem jött, itt nemhogy tilos a járdán várakozás, de egyenesen kötelező! Ugyanis a több száz méterre levő,



Eddig itt álltak meg a járdán a taxik szabályosan. Amíg az önkormányzat nem helyezett ki korlátokat

Autóalkatrészek, lámpák, karosszéria elemek kedvező árakon Budapest 2 pontján!
 Pl: Astra F légszűrő 900.-tól,
 Astra G légszűrő 1400.-tól,
 ROWE (német) 15W-40-es olaj 5 liter 3000.-tól,
 OPEL 10W-40-es olaj 5 liter 3900.-tól.
 Minden típushoz első ablakra **légtérrelők 5.500.-ért.**
 Küldj egy e-mailt (vagy sms-t) pontos megnevezéssel és ajánlatunkat rövidesen megkapod!
Tel: 06 20 3131597
autoalkatresz@citromail.hu

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



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

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



Most az úttesten várakoznak a kocsik. Szabálytalanul... A Közterület-felügyelet azt szeretné elérni, hogy a taxik a parkolóban várakozzanak. Közvetlenül a házak mellett, az ablakok alatt

Röppentyű és Tahi út sarkán látható közlekedési jelzőtábla egyenesen előírja (!) a járdán való várakozást! Igaz, addig kellett futni egy pár kört. Meg kellett keresni a Közlekedési Főfelügyeletet, majd a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedési szabályok értelmezésében jártas szakemberét.

Közben teltek a hónapok, és a

kollégák nyugodtan ácsorogtak a járdán. Amíg nem helyeztek ki korlátokat az önkormányzat megrendelésére, ezáltal megakadályozva a taxisoknak a járdán való várakozását... A háború újabb fejezete kezdődött. Megtehettk volna a kollégák, hogy a saroktól 5 méterre, az úttesten várakozzanak, de a szűk utcában nagymér-

tékben akadályozták volna a forgalmat, inkább a józan észre hallgatva beljebb húzódtak a Tahi utcába.

Viszont ezzel újabb baj keletkezett. Túl közel vannak most a házakhoz, a nyitott ablakokhoz. Nem túlzás, tömegével mentek, mennek a panaszlevelek az önkormányzathoz. Ők meg továbbították azokat a Közterület-felügyeletnek... Van olyan kolléga, aki már „hazajár” az önkormányzat szabálysértési előadójához. Ekkor telt be a pohár a taxisoknál, megkeresték szerkesztőségünket. Mi természetesen újfent utána jártunk a dolgoknak.

A kerületi közterület-felügyelet vezetője részletesen vázolta az elmúlt évek eseményeit. (Amit mi is tudtunk. Sajnos...) Megmutatta azt a több tucat(!) panaszlevelet, ami csak az elmúlt időszakban érkezett. Fejből sorolta a 6-8 viszszatérő taxi rendszámát... Annyira komoly a helyzet, hogy nemcsak a kerület pol-

gármesterét, de a főváros főpolgármesterét is tájékoztatták a XIII. kerület Tahi utca 70. és 76. közötti szakasz taxis gondjairól, különböző fórumokon. A közterület-felügyelet vezetője elmondta, hogy ezentúl könyörtelenül betartatják a közlekedési szabályokat a taxisokkal. A felügyelet és a rendőrség munkatársai éjjel-nappal ellenőrizni fogják a helyszínt.

Ugyanis a KRESZ szerint, ahol a járdán kell parkolni, ott az úttesten akkor is tilos a megállás (várakozás), ha ezt külön jelzőtábla nem jelzi. Tájékoztattam a vezetőt, hogy ez se célszerű megoldás, mert akkor a taxisok tényleg a járdán fognak várakozni, közvetlenül az ablakok alatt! (A közlekedési szabályoknak megfelelően...) Most legalább kicsit távolabb állnak az úttesten. Ha majd az ablakok alatt állnak, akkor közvetlenül a taxitársaságokhoz mennek a panaszlevelek.

Mi lehet a megoldás? Itt is és másutt is: békés egymás mellett élés. Próbáljuk meg lehalkítani a rádiót. Vagy tekerjük fel az ablakot az éjszakai órákban. Beszélgessünk csendesebben.

A háború folytatódik. Jó lenne már békét kötni.

Juhász Péter

Diszkóbalesetek megelőzésére ingyen taxi

Közös akció, közös siker

Példaértékű együttműködés jött létre a Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság Baleset-megelőzési Bizottsága, a Sing-Sing Music Hall, valamint a Tempó Taxi között Szegeden. Az alkoholt fogyasztó gépjárművezetőket a taxisok ingyen szállították haza a város területén.

Eredeti ötlet, egyedi kivitelezésben. A főkapitányság baleset-megelőzési bizottsága alkoholszondákat biztosított a vendéglátóhelyen a fiatalok részére, így akik gépjárművel érkeztek mégis elfogyasztottak egy-két koktélt vagy alkoholtartalmú nedűt, azok távozáskor következmény nélkül fújhatták meg a szondát. Akiknél alkoholos befolyásoltságot jelzett a műszer, azokat nem engedték gépjárművükbe ülni, hanem a Tempó Taxi munkatársai térítésmentesen, vagyis ingyen furikázták haza Szeged határain belül. A kezdeményezés példaér-

tékű és követendő, így a magukról megfelelő fiatalok egyrészt következmény nélkül rádöbbenhettek, hogy az a néhány deci alkoholtartalmú ital sem száll ki a fejükbe néhány óra táncolás közben, másrészt nem kellett balesetet elszedniük sem a felelőtlen, sem pedig a véletlen feleknek.

Információink szerint a Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság – a tapasztalatok értékelése után – a nyáron több alkalommal is szeretné megismételni június végi akcióját, bízva abban, hogy ezzel nagyobb hatékonyságot érnek el a fiatalok körében, mint a helyszíni bírságokkal vagy büntető feljelentésekkel.

Talán ennek az akciónak is köszönhetően az alkoholszondás ellenőrzés éjszakáján nem történt halálos közúti baleset Szegeden, és diszkóbaleset sem kellett vonulniuk sem a baleseti helyszínelőknek, sem a tűzoltóknak. *k.z.t.*

Fiatal lány bemutatkozása a fiús háznál, díszebéd, meggy-más. Lányka ideges, remeg a gyomra egyébként is, hát még amikor kezdi érezni, hogy igen bántja a szél, de hát ebéd közben mégsem mehet ki a WC-re, illetlenség lenne... Nem bírja tovább, két kanál leves között bizony elereszt egy „galambot”. Erre az apósjelölt rászól a lány mellett a földön fekvő kutyára:

– Morzsi!

A lány hálásan néz leendő rokonára, hogy megmentette a helyzetet, és elenged egy újabb adagot. Mire a papa határozottabban szól a kutyára:

– Ejnye, Morzsi!!

A leányka felbátorodik, elenged egy természetes harmadikat is, mire az após dühösen ráripakodik a kutyára:

– Morzsi, menj már onnan, mer’ a végén még rád szarik!!!

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.

Vezérigazgató-csere a Főtaxinál

- Beszélgetés Garamszegi Miklóssal -

Július elsejétől új vezetője van a patinás fővárosi taxicégnak. A régi vezérigazgató – Végh Tibor - közös megegyezéssel távozott a Főtaxi éléről. Helyére a tulajdonos Vegyész Rt. igazgatótanácsa ismét Garamszegi Miklóst nevezte ki. Tekintettel arra, hogy a régi-új vezérigazgatóval e riport július 4-én készült, két munkanappal azt követően, hogy a vezetőváltás megtörtént, így a mindennapokra vonatkozó kérdéseket, melyek a taxisokat leginkább foglalkoztatják, egyelőre nem tettük föl. Ezekre majd néhány hónap múlva visszatérünk.

• **Nagyon sokan tudják, hogy te már álltál a Főtaxi élén. Mikor volt ez, miért és hová távoztál innen?**

• 1999-től 2001 szeptemberéig voltam e taxitársaság élén, majd a Főtaxi Rent a Cár autókölcsönzőhöz kerültem ügyvezető igazgatói beosztásba. Ez az autókölcsönző mintegy 200 autót ad bérbe jelenleg is. E feladat mellett közben megmaradtam a Főtaxi Rt.-nél is, mint a vállalat vezetésének felügyeletét ellátó igazgatótanács tagja. Nem olyan régen a tulajdonosi kör úgy döntött, hogy ismét rám bizza a vezérigazgatói feladatot a Főtaxi Rt.-nél, az autókölcsönző vezetése mellett. Miután a Főtaxi 92 éves, ma is jó hírű, patinás cég, ez a feladat komoly megtiszteltetés, és számomra újabb kihívást jelent.

• **A Főtaxi a lakosság körében ma is az egyik legnépszerűbb taxicég. Telefonszáma az évtizedek alatt rögződött az emberekben. Ugyanakkor a céges megrendelések jelentős része szerződésekkkel, vagy más módon a konkurenciához kötődik. Az autópark is igen vegyes képet mutat. Vannak elit márkák is, jó állapotban, de bizony sokszor lehet látni lelakott, piszkos taxikat is főtaxis emblémával. Lesz e téren valami vál-**

tozás? Egyáltalán, tapasztalataid megegyeznek a felvetéssel?

• Sajnos hasonló tapasztalataim vannak nekem is, bár ebből azért nem szabad általános következtetéseket levonni. Ráadásul úgy látom, ez nemcsak ránk jellemző, hanem a többi taxitársaságra is. Van, amelyre jobban, van, amelyikre kevésbé. Mindenképpen szeretném, ha a Főtaxinál a szolgáltatás általános színvonala javulna. A gépkocsik tisztasága, a sofőrök modora, öltözködése, változtatásokat igényel. Azonban e mellett azt is szeretném, ha külföldi, magyarul nem beszélő utasaink is megfelelő módon lennének kiszolgálva. Nagyon sok az unióból érkező turista jelenleg is, és számuk tovább növekszik majd. Ezért hamarosan indul nálunk egy angol nyelvtanfolyam a szakképzési hozzájárulás terhére. Erre lehet a kormányzattól pénzt igényelni, és a lehetőséggel élünk is.

