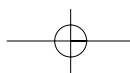




XV. évf. 6. sz.

2005.

Június



TARTALOM

Kell-e a fix tarifa a fuvarszervezőknek ...csak nélkül?	11.
Mezítlábas hiénák	16.
Megérkezett hazánkba a Volkswagen Golf Plus	17.
Három adás délutántól estig – hogy mindenki odaérjen	17.
Vihar egy pohár vízben, avagy csapdahelyzetbe kerültünk!	18.
Hatalmas csomagter, kedvező fogyasztás	21.
A Fodesz levelezéséből	22.
Eltérő bírságok az Unión belül	22.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Foglaltak a taxiállomások!	24.
Golf-foglalás erőszakkal	25.
Morfondáriák	26.
Mennyiért telefonálhatunk külföldön?	26.
Mit vár el az utas?	27.
„Nem úgy kék, ahogy maga gondolja!”	28.
Megérkezett az új Volkswagen Polo	31.
Nem vagyok betojsva	32.
Lezárt a III. Mercedes Benz Classic Csillagtúra	33.
10 éve történt	38.
Jogosítvány + egy év tanulás	38.
Gépkocsiszemle a Felvonulási téren	39.
6x6 Taxi éves gépkocsiszemle, 2005	40.
APEH-tájékoztató	43.
Pepita Taxi-Fótaxi 1-2 (0-0)	44.
Tartozásért engedély-visszavonás	45.

Kék szalaggal az antennákon

Tüntetés a fix taxitarifaért

Május 24-én délután 110 taxi vonult végig a fővárosban, rendőri segítséggel. Antennájukon kék szalag, autóikon nagy méretű matrica jelezte összetartozásukat, közös céljukat. Ugyanakkor nagyon sok taxis volt, aki ugyan szimpatizált a demonstrálók céljával, ám nem mert elmenni a Dózsa György útra, félve az esetleges retorzióktól. Ők autójukon elhelyezték a kék szalagot és a „háttérből” szurkoltak kollégáiknak. A tüntetés időpontja nem véletlenül esett erre a napra, ugyanis a szervezők szerették volna elérni, hogy a május 26-án üléselőző Fővárosi Közgyűlés mégis tárgyalja a fix taxiárral kapcsolatos, e lap hátsó oldalán már kétszer is megjelent előterjesztést. Nos, a kitűzött célt nem sikerült elérni. A sajtó ugyan ott volt a helyszínen, mert a városban keresztülvonuló taxik látványa feltűnést keltett, ám ez nem befolyásolta a politikusokat elhatározásukban. A tüntetők a városháza előtt áadták petíciójukat Rusznák Imrénének és Tóth Attilának, majd fegyelmetlenül visszatértek a kiindulás helyszínére. A nagyon profi rendőri segítségnek köszönhetően, a város forgalma nem omlott össze, és a szükségesnél nagyobb kellemetlenséget a közlekedés többi résztvevőjének sem kellett elszenvednie. Ugyanakkor a taxis körökben a tüntetés felélesztette a „ki hány taxist képvisel” elnevezésű, évtizedes számháborút is. Itt érdemes egy nagyon rövid, és csak igen felszínes kitérőt tenni a közelmúltba. A tagság nagyságára, az érdekképviseletek létszámára vonatkozó kétegyes már a '90-es években megfogalmazódtak. Bizonyos személyek és holdudvaruk „hivatalos helyeken” többnyire az „egész taxis szakma nevében” léptek fel, érdekképvisezőként. Néhány esetben úgy, hogy tényleges tagságuk a két tucatot sosem érte el. A jog azonban nem tette, és azóta sem teszi lehetővé ennek megbízható módon történő vizsgálatát. Így az „egész szakmát” többen is képviselheték, képviselhetik jelenleg



Indulásra várva a Ligetben. A tüntetésen jelentős többségben voltak a cégekhez tartozó taxisok

is a felsőbb hatóságokkal folytatott tárgyalásokon. Majd jött a kötelező kamarai tagság ideje, amikor is minden taxis tagja volt a helyi köztisztviselőknek, azon keresztül pedig az MKIK-nak is. Még akkor is, ha ezért tagdíjat sokan nem fizettek. Talán ez volt az első és az utolsó lehetőség arra, hogy a többség egy országos, és minden taxist tömörítő testületen keresztül érvényesítse akaratát, a szakma érdekében. (Tényleg csak zárójelben: a kisebbség-

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

ecometer®

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

ben maradók számára ez akkor is csak diktátum lett volna, de ilyen a demokrácia ott, ahol nem a hatalom játssza a „demokrátor” szerepét.) Majd a kötelező kamarai tagság eltörlésével ez a lehetőség úgy múlt el, hogy tényleges előnyeit, melyek már mutatkoztak, nem is volt ideje az érintetteknek élvezni. Maradt néhány száz fő (illetve vállalkozás) aki (amely) ennek ellenére látott fantáziát az immár önkéntes kamarai tagságban, ám ez már messze nem jelentette a szakma „egésztét”. Közben megalakultak újabb érdekvéviselőket, a régiek mellé, mert ezek tagsága úgy érezte, nem mennek jó irányba a dolgok. A MACITOSZ és a TGFSZ már a taxisoförök érdekeinek képviselőtét tűzte zászlajára, bár a már meglévő hasonló tömörülések sem hirdettek, hirdettek mást. E rövid kitérővel visszakerültünk az előbb már említett számháborúhoz. Mert ugye sokszor és sok helyen elhangzott, hogy a kamara a nyolc-tíz társaság (ma népszerű terminológiával megfogalmazva: telefonszám tulajdonos) érdekeit képviseli, de a taxisok, több mint ötezeren mást akarnak. Ugyanakkor ezen a tüntetésen a rendőrségi engedélyek szerint csak 110 autó vett, vehetett részt, tehát a számok alapján ők sem hivatkozhatnának a többi 4900-ra, akik ezek szerint nem ezt, vagy nem egészen így akarják. A vitát e lap sem képes eldönteni. Nem lehet tudni, kinek milyen elképzelései vannak a

jövőre nézve, illetve egyetértene-e a fix ár ilyen módon történő bevezetésével. Mindenesetre az tény, hogy az adott napon azért több mint 110 taxi jelent meg az indulás helyszínén. A konvojba viszont a rendőrség az előzetesen kiadott engedély alapján csak ennyi autót engedett beállni, így több tucatnyian taxijukat a gyülekező helyen hagynya, kollegáiknál foglaltak helyet. Az is tény, hogy a drosztok szerencsétlen elhelyezése, illetve az utasra való várakozás szabályozása eleni tüntetésre igen nehezen jött össze a rendőrség által elfogadott százas létszám. A május 24-i demonstráció viszont az engedélyezettől többen szerettek volna részt venni, vagyis ennek támogatottsága jóval meghaladta az előzetes elképzeléseket, még akkor is, ha a talán túlzottan is optimista szervezők több ezres részvétel-



A fegyelmezett taxisok végeláthatatlan sorban vonultak végig a városban, antennáikon kék szalaggal

re számítottak. Arra is jó volt a tüntetés, hogy jelezze a cégeknek: a felszín alatt jelentős feszültségek lappanganak, melyek az árak és bevételek arányának romlása miatt előbb-utóbb komolyabb problémát is okozhatnak. Az alábbiakban a TGFSZ, illetve a MACITOSZ által tervezett lépésekről Bakucz Józsefet (B. J.) és Fribék Csabát (F. CS.) kérdeztük:

• **Május 26-án, a demonstrációt követően sem tárgyalta a közgyűlés a fix tarifa előterjesztését. Talán nem ez a járható út. Feladójátok, vagy folytatódnak a tüntetések?**

• **B.J.** A TGFSZ nem adja fel a további küzdelmet. A MACITOSZ-szal közösen harcolunk tovább a fix tarifáért. Sajnos tény, hogy most elég kemény falba ütköztünk. Ugyanis Böhm András úr, az SZDSZ frakcióvezetője, jelenleg egészen egyszerűen nem támogatja, hogy a főváros éljen az Ártörvény által biztosított fix tarifa megállapítási lehetőséggel. Az különösen pikáns, hogy a fix taxiárat lehetővé tevő törvénymódosítás egyik betervezője egyébként szintén a frakcióvezető úr

volt. Ő volt az, aki másodmagával „átütötte” a parlamenten ezt a dolgot, majd egy héttel a szavazás előtt úgy nyilatkozott az MTI-nek, hogy mégsem támogatja a fix tarifa bevezetését. A taxisok, és mi is értetlenül állunk döntése előtt. Ugyanakkor bízunk benne, hogy a júniusi közgyűlésig sikerül öt meggyőzni igazunkról. Tehát a harcnak nincs vége, bátran mondhatom, hogy egészen a végsőkig el fogunk menni, ameddig a Kínai Nagy Fallal nem találkozunk. Komolyra fordítva a szót, június hónapban egy újabb demonstrációt szervezünk majd, de más felállásban, más jelszavakkal. Maradjon egyelőre meglepetés, hogy mi lesz az autókön, mindenesetre meggyünk előre fix tarifa ügyben és

kérem a fiúkat is, hogy ne adják fel, meglesz.

• **Elképzeléseket nagyon sok taxis támogatja nyíltan is, ám a többség kívár, mert nem tudja, hogy neki mit hozhat a fix ár. Sokan attól félnek, hogy egy ilyen meglehetősen magas továbbítási díj esetleg jelentős fuvarszámcsökkenéssel, és ennek következményeképp a mikro-vállalkozások nagy részének tönkremenetelével járhat. Nem tartotok attól, hogy egy esetleges győzelem a fix ár tekintetében, vereséget jelenthet nagyon sok, ma többé-kevésbé jól működő egyéni vállalkozónak?**

• **B.J.** Abszolút nem tartunk attól, hogy tönkremegy akár egyetlenegy taxis is! Ha ne adj' lsten

vissza is esne a fuvarszám, akkor az elmaradt rendelésekre is ott lesz a pénz a taxis zsebében. Mert az új tarifával teljesített fuvarokból a bevétel is megemelkedik, ami kompenzálhatja az esetleges kezdeti kiesést. Nem extraprofitot szeretnénk termelni, hanem a kis fuvarokon kis-, a hosszabbakon pedig nagyobb hasznot. A dolog lényege az, hogy ha a kollégák lenyomják a foglalt gombot, azzal ne járassak rosszul. Tehát ne érezzem én sem azt, mint taxis, hogy bár gurulok 160 Ft-tal, mégis folyamatosan termelem magamnak a mínuszt. Ugyanis számításaink szerint körülbelül 220 Ft ma a taxinak a rezsikilométere, az autó típusától függően.

• **A jelenleginél magasabb továbbítási díj egyben a taxisok többségének az áfa-körbe való belépést is jelenti majd. Vagyis a ma még az áfa-körön kívül tevékenykedő kollégák többsége bevételeinek 15 %-át befizetheti majd az APEH részére. Számokkal is érzékeltetve: a 240 Ft-os kilométerdíjből valamivel több, mint 31 Ft az áfa. Vagyis a tényleges viteldíj 209 Ft lesz, ami csak kicsivel több, mint je-**

Városi folklór

Állítólag megtörtént eset. Ha esetleg nem, akkor is jó...:

A helyi busz megáll a buszmegállóban. Felszáll egy jól öltözött, csinos nő, több csomaggal. Az első ülésen ülő férfi udvariasan feláll, és át akarja adni a helyét a nőnek. A nő csak úgy félvállról odaszól, hogy nem ül előmelegített helyre. A férfi visszaszól, szintén félvállról de jó

hangosan a nőnek: – Akkor ülj a jegesmedve fa*ára! – A buszsofőr – hallván az egészet – a kormányt csapkodta a nevetéstől.

– A nő felháborodva odament sofőrhöz:

– Hallotta, mit mondtott nekem ez a férfi?!

A sofőr – nagy nehezen visszatartva a röhögést - így válaszolt:

– Persze hogy hallottam. És most mit csináljak, forduljak észak felé!?

Na ekkor szakadt el a cerna mindenkinél a buszon, és tört ki az elementáris röhögő roham...

lenleg, de most nincs az áfával kapcsolatos macera...

• **B.J.** Egyet nem szabad elfelejteni, hogy a taxinak az áfája 15%, és ettől egyáltalán nem kell félni! Számtalan könyvelési trükk van, ráadásul a minket is érintő számlák többnyire 25%-os forgalmi adót tartalmaznak, melyet így vissza tudunk majd igényelni. Tehát itt is már jobban járunk 10%-kal. Ez nem elhanyagolható szempont adott esetben. Vagyis, ha begyűjtjük a kiadási számláinkat, akkor minden további nélkül lehet kompenzálni a bevételeinkből befizetett forgalmi adót. Akik ezzel az áfával riogatják a taxisokat, azok nem igazán értenek a könyveléshez. Tehát beleugrunk az áfába, többet fogunk keresni, mint most. Nyílt titok ez. Egy biztos: a taxisnak haza kell vinnie a pénzt, ezért haza is viszi majd. Így vagy úgy, mint eddig. Mindenki érti, mire gondolok...

• **A kiállási díj megosztja a taxisokat. A társaságokhoz tartozó kollégák jelentős része ezt elutasítja. Talán nem véletlenül, úgy érzi a többség, hogy így csökkenhet majd a megrendelések száma, ami „zsebhe vágó” kérdés a társaságoknál. Ráadásul az sem titok, hogy te is, és a MACITOSZ elnöke is társaságnál dolgoztok. Fociból vett hasonlattal élve: a saját kaputokra lóttok?**

• **B.J.** Nagyon-nagyon sokat be-

szélgetek a taxisokkal, és mint már mondtam magam is gyakorló taxis vagyok. 30 napból 30-at kell dolgoznom, hogy a családommal úgy-ahogy sikerüljön megélnünk. A megkérdezett utasok 80-90%-a nem igazán kifogásolja ezt a kiállási díjat. Tehát az elmondottakkal és az előző Taxisok Világában leírtakkal ellentétben, senki nem fog két hatalmas börönddel, vagy esőben szaladgálni a taxi után 300 Ft-ért. Ez annyira kis összeg, hogy elhanyagolható. Ha valaki mégis úgy érzi, hogy sok neki ez a 300 Ft, akkor sétáljon le az utcára és intsen le egy arra járó fuvarost. Számításaink szerint évente durván 15 000 km-t gurulunk ingyen a címre. Ez a 15 000 km egy mezei sima civil autónak az egész éves futásteljesítménye. Ezt ingyen és bérmentve tesszük meg, sőt ezért még fizetünk alvállalkozói díjat is. Ez nem igazán működik. Viszont ismételtel mondom: nem kell a kiállási díjtól félni, ilyen volt régen is. Aki régóta taxizik még emlékszik rá: 6 Ft magasságában volt a kilométer-díj és 20 Ft körül volt a kiállítás maximálva, 30 Ft volt az előrendelés ára. Az utasok ezt természetesen kifizet-



Bakucz József (TGFSZ) átadja a taxisok petícióját Rusznák Imrénének

ték, a kényelmet ugyanis meg kell fizetni. Ez ennyire egyszerű.

• **Ha elkezdünk számolni: 300 Ft kiállási díj, 300 Ft-os alapdíj, 240 Ft kilométerenként, így az utas az első kilométerért már 840 Ft-ot, fizetne. Szemben a jelenlegi 300-as alapdíjjal és a kb. 170 Ft-os kilométerdíj összegével, vagyis a 470 Ft-tal. Majdnem a dupláját, hát ez egy kicsit ijesztő, nem?**

• **B.J.** Lehetséges, hogy ijesztő, de az igazsághoz hozzátartozik, hogy a kedves utas rendel 1 db taxit, amivel odamegy a sofőr a saját munkaerejével, a saját üzemanyagával, autójával, rezsijével. Vagyis ő egy bérkocsit fogad, személyes használatra, ami azért nem olyan, mint a villamos vagy a busz, és ami nem olcsó manapság. Az, hogy ez ennyibe kerül jelenleg, arról nem mi taxisok tehetünk. Ha 1 km-t meggy a megrendelő,

akkor 840 Ft-ot fizet, ha 10 km-t, akkor ketyegő nélkül 3000-et, tehát ez esetben már csak 300 Ft jut egy kilométerre. Aki esőkabátnak, esernyőnek használja a taxit, és nem tud 1 km-t elsétálni, az fizesse ki költségeinket.

• **A taxisok között nagyon sokszor okoz problémát a transzferár. Van, ahonnan ennek mértéke elfogadható, de például a 11/A kerületből a reptérre nem lehet nyereséget termelni a bevételből. Finoman szólva...**

• **B.J.** A transzferárakat a társaságok tulajdonosai, reklám- és marketing célból fillérekben szabták meg. Nincs vele gond, a taxis el fogja vinni még a jelenlegi árakon is, sajnos. Sőt még össze is nyomnak rá. Ezzel az a gond, hogy ha ők azt mondanák, hogy Pestről 5 000, Budáról 8 000, akkor az utas ennyivel utazna. Nekik ugyanis tapasztalataim szerint az a legfontosabb, hogy ennek összege fix és kiszámítható legyen. Tehát nincs gond a transzferárakkal, csak azok nagyon-nagyon alacsonyan vannak megállapítva. Egy Hidegkúti transzfer a Moszkva térnél elfogy, onnan pedig a taxis ingyen megy. Manapság pedig ingyen senki semmit nem tesz szívesen, ha nem muszáj. Sajnos na-



A tüntetést sajtótájékoztatón jelentették be. Balra a MACITOSZ, jobbra a TGFSZ vezetői

Az emberiséget ösidők óta két dolog foglalkoztatja:

- Ki találta fel a munkát?
- A többiek miért nem verték agyon?!

* * *

Egy munkahelyen mindenki jó valamire. Ha másra nem, hát elrettentő példának...!



Fribék Csaba (MACITOSZ): – A City Taxi vezetősége támogatásáról biztosított bennünket

gyon sok cégnél tapasztalom, hogy nem adhatja vissza a kolléga a repteres transzferet, mert tiltás jár érte. Ez viszont már a vállalkozói jogokat nagyban sérti. Olyan fuvarra kényszerítenek rá így a taxisra, aki vállalkozó, ami eleve mínuszos. Nincs még egy olyan foglalkozás, melyben valaki már előre tudja, rá fog fizetni, ha elvégez egy munkát, mégis meg kell tennie.

• **Sarkosan fogalmazva, ha Hídegkútról mondjuk 500 Ft lenne a transzferár a reptérre, arra senki sem „nyomna”. Ha a felkínált ár már többeknek is elfogadható, vagyis van jelentkező, akkor érvényesül a piaci szabályozás. Miért jelentkezik most a kollégák, ha ez senkinek sem jó?**

• **B.J.** Erről azokat a fiúkat kellene megkérdezni, akik „lázasan” figyelik ezeket a transzferfuvarokat.

Mindegy, hogy honnan hová megy. Természetesen a fuvarszervező irodák azt mondják, hogy onnan visszafelé is lehet fuvarban jönni, lehet, hogy már 2 perc múlva. De én sokat beszéltem a szomszédommal, aki a Budataxinál dolgozik, és mutatta, hogy kiment reggel 8 órakor a reptérre és 14.30-kor jött a következő fuvar, amivel vissza tudott jönni. Így már nem érte meg, mert eltelt közel 6 óra, ezalatt semmit sem keresett. Tehát akkor megérte az olcsó repteres transzfer? Ismét-

lem: ezzel csak az a probléma, hogy alacsonyok a meghirdetett transzferárak. Ilyen nyomott áron viszont bárki tud üzletet kötni, ahhoz nem kell különösebb tudás. Ha a 11 éves lányomat megbíznám, mint marketingvezetőt, ilyen áron még ő is meg tudná kötni a szerződéseket.

• **A GVH levélben megfogalmazott javaslata szerint a szerződéses fuvarokra és a telefonos megrendelésekre nem lehetne fix árat alkalmazni. Ugyanakkor az elől nem zárkoznak el, hogy valamilyen módon a leintézés, ill. a taxiállomáson történő beülős fuvarokat fix áras formába sorolja át a főváros.**

• **B.J.** Engem meglepetésként ért a GVH álláspontja, ami mindenféle szakmai alapot nélkülöz és olyan érzésem volt, mintha a kamara álláspontját tükrözné vissza. A tárgyalás során részükről felvetődött ötletekben voltak kisautók, nagyautók, mindenféle-fajta dolog, ami szerintem iszonyatos anomáliát okozna. Amiben a GVH-nak lépnie kellene, abban sajnos nem lép, a taxikérdésbe viszont beleártotta magát. Én minden szavukból a BKIK álláspontját hallottam vissza. Össze lehet hasonlítani a nyilatkozataikat, szinte szóról szóra ugyanazok. De a GVH-nál én beszéltem valakivel, akinek más elképzelései vannak a taxiról. Ő nagyon-nagyon csodálkozott azon, hogy

még mindig a 30 éves hírközlési rendszerrel dolgozunk, majdnem leesett a székéről, amikor meghallotta, hogy nálunk még nincsen GPS. A 60160 taxi Bécsben már 1990-ben GPS-szel dolgozott. Ugyanakkor kérte, hogy hagyjuk őt békében, mert már neki nem sok van hátra a nyugdíjig, így nem folyik bele a vitánkba. Tehát ezek szerint a GVH-nál is vannak hozzáértő emberek, és nagyon sajnálom, hogy így lépett fel velünk – taxisokkal – szemben a hivatal. Úgyhogy a legközelebbi demonstrációnál sem felejtjük ki őket.

• **A legközelebbi tüntetés már lehet, hogy e lap megjelenésének idejére esik. Bizol benne, hogy megint nagy létszámot sikerül összetoborozni?**

• **B.J.** Bizom benne, hogy legalább ennyien, de inkább még többen ott leszünk a demonstráción. Szeretném e lapon keresztül is elmondani a fiúknak, hogy a demonstrációkat mindaddig folytatni fogjuk, ameddig nem érünk el eredményt! Nekünk is van családuknak, gyerekeink, akiket szeretnénk rendesen iskoláztatni és ugyanúgy egy életünk van, mint bárkinek ezen a világon. Beleműntünk egy vállalkozási formába, amiben több millió forintunk benne van. Nem fogjuk hagyni, hogy egy politikus több ezer taxis szájából egészen egyszerűen ki-

Folytatás a 9. oldalon



A taxisok képviselőit szállító kisbuszon jól olvasható üzenetek voltak

Diszkóban

Lány: Van autód?
 Fiú: Igen!
 Lány: Az jó! És milyen színű?
 Fiú: Kék!
 Lány: Az szép! És hány személyes?
 Fiú: Kettő!
 Lány: Húha!! És... hány köbcentis a motorja?
 Fiú: Hatezer!!!
 Lány: Ahh... Húú... És... ööö... milyen gyártmányú?
 Fiú: IFA!

Folytatás a 6. oldalról

énekjelje a falatot. Tehát a tüntetéseket nem fogjuk abba hagyni! A fiúk pedig remélem egyre nagyobb számban fognak ezekre eljönni, mert egyre többen belátják, hogy szükség van a taxisok összefogására. Ezt már sokszor elmondtam: ha mi taxisok össze tudunk fogni még egyszer, akkor az egy borzasztóan nagy erő lehet, és higgye el nekem minden kedves kolléga, aki olvassa ezt az újságot, hogy komoly tartás van a taxisok irányába mind a mai napig!

