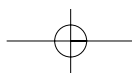




XV. évf. 11. sz.

2005.

November



TARTALOM

Nem oldja meg a problémákat a sorelső rendszer sem	4.
Esetleg van középút?	10.
Taxis kótya-vetye	15.
Az új Volkswagen Jetta	16.
Született balekok	16.
A Honda City	17.
Trükkös román hölgyek	17.
Miért dühítjük a lakosságot?	18.
A PAPPAS különféle kedvezményeket ad a taxisoknak	18.
Autószalon-díjak	23.
I. Skoda Kupa	24.
Tudod vagy tippelsz?	25.
Morfondáriák	26.
Olvasói reagálás a „Válaszolt a minisztérium” című cikkre	26.
Hatástalan radartrükkök	27.
Étolaj vagy biodízel?	28.
Hazánkba is megérkezett az új Seat Leon	31.
Adóbevallás havonta?	32.
10 éve történt	33.
Olajcsere nélkül?	34.
Utcanevekről	35.
Új Kangoo	39.
Terrorista taxisofőr	39.
APEH-tájékoztató	40.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	43.
Alternatív hajtások és energiák	43.

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

Taxilicenc üzleti alapon

Többször szóba került már ezeken a hasábkokon is a taxilicenc vagy koncesszió kérdése. A szakma szorgalmazná ezt a fajta üzemelési módot, mert a taxiengedélynek igazi értéket adna, esetleg adható-vehető formában is. A kezdeményezés eddig mindig a jogszabályok merev, szó szerinti értelmezése miatt akadt el. (Meg azért is, mert dolgozni kellene vele. Sokat...)

Koncesszió a vonatkozó törvény szerint állami monopóliumnak minősülő szolgáltatás végzésére adható, a taxi pedig ma már tudvalevőleg nem ilyen. A koncesszió pedig ezen felül bizonyos piacvédelmi funkciókat is ellát, hiszen az engedélyek száma behatárolt. Ha viszont nem beszélünk többé koncesszióról, hanem egyszerű taxilicencről, melyet szintén korlátozott számban lehet kiadni, a versenytörvénybe ütközünk, sőt az Alkotmánybíróság is bizonyos formában a korlátozás ellen foglalt állást.

A taxiengedélyek számának korlátozását sem koncesszióval, sem korlátozott számú licenc kiadásával nem lehet megvalósítani a jelenlegi szabályok mellett. De akkor mi lehet a megoldás?

A Budapesten bevezetett drosztrendelet kiváló alapot adott volna mind a taxik számának szabályozására, mind a taxiengedély, illetve a drosztengedély értékének növelésére. Sajnos ebben a megjelent formájában nem alkalmas egyik célra sem.

Létszámkorlátozás direkt beavatkozás nélkül

Létezik olyan elv, olyan eljárás, amelynek következtetés alkalmazásával üzleti alapon, a direkt beavatkozás elkerülésével lehet ideális szinten tartani a taxigépkocsik számát egy adott területen, adott városban.

Vegyük mindjárt a legnehezebb diót: Budapestet. Már több mint tíz éve probléma, hol kisebb, hol nagyobb mértékben, hogy több a taxi, mint a fizetőképes kereslet. Az egykor bár jószándékkal, de átgondolatlanul megalkotott létszámkorlátozási rendeletet az Alkotmánybíróság egyetlen beadvány nyomán lesöpörte a színről. Azóta ehhez a témához senki nem mer hozzányúlni, mert hogy úgys „alkotmányellenes”. Pedig dehogyan...

Minden város szíve joga, hogy területén a jogszabályok adta lehetőségeken belül milyen módon korlátozza a vállalkozások megjelenését. Ha például Budapest nem szeretné hogy több utcai könyvtáros, műtűrkeárus vagy lángossütő legyen, akkor rendeletben megtiltja ezeknek a tevékenységeknek a végzését közterületen. Vagy olyan területfoglalási díjat szab, amely elveszi a kedvét az alkalmi szerencsevadászoknak. Na ez utóbbihoz csatlakozna a

drosztengedély elve, vagy nevezzük inkább budapesti működési engedélynek.

Ezt az engedélyt a főváros adja ki, feljogosítva a taxist, hogy területén üzleti tevékenységet végezzen. Az engedély ára, csak a példa kedvéért, legyen egymillió forint. Ennyibe kerül egy taxisnak az, hogy Budapesten munkát vállalhat. Mielőtt felhördülnél és a szívedhez kapnál, olvass tovább: az engedély ára a jelenleg is üzemelő taxik esetén öt százalékkal csökkenthető minden olyan eltöltött év után, amelyet a vállalkozó taxiszoolgáltatásban töltött. Ha már öt éve taxis vállalkozó, akkor 750 000 Ft. az engedély, ha tíz éve, akkor félmillió, ha húsz, vagy annál több éve taxizik engedéllyel, akkor pedig ingyen kapja a licenct. Miért fontos ez? Egyrészt, mert aki húsz évet eltöltött ebben a szakmában vállalkozóként, az már bizonyított. Aki túlélt húsz évet ebben a szakmában, az megérdemli, hogy a következő huszat ajándékba kapja. (Bár hogy az iratok elvülése miatt ezt hogy lehet bizonyítani, azt nem tudom.)

Fontos szempont, hogy az engedély taxigépkocsira szól és nem vállalkozásra. Tehát nem a vállalkozást korlátozzuk, hanem az eszközök számát. Ha valaki két kocsival dolgozott, vagy ötten vagy ötvennel, az természetesen annyi engedélyt kap. A jelenleg üzemelő taxisok a licenccij kifizetésére a fentebb említett kedvezmények mellett részletfizetési lehetőséget is kapnak.

Hogyan működik

Tehát a kezdet: van Budapesten hétezer taxi, mindenkinek van taxilicence. Ekkor a fővá-

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógommbal20.000.-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



ros – beismervén hogy a kereslethez képest tényleg sok a taxi, és tapasztalva ennek hátrányait – felemeli az engedély díját a háromszorosára. (szintén csak a példa kedvéért) Ha új vállalkozó kíván piacra kerülni, vagy meglévő vállalkozó szeretne kocsiparkot fejleszteni, a fővárostól kell engedélyt kérnie. Ez az engedély pedig már hárommillió forintba kerül. Mégpedig azonnal és kedvezmény nélkül. Ha a piaci helyzet olyan, hogy megéri ezt kifizetni, akkor nő a kocsipark. Valószínűleg persze nem fog, mert ennyit pillanatnyilag nem ér meg egy licenc. A létszám tehát stagnál, de hogy fog csökkenni? Hát úgy, hogy a főváros nemcsak kiad, hanem vissza is vásárol engedélyeket. Még-

pedig a garantált, a példa kedvéért egymillió forintos áron (persze csak attól, aki már részletekben kifizette). A főváros egymillióért korlátlan mennyiségben köteles visszavásárolni az engedélyeket, hárommillióért viszont köteles korlátlan mennyiségben eladni. A két összeg között pedig működik a szabadpiac, a tevékenységét abbahagyni kívánó taxis szabadon eladhatja engedélyét annyiért, amennyit adnak érte. Nyilván egymillió alatt nem fogja elkótyavetyélni, hiszen annyit a főváros ad érte, hárommillió felett viszont nem tudja eladni, mert annyiért a fővárosnál is vehető.

Mi fog történni egy idő után? A taxik száma a kereslet-kínálat törvénye szerint

be fog állni az ideálisra. Hiszen senki sem fog taxiengedélyt venni olyan áron, ami nem fizetődik ki, viszont senki sem fogja engedélyét megtartani, ha azt visszaadva olyan összeghez jut, amiért megéri abbahagyni. Ez a rendszer a taxizás személyi és műszaki feltételeit nem kívánja érinteni, nyilván a megvásárolt budapesti engedély mellett kell még jogosítvánnyal megautóval is rendelkezni. Arra viszont jó lehet, hogy piaci alapon szabályozza a fővárosban működő taxigépkocsik számát, mégpedig az ideálishoz közeli szinten, anélkül, hogy direkt korlátozással kellene élni. Csak az engedély árának alsó és felső határát kell „jól eltalálni”. -oli-

Vállalkozói döntés, vagy fuvarképnyeszer?

Nem oldja meg a problémákat a sorselső rendszer sem

Sokszor leirtuk már: a taxisok napi bevétele nem azonos a keresetükkel. Ez így természetesen kollégáink többségének nem hír, ezt ők jól tudják. Azonban abból már komoly nézeteltérések származhatnak, hogy a bevételből mekkora rész az, amit ki lehet venni a vállalkozásból saját célokra, mintegy „fizetesként”, illetve mennyit kell eltenni az államnak, az önkormányzatnak, valamint a különböző elvonásokra. Ezek mellett még tartalékolni kell többek között a vállalkozás számára is a jármű, és a taxihoz kötelező berendezések karbantartására, javítására és időnkénti cseréjére. A nagyságrendet illetően pontos számítások nem léteznek, ám az biztos, hogy aki a teljes napi bevételeiből mindössze a tankolásra és a kötelező befizetésekre tesz félre, az olyan csődközeli helyzetbe kerülhet egy komolyabb járműhiba, vagy akár egy ütközés esetén, ami esetleg a vállalkozásába is kerülhet. Úgy gondolom, az olvasók jelentős része ezzel a problémakörrel szintén tisztában van. Szorosan idetartozik a napi (havi) bruttó bevétel növelésének kérdése is. Általában ez az aktuális tarifa, tarifák időnkénti emelésével megoldhatónak látszik. Az áremeléséknél viszont több igen fontos szempontot is figyelembe kell venni. Például, hogy mi az a végső összeg, melyet az igen érzékeny hazai piac elbír, és ami még nem jár a fuvarszám drasztikus visszaesésével. Ezt a kérdést szinte „patikamérlegen” méregetik minden társaságnál, többnyire sikerrel. Ahol rossz döntést hoznak, onnan vagy az utasok vagy a taxisok pártolnak el rövid időn belül. Sok esetben a folyamat öngerjesztővé válik, megy a megrendelő, majd a taxis is. Ennek vége a társaság eltűnése lehet. Hasonló a helyzet a kisebb tömörüléseknél, baráti társaságoknál, akik egy-egy saját helyről fuvaroznak. Ha ők rosszul döntenek, bizony előbb-utóbb utas nélkül maradnak, lásd a „napközinek” nevezett taxiállomásokat, ahol szinte már nincs is fuvar. Ekkor nincs más megoldás, mint belépni valahová, ahol van munka. Vagyis a bruttó bevételek csak úgy növelhetők tarifaemeléssel,

ha azt a piac elfogadja. Ilyen szempontból mindegy, hogy az emelés egységesen, az egész városban történik meg (fixtarifa), vagy csak egy-egy cég dönt úgy, hogy árait a gazdasági nyomásnak engedve rendezzi.

Ugyanakkor a tényleges keresetek tekintetében nem mindegy, hogy a taxizás során mennyi kilométert teszünk meg üresen. Erről is esett már sokszor szó e lap hasábjain. Aki még a Főtaxinál kezdte a szakmát a korábbi, privatizáció előtti időszakban, azt tudja, ott bizony figyelték a „gurulót”. Vagyis azt, hogy üresen ne lehessen következmények nélkül szaladgálni a városban. A vállalat szembem támasztott állami elvárás az volt, hogy a taxigépkocsi megtermelje a szükséges nyereséget. A helyzet ma sem változott, csak a nagyvállalatból sok-sok kisvállalkozás lett, és egy-egy autónak már csak a családot kell közvetlenül eltartani. Közvetve természetesen még nagyon sokakat: a céget, az autójavítókat, a gumisokat, a taxiőrásokat, az URH-szerelőket és végül pedig az elvonásokból a komplett államapparátust is. Csak egy kis kitérő az utóbbihoz: ugye milyen jó lenne, ha az eltartottak úgy viselkednének, mint az indokolt lenne. Vagyis nem isteni jogokkal felruházott hatóságként, hanem mint az az eltartottaktól elvárható lenne: kellő alázattal, szerénységgel, udvariassággal akkor, ha a számukra fizetést biztosító befizetővel van dolguk. Talán furcsa, de ők leegyszerűsítve az alkalmazottaink. Az lenne a dolguk, hogy a „népet” kiszolgálják. Azt hiszem, a szolgálalkúséghez hozzászokott apparátusi munkaerő, vagy a szolgáltatást nyújtó emberek, vállalkozások ezzel a szokatlan igényekkel még nem tudnak semmit sem kezdeni. Így, ha tehetik az ilyen fellépésre agresszivitással, fenyegetéssel válaszolnak. Talán az unokáink majd mást tapasztalnak...

De térjünk vissza eredeti témánkhoz. A bruttó bevétel növelése nélkül is nagyobb hasznot hajthat egy-egy taxi, ha jobb a teljesítménye (gurulója). Vagyis az egy kilométerre jutó összbevétel annál nagyobb, minél kevesebbet megy a taxi üresen. Ez tény, és minden jó taxis vállalkozó tisztában van vele. Ezért eddig mi is azt szorgalmaztuk, hogy vegyenek igénybe a kollégák minél több taxiállomást, hogy ne kelljen üresen sokszor a város másik végébe visszaautózni feleslegesen. Ugyanakkor tényleg csodálkoztunk azon, hogy a taxitársaságoknál ez ügyben megkérdőzött taxisok rendre leszavazták, leszavazzák a sorselső rendszerben történő címkidást. Függetlenül attól, hogy ez a drosztról, vagy csak „saját” sorsból történik. (Az külön említésre méltó pikantériája e problémakörnek, hogy a sokszor diktatórikusnak kikiáltott cégeknek jól láthatóan mégiscsak érvényesül a tényleges demokrácia. Mindenkit megkérdőznek, és a többség akarata érvényesül annak ellenére, hogy a cégvezetők többsége a drosztról való címkidást jobbnak tartja.) Viszont a taxisok többségének állás-

Árfolyamok...

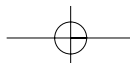
Ha tavaly vettél volna Nortel Networks részvényeket 1000 euró értékben, ma lenne 59 euród.

Ha tavaly vettél volna Lucent Technologies részvényeket 1000 euró értékben, ma lenne 70 euród.

Ha tavaly vettél volna Alcatel részvényeket 1000 euró értékben, ma lenne 170 euród.

DE!!!

Ha tavaly sört vettél volna 1000 euró értékben, majd mindet megiszod, és visszaviszed az üres üvegeket, ma lenne 380 euród!!!



pontját nem értettük. Miért jobb a kályhataxizás, mint a jobb kihasználtságot biztosító drosztelső rendszer? A válaszáért megkerestünk kollégákat több cégnél is, mondják el, miért is szavazzák le rendre ezt a fuvarkiadási módot. A riportok elkészítése után –

el kell ismerni – jelentősen változott a mi véleményünk is. Legalábbis jóval árnyaltabbá vált.

Most pedig lássuk azt, hogy nyilatkozóink (abc-sorrendben) hogyan vélekednek erről a taxisokat megosztó problémakorról.

Gyányi István (Budataxi 100)

• A hajamon is látszik, megöregedtem. Lassan 30 éve taxizom, így inkább kényelmi szempontból, de megmondom őszintén, mostanában beállok a drosztra. Ezt a rohangálást, a 3 perces harcot az autóm sem engedi meg. A 200-as dízel Merci nem versenyautó. A Budataxinál elég sok droszt van, főleg a Belvárosban. Amikor ezeket felfüggesztették, itt 3 percre minden cím elment. Egy darabig. Én is próbáltam 3 percre helyezkedni, de a kollégák a tutiból vették fel a megrendeléseket, viszont érdekes módon rendszeresen elkéstek. Én pedig ott voltam közel, így a címekről ugyan lemaradtam, ám mértem és letiltottam őket. Erre mindjárt kitört a lázadás, hogy most akkor hogy is van ez? Mert a fuvar csak a tutiból tudták eredményesen felvenni, viszont innen meg nem érték oda. Úgyhogy azt mondom, igenis vannak helyek, ahol létjogosultsága van a drosztoknak. Annyi stressz ér minket, hogy legalább egyet azért tegyünk félre ebből. Arra gondolok, hogy címfelvétel után ne kelljen eszement módon rohanni, összeszorult gyomorral. Hogy ne kelljen attól rettegni a Belvárosban, hogy egy mellékutcából élénk tolat valaki, aminek biztos kérés lesz az eredménye. Igenis legyenek drosztok azokon a helyeken, ahol az adott cégnek sok munkája van. Például a kiemelt szerződéses partnerek közepében.

• A külvárosi drosztokra nincs szükség?

• Úgy gondolom, ezen valóban el kell gondolkodnunk. Sajnos nálunk is vannak, akik egész nap például Erzsébetből élnek. A többiek pedig, miközben jönnek be egy hosszabb fuvarra végzetével a városközpontba, erzsébeti fuvarra nem is jelentkezik. Én sem. Ugyanis, miután nem ismerem azt a környéket olyan jól, mire a „szabásmintát” előveszem, megnézem, ad-dig az állandóan onnan dolgozó kollégát már



Gyányi István: – A drosztrendszer mellett szól, hogy a rádiók ellenőrzése finoman szólva nem elég hatékony

ki is fizették. 10 percre én is felvenném az ilyen címet, mert lehet, hogy ott állok mellette, de nem is próbálkozom, jövök inkább szép lassan befelé. Megállni és várni egy-egy megrendelésre nem érdemes, mert nincs annyi cím, például Erzsébetre. Ezért gondolom, hogy elsősorban azokon a helyeken, ahol az adott cégnek vannak nagyobb számban megrendelése, legyenek kialakított megállóink. Az egyéb drosztok el lehet gondolkodni.

• Ezek szerint a drosztokat pártolod?

• A kollégáim nem említették azt, amiért én most igenis drosztpárti lettem. Ennek oka a rádiók ellenőrizhetlensége. Pedig ez többek között az én dolgom is lenne, de ez egyszerű-

en nem lehetséges. A taxis kikapcsolja, bekapcsolja, és mi csak azt látjuk, hogy „halál frankó” minden. Megengedtük sajnos az égis éró antennákat, ezekből már nagyon sokaknak van. Ezek is verhetetlenek. Utólag nem mondhatom nekik, hogy gyerekek, eddig ez így volt engedélyezve, most viszont add el az antennádat, add el a rádiódat, és csak ilyen és ilyen típusú URH-d lehet. Most én is vettem „160 ezres rádiót”, és látom, hogy ezzel is ütnek-vernek, pedig az első időben gyönyörű szépen ment minden. Azóta meg sehol sem vagyok. Tehát belátva tehetetlenségemet, inkább azt mondom, hogy beállok a már meglévő taximegállókba.