• **Ez kötelező lesz a taxisoknak? Nincs elég bajuk?**

• Erről szó sincs! Nehogy valaki középfokú nyelvvizsgára gondoljon! Bár egy ilyen szintű nyelvtudás tapasztalataim szerint kétségtelenül komoly, forintban is „jól megfogható” üzleti előnyt jelenthet azoknak, akik rendelkeznek vele. Mindössze azt szeretném, ha minden sofőrünk részt venne

megszűnt. Esetleg tervezték az újra indítását?

• A hagyományos taxiüzletág leépítését gazdaságossági okok miatt pont én kezdtem el, még 1999-ben. Ennek visszaállítása most nem szerepel terveink között. Ma a gazdasági környezet nem kedvez az ilyen jellegű vállalkozásnak. Jelenleg jól műkö-



Garamszegi Miklós: – Nálam az ajtó, ha lehet, mindig nyitva áll a taxisok előtt

egy 4-5 órás tanfolyamon, amit természetesen a Főtaxi finanszírozna, és így néhány szavas angol nyelvtudásra tennék szert. Ezt követően köszönni, számolni tudnának angolul is.

• **Régebben a Főtaxinál működött a hagyományos taxiüzletág, vagyis alkalmazottak ültek a taxik vezetőülésében, fizetésért. Ma már ez**

dik a franchise-rendszer, melynek jellemzője, hogy a taxik a vállalkozók, vállalkozások tulajdonában vannak. Ezeket ők üzemeltetik, szervizelik, javítatják. Nekünk csak a franchise-rendszer működtetéséért fizetnek. Akiknek nincs kedve saját taxit fenntartani, azoknak a vállalattal szerződésben lévő, autókkal rendelkező bt.-k állnak a rendelkezésére. Ezek

Két anyuka beszélget:

– Van két gyerekem, mindkettőnek most lesz a születésnapja, ám az egyik optimista, a másik pesszimista, nem tudom, melyiküknek vegyek nagyobb ajándékot?

Azt mondja neki a másik:

– A pesszimistát halmozd el ajándékkal, hátha örül neki! Az optimistá-

nak mindegy, hogy mit adsz, úgyis örülni fog.

Az anyuka a pesszimistát elhalmozta ajándékkal, de az optimista ajándékára már nem marad pénze, ezért az optimistának becsomagol egy nagy adag lószart. Otthon kérdezi egymástól a két gyerek, hogy ki mit kapott. Azt mondja a pesszimista:

– Kaptam számítógépet, de minék, hiszen véletlenül elromlik, aztán megráz az áram; távirányítós autót is kaptam, de minék, hiszen elromlik, és akkor kidobhatom szemétkébe. És te mit kaptál?

Azt mondja az optimista:

– Szerintem pónit, de nem találok sehol.

keresztül például az alkalmazotti jogviszony is elérhető.

• **Korábban nagy segítséget jelentett, hogy az autókat a Főtaxi szerezte be kedvező áron, majd azokat bérletes, illetve lízinges formában kiadta a taxisoknak. Ennek a rendszernek visszaállítása sem várható?**

• Pontosan a felsorolt formában nem. Amiben a vállalkozóink részére segítséget szeretnénk és tudunk is adni, az a jármű beszerzése. A Főtaxi Rent a Car autókölcsönző elég széles ismerettséggel rendelkezik az autókérszolgálatnál és lízingcégeknek. Így annak, aki új, vagy használt gépkocsit szeretne vásárolni, tudunk segíteni. A taxisok is tudják, ha egy kereskedőnél nem egyedül jelennek meg autótételi szándékkal, hanem csoportosan, úgy komoly árkedvezményt és hitel-feltétel-javulást lehet elérni. Az autókölcsönző üzletág pedig igen nagy súlyt jelent egy-egy vásárlásnál.

• **Ezek szerint a kölcsönzőből kikérült autókra is lehet vévő a veletek szerződésben álló taxis?**

• Elméletileg igen, ám a gyakorlatban ez nem megvalósítható elképzelés. Ugyanis a kölcsönzős autóinkat általában öt éves koruk után szoktuk lecserezni. Legtöbb esetben, ezekben 150.000 km-nél is több

van. Úgyhogy taxizásra már nemigen alkalmasak. Erre a célra megítélésem szerint maximum hat éves korú gépkocsi ideális, azon felül legfeljebb a jó állapotú Mercedesek elfogadhatók. Ezért taxizásra mi ezeket a gépkocsikat nem akarjuk már hasznosítani. A kölcsönzőből kikérült autók a kereskedőkhöz kerülnek, melyeket nekünk az új autók vásárlásába beszámítanak. Ugyanakkor természetesen segítünk, csak másképpen. A Rent a Carban mi elsősorban a Nissan márkát használjuk. Ezek közül vannak olyan típusok, melyek alkalmasak taxizásra is. Ezeknek a vásárlásánál tudunk segíteni taxisainknak. Egyébként a kölcsönzött autók igényelt felszereltsége nagyon eltér a taxikétől, és ezeknek a járműveknek más igényeknek kell megfelelni. Fordítva is igaz: az ideális felszereltségű taxi többnyire nem kell a bérautót igénylőknek. Természetesen a Nissan mellett szóba jöhet más márkák is. A lényeg, hogy szeretnénk, ha minél több, szép, „A” kategóriás autónk lenne. Így utasainkat is jobban, magasabb színvonalon tudnánk kiszolgálni, ami a címállomány bővülését hozhatná magával, vagyis a beruházás megtérülne. Ugyanakkor tudom, ezt nem lehet máról holnapra végrehajtani, mert kollégáink teherbíró ké-

pesége nem kerülhet veszélybe egy átgondolatlan lépés miatt.

• **Azok a taxisok, akik már tudtak a vezérgazgató-cseréről, lelkekre kötötték; kérdezem meg, hogy a hagyományos sporttevékenység-támogatás megmarad-e?**

• Természetesen. Sőt! Miután magam is sportkedvelő vagyok, szeretném, ha minél több emberünk mozogna, ha lehet rendszeresen. Sajnos a taxizás egyértelműen „ülő foglalkozás”, ami az orvosok szerint magában hordozza egyebek között a gyomorsüllyedés, a fekély, a magas vérnyomás, az elhízás, a sok koleszterin, az infarktus kockázatát. Ezeket többnyire rendszeres mozgással ki lehet védeni. Én például bőszt horgász vagyok és focizni is szoktam. Ezekre továbbra is áldozni szeretnék én is, a cég is. Sőt, annak idején még tekézni is szoktunk, ami sajnos feledésbe merült. A kollégák azóta kiöregedtek, az utánpótlás meg elmaradt, de talán nem végleg.

• **Várható-e változás a címkiadásban? A korszerűsített központot tovább fejlesztitek a közeli jövőben? Lesz-e drosztelszervezésben történő címkiadás?**

• Központunk gyakorlatilag átessett egy fejlesztésen, erre már rá lehet építeni a GPS-rendszert, ami viszont csak távlati célunk. Tehát ebből a közeljöv-

vőben nem biztos, hogy megvalósul valami. A taxisok között örökös vita, hogy kell-e a drosztrendszer a címkiadásban, vagy sem. 50% támogatja, 50% nem. Ezen a holtponton valamilyen irányban túl kell jutnunk. Ebben várható változás, de hogy milyen irányban, azt nem lehet előre megjósolni.

• **A vezérgazgató egy vállalatnál szinte elérhetetlen. Ugyanakkor a taxisoknak lennének ötleteik, elképzeléseik saját sorsukat és a céget illetően is. Hogyan juthat el hozzád egy-egy jó gondolat?**

• Egyrészt nagyon sok taxisunk egy-egy bt. keretein belül szolgáltat. Itt mindig vannak olyan vezetők, akikkel én rendszeres kapcsolatban állok. Taxisaink másik fele egyéni vállalkozó. Ők sok belső, informális csatornát ismernek, de e mellett az utcán ott van az Etikai Bizottság és egy ellenőr csapat. Ezek a kollégáink nem csak a rendet próbálják fenntartani, hanem a taxis igényeket is összegyűjtik, felmérik. Tehát ha valakinek van elképzelése, ötlete, akkor ezeken a fórumokon keresztül el tudja hozzám juttatni. Egyébként nem vagyok bezárkózós típus, nálam az ajtó, ha lehet, mindig nyitott. Ezt tudják régebről a kollégák, hozzám bármikor lehet fordulni.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
-kó-

Uniós jogcsúszmány csak évek múlva

Jogsi nyolc általános nélkül

Július elseje óta elég írni és olvasni tudni ahhoz, hogy valaki jogcsúszmányt szerzhessen, viszont a gyakorlati oktatás előtt szerződést kell kötni és a jelentkezőnek nyilatkoznia kell; nem áll alkolos befolyásoltság alatt és nem fogyasztott drogot. Az egységes uniós jogcsúszmányról viszont nem döntöttek luxemburgi találkozásukon a tagországok közlekedési miniszterei.

Folyik az úgynevezett jogharmonizáció az unión belül. Ennek eredményeként ismét változott a szabályozás. Július elseje óta nincs iskolai végzettséghez kötve a gépjárművezetői engedély megszerzése. Igaz, egyedül nálunk volt ez a nyolc általános iskolai bizonyítványhoz kötve, az unión belül máshol nem. Mi sem tarthatuk tovább ezt a jogszabályt, így a gazdasági és közlekedési miniszter módosította a jelentkezési feltételeket.

Ma már bárki mehet elméleti és gyakorlati oktatásra, aki tud írni és olvasni. E nélkül ugyanis a KRESZ-t sem tudja értelmezni a tanuló. A tesztek kitöltéséhez sem hátrány, ha a jelentkező felismeri az írásjeleket. A közlekedési szakemberek közül többen bírálják ezt a módosítást, mondván, akinek az írás és olvasás is gondot jelent, azoknak a szituációs helyzetekben a felismerés is több időt vehet igénybe és a probléma megoldása is lassabban történhet meg. Ez a forgalomban veszélyes lehet.