• **Elképzelhetőnek tartod, hogy ha egy kicsit átfogóbban sikerülne rendezni a kérdést – a létszámot, az ellenőrzést, a megfelelő számú taxiállomást –, akkor a taxitársaságok, amelyek az átfogó komplex rendezés egyidejű megoldását szorgalmazták, esetleg megváltoztatják a véleményüket, és veletek közösen lépnének föl?**

• **B.J.** Tudni kell azt, hogy jó pár dologban nem egyezik az érdeünk. Én nagyon-nagyon szeretném közös asztalhoz ültetni a fuvarszervező irodák tulajdonosait, de elég komoly ellenállás van, hiszen ők sokszor még egymással sem értenek egyet. Mindenféle fondorlatos módon egymást is megpróbálják befolyásolni. Én a kompromisszum és a megegyezés híve vagyok, csakúgy, mint kollégám, a MACITOSZ elnöke is. Tehát azt, hogy most vonultunk az utcára, értsék úgy, az nekik is szól, a taxisok egységesek tudnak maradni, annak ellenére, hogy komoly nyomást gyakorolt néhány tulajdonos a kollégákra, amit én nagyon sajnállok. Azt hiszem, a következő alkalommal meg fogom említeni őket az újságok hasábjain, hogy kik is ők, mert ehhez senkinek nincs joga. Van egy alkotmányban is rögzített jog, és ez a taxisokra is vonatkozik.

• **Milyen nyomásra gondolsz, megfenyegették őket?**

• **B.J.** Néhány cégnél lejött általánosban – ahogy a fiúk mondják – hogy nem vehetnek részt, ill. nem tehetik fel a matricánkat, mondván, hogy az autójuk reklámfelületét a cég birtokolja. Ezt kollégáink a fuvarszervező irodák részére átengedték, és a tüntetésre való felhívás nem illett bele a társaságokról kialakított képbe. Erre én azt mondtam, hogy ez a matrica a



A sokat vitatott szöveg a saját pénzből készítettet maricán

mi matricánk, és egy hétig elfér az autókön. Volt olyan fuvarszervező iroda igazgatója, aki azt kifogásolta, hogy miért van odairva, hogy: nem kell félned. Neki a telefonbeszélgetés során elmondtam: pontosan ezért folyik most ez a telefonbeszélgetés, amiért odairtam, hogy nem kell félned, mert igenis félnék a taxisok, presszionálják őket negatív irányba.

• **Én úgy láttam a tüntetésen, hogy nem volt olyan társaság, amelynek ne lett volna ott autója. Minden társaságnak látható volt a szabadjelzője, a rep-terese és a szállodások kivételével. Akkor ők mégsem félték, vagy ők bátrabbak voltak?**

• **B.J.** Igen, volt olyan cég, ahonnan összesen hárman jöttek, ám amikor az egyik kolléga észrevette az elbújt ellenőr autóját, gyorsan kiállt a sorból. A másik kettő viszont azt mondta, ha őket kirúgják, vagy szerződést bontanak velük, akkor is maradnak. Ezúton szeretnék köszönetet mondani a City, a Rádió és a Mobil Taxi vezetőségének, hogy segítettek ezt a demonstrációt. Azoknak a társaságoknak, fuvarszervező irodáknak, amelyek megpróbálták presszionálni a taxisokat, azoknak csak azt üzenném, hogy nézzenek magukba, ők is az utcán kezdtek, nekik sem volt rózsás a helyzetük, bár akkor talán valamivel könnyebb volt. Nem tudom, ha őket próbálták volna ilyen módon presszionálni annak idején, vajon mit szóltak volna ehhez? Biztosan tiltakoztak volna.

• **A City Taxinál nem dolgozhatnak alkalmazottak, csak vállalkozók, akikből több mint**

400 tulajdonosa is egyben ennek a taxicégnak. Amikor egy vállalkozó, aki önmaga alkalmazottja és egyben tulajdonosa annak a cégnek is, amellyel szerződött, felragasztja az autójára, hogy „...most már nem kell félned”, akkor az orvosi esetnek tűnhet a külső szemlélő szemében. Kitől féltetek eddig? Saját magatoktól vagy az általatok választott vezetőségtől?

• **F.C.S.** Azért találtuk ki ezt a matricát és azért került rá ez az írás is, mert a többi fuvarszervező irodával kapcsolatban a fülünkbe jutott olyan híresztelés, hogy ezeknél megfenyegették kollégáinkat. Kivétel volt a City Taxi, mely valóban a miénk, vezetőit magunk választjuk, ám az egységes megjelenésen ennek ellenére nem szerettünk volna változtatni. Az idézett szövegrész a többi társaságnak szólt. A hírek, melyek a taxisoktól érkeztek arról szóltak, ha eljönnek a tüntetésre, szankcionálják a résztvevőket. Sőt, tudok olyan taxicégről, amelynél pont arra az időpontra rendelték be azokat a kollégákat etikai vizsgálatra, akikről tudták, hogy szeretnének részt venni ezen a demonstráción, amikor a demonstrációt szerveztük. És mivel pénzükből csak egyfajta matricára futotta, és a szöveg közös megállapodással született, így hát mi is kiragasztottuk. Ebből semmi hátrányunk nem származott, a City Taxinál nagyon tisztességesen álltak a kérdéshez.

• **A City Taxi vezetése, illetve tagsága támogatja a 300 Ft-os kiállási díjat és az egységes 240 Ft-os viteldíjat? Ti sem tarto-**

tok a fuvarszám visszaesésétől és az ezzel járó bevételcsökkenéstől?

• **F.C.S.** Olyan szerencsés helyzetben vagyok, hogy az új elnök, akit május végén választott a tagság, a szemle első napján ez ügyben a vezetőség támogatásáról biztosított bennünket. Természetesen a kérdést előtte alaposan átbeszéljük. Én úgy tudom, hogy a tagságunk maximálisan a fix taxitarifa mellett van. Ezt bizonyítják a kollégák által 4 éve, elsőként aláírt ívek. A tervezett tarifa mértéke egyébként az éjszakás, mezítlásos kollégáknak visszaesés. Hiszen ők ki tudták használni a 420/336/84 Ft-ban maximált éjszakai árat. Mégis megjelentek a demonstráción hatan, szívesen, önszántukból. Egyikük azt mondta, hogy ők a Madách térieket képviselik. Bakucz Józsiával nagyon sok mezítlásos taxissal beszélünk, többnyire az éjszakából. Ahogy elmondták, velük előfordul, hogy egy hétig nem nyitják rájuk éjszaka az ajtót. Ezért egyöntetűen azt mondták, nem gond, hogy alacsonyabb lesz a tarifa, legalább lesz fuvarjuk. Úgy gondolják, hogy így télen is meg fognak tudni élni, nem csak a nyári turista-szezonra számíthatnak. Ezért ez lelki megkönnyebbülés lenne nekik. Mindannyian tudjuk, hogy a nyár az nyár, és a taxis mindent elkövet azért – főleg a mezítlásosok – hogy télre bespejzoljanak. Tehát annak ellenére, hogy ez nekik közel 100 Ft-os visszaesést jelent, egyikük sem ágált ellene. Olyan tarifát nem lehet összehozni, amely mind a 6000 taxinak jó. Ezért olyat szeretnénk, amelyből a többség tisztességesen meg tud élni, és amit folyamatosan lehet emelni az infláció mértékével. Semmi esetre sem kell elrugaszkodni a valóságtól, de igenis egy olyan tarifára van szükség, amit az utas még ki tud fizetni, és amiből a taxis a saját vállalkozását, amibe X milliót beletett, fenn tudja tartani.

• **A szakma immár 15 éve követeli a komplex, egy időben történő rendezést. Ebben az ügyben tervezték-e valamit, illetve**

Melyik jármű lassul le a hőtől ?

A lovas kocsi !

???

Hőőőőőő !

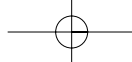
* * *

Akkor van mindenki a helyén, ha a férj autót vezet, a feleség háztartást, az anyós meg áramot.

A felmérések szerint egy ember naponta átlagosan 11-13 alkalommal szellent. Jó tudni, hogy végül valamiben mégis csak átlagon felüli vagyok. (Stan Ross)

* * *

Ne örülj nagyon az adócsökkentésnek. Ez olyan, mintha egy rabló némi kis pénzt visszaadna neked taxira. (Arnold Glasow)



amennyiben nem lehet a létszámot direkt módon szabályozni, van alternatív elképzelések a megoldásra?

• **F.C.S.** A kamarában tartott megbeszéléseken emlékeztetem szerint abban maradtunk, hogy mi felvállaljuk a TGFSZ-szel közösen a fix tarifa támogatását. A kamara pedig kidolgozza az ellenőrzés megfelelő formáját. Nincs azóta hírem arról, hogy történt-e elmozdulás ebben az ügyben, vagy sem. Természetesen a négyes csoportot mi is támogatjuk.

• **B.J.** Az utolsó kibővített kamarai ülésen elmondtuk – és ebben a Macitosz is egyetértett velünk – hogy a létszám visszaszorításában, vagyis a szakmába való beáramlás nehezítésében a kamara nagyon nagy segítséget tudna nyújtani. Javasoltuk, hogy a beáramlást próbálják megfogni, méghozzá azzal a módszerrel, hogy mindenféle-fajta jogosítványt hagyjunk meg az autós iskoláknak, ne legyen ebből sértődés, viszont a szakmai és etikai képzést igenis a kamara vonja magához a végső vizsgáztatással együtt. Tehát ez valahogy úgy nézne ki, hogy a szakmai oktatást ki tudnánk tolni egy évre, nagyon szigorú feltételekkel. Mindezt megfelelő áron, tehát nem fillérekért adnánk a lehetőséget, mint most. Amíg vége nem lenne az első tanfolyamnak, addig már meg tudnánk közel egy évre fogni a beáramlást. Számításaink szerint a jelentkezők számának 10%-a lenne az, aki a szigorú tananyagból levizsgázna. Mi ebben látjuk a megoldást és ehhez semmiféle kormányzati vagy törvényi szabályozás nem kell. Ezt a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma minden to-

vábbi nélkül meg tudná lépni. Egy dolog viszont mindannyiunk számára nyilvánvaló, mégpedig az, hogy miután a fuvarszervező irodák tulajdonosai alkotják a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának vezetőségét, nem biztos, hogy nekik jó lenne, ha a mostani 4500-ra becsülhető szervezett taxis létszám lemenne Budapesten 3500-ra. Ráadásul ebből a fix ár hatására esetleg csak mindössze 1700 szervezett tagjuk lenne. Az a 6 vagy 7 iroda, amelynek ez esetben meg kellene szünni, biztosan nem repesne a boldogságtól. Ebben a kérdésben tehát nincs érdekközösségünk. Amiről a Csabi barátom beszélt, az óhajtott ellenőrzésnek a kamara nekilátott, majd a 4. alkalom után egészen egyszerűen abbahagyták. Ennek állítólag pénzühiány volt az oka. Pedig pénzt azért lehetne keríteni, mert a Droszt Kht. bevétele adott. A főváros ebből tudna már erre áldozni. Szeretném leszögezni, hogy nagyon sokat ostorozták a fővárost az ellenőrzés hiánya miatt, ám hozzájuk egyelőre csak a droszt és a tarifa tartozik. Sem az ellenőrzés, sem a létszámlimit jelenleg nem oldható meg önkormányzati szinten. Én ott voltam azokon a tárgyalásokon, ahol a Belügyminisztérium képviselője kézzel-lábbal tiltakozott az ellen, hogy a települési önkormányzatokhoz adják a taxiügyet, mert erre se pénz, se ember nincsen. Úgyhogy egyelőre erről a Belügyminisztérium hallani sem akar. Mindenkinél tudomásul kell venni azt, hogy a taxikérdésnek jelenleg nincs gazdája. Pontosabban van 5-6 gazdája, de külön-külön egyik sem ér semennyit sem. A taxit mindenféleképpen az

önkormányzatokhoz kellene adni, ugyanúgy, mint ahogy az EU-s országok többségében van. Én azt szeretném, ha összeülne egy szakemberekből álló komoly munkacsoport, és kidolgoznák, hogy ezt a problémakört hogyan lehet az önkormányzatokhoz áttenni.

• **F.C.S.** Mint annyi mindenben a TGFSZ-szel, mi ebben is közös pályán mozgunk. A létszámkérdéshez annyit, hogy a kamara épületében kapjuk a drosztmatricákat. Ehhez semmi más nem kellene, mint a meglévő és épülő taxiállomások számához alakítani a fővárosi létszámot, és annyi matricát kiadni, ahány taxi itt elfér, és amennyire szükség van. Hiába van engedély, hiába van autója, a valóságos engedélyszámot simán lehetne korlátozni. A fegyelmi vétségeket a közös komputerbe kellene gyűjteni. Bizonyos mennyiséget követően pedig az engedélyt egyszerűen vissza lehetne vonni. Az ellenőrzésekről készült jegyzőkönyvek felkerülnének az irodába, és ott a számítógépes nyilvántartásból mindjárt kiderülne, hogy ki fuvaroz folyamatosan tisztességesen, ki pedig kifogásolható módon. Ezeket a dolgokat mind lehetne kontrollálni és szükség esetén szankcionálni.

• **B.J.** Érdemes a győri példát említeni, ami e lapban is megjelent. A győri önkormányzat és a taxis szakma egyetértett abban, hogy a drosztfőrhelyek alapján megfogják a létszámot. Amennyiben ez a konszenzus Budapesten is létre tudna jönni, én egészen biztos vagyok benne, hogy a Fővárosi Önkormányzat részéről erre nagyfokú fogadókészség lenne.

• **A politikusok 1992 óta, párt-**

állástól függetlenül, arra hivatkoznak, hogy azért nem lépnek a szakmai problémák rendezésében, mert a taxis szakma nem egységes. Most megint tapasztalható érdekellentét, a kamara, a korábban alakult érdekképviseletek, illetve a TGFSZ-MACITOSZ kettős között. Gondolom, az nem lehet kétséges, hogy a Magyar Taxis Szövetség, a FUVOSZ, a FODESZ szintén taxis érdekképviselet, még akkor is, ha véleménye esetleg markánsan különbözik a tiétektől. Ugyanakkor a politikusok, Rusznák urat kivéve, így továbbra is nyugodtan mondhatják, ők szívesen segítenének, de egyezzenek meg már végre a taxisok abban, mit is akarnak. Legalább bizonyos dolgokban nem akartok kompromisszumokat kötni a szakma érdekében?

• **B.J.** Már a beszélgetés elején elmondtam, én a kompromisszumok, a tárgyalások híve vagyok. Nem vagyok szélsőséges ember. Viszont az általam felsorolt érdekképviseletek közül egyedül a Macitosz és a TGFSZ az, amelynek taxis a vezetője és a tagsága is. Természetesen van tagsága a FODESZ-nek, a FUVOSZ-nak is, csak nem szabad elfelejteni, hogy ezek vezetői már nem taxiznak, ezért másképpen látják a mi problémáinkat. Tehát addig, ameddig ezek az emberek ülnek az adott érdekképviselet élén, feltehető, hogy mi velük nem fogunk tudni megegyezni, nem csak néhány dologban, hanem szinte semmiben. Ebben is egyetértünk Csabi barátommal

• **Köszönöm a beszélgetést!**

–kő–

Két joghallgató egyetemista elmegy vizsgálni. Az utolsó dobásuk a jog szigorlaton. A prof lakásán van a vizsga. Felmennek. Bemegy az első.

Prof:

– Húzzon tételt.

Diák kihúzza. Nem tud semmit, hebeg-habog összevissza.

Prof:

– Hát, kolléga, maga nem lesz kolléga.

Diák:

– Nézze, professzor úr, a mi családunkban nagy szégyen volna, ha nem sikerülne a vizsgám.

Adjon még egy lehetőséget. Felteszek magának három kérdést, ha tud rá válaszolni, rúgjon ki, ha nem, akkor viszont beírja a jelest.

Prof:

– Ilyen még nem fordult elő a praxisomban, de mivel maga annyira pofátlan, hát legyen!

Diák:

– Nos, professzor úr, mi az, ami törvényes, de nem jogos, nem törvényes, de jogos és mi az, ami se nem törvényes, se nem jogos?

Prof gondolkodik-gondolkodik, pörögnek a lexikonok, jogszabályok az agyában, majd azt mondja:

– Tessék, itt a jeles, de most már takarodjon, nem is akarom látni magát!

Megy ki a diák marha büszkén. Mutatja a másíknak, hogy jelessel átmént.

Az meg forr magában, hogy ez hogyan lehet, amikor a társa sokkal hülyébb, mint ő. Belép.

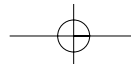
Prof:

– Tudja mit, ne is húzzon tételt, felteszek magának három kérdést, ha tud rá válaszolni, beírom a jelest, ha nem, ki van rúgva!

Ugyanúgy elmondja, mi az, ami törvényes, de nem jogos, nem törvényes, de jogos és mi az, ami se nem törvényes, se nem jogos.

Srác gondolkodik:

– Nézze, professzor úr, az, hogy ön 70 éves és van egy 20 éves felesége, ez ugye törvényes, de lássuk be, nem jogos. Az, hogy az ön 20 éves feleségét egy szintén 20 éves fiatalember rendszeresen kefélteti, ez ugye nem törvényes, de lássuk be, teljesen jogos. Az viszont, hogy ez a fiatalember az előbb ezért magának jelest kapott, na ez se nem törvényes, se nem jogos!



KELL-E A FIX TARIFA A FUVARSZERVEZŐKNEKCSAK NÉLKÜL?

Az elmúlt év októberében a parlament módosította azt ártörvényt, mely alapján a települési önkormányzatok, a fővárosban pedig a Fővárosi Önkormányzat megállapíthatja a személytaxi-szolgáltatás díjszabását, rögzített hatósági árként. Az azóta eltelt időszak jelentős indulatokat váltott ki mind a taxisok, mind a fuvarszervezők, mind a lakosság és a média körében is.

Számtalan javaslatot, nyílt levelet, buzdító támogatást és kemény kritikát kaptam, melyekre most ragadom meg az alkalmat, hogy válaszoljak, hiszen jelenleg még nem dönt el, hogy a Fővárosban bevezetésre kerül-e az úgynevezett „fix áras rendszer”.

Jelenleg a legnagyobb vitáim a fuvarszervező irodák tulajdonosaival, vezetőivel, illetve ezáltal a BKIK Taxis Szakmai Kollégium elnökségével van. Ennek következtében válaszaim nagy része nekik szól, ami nem jelenti azt, hogy én a múltban, a jelenben vagy a jövőben ellenezném vagy nem értenék egyet a fuvarszervező irodák létevel. De igenis bírálom azt a módszert, amit ők az elmúlt időszakban a „piaci versenyre” hivatkozva követtek.

Köszönöm Berkó Károly főszerkesztő úrnak a lehetőséget, hogy az általam készített rendeletervezetet ért észrevételekre reagálhatok, illetve kifejtetem véleményemet a taxisolgáltatás jelenlegi helyzetéről.

Nézzük a tényeket:

1. 1994-ben a Berlin étteremben, taxis kezdeményezésre az önkormányzati választási kampány során Baráth Etelével együtt először szembesültünk azzal, hogy milyen óriási káosz van a taxis piacon. Akik emlékeznek és jelen voltak, azok tudják, hogy ott ígéretet tettünk, pontosan a taxisok kérsének megfelelően, hogy amennyiben képviselők leszünk, megpróbálunk a helyzeten változtatni. Baráth Etele nem, de én fővárosi képviselő lettem, és ígéretemnek megfelelően azóta is törekszem a helyzet rendezésére.

2. Nem „Megváltóként” érkeztem, ahogy Peredi úr minősíti munkámat, csupán ígéretemhez híven cselekszem. Az elmúlt időszakban folyamatosan tartottam a kapcsolatot minden bejegyzett érdekképviseleti vezetővel, a kamara vezetőivel, akik ezt igényelték, nem beszélve az állami hatóságokról és fogyasztóvédelmi szervezetekről. Munkám hatékonyságát nem az én tisztem megítélni, ezt majd nyilvánvalóan megteszi, akire tartozik.

3. A taxisolgáltatással kapcsolatban a települési önkormányzatoknak 1998-ig semmiféle jogosultságuk nem volt. A taxis szakmával egyetértésben már akkor is azt



A taxisok petícióját Rusznák Imre és Tóth Attila vette át

képviseltük, hogy a taxisolgáltatást komplex módon kell szabályozni. Ennek alapvető feltétele, hogy „jöjjön létre a személyszállításról szóló törvény!” Miután a közlekedési tárca akkori vezetése időhiányra hivatkozva nem alkotott törvényt, ezért a szabályozás kizárólag az árra és a drosztra vonatkozott. A tárca részéről ígéretet kaptunk, hogy a következő ciklus elején megkezdődik a törvény kidolgozása. 1998-ban, a választások után az új kormány részéről a kormányzati ciklus négy évében és azóta sem kezdtek meg a törvénytervezet előkészítését a Közlekedési Minisztérium illeté-

kesei (ma Gazdasági és Közlekedési Minisztérium). A dilemma akkor is és most is a következő: próbáljunk meg a meglévő jogszövegeinkkel élni, és valamilyen formában rendezni a taxipiacon kialakult kaotikus helyzetet, vagy a törvény megalkotásáig ne tegyünk semmit. Én azt javasoltam, hogy meglévő jogszövegeinkkel élve induljunk el a „rend irányába”, bízva abban, hogy a törvény megalkotására sor kerül.

4. Az önkormányzati törvény a taxisolgáltatással kapcsolatban semmilyen kötelező feladatot nem ír elő a települési önkormányzatok számára, ezért minden

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

olyan megjegyzés és súlyos elmarasztaló kritika (Sipeki úr), mellyel a Fővárost illetik ezzel kapcsolatban, az a tények szándékos félreértelmezése, rosszindulatú rágalom. 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 érzem, hogy a város és Magyarország megítélése szempontjából tarthatatlan a helyzet, mivel annyi panasz érkezett, mind külföldről, mind belföldről a taxiszolgáltatással kapcsolatban, hogy a turizmusért felelős szakemberként tiszta lelkiismerettel nem tehettem meg, hogy a helyzet normalizálása érdekében ne tegyek semmit/ ne történjen valami.

5. A Horn-kormány idején, a ciklus végéig „csak” az ár és a droszt kérdésében kaptak a települési önkormányzatok szabályozási lehetőséget. Amúgy csak „csendes” jegyzem meg, hogy akkor a helyi kamarák kapták meg a taxiszolgáltatással kapcsolatos feladatok jelentős részét, mint a rendszámkiadás, az engedélyek kiadása, illetve az ellenőrzés joga stb. E döntéssel én nem érttem egyet, mert úgy gondoltam,

hogy ezek a feladatok egységes rendszerbe összefogva az önkormányzatoknál jobb helyen lennének, de a taxis kamarai lobbija erősebb volt nálam. Az Orbán-kormány, miután megszüntette a kötelező kamarai tagságot, a kamaránál lévő taxiszolgáltatással kapcsolatos jogositványok visszerültek az államhoz. Erről persze sem Sipeki úr, sem Dudás úr nem tesz említést.

6. Mint ahogy többen is írják, a Főváros már egyszer alkotott létszámkorlátozásról szóló rendeletet, amit egy taxis megtámadott az Alkotmánybíróságon. Ennek hatásait minden érintett „élvezi”. Ezek után azt kijelenteni, hogy a Főváros előbb intézte el a létszámkorlátozást és csak utána a fix árat, elég furcsa. No de erről majd később!