Jaczkó Gyula (Taxi 2000 535)

• 1987. óta taxizom, a Fótaxinál kezdtem. Engem úgymond „régivágású” taxisként ismernek. Ez annyit jelent, hogy nem vagyok „fészeklakó”, vagyis nem járok vissza egy helyre, hogy dolgozni tudjak. Elkezdem a munkát valahol és megpróbálok azon a környéken címet felvenni. Ebből kifolyólag én ellenzem a drosztot, pontosabban a cégen belüli címkidást ezekről a helyekről. Hogy miért? Úgy gondolom, hogy a kezdő taxis kollégák ne az én pénzemen tanuljanak meg taxizni. Annak idején a városismereti vizsgára úgy készültem fel, hogy előtte biciklivel bejártam az egész várost. Majd kezdő taxisként

ronggyá gyűrtem még körülbelül 10 térképet, mire belejöttem. Vagyis jó néhány év alatt ismertem meg többé-kevésbé a várost. Ugyanakkor a társaságok jelenlegi felvételi gyakorlata a korábbi fótaxis gyakorlattól azért jelentősen eltér. A cégeknél ha kicsi a létszám, akkor kevésbé szigorú a követelményrendszer, hogy ha már elegenden vannak, akkor komolyabb. Azonban a szűrőkön keresztül mindenképpen becsúsznak olyan kollégák is, akik abszolút kezdők, vagy hosszú kihagyás után jöttek vissza taxizni. Nekik az első időben komoly problémát okoz a városismeret. Úgy gondolom, hogy e kérdésben szólhatok nagyon sok kollégám nevében, akik régóta taxiznak és a korábbi gyakor-

lat szerint tanultak meg fuvarozni. Tehát sokan nem szeretnék, ha a mi kontónkra tanulnák meg a kezdő kollégák a taxizást Budapesten. A másik problémám a drosztrendszerrel az, hogy ezeken a helyeken fuvarkényyszer van. Nálunk például ez úgy működik, hogy mindössze három olyan eset lehetséges, amelyre nem vonatkozik a fuvarkényyszer: a dohányzós-nem dohányzós, az állatszállítós és a vidéki fuvarváltásra. Természetesen a Taxis Etikai Kódexben felsorolt fuvarmegtagadási lehetőségek mellett. Tehát, drosztelsőként nekem el kell mennem, ha pont rám osztják az akármilyen kocsmá vendégét. Pedig tudom, hogy milyen kaliberű helyről van szó, ismerem a címet

és a törzsközönséget stb. Ezt pedig nem szeretném, és ha rádióval dobnák fel a címet, nem nyomnék rá. Előfordulhat olyan eset is, hogy valamelyik utas nekem nem szimpatikus, de a drosztos fuvarkényyszer alapján viszont mégis el kellene vinnem. Előfordulhat olyan, hogy megbízásos fuvart adnak, ami ügyintézésről szól, és nekem akkor éppen nincsen olyan hangulatom, hogy ügyet intézzek. Mert tele van a fejem, iskolában voltam stb. és nem tudok pontosan koncentrálni. Vagyis ezek miatt sem jó a sorelső rendszer. Ha egy felépítendő cégről van szó, akkor érthető, támogatható az ilyen sorok kialakítása. Például ahogy ez nálunk volt a bővítés idején: várost fel-

osztottuk három részre, és oda gyűjtöttük össze a kollégákat. Ugyanis ha címekeket szervezek, az a lényeg, hogy el is vigyük azokat, különben nincs értelme ennek a munkának. Ezt a feladatot csak akkor tudtuk megoldani, ha taxisaink, akik még kevesen voltak, nem összevissza helyezkednek el a városban. Amikor elértük a 4-500 fős létszámot, már nem volt szükségünk a drosztoakra. Értelmetlen, hogy egy adott területben egy „központi csomópontba” gyűjtsük össze a taxikat. Azon az adott helyen lehet hogy jó, mert az utasok megszokják ott a Taxi 2000 jelenlétét, és akármikor sétálnak le oda, találhatnak taxit. Ugyanakkor a másik 10 közeli helyről, ahová beállhatnának még kollégák, elszívjuk a saját autóinkat. Tehát én úgy gondolom, hogy harmadrészt ezért nem jó a drosztrendszer, mert ha a területen belül van 10 hely, ami rádiózásra tökéletesen alkalmas, akkor 10 helyen számíthat a kolléga beülős utasra, nemcsak egy adott helyen. A negyedik dolog, ami miatt a drosztrendszert ellenzem, az az, hogy ott mindenképpen ellustulnak a kollégák. Mit értek ezalatt? Azt, hogy hátrádól az autóban és azt várja, hogy teljes mértékben szolgálja ki őt a diszpečser. Mondják meg neki azt is, hogy hová kell mennie, hol kell felszengetni, mit kell még esetleg csinálnia, hogy megtalálja az utasát. Engem úgy tanítottak (apukám is taxis volt, 30 évig taxizott, tehát taxis családba születtem), hogy egy sofőr, egy taxis mindent meg tud oldani! Legyen az kerekcsere (volt sajnos, hogy egy kollégámnak én cseréltem ki a kerekét, mert nem tudta) vagy az, hogy megszervezen egy komplett esküvői fuvarozást. Azért vagyunk taxisosok, hogy minden területen meg tudjuk oldani a felmerülő problémákat. Nagy társadalom a miénk, itt szinte minden szakma képviselői megtalálhatóak, ami nem baj, egy a lényeg: tudjon vezetni, ismerje a várost,

tudjon kommunikálni, udvarias, segítőkész legyen.

• **Nálatok kb. egy éve volt erről szavazás, és akkor a jelen-tős többség le-szavazta a drosztokról tör-ténő címki-adást.**

• Igen, így történt! A cégépítéskor volt egy saját drosztrendszerünk, amiről az előbb beszéltem. Majd miután az már nem volt indokolt, az Etikai Bizottság a kollégák nyomására a vezetők felé jelezte a problémát. Megbeszéltek. Volt mellette és ellene is érv, de amikor a többség úgy gondolta, hogy erre már nincs szükség, a város három pontján lévő sorunkat felszámoltuk. Na most telt-múlt az idő, és a cég szerződést kötött a Pólus Centerrel, a Westend City Centerrel úgy, hogy mindig ott áll bizonyos számú autó az egyik, ill. másik droszton. Igen ám, de ahhoz, hogy a kollégák oda is álljanak a drosztra, ahhoz úgymond sarkallni kellett valahogy őket, mert nem ment másképp. Ezért azt mondtuk, hogy van egy bizonyos körzete a Pólusnak, ill. a Westendnek, ahol ezt követően a drosztokról lesz a címkiadás megoldva. A magánmegrendelői fuvarok is. Ez természetesen azt eredményezte, hogy beálltak a kollégák ezekbe a sorokba. Pontosabban többségében azok a taxisosok álltak be, akik már eleve úgy léptek be hozzánk, hogy „ő, semmi gond, nem ismerem ugyan a várost, de beállok erre a két drosztra és nagyon jól fogok élni”. Végül is bejött a számításuk, mert igazuk lett. A „régie vágású” taxisosok viszont azokról a területekről ki-



Jaczkó Gyula: – A drosztrendszer csak akkor lenne ütőképes, ha minden társaság magának bérelhetne megfelelő helyen lévő állomásokat

szorultak, mert sokat kell a sorokban várni, mire egy-egy rendelés érkezik a környékre. Rádásul a régi taxisosokat felidegesíti az időnként URH-n ebből a sorból elhangzó kérdés, hogy például „melyik az a Hotel Hélia”, vagy „hogyan tudom megközelíteni az Újpesti rakpart 6-ot?” A droszton e mellett hallgatni kell folyamatosan a rádiót, mert soha nem tudni, mikor kerülök sorra. Lehetek például kombival harmadik, amikor ilyen taxit keresnek, vagy lehet, hogy éppen Mercedes típusú autóm van, és negyedikként engem fognak elküldeni. Vagy lehet, hogy én vagyok az egyetlen dohányzós autó ötödikként, és azért kell elmenni. Tehát a rádiót hallgatni kell minden esetben, ahol viszont ezeket a kérdéseket, hozzászólásokat hallják a rutinos kollégák is, meg az utasaink is. Vérlázító és nagyon nehéz visszafognia magát az embernek, hogy bele ne szőljön a rádióba. De hát tudjuk, az retorzióval jár, így inkább lenyeljük mérgünket.

• **Tehát akkor vagy marad minden így, mert a drosztokról történő címkiadás a többség nem támogatja és ennél jobb egyelőre nincs, vagy ezt esetleg egy GPS-rendszerrel lehetne igazságosabbá tenni?**

• A GPS se megoldás, mert ezzel ugyanaz a probléma van, mint a drosztrendszerrel meg a fuvarkénszerrel. Nem válogathatom meg, hogy melyik fuvart szeretném felvenni. Mondok egy példát. Kijövök dolgozni, tudom,

hogy rendelni fog XY 8 órakor a Fogarasi útra, aki átvész majd az I. kerületbe. Ott 9 órakor a Győri útra fog rendelni Y meg az X. Nyilván, ha tudom, azt fogom felvenni 2 percre! Esetleg már azt is tudom, hogy a Győri úti fuvar a XIII. kerületben végez majd. Ezt követően jön egy kis lutri, egy kis improvizálás, de tudom, hogy délután 2-kor rendelni fog a II. Galóca utca és arra fogok ráállni. Az új taxis nem tudja, hogy hol van a Galóca utca, és nem veszi a fáradságot csak úgy kíváncsiságból sem, hogy egyszer is elővegye a térképét, pedig hallja, hogy én minden nap felveszem ezt a címet. Nem, ő majd akkor tudja csak meg, hogy merre van és milyen fuvar ez, ha a GPS által pont sorra kerül, és megtalálja. Én meg pont akkor veszitem el a tudásommal megszerzett előnyömet a kevésbé rutinos kollégáimmal szemben. Felmerül továbbá a kérdés, hogy mivel nyilván egy drága rendszerről van szó, ki fizeti a révést?

• **A drosztról történő címkiadást nagyon sok olyan taxis is támogatja, aki 20-30 éves szakmai múlttal rendelkezik. Nem lehet, hogy mégis vannak előnyei ennek a címkiadási módnak?**

• Természetesen vannak előnyei is. Mérlegelni kell, hogy melyikből van több: a hátrányokból, vagy az előnyökből. Azt is tudom, hogy többek között miért akarják bevezetni igen sokan. A rádiókkal állandó a probléma. A batyuzás,

Fiatal srác bemászik egy kertbe és buzgón dézsmálja a gyümölcsöt, mikor megjelenik egy rendkívül ronda és öreg nő az ajtóban, vadászpuskával a kezében:
Gondolom, most meg fog engem erőszakolni, fiatalember!
A srác ránéz, megborzong, majd így szól:
 – Áááá, dehogy, hová tetszik gondolni...
A néni erre csöre tölt:
 – Márpedig muszáj lesz!

az erős antenna, a trom és a többi gond egyelőre megoldhatatlan kérdéskört jelent, és nem csak nálunk. Kár lenne tagadni bárhol is, hogy nincs ilyen gond. Van minden cégnél. Tudjuk jól, hogy a technikát az ember át tudja alakítani. A rádiókérdés megoldható azonnal a GPS-szel, vagy a drosztrendszerrel. Egy tollvonás az egész és ki lehet pipálni ezt a problémakört. Ettől kezdve megszűnnének a veszekedések is. A másik óriási előnye a drosztrendszernek, hogy nem látunk száguldó taxisokat! Megengedhetetlen, hogy egy taxis 100-zal száguldjon végig a Moszkva téren. A drosztrendszer

szépen áthúzná ezt a kérdéskört is. Jó, be lehetne most is vezetni az etikátlan címfelvételért járó büntetést, de ezt nagyon ellenzem. Mert hol van az a határ, amikor objektív módon megállapíthatom, hogy etikátlan volt-e a kolléga, vagy sem? Szabálytalan, vagy sem. Ezért úgy gondolom, hogy az etikátlan címfelvétel büntetését nem lehet bevezetni. Viszont az is tartóhatatlan, hogy 100-zal röpködni a címekre, piros lámpa, egyirányú utca nem számít. Ezért lehet szólni, ha az ember látja, de én szigorúbb eszközöket szoktam alkalmazni. Nem szólok, hanem behívom ide etikai gyűlésre, majd egy

órát elbeszélgetünk az emberrel, ha nem tanul belőle, akkor még egyszer behívom, ezzel az ő idejét rabolom, amiből előbb-utóbb tanul. Ez a második dolog, ami a drosztrendszer mellett szól. Van egy harmadik előnye is: ha egy csomópontba vannak gyűjtve a taxisok, akkor a drosztfoglaló hiénákkal könnyebben fel tudnánk venni a küzdelmet.

• **Akkor működőképes drosztok mégis csak kellenének, nem?**

• Ütőképes lenne a rendszer, így van. De ez csak akkor igaz, ha ezek védett drosztok lennének. Mondjuk az önkormányzattól, vagy a

Droszt kht.-tól tudna bérelni a Taxi 2000 például 20 drosztot, természetesen a többi taxitársaság ugyanígy, sőt a mezítlásosok is, és úgymond felosztanánk a várost egyenlő arányban magunk között. Igazságosan. A szerint, hogy frekvenciát, és kevésbé frekvenciát drosztok egyaránt kerüljenek mindenkihez. Akkor valamelyest béke lenne. Tehát ha drosztkérdésről van szó, én ezt egy cégen belül rossz húzásnak gondolom, viszont a többi társasággal közösen megoldva már ügyes húzásnak tartanám. Az ellenőrzés, a tarifa és létszámkérdés megoldásával egy időben.

Léderer Miklós (Budataxi 342)

• Meggyőződésem, hogy a drosztkérdés mindig akkor válik problémává, amikor nem megy a bolt. Ha szakad az eső, esik a hó, akkor ügysem áll oda be senki. Ha meg nem megy az üzlet, akkor olyan mindegy, hogy drosztozunk, vagy sem. Én is kényelmesen, nyugodtan akarok dolgozni, úgy, hogy ne legyen felesleges stressz az életemben. Ám ez nem jelenti azt, hogy a taxinak meg sem kell mozdulni. Most a meglévő drosztokról senki nem mozdul meg. Az utasért nem megy el, ha csak nem azt mondják, hogy a drosztelső menjen. Beállnak a drosztra ötten, már azt sem tudják, ki az első, ki a második. Én amikor kijövök, dolgozni akarok, jönni-menni, vagyis taxizni. Ha kell, rágurulok egy-egy címre, a város bármely pontjára elmegyek, többnyire nem válogatok. Bár van olyan utas, akire akkor sem nyomok, ha éppen ott állok a háza előtt.

• **Akkor téged a szabad mozgásodban gátol a drosztról történő címkiadás?**

• Igen, ez volt a problémám akkor is, amikor 92'-ben Pásztor Gyuri megcsinálta a városban az összes saját drosztot. Akkor kijöttem, és ugyanúgy dolgoztam volna, mint máskor, de a bolt az ilyen címkiadás miatt nem ment. Felvettem különböző drosztokról összesen 3 fuvar, és elment a napom. Tehát abból nem lehetett megélni. Ha nincsenek drosztok és valaki akar is dolgozni, az azért tud. Nem azt mondom, hogy milliomosok leszünk belőle, de kenyérre, vajra futja egy taxinak. Az a sí-



Léderer Miklós: – Én a mozgékonyt támogatom, nem a kényelmes drosztokat

rás-rívás, ami a szakmában van, egy kicsit túlzás. Ha több olyan droszt lenne, mint a Kosuth téri, ahol már az utcáról is beülnek, az el- len annyira nem tiltakoznék. Ha néha néha odaállok, akkor a fuvarakényszert is vállalom, természetesen. Azt viszont nem támogatom, hogy az egész város így legyen felosztva, mert abból nem lehetne megélni. Minden droszton

állnának húszan, ahol egész nap csak ülnék és nézhetnék ki a fejünkből. Így mindenkinek csökkennének az esélyei, a droszton állóknak is. Aki közülünk drosztoszik, az kényelmesen beáll hatodiknak és vár egy-két órát. Közben pedig a mozgékonyabb kolléga felvesz három XIII. kerületet. Én ez utóbbit lehetőséget támogatom.

Lehet, hogy megöregedtünk?

– „Vasárnap ájtott Géza egy sakkpartira, és amikor ájtót nyitottam gratulált az új krokodilbőr cipőmhöz. Basszus, pedig mezítláb voltam. Lehet, hogy megöregedtem?”

– „Amikor Jolika hosszas rábeszélésre végre benyúlt a nadrágomba, a pacemakerem kinyitotta a garázkaput. Lehet, hogy megöregedtem?”

– „Ha a feleségem nem vesz melltartót, az arca a kétszeresére nyúlik meg. Lehet, hogy megöregedtünk?”

– „A múlt héten valami kalandot szerettem volna be- csempészni az életembe, és ezért dupla adag hashajtót vettem be. Lehet, hogy megöregedtem?”

– „A tarokkpartnereim mázlistának tartanak, mert már három- szor is megtaláltam minden segítség nélkül a kocsimat a bevásárlóközpont parkolójában. Lehet, hogy megöregedtünk?”

– „Az éjszakai kaland már csak azt jelenti, hogy megint nem ébredtem fel időben ahhoz, hogy még kiérjek a WC-re. Lehet, hogy megöregedtem?”

– „Nem a rendőr utasított, hogy lassítsak, hanem az orvos. Lehet, hogy megöregedtem?”

– „Nem érdekel, hogy hova megy az asszony, csak nekem ne kelljen vele mennem. Lehet, hogy megöregedtem?”

– „Tegnap a bulin a meztelen táncosnő azt mondta, hogy menjünk fel a lépcsőn a szobájába és keféljünk egy óriásit. Erre én: Vagy-vagy, cica, a kettő nem megy. Lehet, hogy megöregedtem?”