Mások szerint léteznek olyan oktatandók is, akiknek a mozgáskoordinációjuk annyira fejlett, hogy gyengébb elméleti tudásuk mellett is magabiztosan használják a gépjárművet és a forgalmi szituációkra „ráéreznek”, nem okoznak balesetet.

Az Európai Unióban a vezetői engedélyek tartalma, érvényességi ideje igen eltérő. Ez indokolta, hogy az egységes jogcsúszmányról

tárgyaljanak a tagországok közlekedési miniszterei. Legutóbbi luxembourgi találkozójukon azonban még sem került napirendre a kérdéskör, pedig az előkészítések megtörténtek. A tagországok tavaly októberben már ígért mondták a terv általános elveire, és támogatja azokat az Európai Parlament is. A részleteket most tárgyalva azonban a miniszterek nem tudtak kellő többségű egyezsége jutni, állítólag a német nyelvű államok, valamint a franciák és a lengyelek is fenntartásokat fogalmaztak meg. Emiatt a téma egyelőre lekerült a napirendről, és már azt is lehet tudni, hogy az év hátralévő részében a soros uniós elnökséget ellátó Nagy-Britannia sem kívánja tárgyalni.

Új hír viszont, hogy a hivatásos gépjárművezetői engedéllyel rendelkezőknek a jövőben ötévente újból kell majd vizsgáznuk ahhoz, hogy munkájukat hivatalosan végezhessek. Bevezetése 2007-től várható, de többek tudni vélik, hogy az sem lenne meglepetés, ha a jövő évtől hatályba lépne. Akkor pedig a személyszállítást végző fuvarozóknak is újra vizsgapadba kell ülniük.
k.z.t.

Fizetendő minimális járulékok 2005. III. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

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

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

BTI-Taxicentrum hírek

A BTI-Taxicentrum iroda **augusztus 12-én, valamint 19. és 28. között** nyári szabadság miatt **zárva tart**. Ezen időszak alatt mindennemű ügyintézés szünetel.

* * *

Irodánk augusztus hónaptól az épületen belül új helyre **költözik!** Az udvarban rögtön jobbra az első rácsos ajtónál lesz található a BTI-Taxicentrum iroda. Igyekszünk tájékoztató táblával is megkönnyíteni az eligazodást. Telefonszámunk, e-mail címünk változatlan.

Szeptembertől kibővített és megújult szolgáltatásokkal várjuk a kollégákat új irodánkban.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, a harmadik negyedévre tehát 2005. október 12.

A csiga vérző fejjel ül az erdő ambulanciáján. A gyík veszi fel a jegyzőkönyvet, hogy rekonstruálják az esetet:

- És pontosan mi történt? - kérdezi a gyík.

- Hát, téptem mint az állat, és egyszer csak kinőtt előttem egy gomba!

* * *

A papagáj berepül a hűtőszekrénybe. A háziasszony nem veszi észre, és véletlenül rácsukja az ajtót. Mikor félóra múlva ismét ki akar venni onnan valamit, észreveszi.

- Te jó ég, a papagáj! - csapja össze a kezét.

Mire a papagáj:

- Fenéket papagáj! Pingvin!

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: hétfő, kedd, szerda, csütörtök 10-17, péntek 10-14 óráig.

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	300.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag / 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 (ÚJ!)	1.780.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz (ÚJ!)	2.370.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz (ÚJ!)	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-től
Tarifatáblázat készítése/db	480.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	480.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.60

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

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

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	243.00.-	234.00.-	229.00.-
04.01-06.30.	256.00.-	247.00.-	242.00.-
07.01-09.30.	276.00.-	265.00.-	256.00.-

A nyuszikát megtámadta a róka, és rádásul meg is erőszakolta. A nyuszika sírva megkérdezi:

- Mondd, róka, legalább van olyan papírod, miszerint nem vagy AIDS-es?
- Van hát – feleli a róka.
- Akkor azt most széttépheted! – vigyorogja el magát a nyuszika.

* * *

A rénszarvas mászik fel a szilvafára. Látja ezt a medve és megkérdezi:

- Te rénszarvas, minek mész oda?
- Almát enni.
- De hiszen ez szilvafa.
- Nem baj, hoztam magammal.

* * *

A kis molylepke először repül ki a szekrényből. Amikor hazaér, megkérdezi tőle az anyukája:

- Na, milyen odakint?
- Nagyon örültek nekem, mert mindenki tapsolt.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18.	10,50%
2004.10.19 – 2004.11.22.	10,50%
2004.11.23 – 2004.12.20.	10,00%
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20	7,25%
2005.06.21-től	7,00%

MEGHÍVÓ

Tisztelettel meghívunk benneteket, taxis csapatokat, felebarátaitokat, ellenfeleiteket, utasaitokat és a taxival kapcsolatba kerülőket a

VI. Taxis Focikupára,

melyet a sportbarátság jegyében tartunk.

Reméljük, hogy a napi taposómalomból egy röpke időre kiszálltok és egy másfajta terhelés következményeként kellemesen elfáradtok. A rendezők ezen lesznek.

Tisztelettel: **Lossó Géza**

VI. BÁTESZ Taxis Focikupa

A Bács megyei Taxisok Érdekvédelmi Szövetsége

2005. augusztus 27-28-án Baján,

a halászlé fővárosában rendezzi meg VI. alkalommal a taxisok és barátaik

kispályás futballtornáját

Nevezési határidő: 2005.08.22. (a nevezési díj utalása ellenében)

Helye: Baja, Petőfi Szigeti Sportcentrum és Bácska Ipartestületi üdülő és étterem. Szállás helyben megoldott kb. 2500 HUF ellenében.

Érdeklődni:

Nagy Attila - Sűgó Taxi Baja
06/30-92-81-18206/70-31-75-711
Lossó Géza
06/20-99-28-018 Hírös Taxi

Eddigi győztesek:

2000 - City Taxi Budapest
2001 - Főnix Taxi Debrecen
2002 - Sűgó Taxi Baja
2003 - Taxi 2000 Budapest
2004 - Sűgó Taxi Baja
2005 - ?

HATALMAS VÁLASZTÉKOT KÍNÁL A FORD

- Változatlanul népszerű a Focus-család -



1988-ban a gyártó nagy várakozással mutatta be a Ford új családját, a Focus-t. Ez a típus Európában és a tengerentúlon is igen hamar népszerű lett. Az óceán mindkét partján elnyerte az „Év autója” kitüntetést és emellett még „mellesleg” 75 egyéb díjat. A nemrég megújult típus-család Magyarországon továbbra is háromféle karosszériával kapható. A három-, az ötajtós és a kombi változathoz igen sokfajta felszereltségi szint tartozik. Az Ambiente, a Trend, a Sport, a Ghia és a Titanium igen nagy választási lehetőséget kínál a vásárlónak. A motorválaszték is minden igényt kielégítő. Benzinesből 1.4 literes (80 LE), 1.6-os (100 és 115 LE), 2 li-

teres (145 LE) választható típustól és felszereltségtől függően. A taxiüzemre jobban illeszkedő dízelagregátból az 1600 cm³-es (90 LE), az 1.8 literes (115 LE), illetve a 2 literes (136 LE) TDCi motorok állnak a kollégák rendelkezésére. Az 1.6 literes TDCi motor már elegendőnek bizonyult 5 személy kényelmes utazásához. A motor dinamikus, és a városi közlekedésben ideális partner. Kipróbáltuk a 2 literes, 136 LE-s változatot is. Ennek vezetése a városban is élményszámba ment. Az országúton pedig csodákat művelt, aminek éber rendőreink igencsak örültek volna, ha a szemük előtt történik. De nem ott történt...



Az Ambiente felszereltségben már ABS (EBD-vel), vezető- és utasoldali légszák, immobilizer, pollenzűrő, négyféle irányban állítható első ülés és kormányoszlop található többek között. A Trend-szint már a manuális légkondicionálót is tartalmazza. Természetesen pénztárcától függően a felszereltség növelhető tetszés szerint. A felső határ a „csillagos ég”, ám taxi esetén erre nincs szükség. Az ár-érték arány alacsonyabb felszereltség és motorválasztás mellett is kiváló. Az autó nagyon kényelmes, jól vezethető. A sebességváltó pontos, a váltókar kézre esik. A fu-

tómú valószínűleg még a pesti utakat is bírni fogja hosszú távon is.

Tapasztalatunk szerint a négyajtós, illetve a kombi típusok már igencsak felkeltették a taxisok figyelmét. Az előbbi csomagteret alaphelyzetben 385 literes, és előredöntött ülésekkel 1247 literre bővíthető. A kombi alaphelyzetben 482 literes, amit 1525 literesre növelhetünk szükség esetén.

Az 1.6 literes Duratorq TDCi motor városi fogyasztása 7 liter körüli, ami a jelenlegi üzemanyagárak mellett nem elhanyagolható szempont autócserénél.

Büntetési tételek Európában

Mint minden évben, idén is közöljük az ADAC MOTORWELT (a Német Autóklub lapja) segítségével, hogy milyen büntetési tételekre számíthatunk Európában közlekedési szabálysértések esetén.

Az egyszerűség érdekében az összegeket átszámítottuk forintra (250 forintos euró árfolyammal számolva). Akik már olvasták írásainkat az elmúlt években, azok tudják, hogy jó néhány országban nem összegeket szabnak ki büntetés gyanánt, hanem munkanapokat. Azaz, annyi a fizetendő, amennyit a büntetési tételben meghatározott nap alatt keresett. Például ha 8 nap a büntetés, akkor 8 nap alatt megkeresett fizetség vándorol „állambácsi” zsebébe. Tulajdonképpen ez egy igazságosabb rendszer, mint a miénk, hiszen egész más egy 30.000 forintos büntetést annak kifizetnie, aki a létminimumon tengődik, mint annak a vállalkozónak, aki havi „egymillát” csinál tisztán.