7. Drosztok. Sipeki úr szerint a kilencvenes évek közepén a főváros több 10 millió forintért felszámolta a kifogástalanul működő taxiállomás-hálózatot. Sipeki úr igaz csak rosszul emlékszik ez ügyben is a valóságra. Állításával szemben az igazság egyrészt az, hogy a Főtaxi Rt. már évek óta nem kívánta önállóan működtetni, illetve finanszírozni a drosztok fenntartásával kapcsolatos költségeket, másrészt az, hogy nem a 90-es évek közepén, hanem 2000. augusztus 3-án, Héray úr levélben kérte a Főtaxi Rt. vezérigazgatóját a cég tulajdonában lévő, évek óta használaton kívüli drosztoszlopok lebontására és az eredeti állapot visszaállítására, mivel a Fővárosi Közgyűlés 1999-ben megalkotott droszt-

rendelete alapján, taxiállomások létesítésére és üzemeltetésére kizárólagos joggal a Taxi Kht. rendelkezik, és a használaton kívüli állomások zavarták az új drosztok kialakítását. A Főtaxi Rt. ezek után a rendeletben lévő határidőig ezeket a drosztokat megszüntette. Tehát, Sipeki úr ez ügybeni állításai félrevezetőek és nem felelnek meg a valóságnak, hiszen nem bontottuk le a drosztokat, sőt, miközben elkezdtük kiépíteni a drosztrendszer, a volt Főtaxi listáját kaptuk meg és ennek alapján kezdtük meg a kerületekkel, illetve a BKIK taxis szakmai kollégiumával az egyeztetést.

8. Sipeki úr azt állítja, hogy az utasok semmilyen hátrányt nem szenvedtek azért, illetve semmit nem vettek észre abból, hogy Budapesten nem voltak taxiállomások. Szerintem az utasok nem vakok, csak tudomásul vették a helyzetet, mert mit tehettek volna mást. Ha jól értem Sipeki úr szavait, akkor az ő véleménye szerint is szükség van drosztokra, és igazából nem baj, hogy ezt a rendszert újra felélesztettük, 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. Többek között megemlíti, hogy az ezredfordulón a fuvarszervező

Folytatás a 15. oldalon

HAJÓGYÁRI SZIGET 2005 NYÁR

HAJÓGYÁRI HIDAK ÉS A SZIGET KÖZLEKEDÉSI RENDJE | PÉNTEK - SZOMBAT 22:00 - 06:00

1 BED BEACH

2 DOKK BEACH

3 DOKKOLÓ-PROGRESSIVE BOAT

4 DOKK CLUB

5 MOKKA CUKAI!

6 EVENTS HALL

7 SOUNDWAVE GARDEN

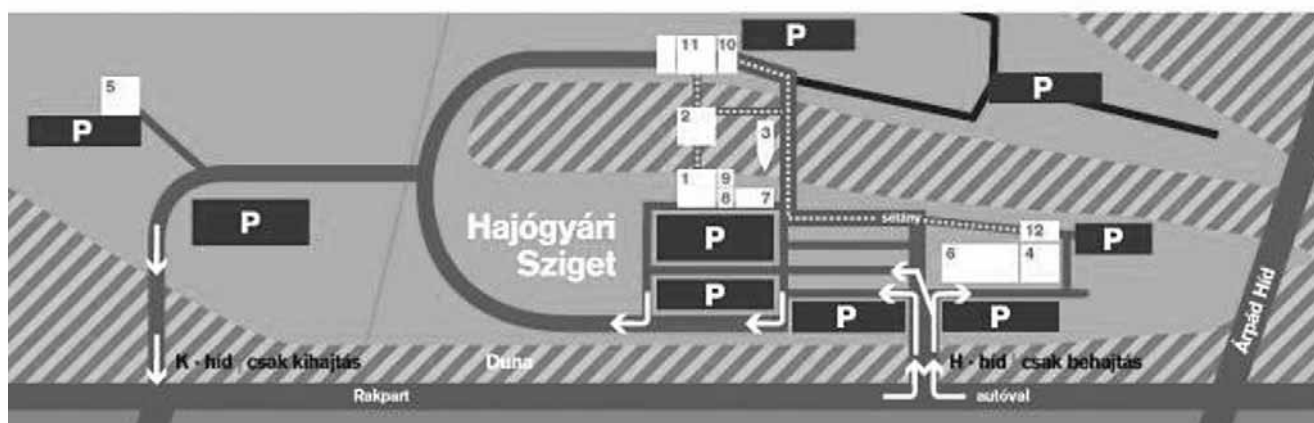
8 RETRO JEANS

9 I LOVE SUSHI

10 CAFÉ PUERTO

11 SLÁGER RÁDIÓ TERASZ

12 CORONITA



A térképet a City Taxitól kaptuk azért, mert minden fővárosi taxisnak érdemes megjegyezni a vendéglátóhelyek nevét, elhelyezkedését és a nyáron érvényes forgalmi rendet a szigeten

Előfizethető a Taxisok Világa!

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

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

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

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

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

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

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

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, Kőlcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pofa



2004-ben is új, minőségi, olcsó, bővített 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 képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
 Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
 Szombat: 8-12 óráig.
 ☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!



Folytatás a 12. oldalról

cégek vezetői várakoztak az utcán. Szerintem nem ők, hanem maguk a taxisok, akik ebben a „korszerű rendszerben” a fuvarszervező cégektől e téren semmiféle segítséget nem kaptak. Nem jó az a rendszer, melyben a taxisokat arra kényszerítik, hogy minden közlekedési szabályt felrúgva kelljen a taxigépkocsiknak a hídon, a járdán, a zebrán vagy a buszmegállóban várakoznia, azért, mert 2 perc alatt kell odaérnie a megrendelőhöz. Vajon hol voltak akkor a fuvarszervezők oly szigorú belső ellenőrei? Normális-e az a módszer, hogy ugyanezen okok miatt a taxisok beállnak a fizető-parkoló helyekre, így folyamatos konfliktusba kerülve a parkolási társulások őreivel, illetve a közterület-felügyelőkkel vagy a rendőrökkel. Volt-e olyan eset az elmúlt években, amikor nem próbáltam mindent megtenni, hogy minél több droszthely legyen a városban? Utasítottam-e el bármilyen javaslatot, ami új droszt kialakítására irányult? A válasz nem. Mindig azt ajánlottam és képviseltem, hogy a kamarával együttműködve állapítsuk meg a kialakítandó drosztok helyét. Ezért jött létre a drosztbizottság, melyben Dudás úr jelen van. Ezért ül ott Antal úr a Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság ülésein, illetve Sipeki úr, amennyiben részt akar venni az üléseken. Tudomásul kell venni, hogy rendkívül sokféle érdek van (kerület, lakosság, turisták, áruszállítók stb.) és ezek mind valamiféle privilégiumot akarnak annak érdekében, hogy a nagyon szűk belvárosban ingyenes vagy kedvezményes parkolóhelyhez jussanak. 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. Felvetődik a kérdés: „Tényleg akarják-e a fuvarszervezők a fix tarifát?” Vajon ők milyen hatástanulmány alapján határozták meg az utcai tarifát? Vajon ki visel nagyobb kockázatot, az, aki a tarifát megállapítja, vagy az, aki az utcán kell hogy megéljen? Úgy látom, tudomásul kell venni, hogy nem lehet egy olyan rendszert működtetni Budapesten, ahol kizárólagosságot biztosítunk egyfajta formának (telefonos rendszer) és a másik rendszert pedig úgynevezett „piaci árral” ellehetetlenítjük. Mert ugyan ki az a „hülye” utas (a külföldi és belföldi turistán kívül), aki beszáll a droszton a taxiba 240 forintos km-díjért, miközben ha ugyanott állva telefonon hívja a taxit, 160 forint/km-es áron utazhat. Ez nem tisztességes árverseny. 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!! Vajon a drosztot elfoglalókkal szemben - legyen az mezítlábas vagy fuvarszervező irodához tartozó taxis

- kizárólag csak a hatóságok dolga a rend megeremtése? 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 taxistársadalom és a közvélemény félrevezetése. Én évekig abban a tudatban éltem, hogy a kamara vezetőivel és az érdekképviselletekkel összefogva a rend érdekében közösen kell fellépniük, hiszen a rend, a megélhetés mindannyiunk közös érdeke. Belátom, tévedtem, mert amióta a drosztra kötelező beállni és ezért fizetni kell (én sem örülök neki), illetve a fix tarifa rendszerrel előálltunk, már nem olyan szép és jó az együttműködés, mivel így bizonyos fajta monopóliumok megszűnnének. A fix ár bevezetésével nem állítom, hogy minden gond megszűnik, de meggyőződésem, hogy közelebb kerülünk ahhoz az állapothoz, amit állítólag mindannyian szeretnénk. Öszintén kell beszélni, mert a valótlanosságok állítása nem viszi előre az ügyet. A fix ár rendszer nem kizárólag a fuvarszervező irodákról és a taxisokról szól, hanem szól arról a néhány millió emberről, akik igénybe vehetik a taxis szolgáltatást. Tisztességtelen azzal rémisztgetni a közvéleményt, hogy a fix ár bevezetésével 60-80%-os áremelés lesz, és ezáltal „felborul” a taxispiac. Eközben a szerződéses árak nem fedezik a taxisok valós költségeit, aminek következtében visszaélésre vannak kényszerítve, melynek igazi vesztese az utas lesz, illetve az önkormányzat és az állam, hiszen a különbséget valahol be kell hozni. 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 üzemanyagköltség ma a taxisok költségeinek legalább 1/3-át teszi ki. Pásztor Gábor nyílt levelében kioktat: vegyem tudomásul, hogy 100 Ft alatti szerződések is vannak. Milyen hatástanulmány készült arról, hogy ilyen

km-díjból a taxis számára mennyi nyereség származik? 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?

9. Létszám. 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 hangsúlyt helyeznek erre a kérdésre. Rendben van. De akkor azt szeretném kérdezni, miért van az, hogy folyamatosan felvételt hirdetnek, amit minden taxis láthat a Taxisok Világában? Tényleg komolyan gondolják? A kamarában miért nem állapodnak meg a fuvarszervezők, hogy sok a taxis és ne vegyenek fel, így többet akkor nem lesz anyyi? Nyilván ilyen megállapodás soha nem lesz, mert bevételeik többsége a taxisok által befizetett tagdíjakból illetve az ehhez kapcsolódó bevételekből származik? Akkor mi is az igazság? Akarjuk a létszámkorlátozást vagy sem? Erre mi a válaszuk? A fuvarszervező urak által most oly kedves GVH állásponttal kapcsolatban csak annyit szeretnék mondani, hogy ők élesen ellene vannak mindenfajta létszámkorlátozásnak.

10. Kiállási díj. Téved Sipeki úr, mert nem Budapest egészében van kevés taximegálló hely, hanem a belvárosban. Nagyon szívesen építünk Budapest bármely pontján taxiállomást, ahol a kamara képviselői kérik és ha ehhez megkapjuk minden érintettől az engedélyt. Ha a taxiállomások rossz helyen vannak, abban a kamara vastagon benne van, hiszen nem illegálisan jelöltük ki a helyeket. Szeretném látni, hogy az elmúlt években hány jegyzőkönyvben, írásos anyagban tiltakoztak konkrét drosztok felállítását ellen. Téved, mert ha a taxis a fuvarjai nagy részét kizárólag telefonon kaphatja, akkor nagyjából mindegy, hogy hol van a droszt, mert egyetlen érdeke a telefonon érkező fuvar megszerzése. Téved, mert ha az utas tudja, hogy hol vannak a drosztok és azt is tudja, hogy ha az utcán és a droszton veszi igénybe a taxis szolgáltatást, akkor az olcsóbb, mint a tele-

Bankárok üzleti tárgyalásának szünetében megcsörren az egyik mobil.

- Hello, szívem! Az előbb láttam egy új estélyit. Megvehetem?

- Miért is ne?!

- Cuki vagy! Láttam egy hozzá illő kutyust is a luxus-állatkereskedésben...

- Ha valóban illik hozzá, legyen az is a tiéd, de gondoskodnod neked kell róla!

- Nem gond, tudod, hogy szeretem az állatokat. Viszont kellene hozzá egy új autó is . . .

- Persze, drágám, vegyél egyet!

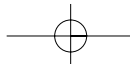
- És át kell alakítani a lakást a kutyus miatt, a garázst meg a nagyobb kocsi miatt!

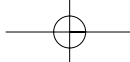
- Rád bízom az ügyet, de tizenöt milliónál többet ne költözz a munkálatokra.

- Nem, nem, dehogy, köszönöm és szeretlek!

A férfi elmosolyodik, lenyomja a telefont, majd a magasba emelve elkiáltja magát:

- Nem tudja valaki, kié ez a mobil?!





fonos rendelés, akkor bízunk már az utasra, hogy lesétál-e a drosztra, utcára vagy bizonyos többletköltséggel telefonon hív taxit.

11. Számomra az is igen csak meglepő és – tíz év után – most tudtam csak meg, hogy a taxipiac működése csak a „taxitársaságoknak köszönhető”, és természetesen „minden baj okozója a Főváros”, aki soha semmit nem tett – állítja Sipeki úr és vezető társai.

12. Tudom és érzem, hogy ma rendkívül távol állnak egymástól véleményeink. Ha a saját felelősségemet nézem, akkor a legnagyobb az, hogy nem sikerült meggyőzőnöm saját pártomat és a koalíciós kormányzati tényezőket, hogy elengedhetetlenül szüksé-

ges a taxiszolgáltatás komplex szabályozása – melyre az Orbán-kormány idején ellenzéki képviselőként esélyem sem volt – bár mára ezt számos országgyűlési képviselő is látja a legkülönbözőbb frakciókból. Ezután is mint idáig, lelkiismeretem szerint fogom munkám végezni, és nem fogom hagyni, hogy a Főváros, illetve saját tevékenységemet hamis vádakkal illessék. Ezért bármennyire is sajnálom, azt az elismerést, melyet a taxis vezetés javaslatára BKIK-tól kaptam, vagyis a Haltenberger Samu-díjat, visszaadom! Ezt a döntésemet itt a Taxisok Világában szeretném bejelenteni. Azok, akik engem ezzel a kitüntetéssel megtiszteltek, most olyan vádpontokkal, állításokkal illet-

nek, melyekből számomra az következik, nem vagyok méltó az ő szemükben erre a kitüntetésre. Bár szerintem Haltenberger Samu forog a sírjában. Gondolom, ő nem szeretné, hogy Budapesten olyan taxis állapottok legyenek, melyek jelenleg vannak.

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

14. Minden vitánk ellenére, természetes jogszabályi kötelezettségem és személyes meggyőződéselem, hogy a megoldást csak az összes érintettel közösen tudjuk elérni.

Budapest, 2005. június 9.

Rusznák Imre sk.

Jó hírünket kockáztató fuvarok

Mezítlábás hiénák

Önálló életet élő taxiórák, tízszeres fuvardíjat kérő magánfuvarozók és városnézést beiktató sofőrök rontják az ország és a becsületesen dolgozó taxisokról kialakított képet a külföldiek körében. A turistaszézonra elszaporodnak a semmitől vissza nem riadó, mezítlábás hiénák.

Árdrágítók szinte minden országban és minden szolgáltatóágnál találhatóak, akik a külföldieket, különösebb lelkiismeret-furdalás nélkül vágják át, és fizetésük lényegesen nagyobb összeget fizetnek velük, mint honfitársaikkal. Éveken keresztül létezett Budapesten is egy lista, amelyen számos olyan szórakozóhely, vendéglő szerepelt pontos címmel, ahová a külföldieknek nem volt érdemes betérni, mert biztosak

lehetek benne, hogy átverik őket. E listán sokáig a fővárosi taxisok is úgy szerepeltek, mint a megbízhatatlan fuvarozók, ezek közül is a taxistársaság nélküli, magánfuvarozóktól – mezítlábásoktól – óvták a turistákat a követségek.

Külföldi tapasztalatokról és átverésekről, trükkökről időről időre hírt adunk magazinunkban is, ám a korrektséghez az is hozzátartozik, hogy a hazai viszonyokról is ejtsünk néhány szót.

A nyári turistaszézon előtt nemcsak a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség ellenőrei tesztelik a személyszállítókat, hanem jó riporttémaként, a kereskedelmi televíziók is próbára teszik – többek között – a taxisokat is. Legutóbb mindkét nagyobb csatorna riporterei rejtett kamerával, külföldi turistának álcázott munkatársai utazgattak taxival a főváros kü-

lönböző helyei között, és nem mindennapi élményekkel gazdagodtak.

Az egyik páros Ferihegyről igyekezett a belvárosba. A repülőtéren még ki sem értek a taxis drosztra, amikor már ott állt az autó, amelynek vezetője készségesen invitálta fuvarra az angolul beszélő fiatal párt. A megadott címre úgy érkeztek meg, hogy közben idegenvezetést és egy kisebb városnézést is beiktatott a sofőr, amelynek végén az általában 3000-3500 forintost díjból pillanatok alatt lett tízezer forint fölötti, amit az utasok szemrebbenés nélkül kifizettek és távoztak. Az, hogy a fuvarozó egyik taxistársasághoz sem tartozik, csak ekkor tűnt fel a fiataloknak, beszálláskor idejük sem volt erre figyelni a lenyűgöző és mindenre kiterjedő invitáció miatt.

Másik helyszín: a Nyugati pályaudvarról kívánt a Kossuth térre utazni a helyismerettel nem rendelkező turista. Ő nem kevesebb, mint 6800 forintért ért célba, némi kerülővel. A taxióra ez esetben is a pontos összeget mutatta. Ugyanezt a távot egy telefonon társaságtól rendelt autó kevesebb, mint 700 forintért tette meg.

Szolgáltatói érzékek megáldott taxisok egy részénél a dugóra vagy útfelbontásra történő hivatkozással meg-

valósuló kerülők mindennapok. Valljuk be, a fővárosban közlekedőnek sincs napi információjuk az útkarbantartásokról, lezárássokról, úgyhogy ez a trükk nem csak a külföldieknek jön be, hanem a vidékről Budapestre utazók esetében is. Hasonlóan célra vezető, amikor a sofőr a dugóban araszolva felajánlja utasának: tud egy gyorsabb utat, csakhogy az egy kissé hosszabb, viszont nem kell lépésben haladni. Többnyire ez is eredményre vezet, mert az ideje mindenkinek drága, csak legtöbbször maga az utas sem tudja, hogy valóban mennyivel többet fizet a gyors célba jutásért.

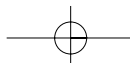
A legpimaszabb eset kitüntetést mégis a következő fuvar nyerte el: a taxit a Belvárosban inette le a „külföldi” pár és a Várba vitette magát, amiért több mint tízezer forintot kért a fuvarozó. Kérésre számlát is adott, ám erről csak később – a tüzetes vizsgálat után – derült ki, hogy nem valós adatok szerepelnek rajta, így sem belföldi, sem külföldi elszámolásra nem alkalmas. Hovatovább, még csak a gépjármű azonosítása sem lehetséges, mert a feltüntetett forgalmi rendszám – pestiesen szólva – köszönő viszonyban sincs a valósággal.

Hírünk pedig terjed a világban, nem csak a hazai rejtett kamerás felvételeknek és álturistáknak „köszönhetően”, hanem a ténylegesen országunkba látogatók által is. Márpedig azt mindenki tudja: a legjobb reklám szájhagyomány útján terjed, vagyis, ha dicsérnek és ajánlanak bennünket, az minden marketingfogásnál többet ér.

k.z.t.



Kép szöveg nélkül...



Megérkezett hazánkba a Volkswagen Golf Plus



Áprilisban Magyarországon is bemutatkozott a Golf-család legújabb tagja, a Volkswagen Golf Plus, mely különösen sokoldalú, többcélú jármű. E koncepciózus, egyedülálló modell formájában egy újabb sorozat egészíti ki a világ legsikeresebb modellcsaládját. Napjainkig a Golf-technika alkalmazásával több mint 32 millió Volkswagent építettek. A Golf mellett a Touran, a Bora/Jetta (a legsikeresebb német autó az Egyesült Államokban), a Caddy, a New Beetle, és a New Beetle Cabriolet is a jelenlegi Golf-családhoz tartozik.

1,58 méteres magasságával a Golf Plus 9,5 centiméterrel haladja meg a Golf ugyanezen méretét, az ülésmagasságot 7,5 centiméterrel növelték. A hosszúság, szélesség és a tengelytáv ezzel szemben a Golf és a Golf Plus közötti hasonlóságot hangsúlyozza: a Golf Plus hosszúsága közel változatlanul 4,21 méter maradt, míg az 1,76 méteres szélesség szintén megegyezik, akárcsak a 2,58 méteres tengelytáv.

A Golf Plus felszereltsége egyebek között a 16 centiméter hosszirányú állíthatóságú, új fej-

lesztésű kinematikai rendszerrel felszerelt hátsó üléseket, az első osztályú ülésgeronómiát és az akár 43 tároló- és rögzítőmegoldást is magában foglalja. A hat légszákon és az aktív első fejtámlákon túl szériakivitelben további biztonsági pluszt kínálnak a különösen rövid reakcióidejű, ebben a Volkswagen-kategóriában először alkalmazott LED hátsó lámpák. Szintén újdonság a Golf modellekben a 2005 második feléve során megjelenő Bi-Xenon kanyarfény.

A hátsó ülés

helyzetétől függően a csomagterérfogata a minimális 395 és a maximális 505 liter között változik. Ha a hátsó ülést teljes egészében lehajjtuk, 1450 literes csomagteré alakítható ki.

A bevezetést követően az ötajtós Volkswagen két benzines és két dízel erőforrással rendelhető, amelyek mindegyike megfelel az EU-4 szabvány előírásainak. A benzinmotorok teljesítménye 55 kW / 75 LE, illetve 85 kW / 115 LE, amelyek közül az erősebb egy közvetlen befecskendezésű benzines FSI-erőforrás.

Dízelmotorként a Volkswagen szintén közvetlen befecskendezésű erőforrásokat kínál: egy 77 kW / 105 LE teljesítményű 1,9 literes TDI, illetve egy 103 kW / 140 LE teljesítményt produkáló 2,0 literes TDI konstrukciót. A 115 lóerős FSI és a 140 lóerős TDI hatfokozatú sebességváltóval készül. Az év második felében két újabb FSI, egy TDI erőforrás is bemutatkozik.

Magyarországon a márka ez év végéig 1100 Golf Plus értékesítését tervezi: az előértékesítés során már 143 Golf Plus talált gazdára. Az autó 3 817 000 Ft-os alapáron érhető el hazánkban.



CSÚCSFORGALOM A BALATONRÓL

Három adás, délutántól estig – hogy mindenki odaérjen!

A nyár kilenc legforróbb péntek délutánján, amikor megindul az autóáradat a Balatonra, segíteni szeretnénk hallgatóinknak. Azaz: július és augusztus minden péntekjén 17 és 18 óra között a leggyorsabban tőlünk tudhatják meg a híreket az utakról, az autópályákról. Ezen kívül részletes időjárás-jelentést és hétvégi balatoni programajánlatot is adunk a szokásos bőséges hírösszeállítás és az autós érde-

kességek mellett – és nem utolsósorban megnyugtató zenét a néha talán idegtépő vezetéshez.

Szakértőink tanácsai, mindig az adott hét sajátosságaihoz igazodva, segítenek elkerülni a baleseteket, sőt még telefonos műszaki segítséget is fogunk tudni nyújtani a bajbajutottaknak.

A Csúcsforgalom élő adása mind a kilenc alkalommal Balatonföldváról, a Polgármesteri Hivatal elől

jelentkezik, de természetesen mozgó riporterünk mindig ott lesz, ahol valami fontos történik a tó partján.

Jól tudjuk, hogy az adás szokásos befejezésekor nem ér véget az autófolyam az autópályán, ezért két későbbi időpontban: 19.15-kor és 20.00-kor is röviden jelentkezik a Csúcsforgalom csapata a Balatonról!

Folyamatosan kapcsolatban ál-

lunk egyebek között az Autópálya-kezelő, az Autópályarendőrség, a Meteorológiai szolgálat, a Vízirendőrség és a Vízimentők ügyeleteivel – hogy első kézből származó információkkal segítsük a Balaton felé tartókat.

A nyár legforróbb kilenc péntekjén talán még inkább igaz: ha miniket hallgatnak, nem maradnak le semmiről!

vísy

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

Vihar egy pohár vízben, avagy csapdahelyzetbe kerültünk!