Molnár Gábor (Budataxi 216)

• Nekem a drosztelső rendszerben történő címkidással az a gondom, hogy jelentősen szűkíti a mozgásteremet. Én az URH-ról történő címfelvétel híve vagyok. Ebben viszont akadályoz az, ahogy a droszthatárokat meghúzták. Úgy érzem, hogy ezekbe a sorokba olyanok állnak be, akik nem tudják, merre vannak az utcák, a hákszámok, sokszor még bizonyos szállodák, közintézmények is problémát jelentenek számukra. Ahhoz ugyanis ismerni kell a várost, hogy egy bemandott cím után azonnal kapcsoljon és nyomjon a taxis. Tudni kell rögtön: elérem vagy nem érem el a megrendelőt időben. Szerintem a drosztokon azok állnak, akik ezt így nem tudják. Viszont azzal, hogy bizonyos körzetekben a címeket csak a taxiállomásokról adják ki, sokunk mozgásterét szűkítették. Én nem vagyok kályhataxis, dolgozom a Rózsadombról, a Jagelláról, a Markóból és az egész városból. Átmegek Pestről Budára, Budáról Pestre, ha kell, de az így elérhető címmennyiséget lefogják a sorok. Ha pedig beálló

ezekre, akkor az nekem órákat vesz el a napomból, pedig tényleg nem válogatok, mindegy, hogy nagy vagy kis fuvar, csak legyen.

• Nem kap gyorsabban autót az utas a drosztokról?

• Az esetek nagy részében mi várunk az utasra, akár a tutiból, akár a sorból megyünk. Így ez nem indokolja a drosztépítést. Sőt, szerintem a tutiból hamarabb érünk oda, mert mi ismerjük a címeket a környéken, aki pedig a droszton kapja, az néha először a térképet nyitja ki, és idő kell ahhoz is, hogy megtalálja a címet, hákszámot. Aki ilyen helyeken áll, az sokszor



Molnár Gábor: – A droszton állók sokszor azt várják, hogy a sült galamb a szájukba repüljön

azt várja, hogy szájába repüljön a sült galamb. Állnak 5-6-8-an egymás mögött, és ha a rendeléshez valamilyen egyéb feltétel is társul (dohányzó, légkondis, kombi

stb.), akkor sokszor azt sem tudják, melyikük is az első. Ott vitatkoznak, miközben a központ már esetleg harmadszor dobja fel a címet. Ekkor jön az, hogy „én nem tudom, hogy ez vagy az dohányszik, vagy sem”. Ez viszont időigényessé, bonyolulttá, lassúvá teszi a fuvarkiadást. Ráadásul, ha az adott körzetből elmennek a nagyobb megrendelők, akkor még azok is drosztellenesek lesznek, akik eddig onnan dolgoztak. Ezért úgy gondolom, hogy oda, ahol sok megrendelő van és pörög a taxis, érdemes kialakítani saját taxiállomást, ám máshová nem. A többi helyen majd mi eldöntjük, hogy honnan vesszük fel a megrendelést és melyik címre nyomunk. A Mari néni ha bemegy a közértbe, a pénzéért olyan árut vesz, amelyet akar, a Pista bácsi a pénzéért vehet sört, ha akar. Mi pedig a pénzünkért címeket veszünk a központtól, de szeretnénk eldönteni, hogy mit vásárlunk meg és mit nem.

Drosztrendszer vagy félperces cím?**Esetleg van középút?**

E számunkban olvasható, hogy miért nem szeretne a társasági taxisok nagy része – egyébként logikusan tűnő – s drosztrendszer szerint dolgozni. A véleményeket meghallgatni és tisztelni kell, a drosztrendszer tehát ebben a jelenleg üzemelő, ill. tervezett formában nem járható. De ismerjük be azt is, hogy a félperces címekre csikorgó fékezéssel érkező idegbeteg taxis is agyrém! Nincs valami értelmes középút?

A drosztrendszer bizonyos helyeken remekül működhet, például a repülőtéren környékén, vagy a belvárosi Duna-parton. Ide lehetne droszt helyett nagy taxis parkolókat építeni WC-vel, mosdóval, szemeteskukával, sőt: büfével!

(Emlékszik még valaki a Bulldózer büfékocsijára az MTA parkolóban? Na, az sem volt semmi!)

Innen aztán mehetnének az olyan környékbeli címek, amit mindenki szívesen visz. Vagy azért, mert nem tudhatja, mi lesz a fuvar vége (szállóvendég, repteres utas), vagy azért, mert a „nemszeretem” címek nem így mennek ki. Aki beáll a sorba, előbb vagy utóbb kap utast anélkül, hogy az URH-antennája vörösen izzana, mikor címre nyom. Nem kellene batyu, nem kellene akkora antenna, amittől néha úgy néz ki a taxi, mint egy trolibusz, és nem kell a mikrofongomb felett egy milliméterrel tartani görcsösen a mutatóujjat órákon keresztül. Na

de mi legyen azokkal, akik nem a droszthon állnak, de jó eséllyel szeretnének fuvarot felvenni? Nekik vajon muszáj tuningolni a rádiót?

A mai fejlett technika mellett, és a diszpécserközpontokra áldozott súlyos milliókat figyelembe véve azt kell mondanom: van más megoldás! A számítógép nem feltétlenül kell, hogy aszerint soroljon, hogy az adott fuvarra ki nyomott gyorsabban. Már írtam e hasábon, hogy az utas nem igényel félperces kocsit. Gyanítom, legtöbbször egypercest sem. Böven elég neki az öt-tíz percen belül megérkező autó. Az „időszűkítésen” kívül tehát elképzelhető más technika is. Például egy címre érkező jelentkezések közül a computer kiválaszthatja, ki az, aki az adott napon legrégebben kapott fuvar. Lehet a kiválasztás szempontja az is, hogy a társaság céljait jobban szolgáló, hajnali csúcsban is dolgozó kolléga kerüljön előnybe. Lehet tagsági, tagdíjfizetési alapon szelektálni. A sokszor bírált kategorizálás is lehet a kiválasztás alapja. A variációk száma nyilván véges, de nem kevés. (Azt például már nem javasolnám, hogy mondjuk alkonyatkor csak a vöröshajúak kapjanak fuvarot...) Ugyanakkor minden csapat saját belső szabályzatában dönthetné el, hogy melyik fajta címkidási sorrendet preferálja. Mármost a ma szokásos félperces összenyomásokon kívül... N.Z.

Ki a hideget nem szereti, hőember nem lehet.

Mindenhol jó, de legolcsóbb otthon.

Hajléktalanok jelmondata: „Kukából nem lesz szalonna.”

Néma gyerekek az anyja se látja a fától az erdőt.

Pál Jenő (Budataxi 749)

• Nekem a kötelező drosztrendszer ellen több kifogásom is van. Az egyik legnagyobb, hogy használata fuvarkényszert is jelent. Vagyis ezekről a helyekről olyan megrendeléseket is el kell vinnem, amiket egyébként önszántamból nem vennék fel. Mondjuk, például ott van a kocsmában a részeg pali, odamegyek érte, látom hogy nem jó, nem viszem el, majd visszamehetek a helyemre. Magamtól nem vennék fel olyan eleve ráfizetéses fuvarokat sem, melyekre a mai napig kényszerítve vagyunk. Csak egy példa: odamész az óbudai SZTK előtti drosztra, vársz két órát, elviszel egy 450 Ft-os fuvarát és visszaállhatsz a sor végére újabb két órára. Ezért én mindössze egyszer álltam meg ott, és azt mondtam, többet erre a taxiállomásra nem megyek be. Nemrég voltam ezen a helyen, tök üres volt a droszt, de mégis lendületesen haladtam tovább, mert én az a szerencsétlen típus vagyok, aki ha húszan vannak is ott kollégák, mikor sorra kerülök, biztos nekem jut majd az SZTK. Ezért pedig nem vagyok hajlandó két órát ott állni. Most a tutiban várakozom fenn a Szabadság-hegyen, Farkasréten, és onnan nyomok a címekre.

• **Egyetérténel a GPS navigáció bevezetésével?**



Pál Jenő: – Onnan kell dolgozni, ahová hívásaink koncentrálódnak, ahol az ember ismeri a megrendelőket

• Erről e körben most is volt szó, de nem értek egyet vele! Minden dolog, amit kitalálnak, az nekem újra és újra pénzembe kerül! Attól kezdve én megint többet dolgozhatok. Például amikor kicsit cserélek, már egy órával többet kell kint lennem naponta, mert az új autóm árát már nem tudom ugyanannyi munkával kitermelni, mint az előzőt. Ha jönne a GPS, annak ára miatt már nem 12, hanem 13 órát hajthatnék minden nap. Van nagyon sok kolléga, aki 16-ot is lenyom zsinórban. Többet

kell dolgozni a droszthasználati díj kitermelése, meg még nagyon sok felesleges dolog miatt jelenleg is. Az ilyen új és felesleges eszközök miatt egyre többször kell a zsebembe nyúlnom, ez több munkaidőt igényel, és egyre kevesebbet vagyok a családommal. Ennyit a GPS-rendszerről. A másik ide kapcsolódó problémakör, hogy vitatkozunk a drosztokról, kellene-e, vagy sem. Pedig egy a lényege ennek: jelenleg nincs elég fuvarigény és baromi sokan vagyunk. Annak idején, amikor 23 évvel ezelőtt elkezdtem a Budánál, akkor érdekes módon megálltam Soroksáron a droszton, Lőrincen a Béke téren, Újpesten az áruháznál, meg az összes peremkerületben. Mert annyi cím volt, hogy tudtam, rövid időn belül jut nekem is utas még a város szélén is. Lehet, hogy félórát állni fogok, de előbb-utóbb biztosan lesz fuvarom. Jelenleg viszont nem fél, hanem két-három óra múlva jön egy-egy megrendelés a külső részekre, ezért ott nem állok meg. Ráadásul akkor sem biztos, hogy én kapom meg azt a címet, ha két-három órát várok. Sőt lehet, hogy megint várnom kellene újabb órákat. A Belvárosban a Kossuth téri taxiállomás jól működik, ámde az az egyetlen normális droszt a környéken, és ide is mindössze 6 autó fér be. Ezért akárhányszor elme-

ami megy, nem is lehet kialakítani. Most csak a Budataxiról beszéltem, tehát egy társaságról. Meg lehet nézni a reptéri „taxiállomást”. Mi, budások, van hogy ott állunk nyolcan a benzinkútnál a Tele 5-ösök mellett és sokszor rossz szemmel néznek ránk a kutasok, teljes joggal. Hiába van egy hallgatólagos megállapodás köztünk, egyszerűen zavarjuk őket. És ugyanez van, akárhol megáll az ember a városban. Jönnek a háziak, a lakók, a dolgozók, hogy zavarjuk őket. Itt van példának a Richter előtti hivatalos állomás (ott sem állnék meg), ahol a gyár dolgozói tiltakoztak, hogy ide nem akarnak drosztot. Bár nem tudom, mi ellen tiltakoznak, mert ott úgysem állna meg senki. Ha mondjuk a Sváb-hegyen szeretnének egy hivatalos taxiállomást kialakítani, akkor – mert ott olyan emberek laknak, akik nagyobb hatalommal rendelkeznek – holnapután ők is tuti azt mondanák, hogy ne legyen, mert zaj van, meg koszt csinálunk stb. Én pedig járatom az autót, mert nem fogok megfagyni, nyitva az ablak és szól az URH is. Ebből élünk, ugye. A címfelvételnél a választás szabadsága az utolsó romantikája a taxizásnak, legalábbis nekem az. Ez még a klasszikus taxizáshoz köthető. Más már nem maradt a szebb időkben nekünk. Ezért úgy gondolom, jogos igény az, hogy arra és csakis arra nyomhassak, amire akarok. Ha ez nem megy, akkor legyen olyan helyeken droszt, és nagyon sűrűn, ahol komolyabb mozgás van. A Belvárosban nincs droszt szinte sehol, pedig a megrendelések indokolnák. Akkor hová álljak meg?

• **Viszont a felesleges, utas nélküli gurulgatás növeli az egy kilométerre eső költségeket, vagy ha úgy tetszik, csökkenti az egy kilométerre eső bevételt. Nem?**

• Valóban csökkenne az 1 kilométerre eső fajlagos költségem, ha nem gurulgatnék utas nélkül, ez így igaz, ezzel egyetértek. Csakhogy ha kivisznek a világ végére és ott órákra megállok, mert olyan kevés a megrendelés, az azt jelenti, hogy a napi összebevétel is jelentősen csökken. Vagyis a fajlagos költségem egy kicsit kevesebb lenne ugyan a drosztról történő címfelvétel esetén, de ezzel semmit sem érnék, mert a bevételem is radikálisan csökkennének! Onnan kell dolgozni, ahová a hívások koncentrálódnak, ahol az ember ismeri az állandó megrendelőket.

• **Tehát tudod, hogy melyik címre érdemes nyomni és melyikre nem?**

• Ha valaki egy környékről indul – én gumitaxis vagyok, visszajárok –, az azt is megmondja forintra, hogy mennyi lesz az az út, amit éppen hall az URH-n, mert szinte ugyanazok rendelkeznek naponta taxit. Az ritka, hogy beesik egy-egy „idegen” rendelés.

• **Ezek szerint, ha van egy olyan cím, amiről az onnan dolgozó taxisok tudják, hogy csak pár száz forintos fuvar, arra nyilván nem jelentkeznék, mert nem éri meg. Ezt akkor csak a helyet nem ismerő, máshonnan dolgozó taxis viszi el.**

• Ez így van minden körzetnél. Én visszajárok a XII. kerületbe, tehát nem ismerem, hogy Zuglóban melyik az ilyen cím. Ám, ha elmegyek Zugló mellett, természetesen rányomok

a közeli rendelésre. Ha beleesek egy ilyen pár száz forintosba, hát akkor úgy jártam. De azért kényszerből ne kelljen elvinnem. És nem a kis fuvarral van a baj! Hanem azzal, hogy erre kötelezően rá kell gurulnom a drosztról 2 órás várakozás után, majd elvisz a megrendelő négyszáz forintért és mehetek vissza a kijelölt sor végére. Ez a baj! Ha ott vagyok egy utcasarokra tőle, mert arra járok, akkor nem kis fuvar, bele is verék a címbe. Azonban amikor elküldenek a drosztról a világ végére üres órá-

val, ahová odamegyek, majd elmegy a néni pár utcát, szerintem nem jó üzlet. Ráadásul visszafelé is üres órával kell mennem. Ez is rontja a kihasználtságot, az egy kilométerre eső bevételt.

• **Amennyiben a taxiállomások száma növekedne, elhelyezésük optimalizálódna, segítené?**

• Kis körzetekre kellene szűkíteni a várost, hogy ez működjön. Millió drosztra lenne szükség. Viszont a taxisok 80-90%-a már gumitaxis,

és olyan helyekre orientálódik vissza, ahol a legtöbb cím van naponta. Ezen már így nem lehet változtatni. Statisztikailag meg lehet nézni a megrendéseket, melyik környéken mennyi cím van. Minden társaságnak van egy-két olyan körzete, ahol több a fuvarja, ahova érdekes a taxisoknak odamenni. Lehet, hogy itt kapok négy püdet, de az ötödik megrendelést már fel tudom venni, és nem állok meg órákra ott, ahol csak éhen lehet halni. De ez legyen az én döntésem és az én felelősségem!

Vásárhelyi Tamás (Tele5 876)

• 30 éve taxizom. A cégnél nagyon sok kollégám hasonlóan régi motoros. Mi valamikor a Főtaxinál többnyire drosztrókról dolgoztunk, amelyek akkoriban kizárólag az egyetlen állami vállalat tulajdonában voltak. Így az URH-készülékek nem zavarták egymást, mint most. Ugyanis jelenleg a címkidást ezeken a helyeken szinte lehetetlenné teszi az, hogy több társaság autói állnak a taxiállomásokon a sorban, akik pedig a „fecsegő” csatornán egymással beszélgetve elnyomják a többiek vételét. Vagyis szerintem ez a fajta címkidási rendszer akkor működne jól, ha minden cégnek külön állomása lenne. Ezeket viszont olyan helyeken kellene kijelölni, ahol kulturáltan lehet várakozni, nem úgy, mint jelenleg. Például a Duna-parton, ahol nincs utas soha, csak a vizet lehet nézni, és nyáron az ember áll a napon a 100 fokban. Már aki beáll oda. De a többi droszt sem jobb. Nem tudják még azokon sem biztosítani a megállást számunkra, ráadásul kevés van belőlük, és mint mondtam, rossz helyen is vannak. A civil autósok nem tisztelik ezeket a megállókat, a kht. pedig jól láthatóan képtelen megoldani a problémát. A taxiállomások 30-40%-án egész nap idegenek várakoznak. Éjszaka beállnak és hajnalban a taxis már nem tudja használni azt, amiért fizet.

• **Egyébként, ha használhatók lennének a taxiállomások, úgy lehetne sorelső rendszerben dolgozni?**

• Gondoljuk végig. A reggeli kezdéskor jön a taxis befelé például Nagytétnyéből. Az első droszt a Fehérvári úton van, ahová beállhat tizenhatodiknak. Befelé jövet, ha mondanánk egy Budafokot, felvehetné, mert éppen ott van. De nem, mert azt a drosztról küldik. Így ő bejön 8 kilométert üresen, a másik meg a drosztról megy kifelé, szintén üresen. Pedig esetleg, mint mondtam, ott volt a cím közelében. Tehát ez sem az igazi megoldás. Egyébként a tutikból is úgy dolgozunk, mintha a droszton lennénk. Ott ismerős arcok vannak és sok mindenben segítünk egymásnak. Például erre vagy arra a címre én nem nyomok, mert tudom, hogy az adott megrendelő inkább a kollégámat szereti, neki ő a szimpatikusabb. Tehát ezért elengedem mondjuk a 4. helyen állót. Engem meg más sze-



Vásárhelyi Tamás: – Ez egy tipikusan olyan szakma, ahol aki többet tud, többet is keres

ret jobban, akkor meg ők engednek el, még akkor is, ha éppen utoljára álltam be. Tehát nem nyomunk keresztbe egymásnak ismerős területen. Idegen helyen persze más a helyzet, ott ez nem működik, csak a helyieknek. Ha betévedek valahová, ott én vagyok az idegen. De ez nem lenne gond, ha folyamatosan lehetne dolgozni, ám szünetek vannak, nincs állandóan munka. Van, hogy nagyon megy, van, hogy áll a bolt. Ahhoz, hogy tényleg minden jól menjen, 6-7 droszt kellene kerületenként. Így a megrendelő 5-6

percen belül taxihoz juthatna körzeten belül, mindenhol. Ez viszont szinte lehetetlen, mert a KRESZ ezt nem teszi lehetővé, meg nincs is annyi hely a város frekvenciáltabb részein. Ráadásul pont a már említett URH-zavarás miatt minden társaságnak külön állomás kellene. Ez szintén lehetetlen, mert csak arra van lehetőség, hogy minden taxis odaálljon a közös drosztra, ahol meg nincs elég hely. Ha a felsoroltak ellenére mégis sikerül beállnunk, akkor jön a következő gond: ki az első? A mezitlábás vagy én? Ha ő, akkor

ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

A City Taxi üzemorvosa minden héten csütörtökön 10.00 – 13.00 óra között áll a citys kollégák rendelkezésére. Más taxisok és a családtagok részére jogosítványhosszabbítás csütörtökönként 10.00 – 12.30-ig.