Láthatjuk, hogy Európa egyre több országában engedik az 1-2 üveg sör vagy az 1-2 pohár bor elfogyasztását vezetés közben. Ez még nem ittas vezetés! Az ittas vezést mindenhol tiltják a vilá-

gon! Az elmúlt években már itthon is voltak próbálkozások a 0,5 ezrelék engedélyezésére, de eddig minden alkalommal elbukott a javaslat. Igaz, akik nem engedélyezik a minimális alkoholfogyasztást vezetés közben, azok rendszeresen megtagadják a szonda megfújását a vezetés közben...

Talán itthon is győz a józan ész, és különválasztják az egy pohár sört (bort) elfogyasztott személyt az ittas embertől vagy a részegtől. Aki a vacsora után megiszik egy pohár bort, az nem ittas! Egy magánjellegű példa: Nemrégiben kint jártam Gelschenkirchenben az Arena AufSchalkében, a Schalke 04 otthonában. Ott a labdarúgó-mérkőzésre látogatókat szűrőpróbaszerűen ellenőrzik. Aki „gyanús”, mármint az ittasság szempontjából, azt alkohollenőrzésnek vetik alá. Egy focimeccsen! Akinél a szondázásnál az alkoholtartalom eléri a rendezők által meghatározott értéket, az nem léphet be a sporttelepre. Aki ittas, az még focimeccsre sem mehet, nehogy autót vezessen! De egy-két üveg sört nyugodtan ihat vezetés közben! Most akkor nézzük a táblázatot:

Ország	Alkohol-határ-érték	Ittas vezetés	Gyorshajtás (20 km/ó)	Áthaladás piros jelzésen	„Megállni tilos”	„Várakozni tilos”
					Figyelmén kívül hagyása	
Ausztria	0,5	55.000-től	5000–12.500	17.500–36.250	17.500–36.250	2.500-től
Belgium	0,5	31.250-től	37.500-től	43.750-től	43.750-től	12.500-től
Bosznia-Hercegovina	0,5	37.500-től	3.750-től	37.500-től	37.500-től	5000
Bulgária	0,5	50.000-től	5.000	7.500	8.000	8000-től
Ciprus	0,9	145.000-ig	8.750	21.250	6.250-től	6.250-től
Csehország	O,O	112.500-ig	3.750-től	15.000	3.750-től	3.750-től
Dánia	0,5	135.000-től	17.500–67.500	33.750–50.000	35.000	17.500
Észtország	O,O	17.500–52.500	8750-ig	3.750-től	3.750-től	7.500
Finnország	0,5	15 naptól	25.000-től	8 naptól	5 naptól	2.500–10.000
Franciaország	0,5	187.500-től (!)	22.500-től	22.500-től	22.500-től	2500-től
Görögország	0,5	20.000-től	8.750	41.250-ig	88.750-ig	8.750–16.250
Hollandia	0,5	47.500-től	17.500-től	23.750-től	23.750	11.250-től
Horvátország	O,O	17.500-től	8000-től	32.500	8000-től	8000-től
Írország	0,8	317.500-től (!)	20.000-től	20.000-től	20.000-től	20.000-től
Lengyelország	0,2	300.000-ig (!)	3.750-től	5.000-től	5.000-től	6.250-től
Lettország	0,5	35.500-től	2.500-től	5.000-től	5.000-től	2.500-től
Litvánia	0,4	72.500-től	2.500-től	3.750-től	3.750-től	3.750-től
Luxemburg	0,8	305.000-ig (!)	12.500–36.250	36.250	36.250	6.250–18.750
Macedónia	0,5	16.250-től	6.250	16.250-től	16.250-től	6.250-től
Málta	0,8	120.000-től	6.250-től	6.250-től	15.000	6.250-től
Nagy-Britannia	0,8	1.800.000-ig (!)	18.750-től	32.500-től	32.500-től	7.500-től
Németország	0,5	62.500-től	8.750-ig	12.500–50.000	7.500–31.250	1.250–12.500
Norvégia	0,2	153.750-től (!)	97.500-től	160.000	160.000	22.500
Olaszország	0,5	65.000-től	35.000-től	35.000-től	17.500-től	8.750-től
Portugália	0,5	62.500-től	15.000-től	25.000-től	30.000-től	7.500-től
Románia	O,O	12.500-től	3.750	5.000-től	13.750-től	7.500-től
Spanyolország	0,5	75.500-től	22.500–75.000	22.500–75.000	22.500–75.000	22.500-ig
Svájc	0,5	193.750-től	30.000-től	40.000-től	37.500-től	6.250-ig
Svédország	0,2	30 naptól	32.500-től	32.500-től	28.750	12.500-től
Szerbia és Montenegró	0,5	7.500-től	3.750-től	6.250	6.250-től	3.750
Szlovákia	O,O	65.000-ig	6.250-től	45.000-ig	45.000-ig	6.250-től
Szlovénia	0,5	31.250-től	8.000–31.250	62.500	42.500	8.000

Bajnok és kupagyőztes a 6×6 Taxi a labdarúgók Öregfiúk-bajnokságában

Fantasztkusan hajrázott a 6×6 TAXI csapata a labdarúgók Öregfiúk-bajnokságában, illetve a Szent István Kupában! A tavaszi rajtnál még ötödikek (!) voltak, 11 (!) ponttal lemaradva az első helyezett Pannonbautól. Áprilisban kérdeztük Sziráki Lászlót, a csapat intézójét a tervekéről. Akkor ő a dobogóra várta a csapatot, de legalábbis az első ötbe. Ebből aztán aranyérem lett! Még hozzá meggyőző teljesítménnyel!

A hajrában valamennyi üldöző felett győzedelmeskedtek! Az addigi első helyezettet, a Pannonbaut a saját pályáján „ütötték ki” 5-2-re! Hazai pályán 3-2-re győztek az Újpest felett, majd 2-1-re a Ferencváros ellen. Közben voltak olyan „bemelegítő” találkozók, mint a Fabulon elleni 11-1 (!), vagy az Elektromos elleni 9-1!

Gratulálunk a remek teljesítményhez!

Hab a tortán a győzelem a kupadöntőn is! Rövid tudósítás erről a mérkőzésről:

6×6 Taxi- REAC 4-0 (3-0)

XVII. Pesti út, Rojik pálya, 80 néző. **Velette:** Juhász P. (Somoskőy T.- Nagy J.)

6×6 Taxi: Lipták, Bereczky, Kardos, Varga, Balogh, Vincze, Kénoszt, Wukovics, Tyukodi, Cseh, Novakov. Cserék: Kincses, Pribeli, Moharos, Kécza, Surányi, Dudar.

REAC: Semsei, Répási, Bódis, Bimbó, Perger, Takács, Magyar Zs., Magyar S., Mester, Molnár, Markóczy. Cseré: Faragó, Császár, Szélessy.

Sárga lap: Novakov (sorozatos szabálytalanságért), Kardos (sportszerűtlenségért).

Gólszerzők: Wukovics (2), Varga, Dudar.

Jók: Lipták, Vincze, Wukovics, Varga, illetve Bódis, Perger.

Szíráki László nyilatkozata a mérkőzés végén a Taxisok Világa olvasóinak: Sportszerű mérkőzésen nem a legjobb felállásunkban győzedelmeskedtünk.

Gratulálunk a csapatnak, a győzelmet az egyéb elfoglaltság miatt távollévő Bognár Gyurinak és Farkas Józsinak is ajánljuk. Köszönjük a vezetőknek, hogy megteremtették a lehetőséget a szereplésre. Mindenkinek ezúton is kívánok jó nyaralást, kellemes pihenést! Ősszel folytatjuk!

Rövid tudósítás:

A 6×6 csapata hamar dűlőre vitte a dolgot, egész pályás letámadást



Két csapatkapitány és a három bíró

alkalmazott! A 20 (!) percen már 3-0 volt az eredmény! A REAC becsületére mondván ők ekkor sem zuhantak össze, sportszerűen, tisztán játszották végig a mérkőzést. A játékvezetőnek mindössze két sárgalapot kellett felmutatni, mindketőt a 6×6 Taxi játékosának, a túlzottan agresszív harcmodor miatt.

A szépszámú nézőközönség élvezte a látványos játékot. Nem véletlenül volt örömfoci a pályán! Is-

mét pályára lépett – ezúttal egy csapatban – a sokszoros válogatott Vincze Pilu (Tatabányáról), Kardos Józsi (Újpestről), Wukovics (a Ferencvárosból). (Hátha még itt lett volna a bajnoki diadal fő motorja, Bognár Gyuri az MTK-ból!) De itt volt még – többek között – Kénoszt Feri, Tyukodi Tibi, Pribeli Laci.

A második féldőre átszervezte a védelmét a REAC, ekkor már sikeresen védekeztek. Mindössze a mérkőzés lefújását megelőző másodpercekben kaptak még egy gólt. Ezzel alakult ki a 4-0-ás végeredmény. Felejthetetlen délután volt! Köszönet minden játékosnak!

A mérkőzés után a 6×6 Taxi játékosai megérdemelten vehették át az aranyérmeket, a REAC játékosai meg az ezüstérmeket a Budapesti Labdarúgó Szövetség Tömegsport Bizottságának vezetőjétől. Ezután fehér asztal mellett értékelték a játékosok és csapatvezetők, szövetségi vezetők a mérkőzés eseményeit, valamint az egész évi munkát.