November óta forrong a taxis szakma. Azóta, amióta a parlament két képviselő indítványára elfogadta a taxizásban használatos tarifa hatósági fix árrá változtatásának lehetőségét, elemeire hullott szét a taxis szakma. Elfelejtődtek azok a barátságok, amelyek még a hőskor, a magántaxi kialakulásának idején alakultak ki. Cégvezető cégvezetőnek, taxis taxisnak, érdekképviselő érdekképviselőnek esett neki. Miért jutt, miért juthatott el idáig a szakma?!

Ha a hőskort nézzük, akkor azért, mert 1982-ben úgy jöhetett létre az egész magántaxizás, hogy szinte nem rendelkezett rendeleti, illetve törvényi háttérrel, legálábbis olyanokkal nem, amelyek évtizedekre meghatározhatták volna a mozgásterét.

Ha a közelmúltat vagy a jelent nézzük, akkor csak és kizárólag kapkodást, toldozást-foldozást és természetesen olyan helyzetek megteremtését láthatjuk, amelyek a különböző ellenőrzések és büntetési retorziók nélküli szolgáltatók eredménye.

Amikor még nem volt piacgazdaság, a szocializmust „építettük”, e szakmában már akkor is piaci helyzet alakult ki. Különböző fuvarszervező irodák alakultak, amelyek a tagok által közösen befizetett pénzből születtek meg, és váltak piaci résztvevőkké. Tagdíj-fizetésükkel a kollégák biztatták, erősítették a cégek minél nagyobb válását, a címmennyiség növelését, anyagi stabilitását.

Így jutottunk el abba a helyzetbe, amely nagyon komoly árversenyhez vezetett, és került csapdába 10 taxi cég, és a hozzá kötődő mintegy 5000 taxis. A taxisok a cégvezetőktől folyamatosan tarifaemelés követeltek, ám közben cselekedeteik ezzel ellentétesek voltak. Ugyanis megindult a körbe-körbevándorlás a cégek között. Ahol két címmel többet mondtak be a rádión, mert a taxisok követeléseinek megfelelő ár-

emelések miatt néhány megrendelő átvándorolt, oda azonnal (hú, de sok cím van!) elkezdődött a taxisok átlépése is. Az mindegy volt, hogy miért lett több megrendelés, mert mint tudjuk a pénznek nem szaga van, hanem

mánk megítélése a rablógazdálkodáshoz hasonlóvá vált. (Minden taxis rabló, minden utast hülyének néznek stb.)

A cégek e közben különböző fokozatú fejlesztésekbe fogtak, amelyeket attól tettek függővé, hogy

többséggel sem, akik eközben nyugodtan végezték munkájukat és további anyagi támogatásukkal biztatták vezetőiket a több és a még több cím megszerzése érdekében. Ebben a helyzetben került elő két politikus, akik keresztül-

vitték a parlamenten elsöprő többséggel: legyen, legyen, legyen hatósági fix ár!

Rendeletalkotató mentorunk november óta képtelen volt a különböző szakmai képviselőkkel, a kamarával, ne adj' Isten a különböző hatóságokkal leülni egyeztető tárgyalásokra. Valószínűsíthetően úgy érezte, egyedül övé kell legyen az a dicsőség, hogy mintegy 6000 taxis megmentője lehet a fővárosban, mert demokrácia ide, alkotmányos jog oda, ő egyes-egyedül kirukolt egy tarifassal, amely egy csapásra megváltoztathat minden eddigi taxizási szokásjogot. Nem számít a háttérszámítás, nem számít a hatástanulmány, nem számítanak megkötött szerződések, nem számítanak az eddigi renchez szokott taxisok számai, csak egy számít, az a tarifassal, amelyet mint bevezetendő hatósági árat először az MTI-n keresztül nyilvánosságra hozott.

Ezzel elkezdődött a rosszindulatú pletykálgatás: vége a cégeknek, vége az elnyomó vezetőknek, vége a multiknak, éljen az utca, éljen az utcai taxizás, feleannyi idővel kétszer annyi pénzt fogunk keresni. Csak egyet felejt el mindenki, a rendeletalkotó is, az egyszerű és az acsarkodó taxis is, hogy a piac nem bocsát meg semmilyen túlkapást sem, azonnal reagál!

A taxis viszont kockáztat, mert ebből él. Neki ez a hivatása, ez a szakmája, ő erre tette fel az életét. A nagyhangúak, az acsarkodók elkezdtek fellázítani még azokat a taxisokat is, akik tudják, a számottevő áremelés az ő pénztárcájukra akár negatív hatású



Horváth Pál a több mint négyszáz aláírással, melyekben a taxisai bejelentik igényüket az új, megemelt alapdíjas tarifára. 10 taxis vagy ennél magasabb emelést javasolt, vagy nem értett egyet az áremeléssel

értéke. Egyes cégeket a felduzzasztott létszám további és további címek megszerzésére ösztökélt. (Hisz, mint tudjuk, sok cím – sok taxis, sok taxis – sok tagdíj, sok tagdíj – biztos fenntarthatóság + még több cím, és ezért még több taxis és a kör be is zárult.) Ezek a cégek pedig kezdték elhinni, és hirdetni, hogy ők a piacvezetők, az ő támogatottságuk a legnagyobb. És mivel eközben a gazdasági lanyhulás egyre inkább érezhetővé vált, illetve az ország, és főleg Budapest lakosai kezdtek legatársodni, a „multik” piaci megjelenése a taxisfronton nagy fuvaroztatási igénnyel kezdte megerősíteni ezeket a cégeket. A lakossági megrendelések, amelyeket senki nem tud elszámoltatni senkivel, egyre jobban kezdtek fehérhollóvá válni. Közben meg az utca nemes lovagjai, néhány nagybecsű taxis, a tarifa kezelésével, használatával olyan helyzetet alakított ki városzerte, amellyel a taxizás hitelét veszítette, és szak-

milyen létszám támogatja ezeket az ötleteket. Az árverseny negatív hullámokat vetett, a magánmegrendelők egyre inkább elmaradtak. Ki lett adva a jelszó: vissza az alapokhoz, legyen egy tarifa, legyen fix tarifa, amely jó a taxisnak, mert a vállalkozását fenntarthatja, jó a cégnek, mert hihetőbbé teszi fuvarszervezői tevékenységét, és jó az utasnak, mert kiszámíthatóvá teszi alkalmi utazásainak árát.

Számtalan tárgyalás, levelezés, számtalan politikai és gazdasági elképzelés ütköztetése történt az ügyben. Azok a taxisok, akik semmilyen módon nem találták meg egyéni boldogulásukat, megalakították a 'zümmögő kórust', és egyre többet és többször kezdték el hangoztatni nemtetszésüket az alacsony tarifák használata miatt, nem törődve azzal sem, hogy a Versenyhivatal több ízben, többször, egyeztetett piaci magatartásra hivatkozással büntetett. Nem törődtek azzal a csendes

Idegenvezető:

- Ha hölgyek egy pillanatra abbahagynák a csevegést, hallani lehetne a Niagara vízesés fülsiketítő robaját.

lehet, és akár végzetes változást is hozhat.

Valakinek itt az a célja, hogy vesszenek a cégek, vesszen kárba mindaz, amit a taxisok évek alatt sziszifuszi munkával összehordtak. Vesszen az egyetlen olyan kezelhető tevékenység, amelynek elismeréseként havonta mintegy 1-1,5 millió utas bizalmával tünteti ki a cégeket. A rendeletalkotó szerint ez nem jó! A rendeletalkotó szerint az a jó, ha ezután az 1-1,5 millió utas az utcán, a használhatatlan droszthálózatot keresi meg majd a taxisokat.

November óta, immáron fél év telt el és egyszer, azaz egyszer volt kíváncsi ránk, és az általunk képviseltre a Fővárosi Önkormányzat. Egyszer, amolyan pofaviziten vettünk részt, ahol mi csak ültünk és hallgattunk, de a képünkbe mondták, hogy az általunk képviselt

elképzelés miért rossz, és az általunk képviselt miért jó! A krach attól ütött be, hogy a rendeletalkotó a hatóságok, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, a Közlekedési Főfelügyelet és a Gazdasági Versenyhivatal véleményét is figyelmen kívül hagyta.

Évtizedek óta kérjük, mondjuk, hogy a szakma négy kérdést együttesen szeretne rendezni. Az első a létszám (mint legfontosabb eleme ezeknek a pontoknak), a második a droszt, a harmadik a tarifa, a negyedik pedig mindezeknek a hatékony, hatósági ellenőrzése. Ezekből egyet-egyet kivéve, nem lehet eredményt elérni. Lásd, drosztrendelet: használni nem lehet, de fizetünk kell érte! Fölösleges pénzkidobás! Vagy a bevezetni kívánt tarifa: önmagában azokat a kardinális problémákat, amelyeket jelenleg mind-

annyian ismerünk, semmilyen fix tarifa nem oldja meg! Hiszen ahhoz, hogy ez valamit is eredményezzen, minden kiskaput be kellene zárni. A nagyokról nem is beszélve. Ám ezt a rendeletalkotó nem tartja fontosnak! „Csak csináljuk meg, csak vigyük ki az utcára, aztán majd lesz valami!” – hiszen vannak, akik ehhez még tapsolnak is! És akkor máris kitérhetünk a második pontra, a drosztrendeletre, amiért több százezer forintot fizetünk! Mit is oldott meg ez? SEMMIT!

Azt kellene most már kitalálni, hogy ebből a csapdahelyzetből hogyan lehetne kilábalni. Mert most már kell ide kompromiszsum bőven!

Kell a jól látható, kiszámítható tarifa, de csak akkor, ha ezzel a kötelezően kiadott engedélyek számával egyszerismind a Buda-

pesten taxis vállalkozást művelők létszáma is meghatározhatóvá válik! Kell a nagyon komoly, és az általános hatósági ellenőrzés a nap 24 órájában, hogy akik mindezek ellen vétenek, azok azonnal kikerülhessenek ebből a vállalkozási körből. Így ismét elismert, megbecsült vállalkozási forma lehet a taxizás. Kell egy törvény, amit 1982-ben elfelejtettek megalkotni, amely tisztán és világosan meghatározza e vállalkozás egész feltételrendszerét. De ehhez az kell, hogy a hatalom ne csak politikai súlyával kívánjon érvelni „fönről lefelé”, hanem egy előre-mutató konszenzusos megoldást találjon mindenkivel, akiket ez jog szerint is megillet.

Budapest, 2005. június 7.

Horváth Pál
a Rádió Taxi és a FODESZ
elnöke

1. sz. melléklet

Fővárosi Önkormányzat
Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság
1052 Budapest, Városház u. 9-11.
Rusznák Imre úr részére

Tisztelt Elnök Úr!

Sajnálattal vesszük tudomásul, hogy az Önök által jegyzett hatósági ár bevezetésére ismételen nem került sor (melynek mértékével nem, csak az elvével értettünk egyet).

A szervezetemhez, illetve a cégemhez tartozó taxivállalkozók azzal keresték meg írásban mind cégemet, mind pedig az általam vezetett szervezetet, hogy a hatósági ár bevezetésének elmaradása miatt, mint egyéni személyszállítói vállalkozók **2005. július 1-jétől 500,- Ft. alapdíj, 200,- Ft. km-díj és 50,- Ft. várakozási díj ellenében kívánják végezni személyszállítói tevékenységüket.**

Nyilván ezzel szemben semmilyen ellenvetés sem lehet, hiszen ármegállapító magatartásom a jelenleg fennálló rendeletek, illetve törvények értelmében nem lehetséges, így csak tudomásulvételi jogkörrel rendelkezem. Ám felhívtam figyelmét a vállalkozóknak, illetve a

hozzám írásos anyagot elküldőknek, hogy a Fővárosi Önkormányzat, illetve az Ön által vezetett bizottság által meghatározott, jelenleg érvényben lévő alapdíj felső határa 300,- Ft. így az 500,- Ft. alkalmazása mindaddig nem lehetséges, amíg a Fővárosi Önkormányzat az alapdíj jelenlegi 300,- Ft-os mértékét 500,- Ft-ra nem emeli, illetve módosítja.

Tisztelettel kérem tehát Önt, mint a Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetségének (FODESZ) elnöke, illetve mint a Rádió Taxi elnöke, hogy a lehetséges legrövidebb időn belül az alapdíj módosítására, illetve annak mértékének emelésére lehetőséget biztosítani szíveskedjen.

Remélem, hogy ez a levelem válasza talán, és mielőbb megkapom az Ön álláspontját a kért ügygel kapcsolatban.

Reméljük, nem húzódik el ez a kommunikációs ügylet, hiszen a személyszállítói vállalkozók 2005. július 1-jétől szeretnék ezt a tarifát alkalmazni.

Mielőbbi intézkedését és válaszát várva, tisztelettel:

Budapest, 2005. május 19.

Horváth Pál
FODESZ és Rádió Taxi elnöke

2. sz. melléklet:

Horváth Pál Elnök
FODESZ
Budapest
Kalászi út 11.
1031

Tisztelt Elnök úr!

Hivatkozva a 2005. május 19-én kelt a taxis-zolgáltatás alapdíjára vonatkozó maximált hatósági ár módosításával kapcsolatos javaslatára, tájékoztatom, hogy – mint ahogy az Ön számára is bizonyára ismert – jelenleg a rögzített hatósági ár bevezetéséhez szükséges jogszabály-módosításokkal kapcsolatos előkészítő munka folyik.

E miatt a maximált hatósági ár módosítására vonatkozó javaslatot nem kívánok a Fővárosi Közgyűlés elé terjeszteni.

Kérem a fentiek szíves tudomásulvételét.

Budapest, 2005. május 26.

Üdvözlettel:

Rusznák Imre, elnök
Budapest Főváros Közgyűlés
Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság



RENAULT THALIA STATUS, 1.5 dci

Hatalmas csomagter, kedvező fogyasztás

A Renault egyik legnépszerűbb, legnagyobb darabszámban értékesített típusa Magyarországon a Thalia. Az ár-érték arány e típusnál optimális, vagyis a vevő viszonylag olcsón, egy igen jól felszerelt autéhoz juthat. A hazai autósok körében igen kedvelt sedan-forma lehetőséget adott a tervezőnek arra, hogy 510 literes csomagtartót „rejtessen el” az ülések mögött. Ezt, az osztottan dönthető hátsó ülésekkel, még tovább lehet növelni. Az akciós, limitált szériában kínált, 1.5 literes 65 LE-s dízelmotorral szerelt Status felszereltséghez manuális légkondicionáló, első kódfényszórók, vezető- és

utasoldali légszákok, indításgátló, központi zár távirányítással, szervokormány, első elektromos ablakemelők, színezett üvegezés és 4 x 15 W-os CD-s rádió tartozik többek között. Mindez már 3 millió Ft alatti vételár mellett elérhető. Ami nagyon fontos, hogy az 1.5 literes korszerű dízelmotor amellet, hogy nagyon jól, és könnyedén mozgatja a Thaliát, még kissé agresszív városi használat mellett sem fogyaszt 6 liter gázolajat. Országúton az autó „étvágya” 5 liter alatt tartható még akkor is, ha a megengetett legnagyobb sebességgel közlekedünk vele.

A FODESZ LEVELEZÉSÉBŐL

Horváth Pál elnök úrnak
Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége

Tisztelt Elnök Úr!

Orbán Viktor elnök úrnak és Áder János frakcióvezető úrnak a fix tarifával kapcsolatban írt levelében foglaltakat megismertük, az abban részletezett szakmai érveket a munkánk során hasznosítottuk.

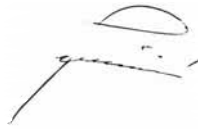
Nem vitatva érve többségének megalapozottságát tájékoztatom arról, hogy az ügyben a társadalmi kereteken kívül tevékenykedő taxisok is véleményyt formáltak, következőképpen nem lehet egységes szakmai állásponttal beszélni.

Remélhetően egyetért azzal, hogy a hazai és ezen belül a fővárosi taxizás sorsának minden érdekelt fél – ideértve a szolgáltatást igénybe vevőket is – számára elfogadható rendezése nem korlátozható a díjképzés mékintjére és mértékére. Az Ön levele is felsorolja azokat a rendezési elveket, amelyek szükségesek a szakmai és társadalmi feszültségeket esetenként egyaránt kiváltó

szituációk rendezéséhez, illetve megszüntetéséhez.

Az ügy parlamenti eljárása az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvényt módosító 2004. évi XCVIII. törvény kihirdetésével befejeződött, így további állásfoglalásra – az Ön levelében írtakkal egyezően a Fővárosi Önkormányzatnak van lehetősége. Erre figyelemmel leveleit a FIDESZ Magyar Polgári Szövetség Fővárosi Frakciójának vezetőjéhez, Dr. Kupper Andrásához továbbítottam.

Budapest, 2005. április 28.
 Üdvözlettel:



Dr. Fónagy János
 az Országgyűlés Közlekedési
 Albizottságának vezetője
 FIDESZ, Magyar Polgári Szövetség
 országgyűlési képviselő

Horváth Pál elnök úrnak
Fuvarozók Országos Demokratikus Szövetsége

Tisztelt Elnök Úr!

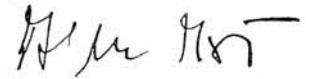
Köszönöm, hogy részletesen megírta felvetéseit a taxitarifák hatósági árképzéséről.

A sajtóból magam is értesültem a Fővárosi Képviselő Testület szándékairól. Hasonló forrásból tudom, hogy a tervezett fővárosi rendelet megszavazása esetén a Gazdasági Versenyhivatal az Alkotmánybírósághoz fordul.

Az MSZP elnökeként fontos feladatomban a hatályos törvények betartása és betarttatása. Fontos számomra, hogy az esetleges törvénymódosítások előtt az érintett érdekképviseletekkel a szükséges és kötelező egyeztetéseket az előkészítők folytassák le. Fentiekből adódóan támogatom az Önök egyeztetésekre vonatkozó kérését.

Budapest, 2005. április 20.

Üdvözlettel:



Dr. Hiller István, MSZP elnök

Külföldön mindig a rendőrnek van igaza

ELTÉRŐ BÍRSÁGOK AZ UNIÓN BELÜL

Itt van a nyár, itt van újra – a költő után szabadon, s ilyenkor, aki csak teheti, megpróbál kikapcsolódni, nyaralni, esetleg külföldön kipihenni a hazai fáradalimat. EU-tagságunk óta szinte nincsenek határok, ám korlátok azért akadnak. Éppen ezért indulás előtt érdemes megismerni az érintett országok eltérő szabályait, nehogy kellemtelen meglepetések rontsák el a jól induló nyaralást.

Az elmúlt 13 hónapban már megszokhattuk, az Európai Unió teljes jogú tagjaként egyben biztosak lehetünk: a szövetség tagállamai korántsem rendelkeznek egységes szabályozással. Ez igaz a közlekedési szabályok terén éppúgy, mint a belső „nem létező” vámleírások esetében, hogy egyéb csalafintaságokról ne is szóljunk. Májusi számunkban megpróbáltunk ízelítőt nyújtani – a teljesség igénye nélkül –, a különböző tagországokban kötelezően előírt, ám merőben eltérő eszközökről, kiegészítőkről, amelyekkel a gépjárművel rendelkezőknek bírniuk kell. Most az osztrák autószervezet (ARBÖ) által készített összehasonlító elemzéséből emeljük ki azokat az érdekességeket,

amelyek igencsak zsebre mennek, és ilyenkor nyáridőtájt, valljuk be, senki se fizet egy buznyágot sem a rendőrnek, ha nem muszáj, akár magyar, akár külföldi egyenruhásról is legyen szó.

Ittasan járműbe ülni sehol sem érdemes, még akkor sem, ha léteznek országok, ahol nem a 0 tolerancia elv van érvényben. Ráadásul a megengedett vagy eltúrt véralkoholszint is tagállamonként változó. Így fordulhat elő, hogy amiért Németországban még nem szólnak, azért a szomszédos Svájcban komoly bírság jár. Svédországban 30 eurós büntetéssel megúszható a kisebb alkoholos befolyásoltság. A szomszédos Dániában ez már 540, míg Svájcban 730, Franciaországban 750 eurót kóstál egy-két pohár bor is. Az olaszoknál akár 1128 eurót is kiszabhatnak egy könnyelműen iszogató sofőrre. És ezek az összegek nem csak akkor érvényesek, ha balesetet okozott a gépjármű vezetője, elég ha csak egy ellenőrzés során pityókásan találják a kormányonál a turistát. Márpedig, ha az ember nyaral, akkor egy-két pohár bor, vagy korsó sör könnyen lecsorog a torkán, ami miatt nem is megvetendő.

Száguldozni itthon sem érdemes, mert a feljelentés után akár 60 ezer

forint bírságról is megérkezhet a határozat, bár a megtévedt, nem notórius szabálysértőknél ennek a felével indít a hatóság. Aki viszont jelentősen túllépte az előírt sebességet, annak a jogosítványát is bevonhatják, aminek a legrövidebb ideje is 3-6 hónap, hogy az azt követő kötelezettségekről most ne is szóljunk.

A gyorsajtást a cseheknél és a horvátoknál lehet a legolcsóbban megúszni – már ha egyáltalán ezt a kifejezést használhatjuk –, kisebb sebességtúllépésért 15 eurót kérnek, míg a svédek 90, illetve a svájciak 125 eurós minimummal értékelik a gyorsaságot. Nem érdemes arra a trükkre „játszani”, mint hazánkban, ha nem állítanak meg, akkor letagadjuk a szabálysértést, mert néhány tagállamban több évig is képesek megőrizni az adott gépjármű priuszát, s ha az autóssal

szemben korábban nem sikerült érvényesíteni a büntetést, azt évekkel később is szemrebbenés nélkül megteszik a külföldi hatóságok.

Ma még a 25 tagállam között nincs olyan egyezmény, amely közlekedési szabálysértések eljárását vagy végrehajtását a vétkes lakóhelye szerinti hatóság körébe utalná, vagy a meghozott elmarasztaló határozatnak szereztenne érvényt, de ennek megoldásán már dolgoznak az uniós jogelőkészítők.

Végül egy jó tanács: ha már a nyaraló vétett is a közlekedési szabályok ellen, ne álljon le – jó magyar szokás szerint – vitatkozni a rendőrrel, mert azt nem szeretik, és legtöbb esetben vastagabban is fog a ceruza, ha vitára kerül a sor. A nyár pedig teljen mindenkinek kellemesen, kikapcsolódással és a legkevesebb konfliktussal.

k.z.t.

A cigányasszony hazavisz egy hazugságvizsgálót, ami rögön sípol, ha valaki hazudik.

A gyerek hazaér az iskolából:

– Na, hányast kaptá, fiam?

– Ötöst, anyám! bíííp – Hármas! bíííp – Na jó...egyest.

Anya: – Bezzeg amikor én

iskolába jártam, sose kaptam egyest! bíííp

Apa: – Bezzeg amikor én iskolába jártam... bíííp

– Apám, te nem jártál iskolába?!

– Ne szemtelenkedj velem, mégiscsak az apád vagyok! bíííííp!

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mi a jelentése a jelzőtáblának?

- a) Forgalmi sáv vége.
- b) Osztott pályás út.
- c) Útszűkület.



2. A jelzőtábla olyan övezetet jelez, ahol

- a) Csak gyalogosok közlekedhetnek.
- b) Csak gyalogosok és kerékpárosok közlekedhetnek.
- c) Gyalogosok és a vonatkozó szabályban meghatározott gépkocsik is közlekedhetnek.



3. Mennyi ideig tartózkodhat taxijával közvetlenül a tábla után a kiegészítő táblán jelzett időszakban?

- a) Legfeljebb öt percig.
- b) Legfeljebb az utas ki- vagy beszállásának az idejére.
- c) Áruszállító jármű érkezéséig.