Kép szöveg nélkül...



miért állok ki mögüle, ha hozzám ül be az utas? Hiába mondom, hogy azért, mert ő 240 Ft-tal jár, én meg 180-190 Ft-tal, kártyától függően. Ez a csapathoz tartozók és a mezítlásosok között örök probléma. Ezért tolatnak ránk a taxiállomásokon, hogy ne tudjunk kiállni rendeléskor, vagy ha hozzánk ül be az utas.

• **Egységes tarifával megszűntek volna ezek a gondok, nem?**

• Valószínű. Ha ez megoldódna, sokan támogatnák a drosztrendszert is. Ugyanis akkor beengednének a jelenleg foglalt helyek egy részére is. Azonban a legigazságosabb a műholdas GPS alapú címkiadó rendszer lenne. Úgy nem lenne szükség a drosztoakra, mindenki megállna körzeten belül, ahol tud, a gép sorba állítaná a taxisokat érkezésük ideje szerint. Természetesen, aki ügyesebb, az odaállna, olyan helyet választana, ahol beülős utas is van. Ez szabad döntés alapján működhethetne.

• **Majdnem ilyen a drosz-**

tokról történő címkiadás is. Sorba állnak a taxisok, és a címeteket mindig a soron következő kapja.

• Ez már nem ugyanaz. A rutinosabb kollégák nem szeretnék, ha a fuvarkiadásban egyenlőség lenne. A szocializmus megdőlt, nem sikerült. Ebben a kérdésben sem jó az a szemlélet, hogy a kalapból egyenlően vegyünk ki. Ez tipikusan olyan szakma, amiben az, aki többet tud, többet is keres. A kollégák többsége ezzel egyetért. Nem kívánják a függetlenségüket sem feladni. Úgy gondolják, hogy önálló vállalkozóként arra a címre nyomnak, amire akarnak. Olyan fuvar vállallnak csak, amelyik nekik szimpatikus. Befizetik a tagdíjat, és ezzel lehetőséget kapnak. A fiatalabb korosztály is. Nekik nyilván a drosztrendszer a legjobb, mert ahhoz nem kell komolyabb szakmai tudás, elég a térképismeret, vagy a GPS-használat elsajátítása. Az öregebb taxisok jobban szeretik a függetlenséget. A fix tarifával az a baj,

hogy a harc, ami ezt körülvette, nem a mi érdekünkben zajlott. Rosszul sült el a puska, ezért nem szavazták meg. Ha az egymással harcoló úriemberek, a rosszul sügők a mi érdekünkben beszéltek volna, be lehetett volna vezetni. De ebbe beleszólt a politika is, meg a gazdasági érdekek különbözősége is, így becsődölt az egész. Komolytalan emberek komolytalan emberekkel tárgyaltak, egyeztettek éveken keresztül, és félrevezették a becsületes kollégákat. Hitegették őket, azt teszik a mai napig is, közben semmi esély a jó megoldásra. Pedig egy jól kalkulált fix ár sok mindenre megoldás lehetne. Sajnos, akik ezt véghez akarták vinni, azok nem értünk harcoltak, hanem saját magukért, saját érdekeikért, bizonyos emberek ellen.

• **A drosztokról történő címkiadás a taxizást gazdaságosabbá tehetné azáltal, hogy nem lenne annyi üres kilométer. Ez talán ellensúlyozná a tarifa okozta veszteségeket.**

• Ezzel nem értek egyet. Nem gurulnánk kevesebbet akkor sem, ha drosztról mennénk a címekre. Már mondtam erre példát. A külső részekről befelé tartó kolléga előbb bejön a sorba üresen, majd miután csak drosztról kap címet, lehet, hogy szintén üresen megy vissza a megrendelőért. Majd a fuvar végén ismét üresen gurul vissza a drosztra. Ahol még a munkaidejének nagy része is elmegy a felesleges ácsorgással. Arról nem beszélve, ha megég, akkor még bevétel sincs, a sok üres kilométer ellenére. Még azon is vita van, hogy egy-egy megégés után hová álljon vissza a kolléga: a sor elejére vagy a végére? Miközben az üzemanyag fogy. Szerintem egyszerűbb a megszokott rendszer, mely szerint aki a címhez közel van, az nyom onnan, ahonnan eléri időn belül a megrendelőt. Akinek egy „kályhája” van, annak lehet, hogy jobb a taxiállomás, de aki több helyről is képes címet felvenni, az jobban jár ha rádióról dolgozik.

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

124-es Mercedes 1991-es évjáratú, klímával, automata váltóval, központi zárral, riasztóval, fakormánnyal, ill. bőrkormánnyal eladó. Jelenleg taxiként üzemel. Irányár: 1,1 MFt.

Érdeklődni lehet: 06/30-341-5676

Toyota Avensis 2000 turbo diesel, ezüstmetál, 1998-as évjárat, 2006. februári műszaki érvényességgel eladó. Extrák: plüsskárpit, CD, klíma, vonóhorog, ködlámpa, vezetett szervízkönyv, 230 km-t futott, garanciális akkumulátor, felújított önindító. Ára: 1.750.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/30-852-3309

Renault 11 (új autó vásárlásakor 300 ezerért beszámítják!), 5 ajtós, 1.4-es motorral, 84-es évjárat, karbantartott, szép állapotban, 176 ezer km-t futott, eladó. Ára: 139.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-918-8223

1990-es évjáratú kis Polski, első tulajdonostól, 75 ezer km-rel, gyári fényezésű, friss vizsgával, zöldkártyával, törzskönyvvel eladó. Ára: 139.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-918-8223

VW Passat bőr, légzsákos sportkormány (gyári, eredeti) eladó.

Érdeklődni lehet: 06/30-941-7597

Opel Vectra Combi diesel, klímás gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet: 06/20-941-4996

Eladó egy Mercedes E 220 D 1997-es, 240 ezer km-t futott. Extrák: klíma, központi zár, 4 elektromos ablak, elektromos tükör, fed.comp., indításgátló, bőr belső, fa berakás, 4 légzsák, ABS, ASR,

esőszenzor, váltózár stb. Irányár: 2.790.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/30-954-3167

Viaszos portalanító kefe, sötét színű autókhoz. Taxisár: 3.500 Ft. Érdeklődni: City 423.

Telefon délutáni órától: 06/70-38-38-423 és 06-1-227-5177

Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az Ön számára

Ingatlan jelzálog hitel, kötött, vagy szabad felhasználásra!

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

Kedvező kamatozású lakás hitel (vásárlás, építés, felújítás)
Személyautó hitelezése!

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

Best Credit Kft

1149 Budapest, Angol u. 38. III/321
Tel/Fax: 06-1/220-1213
Web: www.bestcredit.hu
E-mail: bestcredit@startadsl.hu

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

DIGITAXI taxióra kamatmentes részletre is kapható!
iGO háztól-házig GPS-navigációs program forgalmazása.
Műholdas OMH hitelesítés.

Hazánkban is bemutatkozott

Az új Volkswagen Jetta



Királyokhoz méltó helyen mutatkozott be a hazai sajtó képviselőinek október 6-án az új Volkswagen Jetta és Passat Variant. A gyönyörű autókat a Gödöllői Királyi Kastélyban csodálhatták meg az újságírók.

A limuzin ötödik generációjával együtt a márka egységes elnevezést vezet be a világ összes piacán, így hazánkban is. A Bora tehát ismét Jetta lesz. Emellett nagyobb teret kínál az utazásokhoz, mint valaha. A Borához képest az új Jetta hosszúsága közel 18 centiméterrel, most 4,55 méterre növekedett. Hasonlóképpen csábító az 527 literes csomagtér (plusz 72 liter). Ez a kombináció eddig is bejött. Jó példa erre az Amerikai Egyesült Államok piaca, ahol a Jetta évről évre az ösz-



szes európai gyártó termékei között a legnagyobb darabszámban értékesített modell címét hódította el.

A Volkswagen Európában összesen hatféle négyhengeres motorral kínálja majd (négy benzines, kettő dízel) a Jettát. A teljesítményválaszték: 75 kW/102 LE-tól (1.6) egészen 147 kW/200 LE-ig (2.0 FSI-Turbo). A négy benzines közül három, és az összes dízel közvetlen befecskendezésű, s mindegyikük teljesíti az EU 4 szabvány követelményeit. A TDI, illetve a Golf GTI modellből ismert turbófeltöltésű 2.0 FSI opcióként az igen hatékony működésű és sportos, kettős tengelykapcsolós DSG sebességváltóval (automatizált, az erőfolyam megszakadása nélküli váltás, az üzemanyag-fogyasztásra és a menetteljesítményekre gyakorolt negatív hatások nélküli működés) is rendelhető. Két további benzines számára opcióként hatfokozatú automatikus sebességváltó is rendelkezésre áll.

Az új Jetta előértékesítése szeptemberben megkezdődött. Már 3.998.000 Ft-ért elvihető az új modell.

Kocsit loptak, csak vezetni nem tudtak

Született balekok

Öt autót törtek össze, miközben egyikkel sem értek célba. Vezetési rutín hiányában több százezeres kárt okoztak, végül egy taxis látva szerencsétlenkedésüket értesítette a rendőrköt, ezért buktak le.

Két fehérvári fiatal rendszeresen eljárt szórakozni hétvégeken. Nincs is ebben semmi különös, csak hogy a diszko után többször is megpróbálták autóra szert tenni. Egyelőre nem tudni, hogy ezzel akartak alkalmi partnereik előtt felválni vagy egyéb oka is volt a kocsik meglövésének, mindenesetre nagy ru-

tinnal nem rendelkezettek, mert az elsőre kiválasztott VW Bogárba még csak-csak sikerült bejutniuk, a gyújtást rövidre zárniuk, de a két autó közül a kiállítás már nem ment ilyen egyszerűen. Ahogy a burleszkfilmekben látni lehet, előbb az elöttük álló autónak mentek neki, majd a mögöttük parkolóba tolattak bele, úgyhogy két kocsal indult a mutatvány.

Félúton haladva Gárdony és Székesfehérvár között, egy árok „állta” útjukat, ezért nehezen megszerzett járgányuktól igen korán el kellett válniuk és gyalog nekiindulni az éjszakának. Útközben további két au-

tót, egy Ladát és egy Skodát próbáltak „betörni”, de ez sem járt nagyobb sikerrel, ugyanis előbbinél a kormányzár „kattant be” be menet közben, aminek ismét az útszéli zöldmező lett a vége, míg az utolsó autóval csak elindulni sikerült, mert pár száz méter után azt is összetörték.

A két ifjú végső elkeseredésében stoppal próbált hazajutni, nem sok sikerrel. A nem mindennapi éjszakai mutatványuknak ugyanis több szemtanúja is akadt – többek között egy taxis is –, aki a látottakról értesítette a rendőrséget. A megadott személyleírás és a törött au-

tók nyomán végül még hazaérkezésük előtt elfogták a két fiatal, akik beismerték tettüket.

Kihallgatásukkor azt is bevallották, nem ez volt az első éjszakai próbálkozásuk, az egyik nyári hétvégén már egy másik VW Bogárral is kísérleteztek, de azt akkor nem sikerült beindítaniuk, így csupán a betört ablakkal okoztak kárt.

A két meggondolatlan fiatal feltehetően felfüggesztett szabadságvesztéssel megúszhatja a különleges autós túrát, de az okozott kár megtérítése alól nem kapnak felmentést.

k.z.t.

A HONDA CITY

Egy sportos, stílusos sedan, mely magas fokú funkcionalitást és kényelmet nyújt a szubkompakt méretosztályban, alacsony üzemeltetési költségek mellett.

A Honda hamarosan megkezdí új kompakt 4 ajtósának gyártását a törökországi gyárban. Ez a B-szegmens autó Törökországban, Magyarországon, Csehországban, Szlovákiában és Lengyelországban kerül piacra, a gyártás pedig az esztendő végén megkezdődik. E modell Ázsiában már kapható, ahol elődjét is árusították 2002 óta, gyártásáért pedig a Honda Automobile Thailand felelős.

A modell az ötajtós Jazz-zel megegyező globális kisautó padlólemez használja fel. Hasonlóan kiemelkedő elrendezésének köszönhetően helykínálata vetekszik a jóval nagyobb kategóriájú autókéval, ám csupán kisautónyi helyet foglal el a forgalomban.

Ennek a látszólagos ellentmondásnak az alapját egy középen elhelyezett üzemanyagtartály jelenti, melyet az utaskabin padlózata alá építettek. E megoldás, egy kompakt motorral és kisméretű első-hátsó futóművekkel párosítva különösen tágas utasteret eredményez. Sőt, a hátsó padlószint sokkal alacsonyabb lehet, így a csomagtartó térfogata is kiváló (500 liter). A különleges „Magic” hátsó üléseknek köszönhetően pedig egy másodlagos rakteret is kialakíthatunk, mellyel példás flexibilitás érhető el.

Teljes hossza 4390 mm, szemben a Jazz 3830 milliméterével, ám a hossznövekedésért szinte teljes egészében a hatalmas csomagtartó felelős. Mindkét modell tengelytávja

2450 mm, de a City szélesebb és alacsonyabb a Jazz-nél.

Az alapos zajcsillapítás miatt a Cityvel utazni pihentető élmény. Az utasok az osztályelső, 940 mm-es tandemtávnak (a csípőpontok távolsága) köszönhetően kényelmesen kinyújtózhatnak.



A „mágikus” hátsó üléseket könnyű használni, mellyel példásan flexibilitás válik az autó: az üléstámlák 2:1 arányban ledönthetőek, s a csuklós mechanizmusnak köszönhetően teljesen sík padlózatú rakteret nyerünk. Alternatívaképpen felhajthatjuk az ülőfelületeket is; így ezzel az innovatív megoldással már akár 1245 mm magas tárgyakat is szállíthatunk. Még a biztonsági övek konstrukciója is olyan, hogy lehajtott üléstámlákkal sincs zavaró „övsalá-

ta” a csomagtér és a kabin közt. Hosszú tárgyak szállításakor pedig az első utasülés támláját is lehajthatjuk.

A City három felszereltségi szinttel rendelhető: S, LS és ES. Már az S is dúskál az extrákból, hiszen vezető- és utasoldali légszákó, övfeszítők, első-hátsó italtartók, CD-játszó rádió és két hangszóró található a fedélzeten. A lökhárítók a karosszéria színére fényezettek.

Az LS kilincsei és fűthető tükrei is fényezettek, emellett oldalvédőket, krómzott belső kilincseket, távirányítható központi zárat, légkondicionálót és két további hangszórót is kap.

Az ES oldallégszákókkal, ködlámpákkal egészül ki, és 15 collos könnyűfém keréktárcsákon gördül a 14-es acélfelnik helyett. Tükrei elektromosan behajthatóak, Optitron műszerezettségére pedig minőségi látványelem.

A feketébe burkoló három óraskála már a kilincs meghúzásakor fölizzik, s a gyújtás ráadásakor éri el teljes fényerejét.

Magyarországon az értékesítések 2006 elején kezdődnek.

Áruházakra, bevásárlóközpontokra szakosodtak

Trükkös román hölgyek

Fizetés helyett trükköznek a román hölgyek, akik kihasználva a férfi taxisok előzenyességét, hiszékenységét, ha csak tehetik, átverik fuvarozóikat és fizetés nélkül távoznak, sőt, még meg is várakoztatják őket.

Kész átverés show, amit az utóbbi időben a román hölgyek véghez visznek fővárosukban, már ami a taxik viteldíjának elbliccelését illeti. A helyzet olyannyira komollyá vált, hogy a Bukaresti Taxisoförök Érdekvédelmi Szövetsége közleményben hívta fel a tagjai figyelmét az egyre

gyakrabba váló, fizetés nélkül távozó nőkre. A tájékoztató szerint a gyengébb nem képviselői szinte valamennyi esetben az utcán intik le a taxit vagy droszton szállnak be az autóba. Több címre is elszállíttatják magukat, és ezeken a helyeken pár perces várakozásra kéri a sofört, akik bízza utasukban békésen várakoznak.

Több esetben előfordult, hogy az ilyen „csak egy percre beugrom, és máris megyünk tovább” szöveg után az utas valóban visszajött és folytatta útját, mígmen a következő helyen nyoma vész a kuncsaftnak és vele együtt a viteldíjnak is. A ta-

xis pedig csak vár és vár. Öt, tíz perc nem feltűnő, ahhoz viszont éppen elegendő, hogy a bliccelő amazon, már az épület hátsó vagy másik kijáratán távozva, nyugodtan folytassa napi programját. A soförök zöme pedig csak negyedóra, félóra után kezd fészkelődni autójában és türelmetlenkedni. Aki arra is veszi a fáradságot, hogy megpróbálja becserkészni utasát, csak újabb időt tölt el hasztalanul.

A hölgyek még arra is odafigyelnek, hogy reklámszatyorról üljenek be a hátsó ülésre, amit ilyen esetekben nagyvonalúan ott hagynak, erősítve ezzel azt az érzést, misze-

rint, valóban csak egy rövid időre szállnak ki a taxiból. Póru jár személyszállítók között akadt, aki egy üres cipősdoboz boldog tulajdonosává lépett elő egy fiatal lánynak köszönhetően, aki a fuvardíj helyett ezt „felejtette” a gépkocsiban.

Az életkor nem számít, engem már vertek át tizenéves csitrik és tiszteltre méltó matrónák is – panaszkodott az egyik éltesebb korú soför, majd hozzátette: nekem nincs képm hozzá, hogy előre fizetessenek velük, hiszen a többségük rendes, becsületes, tisztességes nő, de azért jobban figyelek én is a jövőben.

Trükköknek és próbálkozásoknak bizonyára itthon is széles a tárháza, de ezzel az egyszerű módszerrel talán a hazai fuvarozók már kevésbé verhetők át, mint a román fővárosban dolgozó kollégáik. **Cash**

Miért dühítjük a lakosságot?