**Szöveg: Tóth Tibor
Fotó: Juhász Szabolcs**



A bajnok és kupagyőztes 6x6 Taxi a kupadöntő után

MORFONDÁRIÁK

Úgy néz ki, hogy túl vagyunk rajta. Min? A fix tarifán. A hegyek egy döglött kis egeret szültek. Ennyire futotta. Most aztán van magyarázkodás. Meg megmagyarázás. Hogy most derült ki, meg most jöttünk rá. Mire? Ahogy Rusznák úr szépen megszerkesztett felsorolásából kiviszem, az 1. pont alapján több mint húszéves a probléma. Nem is probléma, hanem problémahalmaz. Én tudom, hogy egy kis csoport vagyunk az ország lakosságához képest, sőt még az utasok (fogvasztóink) létszámához képest is. Többen vagyunk viszont az úgynevezett nagyfogvasztókhoz képest. Most mondhatnám a jó kis közmondásokat, hogy „a végén csattan az ostor” és egyebek. Sajnos ez így is van. Viszont, ha elgondolom, hogy ezalatt a húsz év alatt a jórészt így-úgy bevándorolt és itt gyökeret vert kínai közösség ünnepélyesen iskolát avatott magának, akkor azt kell, hogy mondjam, van mit tanulnunk tőlük. Olyanok vagyunk mi taxikosok, mint a Forma-1. Az indianapolisi „versenyre” – mit verseny (?), balhé, botrány – gondolok. Itt is úgy viselkedtek az „istálló”, mint ahogy a pesti taxikosok. Akik most az egyszer, hogy úgy mondjam egy kissé megmutathatták volna az erejüket, ehelyett egy nevetéses, visszataszító, botrányos helyzetet teremtettek. Még azt a kis izgalmat is, ami tán feledtette volna az egészet, lefújták a „főnökök”. BKV-s szóhasználat volt egy pár menetkimaradás. Mert mi taxikosok is versenyben vagyunk. Elsősorban önmagunkkal (ez a rosszabb). Aztán pedig egymással. Egy valami azért félig-meddig kiderült ebben a nagy felbolydulásban. Mégpedig az, hogy az ágazat elég jól kézben van tartva. A szélsőséges esetek csak jó poénok a média számára. A többi meg

nem ér meg annyit, hogy tegyünk is érte valamit. Van egy mondás: Rend a lelke mindennek. Igen. Rendet kellene tenni. Úgy általában. Mindenhol, nem csak a taxisfronton. Mert ugye bemutatta a média, hogy a parkolóőrök is „hiénáznak”. Lopnak, csalnak – mondjuk ki nyíltan. Vajon mit gondolnak rólunk, amikor egy összevont célzott ellenőrzés során 8 millió plusz bevétele származik a BKV-nak. (Ez csak a viteldíjak, bérletek összege, mert bírság nem volt). Az a mondás járja most, hogy a „zavarosban” lehet jól halászni! Halásznak, orvhalásznak, meg aki éppen halat akar fogni. Mint ahogy én teljesen zavarosnak látom az egész érdekképviseleti helyzetet a taxizásban. Vannak szereplők, akik egy-egy úgynevezett érdekképviselet vezetői, elnökei, tisztségviselői. Sajnos az én szememben egyiknek sincs hitele. Megmondom, miért. Mert nincs mögöttük tagság. Nincs nyilvántartásuk. Tudomásom szerint még egy taggyűlési jegyzőkönyvet sem tudnának felmutatni. Akárcsak Gogol művében. Vagy vannak ugye tagok, csak nem tudnak róla. Vagy már régen nem tagok, és arról sem tudnak. Mert itt tagdíj sincs. Valaki zsebből intézi a dolgokat. Egyszemélyes apparátus. Nem igaz? Ez még nem diktatúra, csak diktálás. Leírni nem is kell. (Mármost amit diktál a diktáló.) Elég, ha csak ő tudja, miről beszél. Aki meg véletlenül odafigyel, az tátsa ki jól a száját. (A fiulét meg fogja be!) Az az igazság, hogy ez a legnehezebb része minden tevékenységnek. Kivétel a bűnözés. Mert az szervezett. A legjobban ráadásul. És piszok egyszerűek a szabályok. Áthágni sem érdemes, mert a szigor is következetes. Hiába harcolnak ellene, működik, és nincs veszteség. Ez a harc, mint kifejezés is érdekes. Azt mondja a mandátumvárományos hazudozó, hogy ő aztán teljes erőből harcolni fog a korrupció ellen. Aztán meg vagy el sem kezd a harcot, vagy a korrupció kezd el ellene egy egyszerű kis hadműveletet és máris elvesztette a csatát. Mit csatát? Háborút! Így aztán marad minden a régiben. Mint legutóbb például azt hittem, nem jól hallok. Megalakult a Magyar Kommunista Párt. Legalábbis Thürmer et. eddigi Munkáspártja erre változtatta a nevét. Király Lindát és Vikidál Gyulát sem hívták meg, hogy éljenek az Internacionálét. Hát ezt is megértjük! Azért abban bízom, hogy előbb lesz a csökkentett létszámú magyar parlamentben kínai frakció, mint a régi-új kommunistáké. Ki tudja? Azért a hülyeség az tobzódik szép kis hazánkban. Tünetnek, megemlékezésnek, az Erzsébet hídi csata emlékének is. Azért most nem zárták le a hidat, csak szépen ballagtak rajta. Különböző jelszavakkal. Azért az pozitív volt, hogy most már senki sem követelte a szavazatok visszaszámolását. Lassan ugyanis lehet megint számolni. Először csak a napokat, ami még hátra van. Aztán megint példát láthatunk udvari-

asságból, korrektségből, gusztustalanságból. Garantálom, hogy az én szavazatom nem fog gondot okozni senkinek. Legkevésbé nekem. Mert rájöttem, hogy az egyik kutya, a másik eb. A többiek meg csak macskák, kik nyávognak, ha rálépnek a farkukra. Meg van olyan fark is, amelyik csóválja a kutyát. Vagy legalább megpróbálja. Itt már lassan felcserélődik minden. Vagy csak összerosóódik. Mert ha én egy utas érdeklődésére a várható viteldíjnak a dupláját mondom, az most etikátlan vagy törvénytelen? Vagy csak szabálytalan? Mint például az egyik „Best-of-os cég „ezeréves” törzsutasa kér magának egy taxit. Egy nem kimondottan azon a környéken ismerős pályatárs kapja meg a címet. Kb. háromszáz méter után az utas kifogásolja a kukkban szereplő 900 Ft-ot és közli, hogy ezért az utért 1200 Ft-ot szokott fizetni, és most is ennyit fog. Érdekes módon a célban 1100 Ft volt az órában. Utasunk, mivel nem volt kára, ezért nem is csinált ügyet. Gondolom, itt, e cégnél az etika és az etikai bizottság oly magas szinten működik, hogy az alantas apró dolgokat észre sem veszik. Pedig a kis dolgokra sokszor fontosabb odafigyelni. De ha nincs aki felhívja az ilyesmikre a figyelmet, akkor nem tudjuk, hogy haladunk, vagy állunk egyhelyben. Vagy csak bolyongunk az erdőben. Tényleg: ugye van az a találos kérdés, hogy meddig megyünk, be az erdőbe? A közepéig persze, mert utána már kifelé megyünk. Na, eddig stimmel. Én most úgy teszem fel a kérdést, hogy meddig megyünk ki az erdőből? A szélég, ugye, aztán ott a szemünkbe süt a nap és gyorsan visszafordulunk, bolyongunk tovább a félhomályban. Szerencsére nem mindenki van így. Mint például Pilóta barátom – ha szólíthatlak így, előre is elnézést kérve – aki le is írta, hogy bele kell nézni bátran a napba. Nem csak akkor, amikor fogyatkozik, hanem amikor teljes erőből süt. Meg még egy páran. Arra kérlek titeket, írjatok sokat, sokszor e lapba. Talán ez is segít egy kicsit a tiszta, korrekt megítélés vagy elismerés,!” kialakulásához. Mert én itt csak beszélek összevissza, de ti képeket, képleteket írtok le, mint például Nagy Zoli, vagy 1392-es kolléga. Így sokkal tarkábbak és érthetőbbek vagyunk még önmagunk előtt is. Végezetül egypár sort az új ún. EU-s jogosítványban szereplő kódokról. Továbbképzésen kellett részt vennem, és itt figyeltem fel egy-két érdekes dologra. A jogsíban szereplő kódokról van szó. 100. Gépjárművezetésre egészségügyi szempontból alkalmatlan.

102. 2. egészségügyi csoportban alkalmas.

110. Tartalék szemüveg tartása kötelező.

Van egy érdekes: a 181. Erre érdemes odafigyelni. Mert a jogsít visszaadják ugyan, csak rajta van ez a szám és a kategória (Pl. 181.A), akkor ez azt jelenti, hogy attól a kategóriától el van tiltva az illető. Részletesen mindezek a 35/2000 BM-rendeletben megtalálhatók. Ne is legyen senkinek 181. B bejegyzése. 100-as meg még kevésbé.

Tisztelettel

Kapitány

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

Különbségek férfi és nő között

Becenevek:

Ha Kati, Kriszta, Zsuzsi és Andi ebédelni mennek, egymást kizárólag Katinak, Krisztának, Zsuzsinak és Andinak fogják szólítani. De ha Laci, Feri, Béla és Józsi mennek sörözni, következetesen Dagainak, Totyának, Medvének és Jozsónak hívják egymást.

Ebéd:

Ha kihozzák a számlát, Laci, Feri, Béla és Józsi egyaránt bedobják a maguk ezresét, még akkor is, ha a számla csak 1200 Ft-ról szól. Egyiküknél sincs kisebb címlet, és amúgy sem kérik a visszajárót. Ha a lányoknak kell fizetniük, előkerülnek a zsebszámlógépek.

Fürdőszoba:

Egy férfi fürdőszobájában 5 tárgy található: fogkefe, borotvahab, borotva, szappan, és egy törölköző valamelyik szálloda emblémájával. A

női fürdőszobában található tárgyak száma átlagosan 437. Egy férfi ezen tárgyak legtöbbjét fel sem ismerné.

Pénz:

Egy férfi akár 2000 forintot is kiad egy 1000 forintos áruért, ha kell neki. Egy nő szívesen kiad 1000 forintot egy 2000 forintos áruért, még ha egyáltalán nincs is rá szüksége.

Vita:

Bármilyen vitában mindig a nőé az utolsó szó. Amit a férfi ezután mond, az már egy új vita kezdete.