4. Mit tilt az ilyen jelzőtábla?

- a) A 40 km/h sebességnél gyorsabb haladást.
- b) A 40 km/h sebességnél kisebb tempóban való haladást.
- c) A 40 km/h sebességgel való haladást.



5. Behajthat-e taxijával a táblával megjelölt utcába utasfelvétel céljából?

- a) Igen.
- b) Csak előzetes rendelés esetében.
- c) Nem.



6. Mit jelez a tábla?

- a) Azt, hogy felnőttek kíséretében gyermekek is közlekednek az úttesten.
- b) Azt, hogy hat éven aluli gyermeket felügyelet nélkül hagyni tilos az úttesten.
- c) Azt, hogy fokozottan számolni kell az úttesten gyalogosok közlekedésével.



7. Taxijával a táblával jelölt helyen kíván várakozni. Köteles-e járművét a kiegészítő táblán jelölt módon elhelyezni?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha járművét őrizetlenül is fogja hagyni.
- c) Nem.

8. Járműszerelvény-e a személygépkocsiból és a lakóocsiból álló járműkombináció?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a lakóocsi kéttengelyes.
- c) Nem.

9. A forgalmat irányító rendőr vállával párhuzamos irányból érkezik taxijával az útkereszteződéshez. Mi a

teendője, ha féktávolságának határán azt látja, hogy a rendőr függőlegesen felemeli a kezét?

- a) Intenzív fékezéssel haladéktalanul megállítja járművét.
- b) Megállítja a járművét, ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladnia.
- c) Azonnal növeli taxija sebességét, és késedelem nélkül áthajt az útkereszteződésen.

10. Az alábbiak közül milyen esetben érvényes a szeszital fogyasztásának a tilalma?

- a) Ha gyalogosan az úttesten közlekedik.
- b) Ha utasként gépkocsiban tartózkodik.
- c) Ha bármilyen járművet vezet.

11. Elindulhat-e taxijával a telephelyéről, ha irányjelző készüléke nem működik?

- a) Igen, ha a látási viszonyok lehetővé teszik, hogy karjelzéssel jelezni tudja irányváltoztatási szándékát.
- b) Csak olyan helyig, ahol a hiba elhárítható.
- c) Nem.

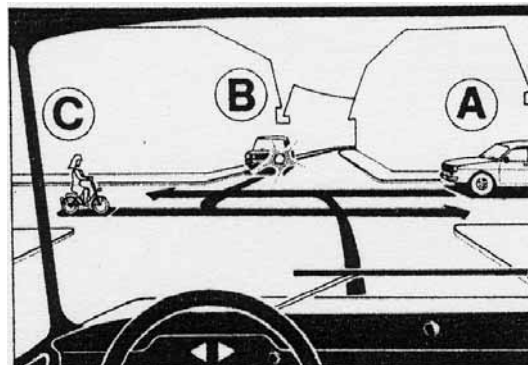
12. Műszaki hiba miatt lassan közlekedő taxijával hol kell haladnia az úton?

- a) A leállósávon, illetve az útpadkán.
- b) Szorosan az úttest jobb szélén.
- c) A menetirány szerinti jobb oldalon, bárhol, ahol a forgalmat nem akadályozza.

13. A szemben érkező gépkocsik közül melyiknek van elsőbbsége ott, ahol az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül?

- a) Annak, amelyik irányváltoztatás nélkül tudja az útját folytatni.
- b) Annak, amelyik hamarabb ér az útszűkülethez.
- c) Annak, amelyik gyorsabb haladásra képes.

14. A kormánykerékkel ábrázolt taxit Ön vezeti. Az ábrázolt útkereszteződésben van-e elsőbbségadási kötelezettsége?



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

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Foglaltak a taxiállomások!



XI., Bartók Béla út



XIV., Róna u.



VII., Klauzál tér



XI., kerület Október 23. út

Lehet, hogy valakinek már unalmas, de újra és újra le kell írni: foglaltak a taxiállomások! Csak néhány fotót mellékelek (helytakarékoság miatt), de több tucatot is mellékelhetnék. A fő gond nem az, ha 1-2 „idegen” autó áll a droszton, de a képeken látható helyszíneken csak civil autó áll! Egyetlen (!) taxi sem tud beállni arra a területre, amelyért bérleti díjat fizetünk!

Persze vannak még különlegesebb esetek. A VII. kerületi Klauzál téren egy leponyvázott autó állt, amíg nem tudtuk rávenni a távozásra. Vagy a XI. kerület egyik Bartók Béla úti taxiállomására egy harcias amazon nem engedett beállni a taxi-autómmal mert a férjének „fogta” az üres parkolóhelyet!

És itt már nagyon komolyan el kell gondolkodni azon, hogy miért

is fizetjük a taxiállomás bérleti díját? Olyasvalamire köteleznek, amit nem kértünk, hiszen nagyon sok taxis eleve be sem akar állni a drosztra. Sőt, most sem áll be, inkább leoltott szabadjelzővel „tutizik”. Tehát fizet egy olyan szolgáltatásért, amit nem vesz igénybe, de nem is vehetne, hiszen foglaltak a taxiállomások.

Egy kolléga kereste meg szerkesztőségünket, segítségünk ügyvédet találni, beperli a Taxiállomás Kht.-t. Kíváncsian várjuk mi lesz a dolog vége? Perelhető-e a Kht.? És mi lesz, ha a taxis nyer? Mi lesz, ha peres tucatjai kezdődnek, és ha azokat mind megnyerik a taxisok?

En megelőzném a Taxiállomás Kht. helyében... Megtisztítanám a drosztokat az idegen autóktól!

Juhász Péter



Tiltakoznak, de azért parkolni könnyebb a droszton, mint a fűvön. Az arra tévedő taxis meg tornázza be magát a helyére

Taxis attak Kiskunfélegyházán

GOLF-FOGLALÁS ERŐSZAKKAL

Rablás, okirattal visszaélés, egyéni azonosító jel meghamisítása, lopás szerepel annak a taxis vállalkozónak a vádjavaslatában, aki 2004 októberében személyi fuvarozó társának autóját akarta fondorlatos módon megszerezni. Mikor ez békésen nem sikerült, jött a durva erőszak.

Ember embernek farkasa – tartja a mondás, de arról ritkán szerzünk tudomást, ha taxisok marják egymást. Márpedig a nyomozati iratokból ez derül ki. Hogy pontosan mi is történt, annak próbáltunk utánajárni.

László 42 évesen gondolt egyet, s úgy döntött, autót vásárol és taxizni kezd. Erre többen is biztatták, bár voltak, akik megpróbálták lebeszélni. Érvek, ellenérvek hatására mégis a hivatásszerű személyi fuvarozást választotta. A megfelelő jármű kiválasztásánál a döntés egy VW Golf 3-as típusra esett, ami első körben mindenben megfelelt az újdonsült taxisnak.

Akik még nem próbáltak vállalkozóként boldogulni a jogszabályok és előírások tengerében, azokat bizony meglephetik a kötelezettségek. Vannak, akik nem is alkalmasak saját üzletvezetésükre, és inkább vállalják az alkalmazotti jogviszonyt. Történetünk másik főhőse, a 49 esztendő Lajos, egyszemélyes kft.-jében már alkalmazott személyi fuvarozókat, így felajánlotta Lászlónak: ne sokat töprengjen, álljon be hozzá taxizni. A gépkocsit átírják a kft. nevére, és így egyszerűen a felmerülő kiadások nem őt terhelik, ráadásul költségként elszámolják, erre se lesz gondja az ifjú taxisnak. László – vélhetően jóhiszeműen – belement ebbe a paktumba, és annak rendje-módja szerint az autót át is írták a vállalkozás nevére.

Közben az alkalmazott továbbra is furikázott saját kocsiján és élte gondtalan világát, mígnem egyszer csak azzal kellett szembesülnie, hogy Lajos be sem jelentette, így sem társadalombiztosítást, sem személyi jövedelemadó-előleget nem fizetett utána. Amikor ezt szövé tette „munkaadójának”, az csak annyit válaszolt: maradjon nyugton, mert ha sokat ugrál, még csődöt jelent maga ellen, és akkor László is megnézheti magát. Az újonc taxis azonban nem hagyta annyiban, megfenyegette „főnökét”, amennyiben nem íratja rá a gépkocsit, úgy elmegy a rendőrségre és feljenti.

A napok csak múltak és csak nem történt semmi, mígnem László követelte a vállalkozótól, hogy legalább adja írásba: a Golf nem a kft. tulajdona, hanem Lászlóé. Ettől előbb ódzkodott a Lajos, végül mégis csak elkészült a kért dokumentum, amelynek birtokában László tovább folytatta munkáját.

Pár nappal később az egyik „kuncsaft” Félegyháza egyik külterületére, Bankfaluba vitette magát. Utközben szolt a taxisnak, álljon meg, megérkeztek. Még mielőtt a fizetésre került volna a sor, mögöttük megjelent egy másik autóval Lajos, aki azonnal a sofőrhöz lépett és megpróbálta kiemelni az autóból. Kisebb dulkodás alakult ki közöttük. László indította volna az autót, hogy elmeneküljön, de ebben ekkor már alibi utasa is megakadályozta. Ketten küzdöttek az autójáról lemondani nem szándékozó Lászlóval, akitől a korábban írt Golf tulajdonjogát igazoló papírt követelték. Lajos átkarolta egykori alkalmazottját, némi fojtófogást is bevett a meggyőzés érdekében, ám ez sem vezetett eredményre. Végül elvették László autókulcsát, pénztárcáját, okmányait és hátsó rendszámabláját tokostól letörve távoztak a mögöttük várakozó autótól.

A csetepatének azért hamar akadt nézőközönsége az utcán, így amikor László segítségért kiáltott, ha segíteni nem is jöttek, de valaki értesítette a rendőrséget. Mire az egyenruhások kikerkeztek, Lajosnak és társainak már nyoma veszett, és a kirabolt László egyedül, kocsikulcs, pénztárca és iratok nélkül mesélte a rendőröknek, mi is történt.

A eset pikantériája, hogy míg a helyszínen folyt a sértett meghallgatása, visszajött Lajos, akinek a kocsijából előkerült László minden hiányzó értéke. Ezeket a rendőrök lefoglalták, ettől kezdve biztonságba kerültek az iratok, rendszám-tábla, a pénztárca és a Golf kulcsa is.

Az eset elsődleges megítélése önbíráskodásnak tűnt, ám a vizsgálat tisztázta a személyek szerepét és felelősségét. A büntetőeljárás alatt a többszöri szembesítés sem vezetett eredményre. A résztvevők ugyanis másként emlékeztek vissza a történésekre. A nyomozók dolgát nehezítette az is, hogy sokáig nem tudták azonosítani, ki vitette magát Bankfaluba, ki volt az alibi utas, ki próbált segíteni a vállalkozónak. A bizonyítási eljárás végül eredménnyel zárult és a városi kapitányság vádemelési javaslattal megküldte az iratokat az ügyészségnek, ahol vádat emeltek Lajos és – az alibi utas – fiatalos társa ellen. Az ügy harmadik szereplője – Lajos egyik alkalmazott taxisofőre – nem vett részt a rablásban, ő csak a főnököt szállította a megadott helyszínre, kocsijából ki sem szállt, így az attackban nem vett részt. Őt tanúként hallgatták ki, ellene nem indult büntetőeljárás.

Az ügyészség Lajos ellen rablás, okirattal visszaélés, egyéni azonosítójel meghamisítása és lopás miatt emelt vádat. A bíróság rövidesen kitézi a tárgyalás időpontját, ahol ismét farkasszemmet nézhet egymással a két taxis. Döntés csak ezek után várható, talán össze.

k.z.t.

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Motorola 350 URH + térerőmérő eladó.

Érdeklődni: 06/70-3838-462,

City 462



Skoda Octavia II. új típus, 4 hónapos, taxinak vizsgáztatva, kedvező fel-

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!

tétélekkel, akár hosszú távra is kiadó, lízingelhető.

Tel.: 06/20-935-4156



Opel Astra Combi diesel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet:

06/20-941-4996



Eladó Ford Mondeo 1.6 CLX 1995-ös évjárat, sötétkék metál. Extrák: színezett üveg, légzsák, állítható kormány és ülés, vonóhorog, szervó, plüss kárpit, ABS, immobilizer, ködlámpa, központizár.

Érdeklődni lehet: 06/30-212-2412

A nyuszika és a farkas minden héten sakkoznak, és mindig a nyuszi nyer. A farkas az egyik héten megkérdezi a nyuszikát:

– Hogy csinálod, hogy mindig te nyersz?

– Tudod – válaszolja a nyuszika –, sakkozás előtt mindig elmegyek a szeretőmhöz, és jól megdugom.

A farkas elkezd gondolkozni hogy neki is ezt kéne tennie, de mivel nincs nője, úgy határoz, jó lesz a felesége is. A következő sakkozás előtt kimegy a konyhába, és hátulról letámadja főzőcskéző feleségét, mire megszólal az asszony:

– Mi van, nyuszika, mész sakkozni?

* * *

Az egérke és az elefánt találkozik:

– Hány éves vagy te, elefánt, hogy ilyen nagyra nőttél?

– Kettő.

– En is – mondja az egérke –, csak két héttig beteg voltam.

MORFONDÁRIÁK

Szóval lezajlott a tüntetés. Igaz, hogy kevesen voltak. A média meg a szokásos módon nem a valós képet továbbította a nagyközönség felé. Így aztán senki nem tudta eldönteni, hogy mi a több vagy a kevesebb. Vagy kisebb? Nem kisebbség. Mert az már politikai fogalom. Vagy inkább eszköz. Mint a rasszizmus, ugye. Na ebbe a kardba jól beledőltek egypáran, kormányfő, kissebségi képviselő. Hű micsoda egyformán szónokoltak. Aztán meg mutogattak egymásra rendesen, amikor megtalálták a véres kardot. Nem győzték lehülyézni egymást. A tekintélyük, a presztízsük meg szövetséget kötött a bányászbecával. Mert pofázni azt mindenki tud. Az könnyű. Gondolkodni? Minek? Előre látni, az meg még nehezebb. Már az ókorban is azt mondták ilyenkor, hogy ha hallgattál volna, bölcs maradtál volna. Erről egy jó kis mese jut eszembe. Mai mese. Be megy a taxis a bevásárlóközpontba. Bevásárolt ezt-azt. Látja ezt a vasorrú bába és gyorsan egy csinos fiatal reklámhordozóvá válik. Hordozza a reklámat a pólóján, meg itt-ott. Kedvesen rámosolyog kollégáinkra és ad neki egy olajos halkonzervet. Na, hazaér a barátunk. Illő módon köszönti az asszonyt majd rögtön kinyit egy sört. Kortyolgat, majd kinyitja az olajos halkonzervet. Hát mit lát? Egy élő aranyhalacska ficáncol az olajban. Meg is szólal. Ne egyél meg, szép taxisom. Ugyan miért? Inkább adj a macskádnak. Nincs macskám. És a szomszédnak? Annak van egy rohadt fekete dögje. Annak nem adlak. Akkor dobj a klotyóba. Ekkor már hősünk agya erőlködik rendesen. Hogyhogy te az olajban ilyen jól érzed magad? Tudod, egy elsüllyedt tartályhajó mellett születtem. Na dobj már a klotyóba! Teljesítem három kívánságod. Jól van. De előbb kívánok hármat. Természetesen. Na tudod mit? Nekem legyen a legnagyobb szexuális számon a világon. Lett is neki akkora a következő pillanatban, hogy majd elájult a látványtól is. Akkora lett a farka, hogy olyat még Ciccolina sem látott képviselő korában. Befordult az asszonya is. Na, kitört a vihar. Mi ez? Mekkora? Hol jártál, te strici? Kitől kaptad ezt a nyavalyát? Erre elmesélte barátunk az aranyhalas történetet. Húzd le rögtön a klotyón! Nem! Előbb tüntesse el ezt a szörnyűséget! Ekkor aztán még rosszabb lett a helyzet. Mert ahol eddig volt valami, most nem lett semmi. Hú, az anyját! Na, ne kapkodjunk. Az asszony meg elkezdett szívből kacagni. Hát most kuncsorogj a harmadik emeleten lakó szőke csaj után! Tudom, hogy az erkélyről azért hajolgatsz úgy ki, hogy meglesd, amikor napozik. Jól van, na. Maradj már. Akkor inkább maradjon minden, ahogy volt. Úgy is lett. Lapított az aranyhal is, mert érezte, hogy nem lesz ennek jó vége. Nem is lett. Süket taxisunk mikor rájött a hatodik doboz sör után, hogy elszalasztotta a szerencséjét, mérgében megette az aranyhalat. Sajnos megtudta ezt a szomszéd fekete macskája és elhatározta, hogy eszentül mindíg átszalad ennek a süketnek az autója előtt. Egyszer aztán nem sikerült, és elütötte a taxi. Ezt meg egy bőszt állatvédő látta meg. ...De elég a meséből, mert sosem lesz vége. Mint a taxisok problémáinak

sem. Ja, a tanulság. Mert ugye minden mesének kell lenni tanulságának. Ki-ki azt választhat e mese tanulságául, amit akar. Térjünk csak vissza a valóságba egy picit. Valóság, vagy inkább való világ itt már minden. Mert valamikor az emberek elmentek cigányzenét hallgatni egy jó ebéd után. Most meg nézik a cigányéletet a tv-ben. Jó a nézettsége. Ahelyett hogy az érettségi-re készítenék fel a fiatalságot, mert ugye itt már kétszer kell érettségizni, meg két szinten. Az oktatásügy meg is bukott, ahogy illik. Rá is fogták a diákokra, ahogy kell. Ez a jó kis egymásra mutogatás. Ez vajon mikor szűnik meg? Itt van például a Gazdasági Versenyhivatal. Kérdelem én, milyen elvek alapján működik? Ugyan hogy hozza a döntéseit, határozatait? Mit gondoljak, amikor a MOL-lal kapcsolatban rövid időn belül egymással ellenkező véleményeket hoz nyilvánosságra? Azt gondolom, hogy ez a valamikori SÓHIVATAL jogutódja. Ismét itt a borraivalo megadóztatásának ötlete. Ezt vajon melyik képviselő írta alá? És kinek a nevével vagy ki helyett? Ők ugye csalhatnak, hamisíthatnak, akkor én miért nem írhatok kamu számlát? Ja, hogy nekem nincs mentelmi jogom. Csak szavazati jogom. Érdekes. Az nekik is van, mégsem szavaztak. Hol az egyik párt, hol a másik! Azért csak lett köztársasági elnökünk. Kívánok neki sok sikert. Csak panaszt ne halljak, amikor majd én nem megyek szavazni sokadmagammal. Mert a szavazópolgár az nem tudja, mit kell neki tenni. Nagy titokban a franciák meg a hollandok képesek voltak nemet mondani. Micsoda arcátlanság! Ilyen példa után ugyan mit várnak tőlünk? Még több pénzt (adót). Ahelyett hogy azt csinálnák, amit a fejlettebb demokráciákban. Először is ott, amit ígérnek, azt úgy nagyjából be is tartják. Aztán itt vannak ezek a jó kis brókerügyek. Miért nem lehet az elszakított pénzeket megadóztatni? Jogerősen természetesen. Mert itt senki sem tagad, csak a pénz nincs meg. Na, itt kellene szerintem azt a módszert követni, amit Al Caponeval tettek az USA-ban. De ott nem lacafacáztak. Itt meg meghoznak egy tör-

vényt és utána rögtön mindenki nekiesik és minden eszközzel megakadályozza a bevezetését. A fix tarifára gondoltam. Úgy néz ki, hogy abból sem lesz semmi. Megint jön a duma a szebb jövőről. Mert ugyan ki tudja, hogy mi van a múlt és a jövő között? Megmondom. A mi kis tyúkszaros életünk! Sajnos.

Tisztelettel:

Kapitány

Mennyiért telejónálhatunk külföldön?

Természetesen most sem arról lesz szó, hogy mennyi aprópénzt kell bedobálni külföldön a telefonfülkék perselyeibe. Hanem, hogy mennyit kell fizetni, ha menet közben telefonálgatunk. Pontos megfogalmazással: kézben tartott telefonnal telefonálunk. Fagylaltozni, cigarettázni még szabad, bár egyre több ország tervezi ezt is megtiltani a gépkocsivezetőknek...

Az adatokat az ADAC MOTORWELT újságból, a Német Autóklub lapjából vettük át. A büntetési tételeket feltüntettük forintban (az egyszerűség kedvéért 250 forintos euró árfolyammal számoltunk) és helyi valutában. Hogy legyen mindig kéznél elegendő készpénz...

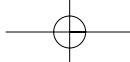
Büntetés

	forintban	helyi valutában
Ausztria	6 250-tól	25 euró-tól
Belgium	12 500-tól	50 euró-tól
Bosznia-Hercegovina	2 000	15 BAM
Bulgária	3 750	30 BGL
Csehország	8 500	1000 Kc
Dánia	16 750	500 DKr
Finnország	19 500-ig	78 euró-ig
Franciaország	5 500-tól	22 euró-tól
Görögország	37 500-ig	150 euró-ig
Hollandia	35 000	140 euró
Horvátország	17 500	500 HRK
Irország	15 000	60 euró
Lengyelország	6 250-tól	100 Zl-tól
Lettország	3 750-ig	10 LVL-ig
Litvánia	3 000-ig	40 LTL-ig
Luxemburg	18 500-ig	74 euró-ig
Nagy-Britannia	11 000	30 font
Németország	10 000	40 euró
Norvégia	30000	1000 NK
Olaszország	17750-tól	71 euró-tól
Portugália	30000-tól	120 euró-tól
Spanyolország	22750-ig	91 euró-ig
Svájc	16250	100 sfr
Szlovénia	21250	20000 SIT
Szlovákia	10000	1500 SK

Összeállította: Juhász Péter

Két hangya éhesen bandukol az erdőben. Meglátnak egy elefántot, amint közeledik feléjük. Az mondja az egyik:

- Itt az ebéd, kapjuk el!
- Jó de hogyan?
- Én elgáncsolom, aztán te ráveted magad, és megfojgod.



Mit vár el az utas?

Életveszélyes jelenségre hívta fel szerkesztőségünk figyelmét egy taxit csak ritkán igénybe vevő női utas. A droszton szállt be az autóba, amelybe a manapság divatos, vékony minitelevízió is be volt szerelve. De nem ám az utas szórakoztatására, hanem a gépkocsi vezetője elé. Ez sem baj, az üres órákat a droszton csak el kell verni valahogy. Az életveszély akkor kezdődött, mikor elindultak a megadott cím felé. A tévében valószínűleg a taxis kedvenc sorozata mehetett, mert elindulás után sem kapcsolta ki a készüléket. A sűrű forgalomban oda-odapillantott a képernyőre, sőt az izgalmasabb jeleneteknél ott is felejtkezett a szeme. Ennek eredményeképpen aztán sokszor kellett erősen fékeznie – nem egyszer az utas rémült sikkantása nyomán feltekintve – nehogy ráfutásos balesetet okozzon. Aztán gyéribb forgalmú részhez érve a sebesség is növekedett. A televízió nézése azonban nem csökkent, pedig 60-70 kilométeres sebességnél már igencsak rizikós lenni a szemünket az útról hosszú másodpercekre...

A cérna akkor szakadt el az utasnál, amikor egy zebrán átkelő gyalogos előtt csak az ő „vigyázzon!” kiáltása nyomán tudtak megállni. Ekkor kiszállt, és gyalog ment tovább, a taxis legnagyobb megrökönyödésére. Bár ez a csodálkozás is csak néhány másodpercig tartott, taxisunk ugyanis ott, ahol volt, elakadásjelzőjét villogtatva máris belemerült kedvenc csacska tévéműsora további szemlélésébe...