Van elég baja a taxisszakmának, miért kell még tetézni a bajt? Miért kell dühíteni a lakosságot? A képen két taxiútó látható a VIII. kerületi József körút – Baross utca saroknál. (Nem a taxitársaság a lényeg, fontos a jelenség!) A két taxis a közeli gyorsétteremben tartozódik. (Valószínűleg ebédelnek, vagy csak kávézgatnak)

Már a bal oldali taxi sem „pitty-putty”, egy rakodóhelyen várakozik. A rakodó autó (a taxitól nem látni) így a szervízúton rakodik. Feltartva a forgalmat... A másik taxi (a fehér kombi) még „szebb”. 42 centiméterre állt meg az első taxitól... Lehet, hogy szeretik egymást. És közel akartak lenni egymáshoz. (Már-mint a két taxiútó.) Viszont így a járókelőknek le kellett vonulniuk az úttestre, ha természetesebbek voltak, vagy gyerekkocsit toltak. Egész pontosan 1.5 méter kellett a járdától eltávolodni annak, aki a két taxit ki akarta kerülni!

Ne dühítsük a lakosságot! Próbáljunk meg egymás mellett békében élni! Lehet, hogy a két taxisnak 30 (uram bocsa! 40) métert kell sétálni... De a járda, az járda! Az a gyalogosoké! Próbáljunk meg egymás mellett békében élni!

Mészáros Szabolcs



A jobb oldali taxi rakodóhelyen várakozik, már ez sem semmi... A bal oldali taxi 42 cm-re (!) áll a másik taxitól. A gyerekkocsit le kellett tolni a járdától az úttestre másfél méterre. A két gépkocsivezető meg a közeli gyorsétteremben valószínűleg ebédel

„Egy Mercedes taxit kérek”

A PAPPAS különféle kedvezményeket ad a taxisoknak

Mint arról már augusztusban, illetve októberben beszámoltunk, a Mercedes-Benz, a smart, a Chrysler és a Jeep márkák importőri és egyben kiskereskedelmi jogaival korábban rendelkező MB-Auto Magyarország Kft. alapos átalakuláson ment keresztül. Az előbb említett típusú járművek importőri és nagykereskedelmi jogai június 1-től a DaimlerChrysler Rt. és a Pappas-Csoport 50-50%-os tulajdonában lévő, DaimlerChrysler Automotive Hungaria Kft.-hez kerültek. A kiskereskedelmi tevékenységből pedig – az országban már öt helyen meglévő korábbi „MB-Autós” bázisra építve – immár a Pappas Auto Magyarország Kft. vállal komoly részt. Ennek az új cégnek ügyvezetője Friedrich Lixl úr, aki olvasóinkat terveiről, elképzeléseiről tájékoztatja.

• **Nem olyan régen jött Magyarországra. Hogy fogadták, hogyan érzi magát?**

• Magyarországon nagyon nagy szeretettel fogadtak, és kiválóan érzem magam! Már egy pár felesleges kilót is felszedtem, ez pedig a jólétnek a biztos jele. A kisebb súlytöbblet közvetlen oka, hogy a sok munka miatt egyelőre a rendszeres mozgásról le kellett mondanom. Azonban szeretném a feladataimat minél előbb úgy megoldani, hogy egyensúlyba kerülhessek, és ismét

sportolhassak. Ebben már van előbbre lépés, hiszen ittlétem néhány hónapja alatt nagyon sok minden történt vállalatunk életében.

• **Tekintettel arra, hogy Ön Ausztriában és Németországban is dolgozott, komoly összehasonlítási alapja van. Mely területeken kíván változtatni, illetve mi az, amire hangsúlyt helyez?**

• Mint említettem, nagyon sok mindent elkezdtünk és számos elképzelésünk megvalósítása folya-

matban van. A tervezésnél figyelembe vettük, hogy a Pappas-Csoport szervezése Ausztriában is a Mercedes márkából indult ki. Ez volt ott is a mérföldkő. Ugyanez az evolúció Magyarországon is elkövetkezik. Jelenleg már a Mercedes és a smart mellett a Chrysler és a Jeep-et is forgalmazzuk. A jövő évben, további kínálatbővítésként a Dodge is megérkezik Magyarországra. Az új autók forgalmazásával párhuzamosan, a használt személygépkocsik vonatkozásában bevezettük a jahreswagen.com szolgáltatást.

A továbbiakban több olyan témát fogok érinteni, amely mind-mind az ügyfeleinkkel való kapcsolatunkról szól: Az újonnan bevezetésre kerülő elemek fölé szimbolikus tető épül, ami alatt nem csak a

vállalatot értjük, hanem a közös szolgáltatásokat, javítási potenciálokat, amelyeket hamarosan meg fogunk valósítani. Ezek azok a pontok, melyek bennünket – a Pappas Auto-t – megkülönböztetnek a többi kereskedőtől, nem csak a Mercedes típusoknál. Olyan Mercedes-nívójú szolgáltatásokra gondolok itt, amelyeket a vevőinknek, ügyfeleinknek fel tudunk ajánlani. Egyik oszlopa ennek a csomagnak a mobilitás management. Fontosnak tartjuk, hogy a szervízünkbe érkező ügyfeleinket mobillá tegyük erre a rövid időre is, például csereautó biztosításával, vagy más módon. A másik oszlop a szervíz management. Vagyis nem csak a megszkott javításokat ajánljuk fel, ami természetesen alapelv, hanem különböző más, hosszú távú szervízszerződéseket. Például speciális megállapodásban rögzített módon történő alkatrészellátást, átalánydíjas javítást stb. Tudjuk, hogy a nagyobb flottákkal rendelkező ügyfelek egy része igényelné a havi fix árat, amivel tudnának előre kalkulálni. Vagyis rájuk csak az időpont egyeztetés hárulna, a háttérben pe-

Esze semmi, dugd meg jól!

A tapasztalat jó iskola, csak a tandíj magas.

Okos vagy, ha csak a felét

hiszed el annak, amit hallasz. Zseniális, ha tudod, melyik felét.

A chiliszósz határozott fellépésű ketchup.



Friedrich Lixl: – Szeretném, ha a magyar taxisok éreznék elkötelezettségemet járműparkjuk korszerűsítése mellett

dig mindent mi intéznénk. Ez is egy ajánlat-csomagot képez majd a közeljövőben. Fontos szempont továbbá, hogy ne csak telefonon és személyesen lehessen szerviz-időpontokat megbeszélni mint eddig, hanem online-kapcsolaton, e-mailen keresztül is. Az ügyfelek, akik rendelkeznek majd egy bizonyos jelszóval, maguk tudnak hamarosan időpontot biztosítani maguknak. Ehhez előbb szükségünk volt egy olyan honlapra, mely képes egy ilyen interaktív szolgáltatást nyújtani, és amely természetesen el is készült. Ez a www.pappas.hu. Fontos tehát, hogy ez az új honlap nem csak adatokat és egyéb más információkat tartalmaz, hanem egyfajta speciális dialógusra is lehetőséget ad. Mi az ún. prémium szegmensbe sorolt autók forgalmazzuk, melynek következtében többnyire már olyan ügyfeleink vannak, akik megszokták ezt az interaktív kommunikációt. Repülőjegyet, szállást, színházjegyeket és még nagyon sok minden mást már így vesznek, vagy foglalnak le Euró-

pa-szerte, egyre szélesebb körben. Így biztosan örömmel veszik azt a lehetőséget, amit számukra kínálunk. Létrehoztunk egy internetes elektronikus újságot (ún. „News Letter”-t), melyen keresztül fontos és friss információkat küldünk partnereink részére. Ezen kívül megalapítottuk a „StarReport” című újságot, amelyet postán küldünk el ügyfeleink részére. Ez az új, nagyon szép kiadvány amelle-

hogy érdekes híreket, szemet gyönyörködtető fotókat tartalmaz, igen sok friss információt is biztosít olvasóink részére. Az első, úgymond kísérleti fázison már túl vagyunk arra vonatkozólag, hogy mit és hogy szeretnénk olvasóink látni ebben az újságban. Az Magyarországon már nem szokatlan, hogy egy autókereskedőnek van saját internetes honlapja, de a saját újság már jóval ritkább, ha van egyáltalán. A Pappas a StarReporttal ebben is úttörő kíván lenni. A már működő, nyugat-európai szintű ügyfél-management központ szintén fontos oszlopa a cég új stratégiájának. Ez biztosítja, hogy a Pappas-hoz forduló ügyfelek, a földrajzi elhelyezkedésüktől függetlenül, akár autóvásárlásról, akár szervizigényről, akár finanszírozási kérdésről, akár egyéb kérésről legyen szó, ugyanazon a szten-

derden keresztül kerülnek kapcsolatba a személlyel, aki igényeiket képes megfelelő színvonalon teljesíteni. Ez azt jelenti, hogy a különböző oldalról érkező információk egy központba futnak össze és kerülnek azután a legmegfelelőbb alkalmazottunkhoz. Ez szintén új elem a magyarországi személyautó-értékesítésben. A negyedik oszlopa az új stratégiának az ún. élménymanagement. Ez alatt azt értjük, hogy ügyfeleinket, vevőinket nemcsak különböző szakmai programokhoz, gyár-, vagy múzeumlátogatásra hívjuk meg, hanem különböző vezetéstechnikai tréningeket szervezünk számukra Magyarországon vagy külföldön. Sőt, miután szinte biztos vagyok abban, hogy alig van olyan európai autókereskedő, akinek saját területén belül felépült volna egy „magán” offroad pálya, nekünk így a Hunyadi János úton e tekintetben is különleges lehetőségeink vannak. Telephelyen belül maradva tudjuk megmutatni az érdeklődőknek, hogy cégünknek nagyon erős offroad kompetenciája is van. Gondoljunk a Jeep-re, a GrandCherokee-ra, vagy az M-, illetve G-Klasse Mercedesekre. Ezek a terepjárók minden igényt képesek kielégíteni, és a Hunyadi úti pályán a leendő vevő minderről személyesen is meggyőződhet. Néhány példát mondtam tehát arra, hogy melyek az elkövetkező időszak lépesei, és természetesen nem emeltem ki az összes lehetőséget. Mindössze



Az új motorral szerelt Mercedes a laredói pályán csak a szerviz-időtartamra megállva folyamatosan 150 ezer mérföldet száguldott. Erre utal a reklámfelirat az E-osztály oldalán

A dög a rivális hölgy beceneve.

A kémia ugyanaz, mint a fizika, csak bűdösebb.

Az irónia nem más, mint a szellemes emberek gorbáskodása.

érzekeltetni szerettem volna, hogy a bevezetőben említett névváltozás nem egy üres, tartalom nélküli feliratcserét takar, hanem ügyfeleink részére minden területen egyre nagyobb spektrumot nyitunk meg.

• **Már néhány hónapja Magyarországon él. Így valószínűleg látta azt is, hogy Budapesten jelentős számú Mercedes fut taxiként. Ugyanakkor tény, hogy ezek közül csak igen keveset vásároltak újonnan a hazai márkakereskedőknél, és jelenleg javítottásuk is többnyire idegen szervizekben történik. A taxisok vagy magánemberektől veszik használtan ezeket az autókat, vagy „saját beszerzéseként” hozzák be különböző nyugat-európai országokból, például Németországból vagy Ausztriából a munkaeszközüket. Elképzelhetőnek tartja, hogy az osztrák és német taxisoknak nyújtott ár- és finanszírozási kondíciókhoz a magyar taxisok is hozzájussanak előbbutóbb? A Kárpát utcai szervíz kapacitását sem a fuvarosok kötik le jelenleg. Terveznek esetleg valamilyen változtatást, melynek következtében jobban igénybe vennék a taxisok is a szak-szervíz szolgáltatásait?**

• A kérdés első részében említette Németországot, Ausztriát. Én magam osztrák vagyok, és Ausztriában, mint a Pappas cég marketingigazgatója, foglalkoztam az „ottani” taxikérdéssel is. Sőt, ennél a cégnél a legelső akció, amit csinál-

tam, az pont taxisoknak szólt. Egy szlogent találtunk ki akkor, ami nagyon jó visszhangra talált az embereknél, a vevőknél. Ez úgy szólt, hogy: „Egy Mercedes taxit kérek”. Készültek plakátok is, így szállóige lett belőle, és nagyon sokan, akik ezt a reklámot hallották, vagy látták a plakátokat, rendelésnél még a telefonba is ezt mondták. Ez oda vezetett, hogy Portugália után a legnagyobb taxikvóta jelenleg is Ausztriában van. Természetesen a járműveket ehhez Ausztriában vásárolták és ott, a mi szervizeinkben is javították. Készítettünk egy olyan speciális kívánság rendszámot, melynek betűi a Mercedes-Benz-re (MB) és a taxira (TX) utaltak. Vagyis, forgalomba helyeztünk egy MBTX-1 rendszámú Mercedes mobilítás-taxit, amelyet a szervizünket felkereső taxisofőrök megkaptak, hogy ne legyen a szervizelés időtartamára sem bevételkiesésük. Szeretném tehát, ha a magyar taxisok éreznék e tekintetben az elkötelezettségemet. Hasonló szituációt szeretnék egy idő után Magyarországon is elérni. Ami pedig a szervízszolgáltatást illeti, ez számomra is nagyon fontos kérdés. Azt tudom, hogy a taxiknak Magyarországon is külön sávjuk van az utcán. Ez a BUSZ-sáv, mely a közlekedésben bizonyos érthető előnyöket biztosít számukra. Ehhez hasonlóan, természetesen csak szimbolikusan, egy idő után szervizeinkben mi is egy külön sávot szeretnénk létrehozni a taxisoknak, hogy hama-

rabb végezzenek. A tartalékjárműnek a rendelkezésre bocsátásával is ez lesz a célunk. Nevezetesen, hogy a szervizelés időtartamára se érje anyagi veszteség a fuvarosokat. Hozzáteszem, ez nem ingyenes Ausztriában sem. Az ottani taxisok sem kaptak térítésmentesen ezt a járművet, ám miután ennek nagyon normális ára volt, nyilván kifizetődő lett számukra, mert a szolgáltatás nagyon népszerűvé vált. Olyannyira, hogy rövid idő elteltével egy másik autót is forgalomba kellett helyeznünk. Ennek az ötletnek tehát volt értelme. Talán érthető ezek után, ha azt mondom: abszolút érdekelték vagyunk abban is, hogy egy ilyen szimbolikus külön sávot az igényeknek megfelelően beve-



A Hunyadi úti Pappas autókereskedésben tartott kótetlen beszélgetéssel egybekötött autópróbán többek között Jász Iván választott a felmerült kérdésekre, javaslatokra

zessünk a munkafelvételhez Magyarországon is a taxisoknak. Szeretnénk, ha az alkatrészekhez is könnyebben, kedvezőbb feltételekkel juthatnának hozzá. Vagy akár egy ilyen cserejármű beállítása sem elképzelhetetlen. De ez csak akkor lehetséges, ha az igények erre nézve megjelennek, és a rendszer reálisan finanszírozhatóvá válik részünkről. Ezt ki kell gazdálkodni. Az első lépést már megtettük, mert a használt járművek vásárlása esetén a jahreswagen.com ügyfeleink részére Magyarországon nagy választékú, túlnyomó többségben Mercedes szortimentet kínál, még hozzá



Heinczinger János a jahreswagen.com által nyújtott lehetőségeket vázolja a megjelenteknek

A szálla a hal bosszúja.

Az ámokfutás a jövő tömegsportja.

A biztonság az a veszély, amit nem érzékelünk.

németországi árszinten. A Pappas Auto mérete – itt nemcsak a magyar, hanem az osztrák és német Pappasra gondolok – olyan beszerzési kondíciókat tesz lehetővé a használtautó-piacon, amely rendkívül attraktívá teheti az árainkat. Ezen a téren még majdnem új autókról beszélünk. Ez a Jahreswagen! E rendszeren belül olyan Mercedeseket nem is veszünk meg, amelyek többévesek és nincs rájuk garancia. Nyilvánvalóan nemcsak a magas színvonalú Pappas Auto szolgáltatásainkkal akarjuk az ügyfeleinket magunkhoz édesgetni, hanem nagyon fontos a jó termék is, e nélkül nem megy. Magyarul: használt Mercedes-beszerzésnél meg lehet spórolni az utat Nyugat-Európa felé, és nemcsak az utat, hanem a bizonytalanságot is, hogy

mire kiérkezünk a kiszemelt autó átvételére, az közben már elkelet. És ilyenkor jön a kényszeredett kompromisszum.... Jelenleg 160 autó van honlapunkon, ami állandóan frissül. Ezek a járművek mind finanszírozhatók nálunk, házon belül! Aki a jahreswagen.com weboldalt használja, jó, ha tudja: itt létezik egy ún. „pole-pozíció”. Ez igen érdekes dolog, azoknak az ügyfeleknek, akik regisztrálnak és bejelentkeznek. Ugyanis számukra ez az ingyenes szolgáltatás biztosítja, hogy a beérkező használt autókról három nappal korábban kerüljön az információ a birtokukba, mint másoknak. Az ő számukra e-mail jelzi, hogy milyen új járművek érkeztek melyeket még más nem láthat, csak a három nap elmúltával. Ha a pole-pozícióban lévő ezen idő alatt viz-

szajelez, mi le is foglaljuk számára az autót

• **Korábban az MB-Auto Magyarország Kft.-nek volt „saját finanszírozó cége”. A Pappas-Auto is ezt a szolgáltatást veszi majd igénybe, vagy újabb finanszírozási rendszert építenek ki?**

• E téren nem lesz változás: a DaimlerChrysler Service maradt a mi partnerünk is. Cégszinten a Pappasnak részesedése van ebben a cégben is, tehát mindenképpen közös a jövőnk és az érdekünk.

• **Végül, engedjen meg egy rövid, de kollégáink számára fontos kérdést: a „taxis kedvezményeknek” mi a jövője e márkánál? Maradnak, vagy esetleg változnak?**

• Ez jelenleg is adott. Vagyis most is biztosítunk 10% kedvezményt a

taxisok részére új Mercedes Benz személyautó vásárláskor. A C és E 200 CDI és 220 CDI modellek esetében a kedvezményen túlmenően igen kedvező, támogatott finanszírozást is kínálunk. Természetesen a technikai lebonyolítást tekintve látni kell, nagy értékű autóról lévén szó, hogy szükséges a finanszírozó számára bizonyos mértékű anyagi biztosíték a hosszú távú tervezéshez. Ez a magyarországi „minimálbér körüli” bevételt kimutató vállalkozások esetén fontos szempont lehet, ami eltér az osztrák, illetve a német gyakorlattól. Ezért azt gondolom, hogy bár ennek megoldása valóban fontos lenne, de a kulcs nem nálunk van, hanem inkább a magyar piaci szabályozók alakításában.