Bevásárlás:

Egy nő listát készít a szükséges dolgokról, aztán elmegy az ABC-be és megveszi őket. Meg egy rakás más dolgot, ami ott jut az eszébe... Egy férfi addig vár, amíg otthon már csak egy fél doboz sör és egy darab bűdös sajt marad. Ekkor indul el vásárolni. Mindent

megvesz, ami megtetszik neki. Mire a pénztárhoz ér, a kosara már jobban meg van pakolva, mint a hetes busz munka után. Kenyeret persze elfelejtett venni...

Macskák:

A nők imádják a macskákat. A férfiak is azt állítják, hogy szeretik a nők macskáit, de amikor a nő nem néz oda, jól felrúgják.

Jövő:

Egy nő mindig aggódik a jövő miatt, míg férjhez nem megy. Egy férfi sosem aggódik a jövő miatt, csak miután megnősült.

Házasság:

Egy nő azért megy egy férjhez, mert azt gondolja: majd megváltozik, de úgysem fog soha. Egy férfi azért vesz el egy nőt, mert azt gondolja: sosem fog megváltozni, de úgyis meg fog.

Külső:

A férfiak ugyanolyan jóképűek reggel, mint mikor ágyba bújtak. Egy nő külseje valahogy mindig leromlik az éjszaka folyamán.

Öltözködés:

Egy nő átöltözik, ha: vásárolni megy, ha meglocsolja a virágokat, ha kiviszi a szemtetet, ha felveszi a telefont, ha könyvet olvas, ha postát bont stb. Egy férfi három esetben öltözik ki: ha esküvője van, ha temetésre megy és ha meghal.

Család:

Ó, a gyerekek! Egy nő mindent tud a gyerekeiről. Észben tartja a születésnapokat, a fogorvossal megbeszélte időpontokat, a nagy szerelmeket, legjobb barátokat, kedvenc ételeket, titkolt félelmeket, reményeket és álmokat. Egy férfinak néha feldereng, hogy valami apró emberkéket szokott látni a házban itt-ott.

Egy feleslegesen eltöltött nap az okmányirodákban

Ma kicsit leamortizálódtam

Naivságomról tettem tanúbizonyságot. A cég telephelye, amin az autóm fut, megváltozott.

Júliusban kell vizsgára vinnem az autót, így úgy gondoltam, hogy addigra szépen rendbe hozok mindent, hogy fullos legyen.

Na, ma 12 előtt nagy lelkesedéssel elindultam az újpesti okmányirodába, hogy elintézzem a telephely átíratását. Komolyan mondom, ha tudom, hogy mi vár rám, akkor beszegelem az ajtót, hogy még véletlenül se tudják kimozdulni otthonról.

Mielőtt odamehettem volna, el kellett intéznie egy biztosítási bizonylatot, vagy mit, a cégvezetővel. Ez mondhatni még simán ment. Cirka 1 óra alatt meg is volt a 10 perces munka.

Nem baj, gondoltam, besuhanok Újpestre és ott pecsét ide, pecsét oda, és már kész is.

Hülye elképzeléseim vannak a bürokráciáról, azt hittem már megszűnt, és ma már a „mindent a kedves ügyfelekért” divat fut. Tévedtem.

Könnyedén leparkoltam, majd belibbenem egy ajtón, aminek következtében lazán időtának minősítettek.

Jó, azt láttam, hogy az ajtó előtt van egy szék, de nekem ez nem szokott akadályt jelenteni, így szépen arrébb taszítottam és széles mosollyal az arcomon beléptem.

Bent 3 darab, egyenként 120 kg-os hölgy volt, és éppen pacalt túrtak kicsi arcukba. Ez viszont nem gátolta őket abban, hogy nagyon udvariasan felhívják a figyelmem arra a tényre, hogy éppen az ablakon jöttem be, amit ők azért nyitottak ki, mert melegük volt. Az a pici, 1 méterszer 1 méteres tábla azért van kint, hogy EZ NEM BEJÁRAT, mert ez valóban nem bejárat. Éreztem, hogy az esélyeim a gyors ügyintézésrel kapcsolatban eléggé romlottak.

Sűrű „elnézést, hogy élek” bocsánatkéréssel kiandalogtam az „ablakon”, majd megtaláltam a bejáratot. Na, mondom, sínen vagyok.

A második villám ekkor sújtott le rám. Azon nem lepődtem meg, hogy a váróban a sorszámadalóóra ki volt írva, hogy ebéd-szünet, hiszen láttam, hogy ez fedí a valóságot. Azon sem csodálkoztam, hogy erre 30 perc kell a 3 hölgynek, hiszen a mennyiségből kiindulva, ami előttük tornyosult, belátható volt, erre az időmennyiségre valóban szükség van. Az sem lepett meg, hogy 5 db sorstársam éppen ott várakozik, arcukon az elmúlt 1-2 óra nyomaival.

De az már kicsit fáj, hogy ott volt még egy táblácska: „Sajnálattal közöljük, hogy a mai napra már elfogyott a gépjármű-ügyintézésrel kapcsolatban a sorszám.”

Gondoltam, kifogyott a papír a sorszámzókból, hiszen ez velem is előfordul néha.

De hát én egy megértő gyerek vagyok és lemondok a cetliről, valahogy csak kibírom.

Irányba vettem az információs pultot, ahol az egyik benti hölgy pici leánykája ücsörgött.

Hamar megfogadtam magamban, hogy baromi udvarias leszek, mert ha ettől kapok egy pofont, akkor az életbe nem rának össze. Úgy mosolyogtam – miközben megszólítottam –, hogy félttem, begörccsöl az arcom. Kérdeztem tőle, hogy esetleg egy pecsét erejéig nem lehetne-e megoldani, hogy ma mégis csak jusson rám idő? Hiszen az az öt tag, aki kint várta, hogy a hölgyek elfogyassák szegényes ebédjüküket, csak nem tart fél ötig. Egy szép hangos NEM volt a válasz. Mivel vitázni nem merem, így megköszöntem a semmit, és szépen kioldalogtam.

Na, rajtam nem fogtok ki – gondoltam –, és megcéloltam a Visegrádi utcai okmányirodát. Hiba volt. 10 perc volt csak maga a parkolás és még 5 perc vita az építők munkásokkal, akiknek a szókincsük elég korlátozott. De innen már sima utam volt az első emeletig, ahol régi emlékek rohantak meg. Olyan hangulatom támadt, mint anno, az 1980-as években, amikor a szomszéd rohant, hogy fussunk, mert ide és ide banán érkezett. Igaz, akkoriban ott jobb volt a hangulat.

Na de se baj, hiszen idefelé már magamban alapoztam arra, hogy ez nem lesz egy könnyű mérkőzés. Irány az információs pult. Szépen megállok, és amikor kapcsolok, hogy túl zord a tekintetem, gyorsan vigyorgásba csapok át. A legudvariasabb pózomban végignéztem a hölgyeket, és mind egyikre úgy mosolyogtam, hogy tiszta szerencse, hogy nem kiáltottak rendőrré, mert összekeverték egy szatírral.

Ekkor valaki háton veregetett. Azt hittem, valamelyik haver vagy kolléga, de nem. A Security egy szép példányra állt előttem. Igyekeztem, nehogy elbőffentssem magam, mert azt tuti nem élte volna túl, hiszen elszállt volna a folyosó másik szegletébe és ott ki is esett volna az ablakon. Kérdezte tőlem dörgedelmes hangján, hogy mit keresek itt.

Mondtam neki, hogy ez jó kérdés, hiszen magam sem értem, de nem igazán volt viccre hangolva a srác. Majd közöltem vele, hogy információra lenne szükségem. Ekkor ő viccelődött és közölte, hogy akkor az elsőt már meg is kaphatom:

OTT A SOR VÉGE!!! TESSÉK ODAÁLLNI!!!

Gondoltam, megismétlem neki, hogy nem-nem, én csak információt szeretnék kapni, mire ő felvilágosított, hogy az a 20-25 ember is arra vár, információra.

Arcomon némi meglepődést lehetett szerintem felfedezni, mert elég széles mosoly jelent meg emberünk arcán. Majd szó nélkül elviharoztam, remélem, ennek a

huzata nem eredményezett nála maradandó fülzúgást.

Elővettem a titkos tartalékomat. Hallottam, hogy a Béke téren is van okmányiroda, irány tehát oda. Mily meglepő, van parkolóhely, kulturált információs pult, dekoratív hölgy, mosolyogva fogad és irányít el a helyes irányba. Bent három hölgy úgy foglalkozik az ügyfelekkel, mintha nem is Magyarországon lennének. Nem egymással beszélgetnek, hanem az ügyfelekkel. Öten voltak előttem és 8 perc alatt sorra kerültem. Nem akartam elhinni, ez csak álom lehet.

Na mondom, ha most fogja, elveszi a papírjaim és rányom egy pecsétet, és azt mondja, hogy kész, akkor én dalra fakadok. Hát vagy ezt érezték meg, vagy ez ettől független, de nem volt dalolhatnékom. Megmondtam, hogy mi járatban vagyok, majd ő visszakérdezett: Van időpontja? Éreztem, hogy ez egy csapda, járt is az agyam ezerrel. Van, természetesen – most mi bajom lehet, a kezemben 2 kilogramm papír, mindenre felkészülve, még székletmintát is vittem, biztos, ami biztos. Már ugrott is a monitora elé és nézte.

– Milyen néven? – Éreztem, hogy baj van... – Milyen néven van? – kérdeztem vissza, szépen mosolyogva. Megértette. Ő is mosolygott és közölte, hogy jövő hét szerdára tud időpontot adni. Nem kértem. Megköszöntem kedvességét, meg is értettem, majd távoztam.

Irány Újpest, most mondom, átmegyek rafináltba. Holnap reggelre kérek előjegyzést, és én leszek az első. Amikor az információs hölgy meglátott, akkor erősebben markolta meg a villáját, amivel éppen egy extra franciakrémest próbált elég sikeresen eltüntetni arcoskájába.