Fentiek nyomán gondolkodtam el azon, hogy mit is vár el egy utas a taxistól, a taxitól.

Mint utas, először is miért ülök taxiba? Vagy sietek valahová, vagy nem bírom a tömegközlekedés körülményeit (ilyenkor nyáron főleg a szagokat!), nincs kedvem a belvárosban parkolót keresgetni, esetleg innék valamit a barátaimmal. Taxit hívok.

– A telefont felvevő alkalmazott legyen udvarias, értsen meg a kéréseimet és igényeimet, esetleg menjen is elébe azoknak kérdésekkel.

– Az érkező taxi legyen ott gyorsan. Nem kell kétperces, de tíz percen belül mindenképpen.

– A kiállt taxi tudja, hogy értem jött. Mutassa magát, lássam, hogy ő az én taxim.

– A kocsi legyen kívül-belül tiszta. Amikor beülök, ne érezek szagokat. Se izzadtságzagot, se hagymaszagot, se a törött kipufogóból beáradó gázt. Ha lehet, wunderbaum szagot se.

– A gépkocsivezető legyen udvarias, kérdezze meg, hová megyünk, és tudja, hogy az hol van. Ha nem tudja, nézze meg az atlaszában. Legyen atlasza, és tudja kezelni. Lehet, hogy egy barátom lakásavatójára megyek, és én sem tudom, merre van...

– A forgalomban legyen udvarias, de határozott. A siető, de nem agresszíven tolokódó taxit mindenhol beengedjük. Ne kelljen a vezetési stílus hiányosságai miatt ide-oda röpödnöm az ülésen.

– A taxis legyen tiszta, ne hordjon rövidnadrágot, ujjatlan trikót, mezítlábra papucsot még a legmelegebb nyárban sem. (Aki úgy érzi, hogy ezek túlzott követelmények, az menjen el Athénba, és nézze meg a görög taxisokat. Pedig ott aztán igen melegnek tudnak lenni!)

– A gépkocsi vezetője a legszükségesebben kívül csak akkor beszélgessen, ha azt az utas kezdeményezi. Ne jöppofizzon, és ne mesélje el harsányan röhögve a legújabb baromi jó viccet, amit az előző utasától hallott. Lehet, hogy temetésről jövök.

– A taxióra a valós viteldíjat mutassa végig az úton, és a taxis ne babrálja folyton, még a legnagyobb jóindulattal sem. Bennem, mint utasban ez a manipulálás a csalás képét idézi fel.

– A taxisok és a diszpécserközpont közötti beszélgetésre nem vagyok kíváncsi. Ha mégis, akkor külön szólni fogok. A taxis tehát halkítsa le az URH-ját úgy, hogy csak ő hallja. Vagy még ő sem. Nem kell folyton ott lenni a csatornán.

– Hasonló okból nem vagyok kíváncsi a rádió- és televízióműsorra sem. Némi halk zene elmegy, de ne legyen zavaró. Nagyon rit-

kán vagyok olyan utas, aki szereti a heavy metált, vagy a punkot. Ugyanez vonatkozik az operára is. Híreket sem akarok hallgatni. Ha mégis, majd szólok.

– Nem érdekelnek a taxisok szakmai problémái. Hidegen hagy a droszthelyzet és a fix tarifa izgalmas kérdése. A létszámkorlátozás témáján szinte elalszom. Az sem érdekel, hogy mennyit lehet keresni, és miért ilyen keveset. Tudom, hogy sok a költség, de ne részletezd nekem, és ne sajnáltsd magad. Függetlenül attól, hogy most én vagyok az utas, lehet, hogy éppen sokkal súlyosabb problémákkal küzdök, mint te.

– A taxis ne dohányozzon, amikor engem szállít. Akkor sem, ha nem kértem külön nemdohányzást. Ha én rágyújtanék, ő akkor se tegye. Balesetvédelmi szempontból.

– Ha a taxis pipázik, ezt kizárólag otthon tegye, a kocsi semmi esetre sem. Vagy válasszon más szakmát, legyen például rendőrfelügyelő.

– A szivar büdös. Akkor is, ha neked tetszik az illata.

– Utas szállítása közben a taxis ne táplálkozzon. Taxiállomáson sem, ha treffen van. Lehet, hogy mindjárt be akarok ülni.

– Megérkezéskor kérés nélkül kapjam meg a nyugtát. A nyugta tartalma olvasható legyen (legyen az órában festékszalag, vagy indigós papír!). Ha számlát kérek, abból egyértelműen derüljön ki a taxis neve és rendszáma, a többi adatról már nem is beszélve. Az olvashatatlan írás ismét csak átverési kísérletre utal.

– A taxinál legyen váltópénz. Akkor is, ha egy ezer forintos utat húszezreessel fizetek ki. Lehet, hogy csak azért ültem taxiba, hogy végre fel tudjam váltani a pénzem. Biztonsági okokból persze a brifkóban mindig csak legfeljebb egy húszezres váltópénze legyen. Ha esetleg egy rossz szándékú utas vagyok, ne támadjanak sötét gondolataim a nagy köteg pénzt látva...

– Ugyanezen okból a taxis ne hordjon ujjnyi vastag aranyláncokat, karkötőket, tyuktojás méretű medált és pecsétygyűrűt. Én mint utas, nem akarom érezni, hogy szegényebb vagyok annál, akinek nemsokára pénzt fogok adni.

– Halvány utalás se történjék arra, hogy borraivalót is szoktak adni. Ma már minden taxis magánvállalkozó, úgy kell megállapítani a tarifát, hogy az mindenre elég legyen

– A taxis ne viselkedjen másképp, esetleg kevésbé udvariasan, ha nem kap jattot. Ezt az adok jattot, nem adok jattot dolgot, illetve az

Milyen taxit szeretnék?

- Gyorsan megérkezőst
- Ajtót kinyitóst
- Köszönóst
- Nem büdöst
- Rádiólehalkitóst
- Nem jöppofizós, csendben maradóst
- „Lehet óra nélkül?”- nem megkérdőzést
- Nem átveróst
- Odatalalóst
- Fizetéskor jattot nem elváróst
- Elvesztett telefonomat megtalalóst, és visszaadóst

Éz a minimum - szerintem

Milyen utast szeretnék?

- Egyedül levőst
- Jobb hátsó ülésre beülőst
- Huszonöt éves jó szagú nőneműst
- Csak egy ridiküllel utazóst
- Pontos címet bemondóst, aztán csendben maradóst
- Taxiórát nem nézegetőst
- Fuvar végén jattot adóst
- Nem húszezreessel fizetőst
- Nyugtát nem elkérőst
- Máskor is engem hívóst

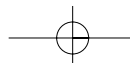
De ez csak álom - szerintem.

A baromfiudvarban fél kilós tojást tojik az egyik tyúk. Egy riportert megkérdézi tőle:

- Megmondaná, hogy hogyan sikerült?
- Ez családi titok.
- Tervei a jövőre nézve?
- Egykilós tojásokat tojni.

A riportert faggatja a sikeres kakast is:

- Megmondaná, hogy hogyan sikerült?
- Ez családi titok.
- Tervei a jövőre nézve?
- Sztétverem a strucc pofáját!



erre érkező reakciókat egyébként némelyik benzinkútnál remekül lehet tanulmányozni. Ha adsz jattot, akár csak tízen-egyhány forintot is (mondjuk nem kérsz vissza), akkor a következőképpen köszönnek el tőled: köszönöm, viszontlátásra. Ha pontosan kiszámolt pénzt adsz, vagy bankkártyával fizetsz, akkor a te köszönöm kifejezésedre vagy semmi, vagy egy halkán elmormolt „szívesen” a válasz. Biztos ismered ezt a hanglejtést, amikor a „szívesen” tulajdonképpen azt jelenti: „dögölj meg!” Csak hát ezt mégse mondhatja. És mindez sokszor tíz-húsz forinton múlik, ami ma

már nem egy olyan összeg, ami számítana, ezért aztán felesleges is a mogorvaság. Ebbe a hibába ne essen bele a taxis. Több száz, esetleg több ezer forintos fuvarnál ne várjon el tőlem még egy százast. A tarifájában már megkapta! Egyébként csak úgy kitérőként jegyzem meg, hogy a borraivaló intézménye még az állami taxi korában alakult ki, amikor is a bevétellel el kellett számolni, az nem a mienk volt. Fizetést kaptunk a munkánkért (ha jól emlékszem, a hetvenes években havi 1400 forintot), és ebből éltünk, na meg leginkább az utasoktól kapott borraivalóból, ami persze a fize-

tés többszörösét tette ki. A mai fiatal kollégák ezt már szinte nem is érthetik... Lényeg az, hogy a borraivalót elvárni ma már vállalkozóként nem célszerű és nem is ildomos.

Ha bármi problémám van, azt a taxis próbálja méltányolni, és igyekezzen segíteni. Mondjuk sok csomagom van, nehezen mozgok, bottal, mankóval járok. Nem jókedvemből teszem...

Elvárható, hogy a taxis segítsen csomagjaim be- és kipakolásánál. Ha az emeletre is felviszi, azt külön kérés nélkül díjazni fogom. *-oli-*

„Nem úgy kék, ahogy maga gondolja!”

– (József Attila) –

– Jónapot kívánok. Ön jött Jóska Pista névre?

– Tiszteletem. Igen. Tessék beszállni. Howá vihetem?

– Rákosrettenetesre. Mennyi idő alatt érünk oda, és kb. mennyibe fog ez nekem kerülni?

– Uram, ebben a csúcsforgalomban legalább egy óra. A díjra pedig azt tudom mondani, hogy nem vagyok jó, pláne ebben a forgalomban. A legrövidebb úton fogok menni, és így kb. 4000 Ft lesz. Sajnos a dugókat nem tudom átugrani.

– Menjünk. De nem sok ez egy kicsit?

– Attól függ melyik, oldalról nézzük! A jobb oldalon ülve sok, a bal oldalon ülve pedig kevés.

– Tudja, én a jobb oldalon ülök, és elég soknak érzem! Es ezt még maguk emelni is szeretnék!

– Teljesen meg tudom Önt érteni. Én is így éreztem a múltkor, amikor egy uszodatechnikai üzlet kirakata előtt álltam. Azt mondta az eladó, ha nincs rá pénzem, ne akarjam a luxust. Itt sajnos nem tudják figyelembe venni a szociális rászorultságot! Azért ha megengedi, mondanék én Önnek valamit, úgyis lassan haladunk, sajnos. Kényelmesen ül?

– Igen. Szép tágas, biztonságos kocsija van!

– Erre a szép, tágas, biztonságos kocsira a négy darab gumi 130 000 Ft volt. Nem 5, csak 4! Ezzel mintegy 100 000 km-t megyek el kíméletes üzemmódban. Ha nem történik egyikkel sem semmilyen hiba, akkor ez 1 forint és 30 fillér kilométerenként. Bagatell! De ez csak egy alkatrész, bár állítólag fontos a biztonsághoz! Maga kényelmesen fent ült az irodájában a fotelében és rendelt egy taxit, miközben azt nézte, hogy ömlik az eső odakint. Kényelmesen lesétált,

Folytatás a 31. oldalon

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



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

20%

KEDVEZMÉNY!

**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

10%

KEDVEZMÉNY!



AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Bármely Taxitársaság mozgásképtelen gépkocsiját Budapest területén **nettó 6.000.-Ft-ért**, Balesetes gépkocsiját a Fuvosz-Mabisz 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

A hangyák békésen sétálnak a sivatagban, mikor felűnik mögöttük egy hangyász. A hangyák nagyon megrémülnek, és felmászna egy közeli fára. Mivel a hangyász nem tud fára mászni, ezért hatalmas ormá-

nyával megragadja a fát, és nagy erővel rázni kezdi. A legkisebb és legvéznaabb hangya pont a hangyász nyakára esik. A többiek lekiabálnak neki:

– Fojtsd meg, Egon!

Folytatás a 28. oldalról

miközben én egy húszezer forintos helyen szabálytalanul várakoztam Önre, a mamám pedig erősen csuklott otthon a többi autós jókívánságai miatt. Az ide út, meg az erre a fuvarra eső fuvarszervezői díjat, ha összeadom, tartok kb. 600 Ft-nál, önköltési áron.

– Mitől ilyen sok? Mennyi a fuvarszervezői díj?

– Az kérem, cégektől függő, de gyanúsán egyforma, mintegy 55-60 ezer Ft havonta.

– Az már aztán nem kevés! Az édesanyámnak, aki végigdolgozott egy egész életet, 38 000 Ft a nyugdíja. Miből jön ez a hatalmas összeg ki?

– Fogalmam sincs. És ezt még sorozza fel társaságként átlagban 500 fővel. Szép summa, nem? Ami megmarad havonta tisztán, az nekem legalább kétévi bruttó bevétel!

És azt kérdezi mitől ilyen sok? Ezzel a tarifával járunk már lagalább négy éve! Az a négy év nem sok? Négy éve még csak mintegy a harmada, 20 000 Ft volt a tagdíj, és az üzemanyag is, meg minden más is jóval kevesebbe került. Ez nem sok? Aztán itt vannak a különböző kedvezmények.

– Azt ne mondja, maguk akartak velünk szerződést kötni, maguk ajánlották az árakat!

– Ez így ebben a formában nem igaz. Én senkivel sem kötöttem semmilyen szerződést! A telefonszám tulajdonosa ajánlott egy kedvezményt, amit maguk elfogadtak, amiben teljesen igazuk is van. Én pedig vi-selem a következményeit. Ez olyan, mintha a nagyáruházban a zsemlét 10 Ft helyett csak 6 Ft-ért adnák, és az eladó béréből minden zsemle után levonnának 4 Ft-ot. Jól hangzik, nem?

– Akkor mért fizetnek be ezeknek a telefonszám-tulajdonosoknak havonta annyi pénzt?

– Két okból. Egyrészt, és főleg, mert birkák vagyunk. Másrészt pedig igen okos üzletpolitikával az utasokat hozzákötötték egy-egy telefonszámhoz. Télen ott fagy meg mellettem a járdán a kuncaft, és hosszan telefonál és hosszan vár, ahelyett hogy be-

ülne, és már régen roboghatna úticéjra felé. Az utcán leintett taxistól is meg lehet kérdezni, amit tőlem: mennyibe is fog ez kerülni?

– És nincs önöknek valamilyen érdekvédelmi szervezetük?

– De van. Három is! Az egyik vezetője az egyik telefonszám tulajdonosa. A másik, a taxiskamara vezetője, egy másik telefonszám ügyvezető igazgatója. Tudja, ez olyan, mintha a MÁV vezérigazgatója lenne a mozdonyvezetők szakszervezetének az elnöke. Ez Ön szerint redbenlévő dolog?

– Nem, de hármat mondott, ha jól figyeltem!

– Igen, a harmadikról pedig szeretnének nem is tudni. Pedig kimondva ugyanazért küzdünk mindannyian, de csak szóban. Az egyik vezető azt írta le egypár éve, hogy azért nem lehet tarifát emelni, mert akkor drágábbak lennének a motoros futároknál, és így sok kicsomagszállítási címet elvesztenénk. Versenyezzek egy motoros futárral, akinek a munkaeszköze mondjuk 50 000 Ft, az enyém pedig ötmillió! Rádásul neki arra van engedélye, nekem pedig nincs! A másik nagy tudású azt mondja, és le is írja: –azért nem lehet árat emelni, mert akkor jobban élénk, a gyerek elmehetne egyetemre, a családom pedig nyaralni, a szomszéd buszvezető pedig taxinak akarna elmenni! Na, erre varrjon gombot!

– Ezt nem mondja komolyan?

– Sajnos, ez halálosan komoly. Azt hangoztatják, hogy a problémát egyszerre kell megoldani. Drosztok, ellenőrzés, tarifa, létszám. Az első kettő már megoldódott, a másik kettővel érdekellentét áll fent nekik. Ha bevezetik a fix tarifát, elképzelhető hogy kevesebben fognak befizetni a társaságokhoz. Bár ez egyáltalán nem bizonyos. Szeretünk szervezeten dolgozni, még a sokat bántott „hiénák” is csapatokba tömörülnek. A cégekre továbbra is szüksége lenne a taxisoknak. A létszámnál pedig gondoljon bele, csökkent a befizetők száma a fix ár miatt, mert az utcán is megtalálja a taxis a számítást, és akkor még csökkenne a mai mintegy 7000 db taxi,

mondjuk a drosztok létszámának megfelelő szintre, ami kb. 4500 db. Havonta vesztene sok millió forintot. Ezt, ha a maga vállalkozása lenne, maga sem nézné ölbe tett kézzel. Védik a vállalkozásukat. És igazuk van! Csak az a baj, hogy mintegy HÉTEZER CSALÁDDAL SZEMBEN! Csak azt nem értem, mért probléma az, ha én meg a saját vállalkozásomat próbálom védeni? Oda van írva, például maga elé: EZ AZ ÖN REKLÁMHELYE! Ezt havonta 2-400 000 Ft-ért bérelheti, pedig nem egy nagy felület. Ebből én egy forintot sem kapok. Az egyik prominens személy addig is elment, hogy tárgyalásokat folytatott a többi cég vezetőivel a taxik reklámfelületeinek a megvásárlásáról! Olyan dolgot akart megvásárolni egyik a másiktól, amihez semmi köze sincs egyiküknek sem! Természetesen minket senki nem kérdezett meg. Tulajdonképpen a saját tulajdonuknak tekintik az én saját tulajdonú autómát, csak a költségek maradhatnak az enyémeik. Ha megsérül a matrica, a saját pénzből pótoljam. Ugye hogy birkák vagyunk? Ugye hogy van miért üldözni a harmadik érdekviselet tagjait?

– De a sajtó azzal van tele, hogy a taxisok sem akarják a változást, a fix árat.

– Én elég sok taxissal szoktam beszélgetni, ezt még egyiktől sem hallottam. Ez csak olyanok szájából hangzott el, akinek nincs is taxiengedély! De lassan megérkezünk, hol álljak meg?

– Ott a kapubejárónál, minél közelebb a kapuhoz, mert még mindig szakad az eső. Ön ugyan, mint mondta, nem jós, de majdnem pontosan eltalálta az összeget, és a menetidőt is. Itt jó lesz, köszönöm. A fix ár után is taxival fogok utazni. Egyrészt, ügyis kifizeti a cégem, másrészt, látom, értik a dolgukat, és ha nem csapnak be, én megérem őket.

– Köszönjük. Vizontlátásra!

– Vizontlátásra! További jó utat és jó fuvarokat!

Elbeszélgette: Kovács Zoltán taxista



A kisautók kedvelőinek jó hír, itt az új Polo, mely a legújabb Passathoz hasonlóan már a márka új arculatát hordozza. A VW legújabb típusa kétféle – Trendline, Comfortline – felszereltségben kapható. A motorpaletta négyféle benzines és négy TDi erőforrást kínál.

A százlábú panaszok a bagolynak, hogy mind a száz lába reumás, és nem tud segíteni magán.

– Változz át madárrá! – mondja a bölcs bagoly. – A madárnak csak két lába van, és így a fájdalmai is kilencvennyolc százalékkal csökkennek.

– Köszönet a tanácsért. – mondja a százlábú. – De most már csak azt áruld el, hogy miként változzak madárrá!

– Az a te dolgod, barátom – vonja meg a vállát a bagoly. – Elvégre egy kicsit te is strapálhatod magad az egészségedért.

Nem vagyok betojva

Kissé pikírt megjegyzést tett egyik „kedves” állandó utasom, amikor tudomására jutott, hogy pillanatnyilag levették a napi-rendről a fix tarifa kérdését. – Most aztán be vagytok tojva, mi? Nem lesz fix tarifa, továbbra is a taxitársaságok viszik el a jó kis zsíros fuvarokat! Ti meg itt fogtok megposhadni a droszton!

Nagyon kedves (és nagyon állandó!) utasom az illető, így hát – azon kívül, hogy hozzávágтам a kulcsomómat – nem bántottam. Arra azonban jó volt ez a beszélgetés, hogy elgondolkozzam rajta: – Tényleg, be vagyok én tojva?

Amikor először szóba került a fix tarifa kérdése, sokan közülünk valamiféle megváltást reméltek ettől a rendeletről. A taxitársaságok hanyatlását és utasok drosztonon kigyózó hosszú sorát vizionálták. Bevallom, meztőlábasként eleinte én is örültem, hogy végre megvalósul az esélyegyenlőség, és minden taxisnak lehetősége lesz fuvarhoz jutni.

Nagyon rövid ideig tartott az örömöm. Pontos addig, amíg kedvenc lapomban, a Taxisok Világában elolvastam a fix tarifáról szóló rendeletervezet konkrét szövegét, majd az erre érkező reakciókat. Hozzászólt a tervezethez többek között a Közlekedési Minisztérium, valamint véleményt nyilvánított a Gazdasági Versenyhivatal is. Ez a vélemény lesújtó volt. Hogy lehet egy ilyen, aránylag jó kezdeményezésből ilyen rossz, végrehajthatatlan jogszabályt alkotni? Ha csak egy motívumot szeretnék kiragadni, akkor az biztosan a tarifa benzinárhoz kötése lenne. Ma 240 Ft? Legyen! Jövő héten 250? Aztán 260? Mi lesz, ha a benzin ára 300 forint fölé emelkedik? (Jó esély van rá!) Ki fog beülni 300 Ft-os fix tarifára?

Mint tudjuk, az üzemanyagok ára a taxi költségei között maximum 20-25%-ot tesz ki. Kisfogyasztású dízelautónál még ennyit sem. Ha tehát az üzemanyag ára mondjuk 250-ről 300 Ft-ra emelkedik, az a költségeim között legfeljebb 10-12 forintot emelkedést okoz. Összes kilométerenként. Az még 50%-os kihasználtság mellett is csak 20-25 forint utaskilométerenként. A másik 25 forint emelés mi lesz? Extraprofit? Csak fizesse meg valaki...

Nem akarok a látnok szerepében tetszelegni, de a tervezet olvasatakor már rögtön tudtam, hogy ebben a formában a fix tarifából biztosan nem lesz semmi. Ezek az elmentmondások biztosan feltűnnek másoknak is... De vajon elkeseredtem én ettől? Megijedtem, hogy most mi lesz? Vagy – hogy a fentebbi szólással éljek: – betojtam? Nem hiszem.

Eddig is megvoltak a saját kuncsaftjaim, és fix tarifa ide vagy oda, ezután is meglesznek. Nem 120 forintos aranyplatinakártya-törzssutas-szerződéses-kezdemenyes tarifával, de nem is 240-nel. Bár „jogilag” meztőlábás vagyok, néha azért besegítek az egyik szállodánál. Az onnan kapott fuvarokból azonban nem lehet megélni, ezért kénytelen voltam kialakítani saját vendégkörömet. Nem dicsekvésként mondom, de ma már rendszeresen látok el fuvarral más kollégákat is, egyedül ugyanis nem lehet elvinni az időnként hat-nyolc kocsira érkező egyidejű megrendelést.

Lényegében kétféle meztőlábás taxis létezik meglátásom szerint. Az egyik reggel kimegy a drosztra a 15 éves lepukkadt kocsijával, beáll hatodiknak, aztán addig vár – esetleg órákat –, amíg nem kerül sorra. Ha becsületes, akkor csak reménykedik hogy

hosszú fuvar jutott neki (általában hiába), ha pedig hiába, akkor azon az egy utason akarja megkeresni a napi betevőt. Időnként talán külföldi utasa akad, annak viszont kézzel-lábbal kell magyaráznia a kíváncsalmait, mert taxisunk csak egyetlen világnyelvet ismer, mégpedig a magyart. Csapathoz két okból nem lép be: egyrészt nem ad havonta több tízezer forintot azoknak a „vérszívóknak”, másrészt – bár ezt önmagának sem ismeri be – öreg, rozsdás autójával úgy sem vennék fel sehova... Sok ilyen kollégát ismerek. Folyton panaszkodnak...