-kó-

Kiosztották az Autószalon díjait

AUTÓSZALON-DÍJAK

Ünnepélyes keretek között, nagy érdeklődéssel kísérve kiosztották a Budapesti Autószalon díjait. Ez tulajdonképpen egy nem hivatalos kitüntetés a „legszebbeknek”, amit egy televíziós személyiségekből álló bírálóbizottság ítél oda. A szigorú ítések között most megtalálható volt Erős Antónia, Pálffy István műsorvezetők, sőt, a népszerű Győzike is. Az autós szakmát dr. Győző Gábor, a Gépjárműimportőrök Egyesületének elnöke képviselte. „A legszebb autó” díjat a Volvo C70-es újdonsága kapta, „A legszebb stand” elismeréssel az Opel bemutatóját jutalmazták. „Az Autószalon szépe” a Peugeot hosztesze, Rojik Nikolett lett, akinek ez élete első hosztesz munkája, civilben ugyanis hitelügyintéző – egy konkurens autós cégnél. A Magyar Suzuki Rt. az Autószalon Retro Díjat kapta.

A GYURI IS ELMENT...

Kóródi Juhász György
élt 57 évet

Legyőzte a gyilkos kór. Pedig sokáig reménykedtünk, hiszen olyan fiatal volt és életerős. Örökké vidám, mindig jókedvű, aki kapható egy kis mókára.

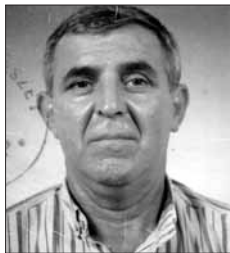
Évtizedeken keresztül tartozott a kockások nagy családjába. Sajnos fogynak a taxisok. Mert Gyuri taxis volt, nem taxi-gépkocsivezető. Igazi közösségi ember. Segítőképz, kollegiális.

Angyalföld volt a hazája, de mindenhol szerették, bármerre is járt a fővárosban. Soha nem volt gondja se utassal, se kollégával.

Nyugodtan élte teljes életét. Nem készült a harcra, mert békében élt a világgal. Döbbenetes gyorsasággal támadta meg a kór. Nem volt felkészülve a csatára.

Sajnos vesztett. Hiába szurkoltunk neki egy emberként.
Nyugodj békében, Gyuri!

Juhász Péter, Fótaxi Rt.



GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ

HA ÖNNEK SZÁMÍT AZ UTASA ÉS
SAJÁT BIZTONSÁGA!
KORMORAN SNOWPRO TÉLIGUMI



Már
+7°C alatt
ő a nyerő

TAXIS KEDVEZMÉNY -25%



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

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



A felső képen lévő Skoda Fabia elindulását az újpesti jégpályán egy válogatott hokijátékos is meg tudta akadályozni. Az alsó képen látható négykerék-meghajtású Octaviát már sem egy, sem öt játékos nem volt képes viszatartani

A tradíciókhoz híven a Skoda továbbra is támogatja a hazánkban is egyre nagyobb tömegeket vonzó sportágat, a jégkorongot. Természetes, hogy a nagy múltú cseh autómárka a jégkorong sportág egyik főszpon-



Méhn Imre Skoda-igazgató a csúszós jégpályán is stabilan áll. Az idén ismét rekord mennyiségű új Skoda talált gazdára

zora, hiszen mind a magyar, mind a cseh csapat komoly sikereket könyvelhetett el az elmúlt évtizedben, utóbbi hazájában gyakorlatilag nemzeti sportnak számít. A Skoda a hazánkban rendezett nemzetközi jégkorongtornák során kiállított modelljeivel is képviseli a cseh autógyár előretörő arculatát. A 2002-es, 2003-as és 2005-ös Divízió I. Világbajnokság után ismét a Skoda logója lesz látható a jégpálya közepén, mivel a támogatás folytatásaként november 11-13. között megrendezték az 1. Skoda Kupát. A rangadón négy nemzet kiváló korongosai léptek a jégre a Megyeri úti UTE jégszarnokban. A magyar válogatott mellett megnézhetők a román és japán hokicsapat ügyességét, valamint a szlovák HKm Zvolen játékosainak is szurkolhattak. A tornát hagyományteremtő céllal rendezték meg, azaz a tervek szerint az elkövetkező években is találkozhatnak vele, remélhetőleg egyre több csapat részvételével.



ELŐFIZETHETŐ A TAXISOK VILÁGA

A féléves előfizetési díj **1980 Ft**,
az egyéves **3960 Ft**,
amit postautalványon kérünk a szerkesztőség
címeire feladni.

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

– Jó dolog a skizofrénia. Legalább
tudok magammal sms-ezni.

– Miért marad mindig olyan sok
hónap a pénz végére?

– A szakáll nem szúr, csak a meg-
felelő oldalára kell születni.

– A sláger az a zene, ami a füleden
megy be és a könyöködön jön ki.

– A nőknek biztos azért lassú a
felfogásuk, mert windows alatt
futnak.

– Egy perc hosszúságát az hatá-
rozza meg, hogy a WC-ajtó me-
lyik oldalán várakozol!

– Az önző csak magára gondol.
Az irigy másokra is!

– A férfiaknak két dolgot kell tö-
vig nyomni. A másik a gázpedál...

– Azért jó a mazochistának, mert
ha rossz, akkor jó. Ha meg jó, ak-
kor rossz, tehát jó.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez az ilyen tábla?

- Az úttest jobb szélén lévő kerékpársávot, amelyen a kerékpáros forgalom szemből érkezik.
- Az úton olyan kereszteződés van, ahol fokozottan számolni lehet kerékpárosok megjelenésére.

- Zsákutcát, amelyben a kerékpárosok részére a továbbhaladás lehetősége biztosított.



2. Mire kell számítani az ilyen táblával jelzett helyen?

- A laza szerkezetű útburkolaton a járművek kerekei kavicsfelverődést idéznek elő.
- Az úttestre – köomlás következtében – nagyobb kővek kerülhetnek.

- Az út meredek oldalképzésű szakadék mellett vezet, ahol a földcsuszamlás veszélye fenyeget.



3. A tábla hatálya alatt megelőzhet-e egy balra bekanyarodási szándékát jelző tehergépkocsit?

- Igen, jobbról vagy balról egyaránt.
- Csak jobbról, ha szabályosan besorolt az úttest felezővonalához.
- Nem.



4. Taxijával hogyan kell közlekednie a táblával megjelölt övezetben?

- A gyalogosok zavarása nélkül és legfeljebb 15 km/h sebességgel.
- A gyalogosok akadályozása nélkül és legfeljebb 20 km/h sebességgel.
- A gyalogosok veszélyeztetése nélkül és legfeljebb 10 km/h sebességgel.

8^h-16^h



5. Visszafordulhat-e taxijával az úton, ha az ilyen táblával megjelölt útkereszteződést elhagyta?

- Igen.
- Nem.



6. Kötelezett-e elsőbbségadásra az ilyen táblával jelzett csomópontnál?

- Igen.
- Csak akkor, ha az útját villamos fogja keresztezni.
- Nem.



7. Milyen következménnyel számolhat, ha taxijával jogosulatlanul várakozik a táblával megjelölt helyen?

- A rendőrhatalóság elszállíthatja gépkocsiját.
- Kerékbilincs alkalmazásával rögzíthetik taxiját.
- Legfeljebb helyszíni bírsággal sújthatják.

8. Taxijának nincs elsőbbségadási kötelezettsége a gyalogosok részére. Hol kell ennek ellenére is fokozottan ügyelnie rájuk?

- Lakott területen fő- és mellékutak kereszteződésénél a járda meghosszabbított vonalában.
- A villamos-megállóhelynél lévő járdasziget és az ahhoz közelebb eső járda között, valamint a lakó-pihenő övezetben.
- A gyalogos-, valamint a korlátozott sebességű övezetben.

9. Zavarhatja vagy akadályozhatja-e azt a gyalogost, akinek elsőbbsége van az Ön taxijával szemben,

- Igen.
- A zavarás lehet szabályos, de az akadályozás mindig tiltott.
- A zavarás és az akadályozás is tilos.

10. Utasíthatja-e megállásra az úttesten közlekedő járműveket, ha egy kollégájának segít a telephelyről való kihajtásban?

- Igen.
- Csak akkor, ha a taxi kihajtása hátramenetben történik.
- Nem.

11. Egyirányú forgalmú úton szabályos-e, ha a menetiránnyal szemben halad az úttest tisztítását végző, figyelmeztető jelzését használó jármű?

- Igen, a nap bármely szakában.
- Legfeljebb 22 h és 06 h között.
- Nem.

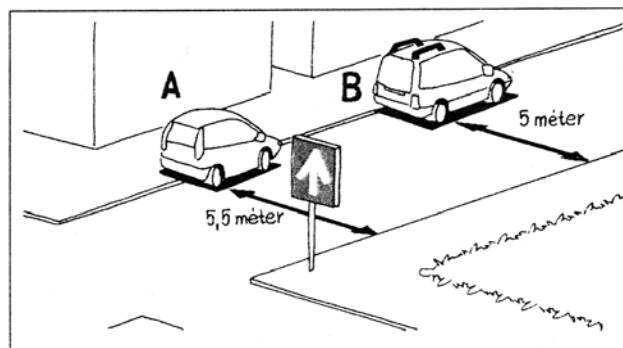
12. Hogyan kell megválasztania taxija sebességét a KRESZ-ben meghatározott „abszolút” sebességhatáron belül?

- Úgy, hogy tempója ne legyen kevesebb a megengedett legnagyobb sebességértéknél.
- Úgy, hogy meg tudja állítani a belátott útszakason belül, és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.
- Úgy, hogy az úttesten hirtelen felbukkanó bármilyen akadály előtt meg tudja taxiját állítani.

13. Taxijával olyan helyen közlekedik, ahol az azonos irányú forgalmi sávokban összefüggő járműoszlopok alakultak ki. A gyorsabb előrehaladás érdekében változtathat-e forgalmi sávot?

- Igen, ha nem sérti ezzel a partnereinek az elsőbbségét.
- Legfeljebb akkor, ha a másik sávban gyorsabban lehet haladni.
- Nem.

14. Szabályosan várakoznak-e az ábrán látható gépkocsik?



- Igen.
- Csak az „A” jelű jármű.
- Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

MORFONDÁRIÁK

Hmmm! Azt sem tudom, mivel kezdjem. Na! Az idő, az időjárás! Tényleg. Az a legjobb. Arról mindig és mindenhol lehet beszélgetni. Szép őszünk van. Gyönyörű az idő. Nincs köd, fagy, csúszós út. Mire e sorok megjelennek, talán már az is lesz. Meg eltűnnek a csoda masinák. A mozdony által kormányzott kerekű több pótkocsis csuda szerelvények. Amelyek ráadásul lassú járművek. Vagy csak annak minősülnek. Amint már írtam, rendszám, minden hatósági jelzés nélkül gyerekekkel zsúfolt ilyen szerelvény elől alig tudtam elugrani. Tényleg! Kötelező biztosítással hogy állnak ezek a járgányok? Mert ugye a minisztérium válaszából nagy vonalakban az derül ki számomra, hogy ezek a „dolgok” nem közúti járművek. Akkor meg minek hozzá a „D” kategóriás jogosítvány? Ha szigorúan veszem, jó a segédmotoros jogosítvány is. Jé! Most jut eszembe. Biztos az omszki tavi Red-Bull buliról maradtak meg. Vagy van ez a hegyi tákolt járművek versenye, melyek ugye kizárólag gravitációs hajtással rendelkeznek. Na ezek lettek átalakítva. Sajnos még azt szeretném megkérdezni, hogy a minisztérium választ ki vagy kik fogalmazták meg? Netán a portás? Mert nevet nem tudtam felfedezni az egész válaszban. Sem az elején, sem a végén. Az egész válaszból különben a szokásos köntörfalazást, nagyképi hozzá nem értő kioktatást véltem felfedezni. Hofi szerint: „aki tudja, csinálja, aki nem, az oktatja”. Ez a legrosszabb az egészben. Ez a rengeteg kiskapu. Meg a válasz kezdő sorai: „megvizsgáltuk”, „közöljük”. Így fejedelmi többesben. Egy rádióműsorban egyszer elhangzott, hogy a Német Szövetségi Köztársaság egyik minisztériuma, miniszterrel együtt 30 - azaz harminc személyből áll. És működik. Nálunk ugyanezt háromszáz személy sem tudja úgy-ahogy elvégezni. Folyamatosan az az érzésem, hogy nálunk ha valaki felelős beosztásba kerül, mindent elkövet hogy ne feleljen semmiért. Maga mellé vesz egy-két havert és így többes számban nyilatkoznak, írnak, véleményeznek. Ettől aztán az ügyeskedők jó kedvre derülnek és újabb eszement ötletekkel állnak elő. Mert ugye „ezektől” mindent lehet. Sajnos. Ettől még az elvtársak is jobbak voltak. Ők legalább dönteni tudtak. Ha mást nem, akkor a tőkét. És nem siránkoztak. Ez derül ki a díjazottak szavaiból is. Már mint a Haltenberger Samu-díjazottak szavaiból. Akiknek egyébként ezúton szívből gratulálok és jó egészséget kívánok. Mindannyian a múlt emlékeit szebbnek találják. Szomorú ez. Szerintem a jövőnek kellene szebbnek látszania. Mert ugye azért hajt, gürcöl mindenki. A szebb jövő. Arra még várni kell sajnos. Tele vagyunk ellenségekkel. Valamikor volt az imperializmus, a kapitalizmus. Aki ugye a szakadék szélén állt. Na miért? Minket figyeltek. Aztán mi kezdtünk felfelé kapaszkodni. Vagy csak úgy csi-

náltunk. Le is dobtak egy kötelet, csak nem ért le teljesen. Mármost az okosok kitalálták, hogy álljunk egymás vállára, és úgy elérhető lesz a kötél vége. Na, a legelső emberek meg a taxik tetéjére álltak. Így aztán fent egy páran elérték a kötél végét. Csak a lentiek sem hülyék. A fentiek lábát mindenki jó erősen meg is fogta. Hát valahol itt tartunk most. Még a tízes számrendszerrel bajlódunk. Az első száz nap, meg az utolsó száz lépés. Nemsokára lehet vágni a centit, majd ismét kérni száz nap türelmet. Az ellenségek meg szaporodnak. Most a madárinfluenza a soros. Előtte volt a száj- és körömfájás, kergemarhakór, meg ilyenek. Ja és most emlegetnek valami kisbolygót is, ami felénk tart. Már mint a Föld felé. Akárhogy nézem, ez az évezred nem a legjobban indul. És akkor mi itt holmi tarifakérdésen rágódunk. A létszám az a lényeg. A főka-eszkimó egyensúly. Erről már senki nem beszél. Pedig jó lenne lépni. Habár ha úgy sikerül mint a fix tarifa, akkor el se kezdjük. A közgyűlést is felesleges itt holmi tarifamódosításra biztatni. Minek? A tudatlanokon kívül ma már mindenki előbb kialakítja a viteldíjat mielőtt beül a taxiba. Kifejezetten elzárkóznak a taxaméter használatától. Nem is csodálom. Ezek a pénztárgépek elég veszélyes szerkezetek tudnak lenni. Minap egy bevásárlóközpontban például egy vevő reklamált előttem, mert az egyik tétel tiszterese volt, mint az árun lévő összeg. Egy ilyen problémát orvosolni egy taxiban nagyon nehéz dolog szerintem. Lehet ugyan panaszos levelet írni Rusznak úrnak, de minek. Láttuk, látta az egész ország az egyik TV-ben a taxist, a rendszámot, az összeget, a csalást. Semmi sem történt. Számtalanszor leírtam, nem tudok olyanról, hogy ilyesmi miatt egy taxistól az engedélyét bevonták volna. Itt is a nagy káosz meg a rendetlenség, vagy inkább rendezetlenség. Mert tudok olyanról, hogy se az eszköz (autó), se a taxióra, se az engedély nincs a taxis nevében. Ő csak fizet mindegyik után kinek-kinek. Tényleg kinek? Van egy olyan német mondás, miszerint „Csak az idő óta csinál rendet, a zseni uralkodik a káosz felett”. Hát a felelőseink, vezetőink, politikusaink ezek szerint zsenik mind egytől egyig. A fene a jó dolgukat. Ez meg egy magyar szólás-mondás. Régóta sejtem, hogy nem érdekük rendet rakni, tartani, mert még rájuk fogják hogy idioták. A vállaimat meg nyomja a felelősség, hogy kire voksoljak. En ugyan nem! Ugyis rám lesz mutatva, meg kenve az ő kudarcuk is. Pedig lassan itt az év vége. Jön a karácsony a béke, a szórakozás, a felejtés, a bizakodás, meg a reménység hava. Na meg a jó bolt is. Egy évben egyszer a taxis kiélvezkedheti a „szakma” gyönyörűségét a pörgést, a duzzadó brifkót. És retteghetünk, hogy éjfél után még jó egy kicsit, majd jönnek a sűrű hétköznapiak. De aki eddig túlélte, az remélem, ezután is talpon marad. Hát csak bizzunk, bizakodjunk.

Tisztelettel:

Kapitány

Olvasói reagálás a „Válaszolt a minisztérium” című cikkre

Tisztelt Szerkesztőség!

A Taxisok Világában megjelent levelezés a minisztériummal nagy felháborodást keltett bennem (folyamatosan fogalmaznak). Szerintem a minisztérium válaszleveléből kiderül néhány dolog:

1. Nem ért hozzá, vagy
2. Nem is tudja mi a gond, vagy
3. Nem akar foglalkozni vele, vagy
4. Mellébeszél
5. Esetleg mindegyik...

Nézzünk néhány témát:

Esküvő szervezés: általában az ifjú pár szervezi le a virágot, éttermet, vőfélyt, templomot, anyakönyvi hivatalt, menyasszonyi autót! Kiválaszt, megrendel, szerződéseket köt! Ha ehhez nincs kedve vagy ide-

je, megbíz egy esküvői rendezvényszervező céget. A rendezvényszervező aztán – pénztért – ugyanezt teszi: kiválaszt, megrendel, szerződéseket köt.

És ahogy nincs neki saját étterme, virágboltja, temploma, úgy autója sincs! Bérel ő is egy vállalkozótól! Aki fuvarozással foglalkozik. Csak fuvarozással! A fuvarozás pedig közúton történik! Pénztért! Akkor miért nem kell neki sárga rendszám?

Ha esküvői fuvarban lehet szabálytalankodni, akkor máshol is lehet!

Vagy ez törvényes kivétel?