Már bántam, hogy valahol nem loptam neki virágot, vagy legalább egy nyamvadt szalámis szendvicset hozhattam volna. Mondom neki, hogy mi a tervem, majd közölte, hogy holnap 8-tól van ügyfélfogadás, de sorszámot már fél 8-tól lehet kérni.

Feladtam, megint megköszöntem a semmit és hazaballagtam.

Holnap reggel 7-kor letáborozok, és határozott tervem az, hogy ha kell, mindenkivel eltaposva, de megszerzem az egyes sorszámot.

Csogu

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Gyermekek”

2. Helyes az „A” válasz. Természetesen meg kell vizsgálni mindkét irányú keresztetű forgalmat. Azonban a jobbról érkező pontos megfigyelése a fontosabb, mert eléje fogunk hajtani. A bal oldalról érkező újtát csupán rövid ideig keresztetűzzük, előtte gyorsan el tudunk haladni.

3. Helyes a „B” válasz. A kanyarodás sebességének a megválasztásakor figyelembe kell venni, hogy minél kisebb sugarú íven halad a taxi, annál nagyobb oldalero k keletkeznek, hatnak rá. A kanyarodási sebesség akkora legyen, hogy maradjon tartalék a tapadóerőből a fékezésre, kormánykorrekcióra. Rosszul megválasztott nagy sebességgel haladva a taxi könnyen lesodródhat az úttestről.

4. Helyes a „C” válasz. Az „Előzni tilos” tábla hatálya alatt a mezőgazdasági vontató megelőzésére nincs szabályos lehetőség.

5. Helyes a „B” válasz. A piros lámpánál várakozva érdemes a motort alapjáratban hagyni, hiszen ilyenkor jelentéktelen a fogyasztása. Gyakorlott vezetőnek nem kell attól félnie, hogy a piros és sárga együttes jelzés ideje nem lesz elegendő az I. sebességfokozat megtalálására.

6. Helyes a „C” válasz. Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten tilos közvetlenül a zebra előtt másik jármű mellett elhaladni.

7. Helyes az „B” válasz. A lejtőn való

motorfékezéshez lehetőleg még a lejtő előtt kapcsoljunk abba a sebességfokozatba, amellyel a taxi nem gyorsul túlzottan. Egyébként a lejtőn való visszakapcsolás közben fékezni kell, nehogy felgyorsuljon a gépkocsi.

8. Helyes az „A” válasz. A vezetés felelősségét nem vállalhatja át tőlünk a partnerünk.

9. Helyes az „A” válasz. A személygépkocsi első ülésre vonatkozó ilyen „korlátozó” szabály csak a gyermek magasságát említi. A „hosszúra” – 150 cm-nél magasabbra – nőtt gyermek esetében Önnek kell felelősséggel mérlegelnie, hogy a biztonsági öv alkalmas-e az utas megfelelő védelmére.

10. Helyes a „B” válasz. A jobb egyesben helyet foglaló 150 cm-nél alacsonyabb gyermek esetében kötelező a gyermekülés használata és az, hogy az üléshez ne tartozzon légzsák.

11. Helyes az „A” válasz. Bizonyos esetekben indokolt az elsőbbségről lemondani, mert ez adott esetben elősegítheti a forgalom egyenletes áramlását. Udvariasságunk feloldhatja a türelmetlenséget, javíthatja a partnerkapcsolatainkat.

12. Helyes a „B” válasz. A KRESZ tételesen nem fogalmazza meg az udvariasság követelményét így ennek nincs jogkövetkezéssel járó kényszerítő ereje. Ezt általános erkölcsi követelménynek kell tekintenünk. Egyébként pedig büntetéssel nem lehet senkit arra kötelezni, hogy ud-

varias, szeretetreméltó közlekedési partner legyen.

13. Helyes a „B” válasz. A vontatókötél (rúd) nem lehet hosszabb, mint a vontott jármű.

14. Helyes a „B” válasz. Az egyenrangú utak keresztetűzésében a jobbról érkező „B” jelű személygépkocsi részére kell elsőbbséget adnunk.



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

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
 (OLAJ IS)
 20%
 KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK
 MINDEN EGYÉBRE
 10%
 KEDVEZMÉNY!**

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 78. RÉSZ

A vég kezdete

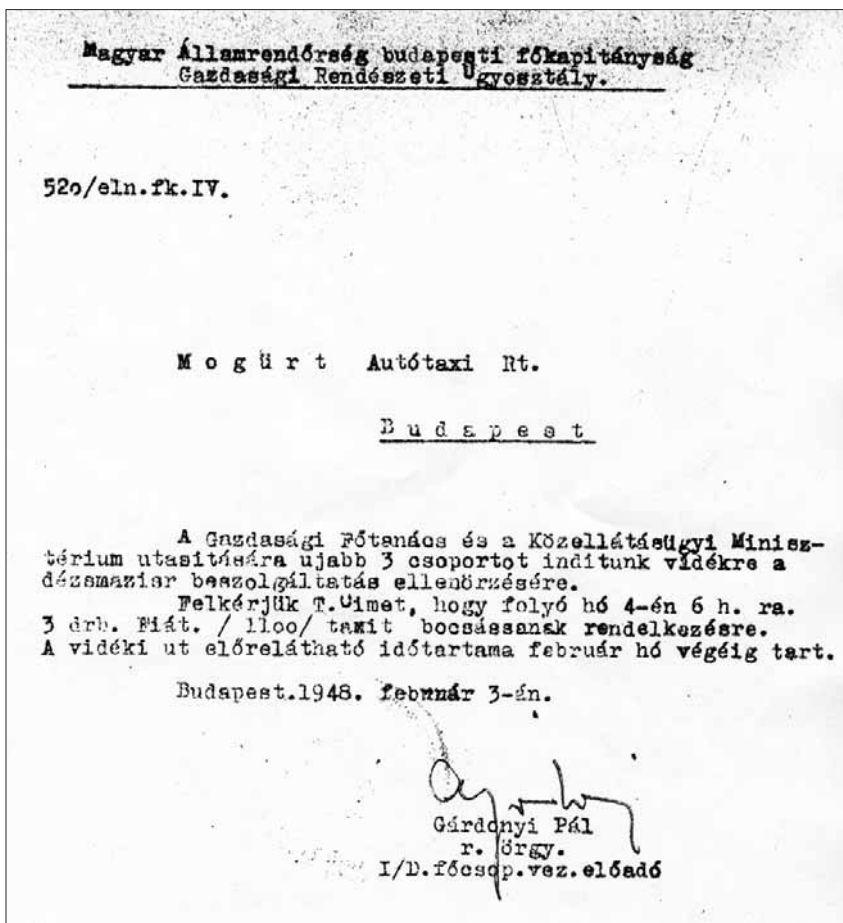
1947 májusában, amikor megjelent a szövetségi törvény, dr. Endrényi Tivadar, a Társulat és az Autótaxifuarozók Szövetkezetének jogásza felhívta az elnökség figyelmét a törvény egyik passzusára, amely kimondja: egy szövetségi tagnak legfeljebb két taxiengedélye lehet, függetlenül attól, hogy jogi vagy természetes személyről van szó. A vezetők megdöbbenve hallgatták a bejelentést, mert a Társulatnak 30 engedély volt, ezek jövedelméből fizették a társulat tisztviselőit, telefonosait, alkalmazottait, adminisztrációját, rezsijét, a fejlesztéseket és az egyéb költségeket. Vagyis a Társulat léte vált veszélyeztetetté. A május 20-án kelt és a közlekedési miniszterhez címzett feliratukban világosan vázolták gazdasági és jogi helyzetüket, amelyeknek további fenntartásához feltétlenül szükséges a 30 taxiengedély biztosította bevételi forrás.

Kérték a minisztert, engedélyezze számukra a 30 taxi megtartását és így az addig kialakult jól bevált gyakorlatuk folytatását. Minthogy a miniszter nem válaszolt, Endrényi, Kuti, Scheuling felkereste Seres Lászlót, a minisztérium VI. fő. vezetőjét és Feledy Bélát, a főosztály főmérnökét, segítségüket kérték törekvésük támogatására. Endrényi elmondta, ha megfosztják őket bevételi forrásuktól, az eddigi hierarchiájuk megszűnik, s a továbbiakban vagy a főváros, vagy a minisztérium költségvetéséből kell majd megfelelő összeget kiharítani feladatuk ellátására. Visszaemlékezések szerint Seres csak hümmögött, de nem válaszolt, Feledy azonban osztotta Endrényi nézetét.

Augusztus utolsó hetében újra felkeresték a főosztályt, mert hogy még mindig nem kaptak felterjesztésükre választ.

Feledy közölte, a level a miniszter titkárságán van, de a miniszter egyéb elfoglaltsága miatt még nem tudott foglalkozni a magántaxisok gondjaival. Kutiék felkeresték a titkárságot, ahol elutasították őket azzal, hogy Gerő Ernő miniszter a közeledő választásokkal van elfoglalva, csak utána foglalkozik az ügygel. Szeptemberben a miniszter úgy rendelkezett, hogy a szövetségi törvényt be kell tartani, a Társulat ennek értelmében szervezze át a munkáját. A Társulatot lesújtotta a válasz, úgy értelmezték, hogy megkongatták felettük a lélekharangot. Úgy találták, egy újabb felterjesztéssel még megpróbálkoznak, bár sok reményt már nem fűztek hozzá.