A másik fajta meztőlábás mindent megtesz azért, hogy utasai legyenek. Névjegyeket osztogat, autóját nagyobbra és fiatalabbra cseréli, kapcsolatokat épít, honlapot tart fenn, hirdeti magát. Üres óráiban nyelvet tanul. Erről hadd mondjak el egy rövid történetet. A minap külföldi fuvarom volt, Németország tengerparti részére vittem utasokat és szállodában kellett aludnom. A magyaron kívül angolul elég jól beszélek, a recepció viszont csak németül tudott. Hát nem könnyen értettünk szót... Még azt is nehéz volt neki megmagyarázni, hogy a kétágyas szobában bizony egyedül fogok aludni. A tanulság számomra ebből nem az, hogy milyen hülye szállodaportások vannak, hanem az, hogy németül is el kell kezdenem tanulni...

Miből is indult ki ez a kis értekezés? A fix tarifából, illetve annak hiányából. Ma már biztos vagyok benne, hogy a taxizás általános problémáját nem oldaná meg az egységes tarifa. Valahol azt olvastam (talán éppen ebben a lapban), hogy semmivel nem lesz kevesebb a visszaélés a fix tarifánál, mint eddig a maximálnál. Mélysegesen egyetértek. Aki most gazember, az hol-

Az oroszlán békésen sétál az erdőben. Egyszer csak szembe jön vele a nyuszika.

Az oroszlán eléurgik és így szól:

– Ki a legerősebb az erdőben?

– Hát te! – válaszolja

megszéppelve a nyuszika.

Az oroszlán kihúzza magát és elégedetten megy tovább. Pár perc múlva szembe jön vele az özike.

– Ki a legerősebb állat az erdőben?

– Természetesen te! – válaszolja az özike halál-sápadtan.

Az oroszlán örül, hogy mindenki fél tőle. Félóra múlva találkozik az elefánttal.

– Ki a legerősebb állat az erdőben?

Az elefánt szó nélkül megragadja az oroszlánt, és egy fához csapja. Az oroszlán nyögve tápáskodik fel, miközben így szól:

– Micsoda világ, már nem is kérdezhet az ember.



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

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.

TAXIAUTÓK
BÉRBEADÓK
KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL

Telefon:

06/30-293-5420

ISRA-NOR Kft.

nap is az lesz. Ami pedig a taxitársaságok alacsony tarifáit illeti, arról is megvan a véleményem. Mármint, hogy bármennyire is fáj, a piac diktál. Ebben a kiélezett versenyben, ha a fejünk tetejére állunk is, csak ezt az árat hajlandó kifizetni a megrendelő. A társaságvezetők helyében én hirdetésként adnék fel a lapokban: „Havi egymillió forint fizetéssel menedzsert, fuvarszervezőt keresünk. Egyetlen feladata, hogy a jelenlegi fuvar-darabszámot – vagy akár annál többet – biztosítsa 240 forintos kilométerdíjjal és 300 forintos kiállással.”

A tréfát felretéve: ma már nem hiszem azt, hogy a fix tarifa mindent megoldana. Továbbmegyek: ma már azt sem hiszem, hogy a fix tarifa bármit is megoldana. Elkésett, idejélmúlt intézkedés, amely csak az indulatokat gerjeszti, de nem vezet sehová.

Ettől még persze lehet bízni benne, lehet támogatni és ellenezni is. Lehet sajtóban szerepeltetni, médiáknak nyilatkozgatni. Mindenkinél a saját, vagy a saját tagjai nevében. Az én nevemben azonban ne nyilatkozzon senki. Sem a társaságvezető urak, sem a magukat érdekképviselőnek, szakszervezetnek nevező, jó esetben esetleg szágégnéhány taggal bíró szervezetek. Nem osztom a véleményét egyiknek sem.

Sem a társaságok mesterségesen alacsonyan tartott tarifáit (mert azért egy kicsit bátrabban kellene kezelni ezt a kérdést), sem a taxis szószólók 240 forintos tarifa, 300 forintos kiállási díj szajkózását. Kialakítottam a körülményeimet, megalapoztam fuvarkörömet, van munkám, nem panaszkodom. Ne akarjon ebbe senki beleszólni csak azért, mert ő maga tehetetlen, és nem tud magának utast szerezni. Megsúgom: a fix tarifa sem fog ezen segíteni. Az általam bejárt út mindenki számára nyitva áll. Reklámozd szolgáltatásodat, legyél udvarias és szolgálatkész. Tartsd rendben az autódodat, ha már öreg, cseréld le. Vállalj némi vállalkozói kockázatot! Legyél elérhető éjjel, nappal, építs ki egy kis csapatot a barátaidból. Fogjatok össze, és hirdessétek együtt magatokat. (Bizony! Így indultak húsz évvel ezelőtt a taxitársaságok!) Csinálj vagy csináltass egy honlapot, hogy szolgáltatásaid elérhetőek legyenek az interneten. Ajánlj fel minél több linkcserét (először én sem tudtam, mi az!), hogy könnyebben eljussanak honlapodra. Az interneten már rengeteg ingyenes szolgáltatás van, amivel népszerűsítheted vállalkozásodat. Öltözz fel rendesen, tanulj nyelveket, fürödj na-

ponta. Olvass sikertörténeteket és motivációs könyveket. Csak egy példa a sikertörténetek közül: Kálmán barátom 1983-ban egy rozzant Ifával kezdte teherfuvarozói magánvállalkozását. Később többen összeálltak, együtt vették fel a rendeléseket, együtt dolgoztak. Közülük való volt az az ember is (szintén rozzant Ifával...), aki ma Magyarország egyik meghatározó, több mint száz autóval rendelkező fuvarozó cégét mondhatja magáénak.

Ha valaki igazán el akar érni valamit, és tesz is érte, akkor komoly esélye van, hogy terve megvalósul. Nem a körülmények számítanak, hiszen azok mindenki számára egyformák. A körülményekre adott válaszreakcióink azok, amelyek meghatározzák sikerünket, vagy sikertelenségünket. (Azért érezhető, hogy mostanában rengeteg motivációs irodalmat olvastam, nem...?) Nekem sikerült, tisztességes úton, mások letaposása nélkül elérnem azt, hogy ma már nincsenek anyagi gondjaim. Azt mondom: nagyra vagyok magammal? Legyen úgy, büszkén vállalom. Ám jobban szeretném, ha panaszkodás helyett te is sikereiddel traktálnál. Azt egészen egyszerűen jobb hallgatni...

pilóta

Lezárult a III. Mercedes-Benz Classic Csillagtúra

Május 27-29. között került megrendezésre III. Mercedes-Benz Classic Csillagtúra. Ennek mezőnye Budapestről indult és bejárta Dél-Magyarországot. Idén is a tavalyi győztes, az Ilkovits-Marosi páros vittel el a legjobbnak járó, különleges, Noémi de Rothschildot megformáló trófeát, mely külön erre a versenyre készült. Az ünnepélyes keretek között megtartott szombat esti gálavacsora emelkedett hangulatban telt, hiszen az egyes etapok győztesei is díjazásban részesültek.



Fizetendő minimális járulékok 2005. II. 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 Cartographia-val történő együttműködésünknek köszönhetően a taxikok a BTI-ben a kiskereskedelmi árnál kedvezőbb áron szerezhetik be az új – TARTALMÁBAN ÉS KÜLSEJÉBEN EGYARÁNT MEGÚJULT – budapesti taxikok ajánlásával ellátott atlaszokat.

Az újdonságok közül feltétlenül megemlítendő, hogy a kiskalákú atlaszban is szerepelnek immár a házszámok, a Budapest környéki atlaszok pedig területileg kibővültek.

A krokodil úszik a Nilusban és meglátja a majmot a part szélén, amint horgászik. A krokodil elhatározza, hogy megeszi a majmot ebédre. Elgondolkodik, hogy valahogy azért meg kellene ideologizálni a dolgot, nehogy utána lelkiismeret-furdalása legyen. Kiötli, hogy odaúszik és megkérdezi a majomtól, hogy van-e kapás. Ha a majom azt mondja, hogy nincs, akkor ő azt válaszolja, hogy dehogynem, és bekapja. Ha pedig azt mondja, hogy van kapás, akkor az ő válasza: „itt van még egy” lesz, és bekapja a majmot. A krokodil így nyugodtan, kényelmesen odaúszik a majomhoz, aki cigivel a szájában fitymálva nézegeti. A krokodil sunyin megszólal:

– Na mi van, majom? Van kapás?

A majom kiveszi a cigit a szájából, elfordul, köp egy nagyot, majd unottan ránéz a krokodilra:

– Krokodil, elmész te a bús fenébe.

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 második negyedévre tehát 2005. július 12.

A BTI kínálata
Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda
 1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, SMS: 30/989-4279,
 E-mail: bti@axelero.hu, Web: www.taxicentrum.hu
 Ügyfélszolgálat: hétfőn 10-18, kedd, szerda, csütörtök 10-17, péntek 10-14 óráig.

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	300.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év	12.000.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz (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	1.880.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.50

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.-

A nyuszika talál egy puskát a bokor alatt. Nagyon megőrül neki, mivel most már móresre taníthat bárkit. Első útja Róka Rudi lyukához vezet.

– Rudi, gyere ki! – kiált be neki.
 – Nem megyek! – válaszolja a róka.
 – Rudi, gyere ki, mert agyonlőlek!
 A róka kimászik és megijed, látva hogy tényleg agyon lesz löve.
 – Rudi, szarj ide! – mondja a nyuszika.
 – Nyuszika én szívesen, de tudod az nem úgy megy. - szabadkozik a róka.

– Rudi, szarj ide mert agyonlőlek! – fenyegetőzik a nyuszika.
 A róka nagy nehezen termel egy adagot a földre.
 – Rudi, edd meg!
 – Nyuszika! Ha te most agyonlősz, én akkor sem fogom ezt megtenni! – mondja a róka.
 – Na jó! – szól a nyuszika, és elsüti a puskát de az csütörtököt mond. Óvatosan leteszi a földre és a rókára sandítva megkérdi:
 - Rudolf kérelek, elfogyasszam?

**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-tól	7,25%

Erről írt a *Taxisok Világa* 1995 júniusában

10 éve történt

Egyesült a Magyar Taxis Szövetség és a Taxis Kamara

A kamarai törvény életbelépésével a kamara név használata csak a közjogi kamarák, valamint a parlament által jóváhagyott hivatásrendi kamarák használhatják, így a Taxis Kamara kénytelen volt nevé megváltoztatását kezdeményezni. Adott volt a lehetőség, hogy a Taxis Kamara egyesüljön a nemrégiben magánszemélyek által alapított Magyar Taxis Szövetséggel, így az egyéni taxisok és a taxitársaságok képviselése is biztosítottá válik. A két szervezet egyesülése ellenszavazat nélkül megtörtént.

Az új szervezet alapvető céljai közé tartozott a droszt-kérdés rendezése, ami abban

az időben már négy éve húzódott (ma tehát tizennégy éve, de még mindig nincs rendben...). A Magyar Taxis Szövetség a drosztférőhelyek számát tekintette az alkotmányos létszámlimit alapjának.

Fontosnak tartották a viteldíjak rendezését és az ellenőrzés kérdését. Tíz évvel ezelőtt ezek voltak szakmánk alapvető kérdései. Ma is ezek azok...

Taxis konferencia

1995 május végén a taxis szakma kérdéseiről konferenciát rendeztek a MTESZ székházban. A rendezvényen részt vett a Fővárosi Önkormányzat képviselője, a KHVM illetékese, a Pénzügyminisztérium küldötte, valamint az összes akkori taxis érdekkép-

viselet. A konferenciát a Gazdasági Versenyhivatal elnökének hozzászólása zárta le.

A rendezvényen felmerült: a megoldás egyik gátja lehet, hogy a szakma szinte semmilyen sem egységes. Mindenki – saját érdekeit helyezve előtérbe – másképp látja a megoldást. A hatóságok pedig a legnagyobb jóindulattal sem tudták volna rendezni a helyzetet, mert nem volt egységes megoldás.

A Pénzügyminisztérium illetékese szakmánkat a megfelelő helyre tette: közölte, hogy a taxiszolgáltatás a lakossági fogyasztásban mindössze 0,2-0,3%-ot képvisel. Ezzel azt is tudomásunkra hozta, hogy nem vagyunk mi annyira fontosak, amennyire azt képzeljük magunkról...

A farkas részegen támoilog az erdőben. A nyuszika arra megy a biciklijével, és odaszól neki:

– Hagyd abba az ivást, farkas, és inkább költsd másra a pénzed!

De a farkas rá sem hederít. Egy hónap múlva a nyuszika egy motorral száguld az erdőben, és majdnem elüti a dülöngelő farkast.

Megint odaszól neki:

– Csoró vagy, farkas, és az is maradsz, ha állandóan italtra költöd a pénzed.

Pár nap múlva a farkas egy csodálatos sportkocsival ment az erdőben. Találkozott a nyuszikával.

– Te farkas, honnan szereztél pénzt erre a gyönyörű kocsira? – kérdezte a nyuszika.

– Visszavitettem az üres üvegeket!

* * *

A medve épp meg akarja verni a nyuszikát, amikor megjelenik egy fekete álhúr, fekete kalapos idegen álarcban, és egy karddal. Elkergeti a medvét, de mielőtt távozik, egy z betűt beleír egy fába a kardjával. Mire nyuszika:

– Köszönöm, Zuperman.

* * *

Az egérke hazaviszi a barátját bemutatni a családnak:

– Mama, ez itt a barátom!

– Ez? Hülye vagy te, lányom? Hiszen ez egy denevér!

– Denevér? Nekem azt mondta, hogy pilóta!

Jogosítvány + egy év tanulás

A taxis szakmában már évekkel ezelőtt felmerült, hogy foglalkozásunk nem egyszerű gépkocsivezetés, hanem annál jóval több, így akár külön szakmaként is tekinthető lenne. Jelenleg ugyanis egy jogosítvány és egy PÁV II. vizsga letétele után szinte bárkiből lehet taxis, ezért aztán a szakmába való beáramlás meggátálása, vagy legalább szűrése hiú ábránd marad számunkra.

A hasonló gondokkal küzdő teherfuvarozó és autóbuzos szakma ma már előrébb tart: február elsejétől tevékenységük országosan elismert szakképesítésként bekerült az Országos Képzési Jegyzékbe – tudtuk meg az Autóközlekedés című lapból. A szakmai és vizsgakövetelmények kidolgozását a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban végezték.

Az OKJ-ba való felvétel egyfajta elismertséget, szakmai presztizst ad, a vizsgákat sikeresen elvégzők pedig bizonyítványt kapnak. Az autóbuzos- és tehergépkocsivezetők esetében is egységesen maximum 600, minium 450 órás időtartamot ír elő a rendelet, 70 százalékból elméleti, 30 százalékból gyakorlati oktatás formájában.

Miért érdekel minket a teherautósok, buszosok élete? – kérdezheted. Nos, gondoljuk tovább a folyamatot. Ha ők elérhették, hogy tevékenységük országosan elismert OKJ-s képzésben szereplő munkakör – bár még mindig nem szakma – legyen, akkor mi miért ne próbálkozhattunk ezzel? Ezernyi indokot hozhatnánk fel,

hogy miért lenne ez jó. Először is a jelenlegi – komplexnek igazán nem mondható – tanfolyam elvégzése, a vizsgák letétele ma semmiféle nehézséget nem okoz annak, aki eztán szeretne taxiszolgáltatást nyújtani. Bármiféle előképzettség nélkül, akár friss jogosítvánnyal néhány hónapon belül taxiként jelenhet meg bárki, aki tud vásárolni – vagy apucitól kapni – egy megfelelő autót. Az ilyen taxisokat arról lehet megismerni, hogy időnként megkérdezik, merre van a Lánchíd, vagy az Erkel Színház. Továbbá nem ártana ezt a foglalkozást – ha nem is nevezhetjük még szakmának – kicsit szakszerűbben, kicsit magasabb színvonalon üzni. Ráfér ez a ma kezdőre, és a taposómalomban már elfaradt öreg szakikra – ha más-más szinten is – egyaránt. A szakemberek – a taxisok képviselőivel együtt – bizonyára ki tudnának dolgozni olyan tematikát, amelyet nem csak bemagolni kellene, hanem hétköznapi hasznát is érezhetnénk. A teherautós és buszos képzéseknél például a következő területek szerepelnek: közlekedésföldrajz, jogi, fuvarozási, szállítmányozási ismeretek, korszerű informatikai eszközök használata. Fakultatív módon nyelvtanulást is lehet választani. Ezt mind tanulhatná a taxis is (talán a szállítmányozás kivételével). Hozzávetünk utaspszichológiát, áldozattant, és nagyon hangsúlyosan a szűkebb helyismeretet is. Tanulhatnánk viselkedéskultúrát, protokolláris szabályokat stb. (Ez utóbbi szükségességét alá-

támasztja az a példa, amikor taxisunk ügyintézésre kapott megbízást, és az egyik multinacionális cég titkárságán adott le, vagy vett át egy csomagot, amikor a vezérigazgatótól éppen távozóban lévő (női) miniszternek előre kezet nyújtva bemutatkozott.

A gyakorlatban is van ám tanulnivalónk! Aki úgy gondolja, hogy ő már elég öreg róka, „száz éve” taxizik, és nincs olyan helyzet, ami rajta kifogna, az nyugodtan menjen el a Hungaroring vagy az Autóklub gyakorló pályájára. Van egy üveg pezsgőm rá, hogy lesz olyan szituáció, amikor meg fog pördülni. Hiába, bár a gyakorlat teszi a mestert, azért továbbképezni mindig lehet és kell magunkat...

Mielőtt még bárki megrémülne, hogy itt valaki újra az iskolapadba akarja kényszeríteni, megnyugtatóan azért elmondható, hogy a teherautósok és buszosok esetén is önkéntes és önköltséges alapon megy a képzés. Vagyis elvégzése nem kötelező, nem feltétele annak, hogy valaki fuvarozó vállalkozó lehessen. Az azonban elképzelhető, hogy később a szerződéseknél, megrendeléseknél számítana a képzettség.

Nyilván nálunk sem lesz, lenne másként. A képzés önkéntes, de elvégzése és a vizsga letétele bizonyosfajta presztizst jelent. A taxitársaságok előnyben részesíthetik a szakképzett taxisokat, a megrendelők ragaszkodhatnak a végzettséghez. Mert ne feledjük: itt nem egy háromnapos gyorstalpaló fejtágitóról van szó, hanem 4-600 órás tanfolyamról! Heti két nap oktatás naponta 2 órával, az bizony másfél-három év! Az már szinte szakmai rangra emelheti a taxizást. Viszszahozhatná e tevékenység megbecsülését. És ez bizony erősen ránk férne...

Gépkocsiszemle a Felvonulási téren



Átlagosan fél órát kellett várnia a kollégáknak a teljes átvizsgálásra



A szemle idején kánikula volt, ez az ellenőrzésben részt vevőket a gyári pihenésre emlékeztette



Az URH-ellenőrzés minden paraméterre kiterjedt

A City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet 2005. május 24-25-én megtartotta gépkocsiszemléjét a Felvonulási téren. Alvállalkozói az előző évekhez hasonlóan idén is komoly figyelmet fordítottak a gépkocsik állapotának felülvizsgálatára.

A Szövetkezet Reklamációs és Etikai Bizottsága 28 fő segítségével kétnapos munka eredményeként ellenőrizte a gépkocsikat. Ez az ellenőrzés kiterjedt a gépkocsik műszaki állapotára, utasterének kifogástalan mivoltára és a gépkocsivezetők igazolványainak ellenőrzésére is. Összesen 760 ellenőrzés történt, melynek során 49 kolléga lett kisebb hiányosságok miatt későbbi határidőre berendelve. Ezen idő alatt nekik is kötelességük kijavítani a felmerülő problémákat.

Idén kiemelt figyelmet fordítottak az URH-készülékek ellenőrzésére. Megállapíthattuk, hogy a készülékekkel kapcsolatosan kiemelkedő rendelkezést nem tapasztaltunk. Négy kollégát kellett kisebb korrekcióra kötelezni.

Az idei szemle kiemelkedő lehetőséget biztosított kollégáinknak a későbbiekben megvásárolandó új gépkocsi kiválasztásában. Ebben segítséget nyújtottak a rendezvényen megjelenő 8 márkaképviselet szakemberei a kiállított 12 autó bemutatásával. Idén lehetőség nyílt az alternatív tüzelőanyag-fogyasztási lehetőség bemutatására egy gázos rendszerre átalakított autó kipróbálásával.

Ezúton szeretnénk megköszönni alvállalkozóinknak, hogy tiszteleggel felkészültek a szövetkezet elvárásainak megfelelően, továbbá a Reklamációs és Etikai Bizottság munkatársainak a szakszerűen elvégzett munkát.

További problémamentes szolgáltatást kívánunk!

City Taxi vezetősége



A reklama és a marketing összefonódása jól látható a képen

Bemegy a döglégy a vendéglőbe:

– Jó napot! Kérek egy tányér szart hagymával.

A légy megeszi a szart, fizet és elmegy. Ez így megy napokig. A hetedik nap ismét bemegy, mikor a pincér így szól hozzá:

– Jó napot kívánok! Hozom máris a tányér szart hagymával.

– Köszönöm, de ma hagyjuk a hagymát, mert randevúra megyek.

A legyek fociznak az asztalon, és az egyik elmegy vécére. Mikor visszajön, látja, hogy a többiek görcsbe rándulva fekszenek az asztalon.

– Hát itt meg mi történt?
– Lefűjták a meccset.

6x6 TAXI ÉVES GÉPKOCSISZEMLE, 2005



A jó szervezésnek köszönhetően nem kellett túl sokat várni az ellenőrzésre

A 6x6 Taxi az elmúlt évekhez hasonlóan május végén tartotta tavaszi gépkocsiszemléjét. A három nap - köszönhetően a kellemes időjárásnak, valamint a szervezésnek - jó hangulatban és gyorsan eltelt. Az első napon a páratlan, a másodikon a páros URH számú kollégák, a harmadikon pedig a Lettis csapat tagjai érkeztek a minden részletre kiterjedő gépkocsiszemlére.

A 600 darabos gépkocsi-park gyors szemlézésének érdekében a 6x6-os kollégák többsége az előző hónap végén a központban, már előre kitöltötte a szemlelapot,



A vezetés: Orbán Lajos ügyvezető igazgató (balra), Surányi Attila tulajdonos (középen), Lengyel Sándor fuvarszervező (jobbra)



A megrendelők legnagyobb öröme az autópark évek óta folyamatosan javul

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 jogsútványhosszabbítás csütörtökönként 10.00 – 12.30-ig.

így az ellenőrzést végző munkatársaknak az adatok ellenőrzése, illetve a járművek megtekintése, kategóriába sorolása nagyban megkönnyítette feladatát. Természetesen ebben az évben sem maradt el az URH-rádiók ellenőrzése.

A 6x6 Taxinál címfelvételre a gépkocsikban csak egy darab URH-rádió, valamint a hozzátartozó (rövid) antenna használható.

A 2002-ben bevezetett új kategória-rendszer a 6x6 Taxinál foglalkoztatott kollégák számára tervezhetővé és kiszámíthatóvá teszi választásukat a kocsi cserénél. Nagyon kevés az öreg merci, inkább a jól felszerelt, komfortos új típusú márkák dominálnak a cégnél.

Összességében jól szervezettek, s ennek köszönhetően jó hangulatban, gyorsan és kulturáltan sikerült lebonyolítani az idei 6x6-os szemléet.