Idegenforgalom: Ha az idegenforgalom érdekében nem vonatkoznak a szabályok valakire, akkor énram se? Mert én csak külföldieket szállítok!?

Kisvonalat: A válaszadó vajon hány-szor utazott kisvonaton? Csak turisták utaznak rajta CSAK VÁROS-NÉZÉS céllal? (ez rájuk van írva?) Hány helyen látott rajta idegenvezetőt?

És ha kazettáról megy a szöveg?

Az én autómban például nem magnóról megy a városnéző szöveg. Az idegenforgalom céljait szolgálom (megrendelőim szerint nem is rosszul...). Akkor én is mentesülök az előírások alól? (Jogosítvány, engedélyek stb!)

Szerintem az ilyen hivatali hozzáállás miatt nehéz ebben az országban Európához tartozni. A kiskapukat kihasználó, esetleg a szabályokra fittyet hányó fuvarozókkal semmit sem kezdenek, mert „problémás”, meg „dolog van vele”, a szabályos vállalkozást pedig diszkrimi-

natív – és legtöbbször teljesen felesleges – adminisztrációs előírásokkal egyszerűen megfojtják!

Más: olvastam, hogy a kereskedelmi kamara illetékesei (?) nem támogatják a sárga rendszám eltörlését. Vajon megkérdezték a taxisok véleményét is? Ugy értem, nem a taxisokból, hanem a taxizásból élők véleményét?

Nekem az beszéljen a sárga rendszám előnyeiről (?), akinek szintén van olyan a kocsiján. Jelenleg ugyanis csak hátrányos megkülönböztetésre alkalmas, és nem véd meg a feketézőkkel szemben!

KC

– Maga mióta dolgozik a vállalatnál?
– Mióta megfenyegettek, hogy kirúgnak.

Leggyakoribb baleseti ok: a gyorsajtás

Hatástalan radar-trükkök

A baleseti okok között első helyen szerepel a gyorsajtás. Ezen a kedvezőtlen helyzetben próbál változtatni a rendőrség, amikor igyekszik sebességmérő eszközeit mind hatékonyabban kihasználni. A gyorsajtók álma e készülékek számára „láthatatlanná” válni, ezért számos trükkel próbálkoznak, amelyek zöme teljesen hatástalan.

A közlekedésbiztonsággal foglalkozók számára évről évre gondot okoz a balesetek növekvő száma. Az éves statisztikákból egyértelműen kiderül, hogy az önkéntes jogszabálykövetés nemhogy javulna hazánkban, hanem az utóbbi időben, a közlekedési morállal arányosan romlik. 2004-ben 20.957 személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt Magyarországon, ami csaknem 5 százalékkal több, mint egy évvel korábban. Ebből 5.751 esetet a sebesség nem megfelelő alkalmazására vezettek vissza a szakértők. A gyorsajtás következményeként 481 halállal, 2.195 súlyos, míg 3.075 könnyű sérüléssel végződött. Ennek ismeretében nem csoda, ha a közlekedés rendje fölött örökösök igyekeznek minden eszközükkel a gyorsajtók megfékezésére koncentrálni, több-kevesebb sikerrel. A rendszeres gyorsajtók – mert azért léteznek ilyenek igen szép számmal az utakon – megpróbálnak mindenféle trükkel túljárni a mérőműszerek vigyázó szeméin. Egy amerikai mérnök testvérpáros a különböző megtévesztő ötleteknek próbált utána járni, meghozza oly módon, hogy a rendőrséget hívta segítségül. Egy használaton kívüli repülőtéren rendezték be kísérleti helyszínüket, ahol a hatóság által alkalmazott és a közutakon nap mint nap használatos mobil kézi és fix sebességmérő eszközöket tesztelték a különböző megtévesztő eszközök bevetése mellett.

A közhiedelemben az elsők között szerepel az utastérben, a visszapillantó tükörről lefogatot cd-lemez, amely menet közben különböző irányba mozog és a rávetődő fényt, irányított jelet kiszámíthatatlan irányokba továbbítja – hangsúlyozandó – a hiedelem szerint. Ennek alapján a sebességmérő eszközökből érkező jelet is megváltoztatott irányba veri vissza, és nem a mérőműszerbe, így az elhaladó jármű sebessége nem kontrollálható.

Az első teszten ezt próbálták ki a mérnökök. Két különböző helyről egy időben mérték a közeledő autó sebességét, és cd-lemez ide, cd-lemez oda, bizony mind a két mobil és a fix műszer is tökéletesen ugyanazt az értéket jelezte. Tehát a cd-lemezek ilyen felhasználhatóságában ne bizzon sen-

ki! Ugyancsak ennek a hipotézisnek a hamis voltát igazolta, amikor kisebb, úgynevezett diszkógömböt lógattak le a tesztelők a visszapillantó tükörről, amelynek minden egyes darabja kicsiny tükörlapocská és ebből áll össze a tükör, így a ráeső fény irányát, ez is megváltoztatva szórja szét környezetében. A várva várt hatás ez esetben is elmaradt, úgyhogy csupán díszként érdekes a kocsiiban megtartani, más funkciója ugyanis ennek sem mérhető.

Újabb ötletként merült föl: mivel a sebességmérő radarok hullámot bocsátanak ki és ennek segítségével mérnek, amennyiben a gyorsajtó motorházából aktív „ellenjelek” érkeznek, azok megzavarhatják a műszereket. A tesztautó motorházának mindkét oldalára aktív hullámvetőket szereltek a technikusok, majd kipróbálták hogyan reagálnak a traffipaxok, de ezek sem tudták megtéveszteni a műszereket.

Az alufólia hullámviszaverő hatása mindenki által közismert. Nem véletlen, hogy a mikrohullámú sütőbe se célszerű az ételt ilyen tálcába betenni, mert a csillagok háborúja egy western-párbajjá törpül ahhoz képest, ami a mikróban történik. Éppen ezt a fizikai tény felhasználva a tesztautót alufóliába „csomagolták” a tesztelők, majd így közelítették meg a műszereket, jelentősen túllépve a megengedett sebességet. Ez a trükk se vált be.

Ekkor az egész autót átfényezték matt feketére egy olyan speciális festékkel, amelynek jelentős hullámmelnyelő képességében bíztak. Ez inkább a légierőnél, felderítésre is használt lopakodók analógiájára készült, de bizony a kézi radarok ugyanúgy jelezték a gyorsajtást, mint a rögzített lézer-traffipax.


Az egyetlen eszköz, amely a legkisebb mértékben is befolyásolni volt képes a műszereket, az egy nagyobb méretű, kerek, oldalára fordított mokuskerékre hasonlító eszköz volt, amelynek lapátjai alumíniumból készültek és a menetszél hatására forogtak. Ezt rögzítették a gépkocsi tetejére. Ugyan a sebesség pontos mérését ez sem befolyásolta, de a kézi radarkészülékek nem csupán a gyorsajtás értékét képesek jelezni, hanem sípoló hanggal a sebességtúllépésre is figyelmeztetik kezelőjét. Ez esetben ez a sípoló hang jelzett lassabb haladást, de a mérőműszerek pontosan rögzítették a sebességtúllépést mértékét.

Magyarországon többen esküsznek rá, ha a rendszámablát lakkal, vagy UV-lakkal kezelik, úgy a traffipaxok által rögzített fényképfelvétel nem lehet a rendszámot leolvasni, így nem azonosítható a tovasuhanó gépkocsi. Ezt a trükköt az amerikaiak feltehetően nem ismerték, mert ha már le-

hetőségük adódott egy sor tesztre, ezt sem hagyták volna ki, másrészt, ha ez így is van, egy közúti ellenőrzésor szemet szúrhat a járőrnek is a lakkozás. Ha pedig gyorsajtáson kapták a gépjárművezetőt és a mérőkocsitól pár száz méterre megállítják a „gyalogkakukkot”, akkor a fényképes dokumentáció szükségtelen. A lézert használó Fama műszercsalád több típusát videóval kombináltak vetik be, így a rendszám nem csillan meg a vaku fénye, mivel nincs is rá szükség. A kellemetlen tulajdonsága a lézer-sebességmérőnek az, hogy akár 1.800 méter távolságból képes a gyorsajtást zoom-technikájának köszönhetően rögzíteni, amikor maga a sietős vezető még észre sem vette. Ugyancsak a rendőrök trükkössége közé sorolható, hogy a Fama akár az úttesttől 100 méterre oldalról is bevethető, ahonnan a gyanútlan gyorsajtó nem is számít rá.

Az amerikai tesztsorozat végén, a mérnökök és a hatóság szakértői elemezve a láttakat megállapították: a közhiedelemmel ellentétben ezek a trükkök csak a gyorsajtót képesek megtéveszteni, a sebességmérő műszereket nem. Végkövetkeztetés „csupán” annyi, hogy az előirt sebességhatárokat érdemes betartani, mert nem csak büntetőpontokat és jelentős összegű bírságokat, a vezetői engedély ideiglenes vagy végleges bevonását lehet vele elérni, de súlyos és halálos közlekedési baleseteket is meg lehet vele előzni. És ez esetben igaz a szlogen: Itt a lét a tét!

k.z.t.



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

SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

Étőlaj vagy biodízel?

Megy vele a kocsí, de tilos...

Európa egyes országaiban kedvezményekkel segítik a biodízel használatát, hiszen jó az autósoknak és jó a növénytermesztőknek. Franciaországban is egyre többen vannak, akik a drága üzemanyag miatt növényi olajjal töltik tele autójuk tankját – igaz, itt egyelőre a nálunk is érvényes rendelkezésekhez hasonlóan törvénytelenül. Az Egyesült Államokban meg a legtöbben egyenesen az éttermekből szerzik be a már felhasznált olajat az autójukhoz. Na de most megy a kocsí étőlajjal, vagy nem? Illetve ha megy: mehet?

Olcsóbb, de nem engedélyezett

Magyarországon feleannyiba kerül az étőlaj, mint a gázolaj, mégsem szabad használni üzemanyagként. A Pénzügyminisztérium szerint minden olyan termék jövedé-

ki terméknek minősül, amelyet belső égésű motorok üzemanyagaként, vagy akár adalékként használunk. A gázolaj tehát semmilyen százalékban nem tartalmazhat étőlajat, sőtölajat. Bioüzemanyagot csak akkor használhatunk, ha azt külföldön tankoltuk a gépkocsí beépített tartályába, és ezt szükség esetén bizonyítani is tudjuk, illetve ha azt olyan kereskedőtől vásároltuk, aki megfizette az adót utána.

A VPOP állásfoglalása szerint a jövedéki adóról és a jövedéki termékek forgalmazásának szabályairól szóló 2003. évi CXXVII. törvény alapján, az európai uniós jogszabályok vonatkozó rendelkezéseivel összhangban külföldről a magángépjárművek szabványos üzemanyagtartályában a magánszemély által belföldre behozott üzemanyag jövedéki adómentes, de nem idegeníthető el.

Nálunk szemét, az EU-ban üzemanyag A Biofilter Kft. az egyik legnagyobb használt sőtölaj-begyűjtő cég. Evente több mint 7000 tonna konyhai maradék zsíradékot gyűjt össze, elsősorban a nagyfogyasztóktól. Nagy részét exportálják az EU-n belül, ahol mi más, készülne belőle, mint biodízel...

Ugyanezen törvény szerint belföldön szabadforgalomban kizárólag adózott üzemanyag forgalmazható. A jövedéki adótörvény alapján Magyarországon a kereskedelemben közúti gépjárművek üzemanyagaként kizárólag a hatályos magyar szabvány előírásainak megfelelő motorbenzin, gázolaj, illetve gáz értékesíthető, vásárolható.

A hatályos magyar szabvány előírásainak megfelelően a gázolaj sőtölajat nem tartalmazhat, a gázolaj a sőtölaj hozzákeverésével szabványon kívüli terméké válik. A jövedéki adótörvény vonatkozó rendelkezése alapján a gázolajhoz sőtölaj hozzákeverésével a törvény megsértése, adózás alóli elvonás valósul meg, mely cselekményhez a törvény szigorú szankciórendszert rendel.

Figyelem! A gázolaj-hamisítást a törvény bünteti!

Ez a dolog valóban működik. Egy ismerősünk öreg dízelautója a szemünk láttára pőfögött étőlajjal, finom sültkrumpli illatot árasztva, minden különösebb füstölés nélkül. Mint mondja, évek óta csinálja, bármilyen hiba, vagy műszaki probléma nélkül. Ellenőrzéssel sem találkozott még. Az egész család használt olaját összegyűjti, pár napig ülepíti majd többször átszűri egy finom szűrőn, de akár egy rossz harisnya is megfelel. A gázolajhoz aztán ezt a leszűrt anyagot hozzákeveri, az arányokra csak annyiban figyelve, hogy az ötven százalékot ne lépje túl. De mivel sokat megy, tehát sokat tankol, viszont olyan sok sültkrumplit nem eszik, az arány általában jóval 20% alatt marad. Ezért néha friss étőlajat is hozzákever. Aztán beül, és indít. És indul. Télen is. Igen, ma már tudja, hogy nem szabályos, amit művel. De amíg ezzel több ezer forintot megtakarít, egy egyébként veszélyes hulladéknak minősülő anyagot ártalmatlanít, a környezetet az eddignél jobban nem szennyezi, addig ez egyáltalán nem érdeklí...

– Ismertem egy olyan csúnya nőt, hogy mikor a fényképét e-mailben elküldte, felismerte az antivírus.

AKKUMULÁTOROK

A legnagyobb választék minden típushoz, minden árszinten

Kényelmes parkolás, ingyenes beszerelés és műszeres ellenőrzés

Speciális taxis akkumulátorok engedményekkel

FOREX

1037 Budapest
Csillaghegyi út 13.
Tel: 388-8822
www.forex.hu

COMPUTER PLUS

Számítástechnikai Szaküzlet

Számítógépek és részegységek eladása, vétele, javítása.

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

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat rendszergazda

GÖRDÜLŐK2000

AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

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

Vidékre kérje egyéni ajánlatunkat, a City Taxi Helyszínelőcsapatának diszpécserénél:

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

Gördülők 2000 Kft

Előfizethető a Taxisok Világa!

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

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

DAEWOO-CHEVROLET, KIA, OPEL
KOREX CAR AFT
AUTÓALKATRÉSZEK
1194 Bp., ENDRESZ GYÖRGY U. 27.
☎ 280-6483 ☎ 70/215-7475

CISAM KIPUFOGÓK!!!
Forgalmazása, ingyenes szerelése
NYUGÁTI, 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 kollegákat
-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	6.000 Ft/fő/éj
2 ágyas szoba	reggelivel	11.000 Ft/2 fő/éj
Apartment	reggelivel	15.000 Ft/éj

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 használata díjmentes
Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.
A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó (314 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.
Jelenkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület
1078 Budapest, István u. 6. Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.
Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
e-mail: hevizi@vase.hu | www.vase.hu

FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa



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

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
(hozott aranyból is)
javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
fényképről lézeres 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!

Hazánkba is megérkezett az új SEAT Leon

Szeptember közepén debütált Magyarországon a második generációs SEAT Leon, mely az Alteát és Toledót követően immár a harmadik modellje a SEAT új terméksorozatának. Az eredmény egy elegánsan megformázott karosszéria, amely



között szerepel három benzines és kettő dízel motor, amelyek mind megfelelnek az Euro IV károsanyag-kibocsátási szabványnak.

A motrorsorozat legfigyelemreméltóbb típusa az új négyhengeres, 2,0 literes FSI közvetlen befecskendezésű erőforrás egy turbófeltöltővel kiegészítve, ami a kipufogó-gyújtócsővel közös egységet alkot. További jellemzők között található a szívórendszer, folyamatosan változó levegőelosztással és belső kipufogógáz-visszavezetéssel.

A 185 l ó e r ő s (1 3 6 k W) 2,0

kor az 1,9 TDI 105 lóerő (77 kW) és a 2,0 TDI 140 lóerő (103 kW) teljesítményű motorok közül választhatnak.

Az 1,6 benzines és az 1,9 TDI motorhoz öt-fokozatú kézi sebességváltó társul, míg az erősebb modellek (2,0 TFSI, 2,0 FSI és 2,0 TDI) hatfokozatú váltóval kerülnek forgalomba. A 2,0 FSI manuális és hagyományos automata sebességváltót is kínál, a 2,0 TDI akár hagyományos kézi sebességváltóval, akár a legkorszerűbb DSG technológiájú automata sebességváltóval kapható. Mindkét automatikus váltó Tiptronic kapcsolási lehetőséget is tartalmaz.

Az új Leon számos fontos aktív biztonsági fejlesztéssel felszerelve, útra készen érkezik. Az új jellemzők többségét a jármű elektronikus menetstabilizáló rendszere (ESP) tartalmazza. Az elektronikus differenciálzár-funkció (EDL) és a vészfék-aszisztens (EBA) most egy sor új műszaki megoldással egészül ki, beleértve a túlnyomás-előállítót (Overboost). Ez maximális fékerő alkalmazását teszi lehetővé még abban az esetben is, ha a tárcsák már átförösodtak. A BSW rendszeresen tisztítja és száritja a féktárcsákat az ablaktörlők bekapcsolását követően. A DSR (vezetőnek adott kormányzási javaslat - Driver Steering Recommendation) kritikus helyzetekben segít a járművet a helyes irányban tartani. A kipörgésgátló (TCS) most az elektronikus fékerőelosztóval ellátott blokkolásgátló fékrendszert is tartalmazza.

A passzív biztonság területén az új Leon az első olyan SEAT modell, amelyik hátsó oldal-légzsákokat kínál. Már a modell alap-specifikációja is tartalmaz két első-, két első oldalsó- és két függőnylégzsákokat. Az öt ülés mindegyike hárompontos biztonsági övvel van ellátva az alapfelszereltség részeként. Az első ülések övfeszítőket és överőhatárolókat kapnak. A hátsó ülésor szélső üléseinél överőhatároló és Isofix csatlakozási pontok találhatóak a gyerek-ülések elhelyezéséhez.

ügyesen ötvözi egy csabító kupé sportos vonalait egy ötajtós gépkocsi praktikumával. A SEAT összes újgenerációs modellje közül az új Leon testesíti meg leghatározottabban a sportos és újszerű vonalvezetést, ezáltal is megerősítve a SEAT egyedi értékeit az Audi-termékcsoporton belül.

A martorelli Műszaki Központban született, Walter de'Silva és csapata tervezte új SEAT Leon karosszériája sportos eleganciát sugároz. A fényszórók kifejező formája és a motorháztető vonzó vonalait a hatalmas első hűtőrácscsal együtt tökéletesen illeszkednek a jellegzetes kerékekhez. Ezek alkotják a „Dynamic Line” kiindulópontját, ami az autó oldala mentén a hátsó kerek irányába ereszkedik.