Az október 1-jén megtartott elnökségi és az azt követő választmányi ülésen keresték annak módját, miként tehetnének szert anyai bevételre, amelyből fenntarthatnák a



A járműigényeket rendszerint írásban nyújtották be a MOGYÚRT Taxinak, de előfordult, hogy telefonon közölték a kívánságokat

Társulat működését. Látták, az egykori Autótaxifuvarozók Szövetkezete nincs felkészülve a Társulat feladatkörének átvételére, azt sem tudták megmondani, hogy mi történik majd a 30 engedélyükkel, taxióráikkal, autóikkal. De azt tudták, ha a Kéktaxi Szövetkezetnek át kell venni a Társulat feladatkörét, egyidejűleg alapszabálya is módosításra szorul, ugyanis a drosztokról, az állomásokról, ezek hálózatának állandó bővítéséről gondoskodnia szükséges. A módosítás folyamata legalább fél évig eltarthat. Kuti elnök és Biermann alelnök felvetették, hogy a 30 engedélyre alapozva esetleg alapszabálynak egy szövetkezetet, s mint szövetkezet lépjenek be a Kéktaxi Szövetkezetbe, de úgy, hogy az autók termelte jövedelmet kezeljék külön, a Társulat feladatainak ellátására. Endrényi megvalósíthatatlannak tartotta az elgondolást, mert az ütközne a szövetkezeti törvénnyel. Ő úgy látta, hogy nincs mit tenni, mert valószínűsíthetően a Kéktaxi Szövetkezetet is belátható időn belül felszámolják, és csak állami autótaxi szolgálja majd a fővárosiak igényeit.

Felkeresték Jágerszky Györgyöt, a MOGYÚRT-Taxi Üzemi Bizottságának elnökét, aki egyúttal a vállalat forgalmi főnöke is volt. Elmondták gondjaikat és megkérdézték, vajon a vállalata átvenné-e a magántaxisokat telepeikkel, taxijaikkal együtt.

A megkérdéztet elképzelhetetlennek tartotta az elgondolást, kifejtette, hogy a vállalat régen is arra törekedett, hogy járműállománya kevés típusból álljon össze. Ha rájuk szakadna a magántaxisok csaknem 700-féle taxija, bérautója, karbantartásukat, javításukat nem tudnák megoldani, de ekkora járműmennyiség elhelyezése is nagy gondot okozna. Nem látott megoldást a feltett kérdésekre.

Scheuling István, a Társulat egykori alelnöke többek között megkérdézte Jágerszkyt, mi a véleménye a benzinhiányról, hogyan kapnak üzemanyagot az állami taxik. Kiderült, a vidéki utakra induló taxik szük-

ségeitől a megrendelő gondoskodik, a fővárosi kocsik csak annyit közlekednek, amennyi tankjuktól futja. Kiadták a sofőröknek: úgy számoljanak és tankjaikban annyi benzint tartalékoljanak, amennyi elegendő a garázsba való visszatérésre. Naponta és kocsként kb. 20 liter benzint kapnak az elosztóból, ahol megígérték, hogy hamarosan rendeződnek a problémák és lesz elegendő benzin a kutaknál is.

Kutiék nehéz helyzetbe kerültek. Nem tájékoztathatták a tagságot a hallottakról, hogy végeredményben elérkezett a vég kezdete, nem írhatták le, hogy a nagy hagyománnyal rendelkező szolgáltatásuk jövője hónapokban mérhető, mindenki maga keresse boldogulása útját. Ha mindezt megtették volna, rémhírterjesztésért lecsukták volna őket.

Október első napjaiban egyes kutaknál gépkocsiként már 5 litert vehettek az autósok készpénzért. Akkoriban jó volt jobban lenni a kutasokkal, hogy az érdekeltek megtudják az újabb benzinszállítvány érkezésének időpontját. A magántaxisok rendszerint kora reggel tankoltak, már 5 órakor beálltak valamelyik kúthoz, ahol az árusítás 6 vagy 7 órakor kezdődött el. Éjszaka zárva voltak a kutak, részint közbiztonsági okokból, részint a kevés benzin miatt. Napi többszöri tankolással sem tudták tankjukat megtölteni. A Társulat elnöksége ismét a főhatósághoz fordult feliratával s bejelentette, a 15-20 liter fogyasztású kocsijaikkal alig 100 kilométeren át működhetnek naponta. Segítség nélkül csökken majd a magántaxik üzemideje, és tudva, hogy az állami taxivállalat legfeljebb 100 taxival áll a fővárosiak rendelkezésére, várható, hogy délutánonként taxi nélkül marad Budapest. A minisztérium megígérte, hogy hamarosan annyi benzint vehetnek a taxik, amennyire szükségük van. Az átmeneti nehézséget viseljék türelemmel. Az Ipartársulat elnöksége újabb delegációt állított össze azzal, hogy a minisztériumban megtudják mikor szűnik meg az átmeneti állapot. Közölték vele: majd írásbeli tájékoztatást kapnak.

Október 1-jén a Gépjárművezetők Szabad Szervezete bejelentette, hogy a jövőben minden taxis fegyelmi bizottsági ülésre delegált tagjáért naponként és ügven-

hengereit, főtengelyét

A **CSONKA** GÉPGYÁRBAN.
köszörültesse!

—BUDAPEST XI. FEHÉRVÁRI - ÚT 50.

**A taxisok és a bérautósok Dél-Budán, a Csonka Gépgyárban fúrták és köszörül-
tették legszívesebben autómotorjaikat a II. világháború előtt és után**

Hárshegyi J. u. o.
Dr. Fajna tanácsjegyző Bp.

Tisztelettel bejelentem, hogy a J 0929, rend-
számu *Adler Junior* gyártmányú gépkocsimat / taxi / 1947.....
1. február hó 18. napján hoztam, Erdőképviseletom a Bu-
dapesti Géporozó Bérkecsitársulat adóközösségéhez tartozom;
Engedélykíratom száma: *53862/266 1947*
.....
Kérom bejelentésem szíves tudomásulvételét és
vagyok;
Budapest, 1947. *Augusztus 29.*
.....
teljes tisztelettel
Tallóczy Sándor
kék-taxi engedélyes;
Igazolják, hogy: *Tallóczy Sándor*
kék-taxi engedélyes adóközösségünk tagja;
K.m.f.;
Prüverfaktum
Budapesti Géporozó Bérkecsitársulat
(TAXI)
ADÓKÖZÖSSÉGE

Tallóczy nem bízott az új angol autók megvételében, ezért inkább használt típust vásárolt

ként 1 Ft. költséget számol fel a Társulatnak, a forgalomban végrehajtott ellenőrzésekért ugyanennyit kér. Kutiék meglepte az igény, egyrészt nem ők kérték, hogy a Szervezet tagjai ellenőrizzék a taxisokat, illetve közreműködjenek a fegyelmi bizottsági üléseken, másrészt a bizottsági tagok térítés nélkül dolgoztak a Társulatban. Eddigi költségeik csupán a bizottsági tagok megebédeltetése volt. Válaszul úgy döntöttek, a jövőben nem látják vendégül a Szervezet kiküldöttjeit és a benyújtott igényt továbbítják a Fővárosi Tanácsba és a minisztériumba. Azt kérték a főhatóságtól, ha fizetniük kell, akkor is 1 Ft-ot fizessenek, ha egy ügyet több napig tárgyalnak. Mint-hogy az illetékesek október végéig sem közték állásfoglalásukat, Kutiék nem fizettek a Szervezetnek. Ugyanazon a napon, az október 1-jén elhatározták a társulati vezetők, hogy hites könyvszakértővel átvizsgáltatják könyvelésüket, gazdasági ügyvitelüket, mert a Pénzügyminisztérium, a Közlekedési Minisztérium és a Fővárosi Tanács egymásnak ellentmondó jelentéseket írtak a Társulat, illetve a Kéktaxi Szövetkezet működéséről. Elhatározták, hogy 1948 januárjától felévenként kérnek könyvszakértői vizsgálatot.

Miközben Kutiék tipródtak, a hatóság fel-emelte a taxik viteldíját. Az új díjtételek ok-

tóber 10-én léptek életbe. Eszerint az I-II. díjszabásnál az első kilométer után a kis- és a nagykocsinál egyaránt 2,5 Ft fizetendő, a II. díjszabásnál kiskocsinál az első 850 m után 2,5 Ft, a nagykocsinál is 2,5 Ft; az első díjszabásnál a kiskocsinál minden további 500 m után 65 fillér, a nagykocsinál 80 fillér. Minden további 425 m után a II. díjszabásnál, a kiskocsinál 65 fillér, a nagykocsinál 80 fillér. Poggyászdíj darabonként 1,7 Ft. Várakozási díj 3 percenként kiskocsinál 65 fillér, nagykocsinál 85 fillér. A telephelyes (bérautó) járművek alapdíja km-ként kiskocsinál 1,3 Ft,

nagykocsinál 1,6 Ft. az új viteldíjakat október 8-án körlevélben adta közre a Társulat. Egyúttal felhívta az engedélyesek figyelmét, hogy a taxiórákat át kell állítani, ennek költsége a Bruhn (szögletes) gyártmányúnál 48 Ft-ba, a Kosmosnál (kerek) 106 Ft-ba kerül. Az előbbi kiváló minőségű, Berlinben gyártott óra volt, aki tudta Kosmosát lecserélte akár egy 25 éves Bruhn-ra.

Kutiék az október 8-án kelt körlevelükben arról tájékoztatták a tagságot, hogy a Gépjárművezetők Szövetkezete nem hajlandó drosztállomás-, illetve területhasználati díjat fizetni. Emiatt választmányi döntésre a polgármesterhez fordultak segítségért. A polgármester az okt. 2-án kelt leiratában felszólította a szövetkezetet, hogy 8 napon belül rendezze tartozását, ellenkező esetben kitiltják őket a taxiállomásokról. Minthogy október 8-ig a szövetkezet nem rendezte tartozását, a Társulat felkérte a taxisokat, hogy ha idegen taxikat látnak az állomásokon, írják fel rendszámukat, kérdezzék meg a sofőröket, hogy hová tartoznak és a droszton azonnal jelentésük be az adatokat a telefonközpontba. A szövetkezet megfellebbezte a leiratot, hónapokig tartó levélváltásra került sor. A főhatóság végül e szövetkezet engedélyeit vonta vissza elsőként.

Bálint Sándor

Kisiparosok Országos Szabadszervezete

1653

..... törzsszám

Kék taxis szakosztály

TAGSÁGI KÖNYV

Név: *Schenking István*

Korányi S.-u. 12.

Belépett: *1947. VII.*



Kerületi titkár
titkár.

A taxisoknak is kötelező volt belépni a Kisiparosok Országos Szabadszervezetébe