Leber

Az erdőben a bogarak gyűlést tartanak. Mindenki ott van, kivéve a százlábút. Már éppen vége a gyűlésnek, amikor lihegve érkezik a százlábú. A többiek kérdezik:

– Te meg hol voltál eddig?

A százlábú dühösen felel:

– Ki volt az a hülye, aki kiírta, hogy kérem a lábakat le-törölni!

Az állatkert új kengurut vásárol. Az állatot bezárják egy három méter magas kerítéssel körbevett udvarra. Másnap azonban a kenguru vígan ugrál a kerítésen kívül. Erre az állatkert vezetősége úgy dönt, hogy a kerítést hat

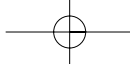
méter magasra emeli, de sajnos a következő nap ismételtlen ugyanezt tapasztalják. A zsiráf, látván az esetet, megkérdezi a kengurutól:

– Szerinted milyen magas lesz a következő rács?

– Nekem aztán mindegy – feleli a kenguru – csak továbbra is hagyják nyitva a kaput.

Egy elefánt és egy hangya együtt töltenek egy romantikus éjszakát. Másnap reggel a hangya holtan találja az elefántot.

– Basszus! Egy jó éjszaka, most meg áshatom a sírt életem végéig.



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)

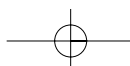
Helye: Baja, Petőfi Szigeti Sportcentrum és Bácska Ipartestületi üdülő és étterem. Szállás helyben megoldott kb. 2500 HUF ellenében.

Érdeklődni:

Nagy Attila - Súgó 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 - Súgó Taxi Baja
2003 - Taxi 2000 Budapest
2004 - Súgó Taxi Baja
2005 - ?



Amerikai öregautók, ázsiai triciklik

„BICI TAXIS” – Á LA KUBA

Zaklatja a hatóság a kubai taxikat, akik szakszervezetbe tömörülve próbálnak fellépni a hatósági túlkapásokkal szemben. Legutóbb az iparűzési adót emelték meg drasztikusan, emellett néhány szolgáltatónak már a járművét is elkobozta a rendőrség. 2002 októberében 36 tagszervezettel alakult meg a taxivezetők független szakszervezete, mára 364 sofőr csatlakozott az érdekvédelmi csoportosuláshoz.

Jobb időköt is megélt Kuba, mióta a szocialista testvéri segítségnyújtás elmarad, egyre több szektorban észlelhető a visszaesés. Nem kivétel ez alól a személyi szállítás sem. Évekkel ezelőtt a szovjet autóipar csodái is meghatározó számban voltak jelen a szigetország útjain, mára ezek is visszaszorulóban vannak. A „tehetősebb” szolgálta-

tók is régi, öreg amerikai autóikon furikáznak a turistákat, akik közül egyre többen választják a triciklistákat, akiknek semmilyen kultúrájuk és főleg tradícióik nincsenek e tájon. Az egyre szegényebb öslakosok maguk alkotta járműveikkel próbálják a turistákat ámulatba ejteni, amit viszont a hatóságok nem néznek jó szemmel.

A világörökség részét képező Ó-Havannából, az egykoron fénylő, modern belváros egyes frekvenciált utcáiról ki is tiltották a szocialista világrend összeomlását követő években Ázsiából importált szolgáltatás nyújtóit – nyilatkozta egy kubai független hírportálnak Milton Meléndez. A taxisok szakszervezetének főtítkára elmondta: a taxivezetők független szakszervezete 2002 októberében 36 tagszervezettel alakult, azóta állandó hatósági zaklatással kell szembenézniük. Taglétszámuk ma már 364 főből áll, akik között gépjárművezetők

éppúgy találhatók, mint triciklizezetők. Legutóbb a havannai hatóságok 400 pesóra emelték az iparűzési adót – ez két-havi átlagkeresetnek felel meg –, csak hogy visszaszorítsák ezt a szolgáltatásformát. A rendőrök pedig már nem csak bírságnak, de a triciklisták munkaeszközeit mind gyakrabban elkobozzák – tette szavá a szakszervezetis vezető.

A tudósításból az is kiderül, hogy a triciklik között vannak igen korszerű, külsőcsínyükben is pompás darabok, ám zömük mégis a vállalkozó kedvű kubaiak által házilag barkácsolt járgányok, amelyek nem csak esztétikai, de közlekedésbiztonsági szempontból is hagynak kívánnivalót maguk után. Ez a helyi vállalkozókat nem zavarja, amit mi sem bizonyít jobban, mint-hogy megalakították a Bici Taxis társaságot, ahová csak a triciklisek léphetnek be.

Cash

APEH tájékoztatás

A postai készpénzátutalási megbízások (csekk) igénylése

Az adózás rendjéről szóló 2003. évi törvény 38. § (1) bekezdése értelmében a fizetési kötelezettséget a pénzforgalmi bankszámlával rendelkező adózónak belföldi pénzforgalmi bankszámlájáról átutalással, pénzforgalmi bankszámlával nem rendelkező adózónak belföldi postautalvánnyal vagy belföldi bankszámláról történő átutalással kell teljesítenie. A bankszámla nyitására kötelezettek körét a 232/2001. (XII.10) Korm. rendelet 3.§ (6) bekezdése határozza meg.

A fentiek alapján az APEH igazgatóságok központi ügyfélszolgálatain és számítógépes kapcsolattal rendelkező kirendeltségein a köztartozások megfizetéséhez szükséges postai készpénzátutalási megbízásokat (a továbbiakban csekk) kizárólag bankszámla nyitására nem kötelezett adózók kaphatnak.

A befizetett adókat az adóhatóság az adózók egyéni folyószámláján adónemenként elkülönítetten tartja nyilván.

A különböző adónemeket jellemzően más-más költségvetési számlára kell teljesíteni, ezért a csekk igényléséhez közölni kell a befizetendő adó nemét, például személyi jövedelemadó, egészségbiztosítási járulékok, vállalkozói járulékok stb.

A tartozásrendezésekkel kapcsolatos utólagos reklamációk elkerülése érdekében az ügyfélszolgálatunk a befizető nevét és adószámát, vagy adóazonosító jelét tartalmazó, ügynevezett megismerésített csekket adhatunk ki. A csekket az elírások kiszűrése érdekében számítógépes program segítségével nyomtatják ki az ügyfélszolgálatokon.

A kiadott csekkiken a befizető nevén és az adóazonosítóján kívül az ügyfél kérésére a befizetendő összeget is feltüntetik munkatársaink. Az adózámmal nem rendelkező magánszemélyek esetében az adóazonosító jel, egyéni vállalkozó, vagy egyéb okok, például ingatlan bérbeadás miatt adózámmal rendelkező magánszemélynél a postautalvánnyon az adóazonosító jel helyett az adószám fog szerepelni. A bankszámla nyitására nem kötelezett szervezetek részére az adószám megadásával kérhetnek az ügyfelek készpénzátutalási megbízásokat.

Felhívjuk a csekket igénylő ügyfelek figyelmét, hogy a megismerésített elengedhetetlen feltétele magánszemély esetében az adóazonosító jel, vagy az adószám, szervezetek esetében az adószám pontos megadása.

www.apeh.hu

A szerkesztőség kiegészítése: A tájékoztatásban említett jogszabályhely, amely a bankszámla nyitására kötelezettek sorolja fel, a következőképpen szól:

„(6) A belföldi jogi személy, jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság – törvény vagy kormányrendelet eltérő rendelkezése hiányában – a készpénzben teljesíthető fizetések céljára szolgáló pénzeszközök kivételével, köteles pénzeszközait pénzforgalmi bankszámlán tartani, pénzforgalmát pénzforgalmi bankszámlán lebonyolítani, s ennek érdekében bankszámlaszerezést kötni. E rendelkezést alkalmazni kell a gazdasági tevékenységgel kapcsolatos pénzeszköz tekintetében az általános forgalmi adó fizetésére kötelezett magánszemélyre, ideértve az egyéni vállalkozót is.”

Az egyéni vállalkozó ún. „természetes személynek”, vagy „magánszemélynek” minősül, tehát bankszámla nyitásra alapesetben nem kötelezett. Egyetlen kivétel van, ha az egyéni vállalkozó „áfás”. Ebben az esetben ugyanis, hasonlóan a gazdasági társaságokhoz, köteles bankszámlát nyitni, és azt a fenti rendelet szerint használni.

A 300.000. AUTÓ-ADOMÁNY A MAGYAR MÁLTAI SZERETETSZOLGÁLATNAK



Mérföldkönek tekinthető a Porsche Hungaria 15 éves történetében, hogy a cégcsoport átadhatta a jubileumi 300.000. gépkocsit, melyet a Magyar Máltai Szeretetszolgálat adományként vett át. A jubileumi autó egy ötajtós Skoda Fabia Combi 1.4 TDI modell, melyet Molnár Zoltán, a Skoda marketingmenedzser adott át Kozma Imre atyának a Porsche Pest Skoda bemutatótermében június 8-án.

Az év mérkőzésén:

PEPITA TAXI–FŐTAXI 1-2 (0-0)



A Főtaxi csapata

XXI. Dunasor, 40 néző, Vezette: Juhász P.

Gólszerzők: Sallai (öngól), illetve Tóth (büntetőből), Pfeifer

Jók: Bodnár, Tóth S., Murvai, illetve Kovács A. (a mezőny legjobbjai), Szántó, Cser

Mint legutóbb, az őszi találkozó előtt, most is hatalmas várakozás előzte meg az összecsapást. Mindkét oldalon a fogadkozások: „Most visszavágunk! Most is mi leszünk a jobbak!” A találkozó előtt már hetekkel ment az adok-kapok, természetesen csak szavakban... Szép számmal jöttek a szurkolók, családtagok, feleségek, gyermekek. A mérkőzésre elhozták a súlyos beteg Ábrahám Tibort, a Főtaxi szakvezetőjét, hiszen nélküle nem kezdődhetett el az év mérkőzése. A kockások őerte is hajtottak. Talán az esetleges győzelem közelebb hozza a gyógyulást.

A rangadó hatalmas iramban kezdődött, mindkét csapat egyértelműen kinyilvánította: kell neki a három pont! A hazai csapatot sérüléshullám tizedelte meg, ennek ellenére egymás után vezették támadásaikat. De a vendégek kapuját az egykoron NB I-es (!) Kovács Attila védte, aki egymás után hátrította a hazai lövéseket. Az első féldő felére elfáradt a hazai csapat, ketten is sérülten vállalták a játékot, cseréjük pedig nem volt. Ezzel együtt gól nélkül zárult az első féldő.

A második féldőt mindkét csapat megújulva

kezdté. A hazaiaknál befutottak a cserék (hiába első a munka), a vendégek is bedobták a friss erőket. Ekkor már többet támadott a Főtaxi, mégis a Pepita taxi szerezte meg a vezetést. Egy beívelés után a hátvéd menteni akart, de véletlenül saját kapujába fejelte a labdát... Ezután még jobban felgyorsította a

tempót a vendégcsapat. Egymás után vezették támadásaikat, az egyik támadást csak szabálytalanul tudták megállítani a büntető területen belül. A megítelt büntetőt Tóth értékesítette. Bár veszélyesek voltak a pepitás ellentámadások, azért többnyire a kockások támadtak. A sok helyzetből az egyik góllá érett, a sokszoros kispályás válogatott Pfeifer a hálóba emelte a labdát.

Az utolsó percekben több veszélyes támadást vezettek a hazaiak, az eredmény már nem változott. Kovács Attila, a mezőny legjobbjai minden lövést hátrított. Ragyogó mérkőzés volt, igazi látványos küzdelem. Ősszel a Főtaxi otthonában a Pepita Taxi nyert, most a Pepita otthonában a Főtaxi. Következik a nyári szünet, de ősszel folytatódik a küzdelem!

J. P.



A Pepita Taxi csapata

Tartozásért engedély-visszavonás

Kollégánk a közelmúltban levelet kapott lakóhelye szerint illetékes önkormányzatától. A levélben az állt, hogy szíveskedjen vállalkozói igazolványával befáradni az illetékes hivatalba, mert azt visszavonnák. Az indoklás szerint az APEH kezdeményezte a vállalkozás megszüntetését.

A kolléga kérésére „nyomozásba” fogtunk az ügyben. Kis idő múlva kiderült, hogy az adóhivatal megszüntetés iránti kezdeményezése abból az egyszerű okból indult ki, hogy a kedves taxis vállalkozó kollégánk egy teljes adóéven keresztül nem fizetett közterhet. (Nyilván azt az elvet követte, hogy a pénz jobb helyen van nála, mint az államnál. Én meg erre azt mondom, hogy az a pénz még mindig jobb helyen van az államnál, mint a játékautomatában...) Tehát nem fizetett egy évig, pontosabban még valamivel több mint egy évig, mert a levéllel megvárták az adóbevallási határidőt, sőt valószínűleg az adóív feldolgozását is. Lényeg tehát, hogy kollégánk 2004. janu-

ár 1. és 2005. május 31. között nem fizetett az államnál semmit. De ezt úgy értsd, hogy egy büdös buznyákokat sem! Sem adót, sem nyugdíjjárulékot, sem egészségügyi járulékot, EHO-t, semmit. Az már csak hab a tortán, hogy súlyadóját sem rendezte a kerületnél. (Biztos a villanyszámlájával is el van maradva, de erre nem tértünk ki...)

Az adóhivatal türelmes volt. Több mint egy évet várt a pénzére, és csak aztán javasolta a – nyilván nem működő, vagy nem gazdaságosan működő – vállalkozás megszüntetését az önkormányzatnak. Állítólag ez az eljárás szinte automatikusan működik mindenhol, csak némely önkormányzatnál „elakad” az ügymenet. A tanulság, amit az esetből le lehet szűrni, és amelyet névtelenül ugyan, de megerősítettek a hivatalban is, a következő:

Ha nem tudod fizetni az adókat és járulékokat, mert átmeneti nehéz helyzetben vagy, sem-

miképpen ne válaszd azt a megoldást, hogy hosszú időn keresztül semmit sem fizetsz. Valamennyit néha „csepegtetni” kell, hogy „mozogjon” a számla (ezeket a szakkifejezéseket a hivatal prominense alkalmazta). Az adóhivatal lássa, hogy működik a vállalkozás, és ha nem is a teljes összeg, de valamennyi mindig érkezik a számlára! A vállalkozó próbálkozik! Úgy tesz, ahogy az tőle az adott helyzetben elvárható! Előbb-utóbb úgy is ki kell fizetni a kötelezettségeket, gyaníthatóan a késedelmi kamatokkal együtt, nem érdemes tehát megvárni sem a vállalkozás visszavonásának kezdeményezését, sem a végrehajtást. Az már egy súlyos, és nagyon macerás dolog. Az egyéni vállalkozó pedig – talán nem mindenki tudja – teljes saját magánvagyonával is felel a vállalkozás kötelezettségeiért. Volt már, akinek köztartozása fejében a házat árverezték el. Ne várjuk meg ezt a megalázó pillanatot...



A hazánkban már hónapok óta kapható jármű a taxisok között is igen népszerű. Az Octavia Combi formavilága és időtlen eleganciája természetesen kapcsolódik a már megszokott Škoda-világhoz, ám a korábbi változatnál dinamikusabb, masszívabb megjelenésű. Taxiszempontból egyik leglényegesebb tulajdonsága, hogy a csomagteret alaphelyzetben 580 literes,

mely az 1/3- 2/3 arányban dönthető ülések előrehajtásával 1620 literre (!) növelhető. Az autó hasznos teherbírása 660 kg-ig engedélyezett, mely egy kis áruszállítónak is becsületére válna.

Az autó belső tere igényes anyagokból, otthonos hangulatot teremt. A műszerfal elegáns és áttekinthető, az új négykörös kormány ergonómiailag gondosan kialakított formával rendelkezik.

Az Octavia Combi belső térének kialakítása és felszereltsége csupán részletekben tér el a Limousine változattól. A Combi így szintén háromféle felszereltségi változatban – Classic, Ambiente és Elegance – készül. A négy légszák (első és első oldallégszák), a blokkolásgátló (ABS) és a központi zár mindegyik Škoda Octavia Combi alapfelszereltségének része. Az Elegance változat esetében emellett a Climatic automatikus légkondicionáló, a hátsó ülések számára kialakított állítható légbefúvókat tartalmazó, első ülések között Jumbo-Boks és a külső tükrökbe épített beszállófény is az alapfelszereltséghez tartozik. A hátsó ülés a Combi esetében már a Classic alapváltozattól kezdődően osztott kivitelű. A

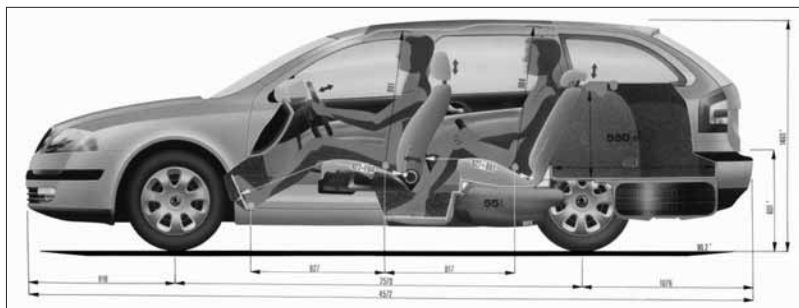
combi specialitása az extrafelszereléseként kapható tetősín.

A Škoda Octavia Combi motorjai és sebességváltói megegyeznek a Limousine modellével. Röviddel a piaci bevezetést követően az Octavia Combi számára az Octavia-sorozat legerősebb motorja is rendelkezésre áll – a korszerű, közvetlen befecskendezésű, 110 kilowattos 2,0 FSI. Összességében a következő motorok szerepelnek a kínálatban:

- 1,4 MPI/55 kW (75 LE)
- 1,6 MPI/75 kW (102 LE)
- 1,6 FSI/85 kW (115 LE),
- 2,0 FSI/110 kW (150 LE)
- 1,9 TDI-PD/77 kW (105 LE),
- 2,0 TDI-PD/103 kW (140 LE)

Minden benzin- és dizelmotor – már a 77 kilowattos 1,9 PD TDI is – bőven teljesíti az EU 4 kipufogógáz-előírásokat.

A szeriákvitelű öt- vagy hatfokozatú (motorizáltságtól függően) sebességváltó mellett minden motorhoz (az 55 kilowattos 1,4 MPI kivételével) egy Tiptronic-funkcióval kiegészített automatikus sebességváltó is rendelkezésre áll. Ez utóbbi a vezető számára is lehetővé teszi a kapcsolási utasítások kiadását. A benzinmotorok esetében ez egy klasszikus, hidrodinamikusan nyomatékváltóval működő automatikus konstrukciót jelent. A dízel erőforrásoknál az eddig a versenypontban alkalmazott kettős tengelykapcsolóval szerelt DSG-sebességváltó áll rendelkezésre, amely a menetdinamikai tulajdonságokat nem korlátozva a megfelelő vezetési mód mellett igen kedvező üzemanyag-fogyasztást tesz lehetővé.



ÁTADTÁK AZ 50.000. MAGYARORSZÁGON ELADOTT SEAT-OT



2005. május 19-én a budapesti Duna Autó Rt. SEAT márkakereskedésben átadták az ötvenezredik Magyarországon eladott SEAT gépkocsit. A budapesti Lőrincz Attila egy SEAT Ibiza Sportrider 1.4 (75 LE) speciális felszereltségű modellt vett át. Az autót Orbán Szabolcs, a SEAT márkagazgatója és Benyovszky Gábor, a Duna Autó Rt. SEAT divízió vezetője adta át az új tulajdonosnak.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Útszűkület”.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Gyalog- és kerékpárút”.
- Helyes a „C” válasz.** A taxi a megjelölt helyen akkor tartózkodhat, ha a vezető a járműnél marad és áruszállító jármű érkezésekor annak a rakodóhelyre való beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Sebességkorlátozás”.
- Helyes az „A” válasz.** Az úti cél utasfelvétel is lehet.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Gyalogosok”.
- Helyes az „A” válasz.** A táblával megjelölt helyen a jobb oldali kerekekkel a járdára állva kell várakozni.
- Helyes az „A” válasz.** A személygépkocsiból és a hozzá kapcsolt pótkocsiból álló, a forgalomban egy vezetővel, egységként részt vevő járműkombináció járműszerelvénynek minősül.
- Helyes a „B” válasz.** Az ilyen jelzés a forgalom irányának a megváltozását

jelzi. A taxival meg kell állni, ha azonban ezt biztonságosan nem lehet megtenni, az útkereszteződésben mielőbb át kell haladni.

10. Helyes a „C” válasz. Nem vezethet járművet az, akinek a szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkoholt van.

11. Helyes a „C” válasz. Nem működő irányjelző készülékkel a telephelyet tilos elhagyni!

12. Helyes a „B” válasz. Lassan haladó járművel – ha az út- és látási viszonyok lehetővé teszik – szorosan az úttest jobb széléhez húzódnva kell haladni.

13. Helyes az „A” válasz. Ha az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül, és a közúti jelzésből más nem következik, annak a járműnek van elsőbbsége, amelyik az útját irányváltoztatás nélkül tudja folytatni.

14. Helyes az „A” válasz. Az egyenrangú utak kereszteződésében a jobbról érkező „A” jelű gépkocsi részére köteles elsőbbséget adni.

Autóalkatrészek, lámpák, karosszéria elemek kedvező árakon Budapest 2 pontján!

PI: 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 árajánlatunkat rövidesen megkapod!
Tel: 06 20 3131597
autoalkatresz@citromail.hu

Könyvelés, adótanácsadás

Egyéni vállalkozók - taxisok részére adótanácsadás, könyvelés, adó- és tb-bevallások készítése, ügyintézés

Novotax Kft.

1097 Bp. Vágóhíd u. 48.
Érdeklődni: Nádor Lajos,
§ Tel.: 215-1483 §

VI. Országos Taxis Kis-pályás Labdarúgó Kupa (Baja)

2005. augusztus 27-28. Petőfi-sziget

Az öt Bács megyei taxis kupát megért rendezvénysorozat tavalyi győztesének székhelyén a „halászlé fővárosában”, Baján rendezzük meg a taxisok és barátaik országos labdarúgó kupáját. Miután még mindig nem élvezzük az EU támogatását, ezért nevezési díjat kell szednünk, melynek összege 11.000 Ft csapatonként. Ezen összeget az alábbi címre kérjük küldeni 2005. augusztus 22-ig:

6500 Baja, Határ u. 60. Nagy Attila.

Ez az összeg tartalmazza a játékvezetők, a pályakupák költségét és mindenki részére este egy igazi „hallé bajai módra” vacsorát. Szálláslehetőség a szigeten lévő motellekben van, kb: 2.500 Ft/fő áron. A sportpálya a főtértől gyalog is csak 5 percre van. A rendezvény fő bázisa a Nagy Attila-féle Bácska Ipartestületi Székház és Üdülő. A többi szállás is csak 50-100 méterre van. Szeretnék a rendezők, hogy az előzőkhöz hasonló módon családi baráti és sportszerű szórakoztató hétvégeben lenne része minden taxisnak és barátaiknak. Erről elsősorban a taxisok és a rendezők gondoskodnak. Ez a két nap ismét emlékezetes nyári fieszt lesz a bajaiaik emlékezetében.

Tehát ezúton is szeretettel meghívunk minden taxiszolgáltatót Pécsről Győrre, Békéscsabától Szombathelyig a VI. Taxis Kupára. A kupán részt vehetnek taxis vállalkozók, bt.-k, kft.-k, szövetségek, droidok, diszpécserok, vezetők, utasok, barátok.

Bővebb információ: Nagy Attila 06-70-317-5711, 06/30-9281-182

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