A kupé jelleget a hátrafelé lejtő tetővonal határozza meg, ami a hátsó ajtó kilincseinek látszólagos hiányával még inkább dominál. Az autó dinamikus megjelenését tovább fokozza az oldaltükrök újszerű elhelyezkedése, amelyek ezúttal közvetlenül az ajtólemezhez csatlakoznak.

Az új Leont meghatározó dinamikus megjelenés és kompakt forma ellenére méretei - a kifutó modellhez képest - növekedtek: teljes hossza 131 mm-el nőtt, így most 4.315 mm, szélessége 1.768 mm, ami 26 mm-es növekedést jelent, magassága 19 mm-el 1.458 mm-re emelkedett, a tengelytávot pedig 67 mm-rel 2.578 mm-re bővítették. Az első és hátsó nyomtáv is szélesebb, méretei 1.533, illetve 1.517 mm.

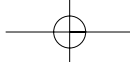
A csomagtartó térfogata 1 literrel bővült 341 literre, azonban ennél jelentősebb változás, hogy formája hatékonyabb helykihasználást tesz lehetővé.

Az autó ötféle erőforrással érhető el. Ezek

literes TFSI motor lesz a legerősebb az új Leon alapsorozat motorválasztékában, és ez az erőforrás az év vége előtt jelenik meg majd a piacon. Az erőforrás legnagyobb forgatónyomatéka 270 Nm, ami 1.800 és 5.000 percmint fordulat között áll rendelkezésre, és több mint 220 km/óra végsebességet jelent a Leon számára.

A két további választható benzines az 1,6 literes, hengerenkénti befecskendezésű 102 lóerős (75 kW), illetve a 2,0 literes 150 lóerős (110 kW) FSI motor. A dízel-vásárlók ugyanak-





Adóbevallás havonta???

2006. január 1-jétől a tervek szerint havonként kell bevallani a magánszemélyhez kötődő valamennyi adót és járulékot.

A kormányzati célok között szerepel az adóigazgatás oly módon történő korszerűsítése, hogy átláthatóvá váljon az adófizetési kötelezettség teljesítése és a közigazgatás hatékonysági mutatójának javítása.

A társadalombiztosításban a kitűzött cél az, hogy erősödjön a biztosítási elv annak érdekében, hogy valamennyi biztosított személy után rendben fizessék a járulékokat, illetőleg a társadalombiztosítási ellátások ezen befizetésekre alapozódjanak, az egyéni kötelezettségek teljesítését jobban követő, átláthatóbb nyilvántartási rendszer valósuljon meg. Tehát az kapjon ellátást, aki fizet, vagy aki után fizetnek társadalombiztosítási járulékokat.

Az adózás rendje a bevallás és adatszolgáltatás intézményével kapcsolatban jelenleg is meghatározza, hogy melyik adózó mely kötelezettségeiről milyen gyakorisággal köteles bevallást tenni.

Az egyéni adó- és járulék nyilvántartás kialakítása érdekében a törvény bevezetni tervez egy egységes, személyre lebontott adatok feltüntetésével havonta teljesítendő bevallási kötelezettséget. E bevallás adatai alapján egyszerűbb lesz a magánszemélyek adókötelezettségének az ellenőrzése, illetve a társadalombiztosítási ellátásra való jogosultság megállapítása. A törvény pontosan meghatározza a havi részletező bevallásban feltüntetendő adatokat, amelyek az adókötelezettségek teljesítésének ellenőrzéséhez, illetőleg a társadalombiztosítási ellátásokra való jogosultság megállapításához szükségesek.

Lényegében egy teljes körű egyénenkénti bevallás lesz készíthető havonta, mégpedig elektronikus úton, illetve gépi adathordozón, vagyis mindenképpen számítógép és internet felhasználásával. Az APEH már régen szorgalmazza – ha direkt módon soha nem is jelentette ki –, hogy a vállalkozók, vállalkozások könyvelését szakemberek végezzék, elkerülve ezzel a rengeteg – hozzá nem értésből fakadó – hibás bevallást, illetve ennek javítását. A kizárólag elektronikus módon elkészíthető bevallás (Cd, floppy vagy internet) ezt a törekvést bizonyosan elő fogja segíteni.

Ígéret szerint az adóhivatal november közepéig közzéteszi a bevallás adattartalmát és fájlformátumát.

Egyéb adóváltozások

Az Országgyűlés októberi szavazása nyomán lényegében kialakultak a 2006-os új adószabályok. Jövőre nő az adómentesen adható étkezési, iskolakezdési, illetve gépjármű-használati támogatás határa. Lesznek új adómekek is.

Jóváhagyta a parlament az adómódosítási csomaghoz benyújtott, a kormány által támogatott módosító indítványokat. Nem változik jövőre a tervezett adótábla, így 1 millió 550 ezer forintig 18, afölött pedig 36 százalékos lesz a személyi jövedelemadókulcs. Az adómentes juttatások együttes értéke nem lehet több évi négyszázezer forintnál.

Az alkalmazottakat foglalkoztató vállalkozók figyelmét felhívjuk, hogy már havi kilencezer forint értékű meleg, illetve 4500 forintnyi hideg étkezési utalványt lehet adómentesen juttatni az alkalmazottnak, és egyszeri 19 ezer forintos iskolakezdési támogatás is adható. Tovább növelte a parlament az adómentes reprezentációs keretet, a bevétel egy százalékát lehet adózás nélkül ilyen címen üzleti célokra fordítani.

Háromszorosára, kilenc forintra emelkedik jövőre a kilométerenként elszámolható általános gépjármű-használati normaköltség. Ez most már, reméljük, a taxis vállalkozókra is vonatkozik! (A jogszabály közlönyben történő megjelenése után tudunk biztosat mondani) Az üzemanyag-elszámolás összefüggő másik módosítás szerint az eddigi negyedéves helyett jövőre havonta teszi közzé az adóhivatal a fogyasztási norma szerint alkalmazható árakat. Tételes elszámolást alkalmazó vállalkozók tehát az eddigi hat változás helyett (négy negyedéves változás, valamint a téli norma kezdete és vége), tizenkettőt kell hogy alkalmazzanak kilométerköltségük elszámolása során.

Az APEH által meghatározott és költségkenti elszámolásra engedélyezett ár továbbra is a három, legnagyobb forgalmat lebonyolító belföldi üzemanyag-forgalmazó cég által a megelőző hónapban alkalmazott fogyasztói árak számtani átlagának literenként egy forinttal növelt összege lesz.

Az egyszerűsített vállalkozói adóról szóló törvényjavaslaton egyetlen – bennünket ugyan nem érintő –, de lényeges ponton változtatott az Országgyűlés. E szerint a jövőben azok a vállalkozások is választhatják az evát, amelyek az EU-n belül kereskednek, és ehhez közösségi adózámmal rendelkeznek.

A következő esztendőket sem ússzuk meg új adók bevezetése nélkül. Négyszázalékos egészségügyi hozzájárulást kell fizetniük jövőre a vállalkozásból kivont, az értékpapír-kölcsönzésből, az osztalékból, az árfolyamnyereségből, valamint az ingatlan-bérbeadásból származó jövedelmek után azoknak, akik havi bruttó 222 ezer forintnál kevesebb járulékköteles jövedelmet valósulnak be. (A részletes szabályozást szintén a rendelet írásban történő megjelenése után tudjuk elemezni. Nem világos például az osztalék fogalma, mármint nem a tőzsdézőknél, hanem a vállalkozóknál, valamint az átalányadósok helyzete. Egy biztos: jobban nem járunk...) Az ingatlan-bérbeadásnál csak az egymillió forintot meghaladó jövedelmet terheli a hozzájárulás.

A tervek szerint 2007. január elsejétől 10, 2010-től pedig 18 százalékos forrásadó terhelné a kamatból, illetve a tőzsdei árfolyamnyereségből származó jövedelmeket.

A luxusadóról szóló törvényjavaslat egyetlen lényeges pontban módosult. Engedelmekkel ezt nem elemezném. Ha valamely taxinak mégis van százmillió forintot meghaladó értékű saját tulajdonú ingatlana, azt szívesen tájékoztatom személyesen. (De valószínűleg én fogok üzleti tanácsokat kérni tőle...)

Az adózás egyszerűsítése

Az Adóreform Bizottság javaslata volt az adófizetések egyszerűsítése, az adók és járulékok „egyszámlára” történő befizetésének a bevezetése. A törvényalkotók elfogadták a bizottság egyszerűsítési javaslatát, így az adónemenkénti befizetés helyett a jövő áprilistól mindössze hat számlára, számlaszámra kell majd teljesíteni a következők szerint:

- a magánszemélyeknek juttatott kifizetéseket terhelő adók és járulékok számlája
- áfa-számla
- az összes egyéb adó, járulék számlája

SZERETNÉ ÜZEMANYAG KÖLTSÉGEIT 20 FT-TAL CSÖKKENTENI LITERENKÉNT, MIKÖZBEN A MOTOR TELJESÍTMÉNYE NŐ?

DYNO-TAB A MEGOLDÁS
Power Booster Üzemanyag-tabletták benzín és dízel motorokhoz

53%-OS ÉGÉSTERMÉK CSÖKKENTŐ, 1.5-4 OKTÁNSZÁM NÖVELŐ, ÜZEMANYAG JAVÍTÓ 95 -> 98, ÓLOM PÓTLÓ, 15% ÜZEMANYAG CSÖKKENTŐ.

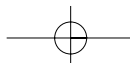
További információ:
BTI-Taxicentrum 1db tableta 540 Ft
1191 Bp., Attila u. 49-53. 60 liter üzemanyaghoz
Tel.: 06-1-282-9887

Budapest, XIX. Ker. Lehel u. 18.
Tel. : 348-0465
Tel/Fax : 281-2561
Mobil : 06-20 9 551-306
 : 06-20 5 563-872

Autóalkatrészek gyári és utángyártott minőségben

MERCEDES AUDI VOLKSWAGEN
BMW SKODA OPEL SEAT

Nyitvatartás: H-Cs. : 08:00-17:00
 P. : 08:00-16:00
(Taxisoknak kedvezmény)



- bírságok és az önellenőrzési pótlék
- késedelmi pótlék
- végrehajtás során teljesített befizetések

A hat számlához tartozó számlaszámokat az APEH később közleményben teszi közzé. A jogszabály úgy rendelkezik, hogy ha a számlára teljesített befizetés az adott csoportba tartozó valamennyi adónemben fennálló kötelezettségre nem nyújt fedezetet, a befizetést az esedékesség sorrendjében, azonos esedékesség esetén pedig a tartozások arányában fogja az adóhatóság elszámolni.

Bejelentési kötelezettség

Az alkalmazottakkal dolgozó vállalkozók már eddig is csak bejelentés alapján foglalkoztathatták alkalmazottaikat. Egy időben népszerű „kiskapu” volt a határozott időre, általában egy hétre vagy hónapra szóló „alkalmi” munkaszerződés, aztán ha ez alatt az idő alatt nem ellenőrizték az alkalmazottat, akkor a szerződést szétéptve, lehetett megírni a következő időszakra szólót, kibújva így az alkalmazott utáni járulékfizetés kötelezettsége alól. (Az, hogy az „alkalmazott” ezen időszak alatt nem volt „társadalombiztosítva”, sem őt, sem a munkáltatót nem érdekelte). Néhány éve szigorodott a szabály, az ilyen módon foglalkoztatott „alkalmi munkások” már csak nemhivatalosan dolgozhattak. 2005. szeptember 1-jétől újabb kiskapuk zárultak be. A TB törvény módosítása tovább szigorítja a foglalkoztatót terhelő bejelentési kötelezettség teljesítésének határidejét. A módosítás értelmében a biztosítás kezdetére vonatkozó bejelentést az illetékes Megyei Egészségbiztosítási Pénztárhoz (MEP) legkésőbb a biztosítási jogviszony (tehát a munka megkezdése) első napját megelőző napon kell teljesíteni. A módosítás a mu-

lasztási bírság legfelső határát a bejelenteni elmulasztott alkalmazottak számának és az adózóra egyébként kiszabható mulasztási bírság legfelső határának szorzataként határozza meg. A jogviszony megszűnését annak időpontját követő 8 napon belül kell bejelenteni.

A vállalkozás jövedelmezősége

A tételes adózók eddig is számíthattak ellenőrzésre, ha jövedelmük szintje az ún. elvárható jövedelmet nem érte el. A taxis tevékenységi kör esetén ez már évek óta a mindenkori minimálbér összegével egyezett meg. Az átalányadósoknak ettől a fajta ellenőrzéstől nem kellett tartaniuk, hiszen a bevételükből számítható költség-, ill. jövedelemarányt rendelet szabta meg. Egy példával megvilágítva: kétmillió forintos árbevételnél az átalányadózó főállású taxis jövedelme 2 000 000 x 20%, azaz négyszáz ezer forint egy évben, ami meg sem közelíti az aktuális minimálbér összegét. Ugyanakkor a vállalkozó hivatkozhatna arra, hogy ő az átlagnál hatékonyabban dolgozik, így a kétmillió forintból 600, 800 ezer forint, esetleg még több is megmaradt. Az adótörvény módosítása azonban ezúttal nem jövedelmet, hanem a vállalkozás jövedelmezőségét említi, és bizony itt már az átalányadósok számonkérése is szóba jöhet.

A módosítás arra kötelezi az adóhatóságot, hogy ellenőrzési irányelve ne csak az ellenőrizendő főbb tevékenységi köröket tartalmazza, hanem a szakmánkénti, tevékenységenkénti átlagos elvárható jövedelmezőségi mutatókat is. Az elképzelések szerint az adóhatóság az ellenőrzésre kiválasztás során az ezt a szintet el nem érő vállalkozásokat fokozottabb ellenőrzés alá vonja. Az adóhatóság által szakmánként, tevékenységenként kialakított elvárható jövedelmezőségi mutatókat, illetőleg a jövedel-

mezőségi mutatót el nem érő adózók fokozott ellenőrzésének szempontrendszerét a jövőben az adóhatóság elnöke által közzétett ellenőrzési irányelv tartalmazza majd.

A nyomtatványok elérhetősége

A jelenlegi szabályok nem határozzák meg, hogy az állami adóhatóság által rendszerezett nyomtatványokat mikor kell elérhetővé tenni. A módosítás ezzel szemben végre határidő kitűzésével rögzíti, hogy a bevallási és adatszolgáltatási nyomtatványokat a benyújtásukra előírt határidőt megelőzően legalább 30 nappal az adóhatóságnak közölni kell tennie.

Elektronikus bevallás

A módosítás szerint a havi, illetve negyedéves bevallásra kötelezett adózó 2006. január elsejétől kizárólag elektronikus úton nyújthatja be negyedéves, illetve havi bevallását. (Az alkalmazottakat foglalkoztató egyéni vállalkozókra is érvényes ez az előírás!) A módosítás a hatályos szabályozás szerinti papír alapon történő teljesítés lehetőségét korlátozza, azt csak bizonyos kivételek esetekben engedi meg. Minden más esetben a bevallási kötelezettség elektronikus úton vagy gépi adathordozón történő teljesítését követeli meg.

Vállalkozói járulék

2006. január 1-jétől az egyéni vállalkozók is havonta fizetik a vállalkozói járulék összegét, és ezt a járulékot is a havi lemezes/elektronikus bevallásban kell szerepeltetni. (Lapzártakor a havi elektronikus bevallás kérdésében vita folyik a jogalkotásban. Az érvényes rendelet esetleges módosítása várható. A végleges változat megjelenésekor a témára természetesen visszatérünk.)

Nagy Zoltán

Erről írt a Taxisok Világa 1995 novemberében

10 éve történt

I A repülőtéri taxi – szubjektív összeállítás

Már tíz éve is kérdéses volt a Ferihegyi repülőtérrel való kizárólagos taxifuvározás, a repteres taxisok helyzete és jogállása. Akkoriban mindennaposak voltak a durva, agresszív megnyilvánulások, az „idegen” taxik elűzése szépszóval, vagy akár erőszakkal is. A Taxisok Világa összeállítást készített a témáról, megszólaltatva a birtokon belüli és kívüli taxist, a hatóságot és az utasokat is. Ebből a hosszabb cikkből idézünk, a címben foglaltakhoz híven: szubjektív módon:

„...a repülőtér taxis szempontból mindig a nagy lehetőség volt. Innen adódott (adódik) fuvar a másik terminálra, de Debrecenbe, Bécsebe, vagy Romániába is.” (A Taxisok Budapesti Kamarája még 1991-ben szerződést kötött az LRI-vel.) „Meghatározták benne, hogy a taxigépkocsik az érkezés sorrendjében vehetik igénybe a részükre kijelölt helyet, az autót a sofőrök – néhány kivételtől eltekintve – nem hagyhatják el, és az utazó-

közönséget fuvarajánlataikkal nem zaklathatják. A taxis érdekképviselet vállalta, hogy a drosztko használatára jogosult gépkocsivezetőket igazolvánnyal látja el. A bérbeadó LRI viszont csak ezeket az embereket engedi innen fuvarozni. Sajnos a szerződést egyik fél sem tartotta be...”

(A TBK elnökségének levele az LRI igazgatójához:) „Az ellenőrzéssel megbízott személyek sem ellenőrzésre jogosító igazolvánnyal, sem a hivatalos minőséget tanúsító jelzéssel nem voltak ellátva. Feladatukról sem kaptak megfelelő eligazítást. Az utastájékoztató nem történt meg. A leírtak miatt a taxiforgalom rendje már az első nap sem a közösen elvártak megfelelően alakult...”

„...megállapítható, hogy taxisaink sorozatosan váltak büncselekmények és szabálysértések sértettjeivé anélkül, hogy a jelenlévő hivatalos, ill. közfeladatot ellátó személyek intézkedtek volna.” (A TBK közleménye a nyilvánosság számára:)

„Felháborító, hogy az ország kapujában mindennaposak a verekedések, a gépkocsirongálások, mert a rendet sem a terület gazdája, az LRI, sem az ott szolgálatot teljesítő rendőrök nem tartják fenn.”

(Az LRI levele a TBK elnökéhez): „...megerősítem azon bejelentésemet, amely szerint kezdeményezni kívánjuk hatályos szerződésünk közös megegyezéssel történő megszüntetését.... Javaslatunk indoka, hogy az Önökkel egyetértésben kialakított felügyeleti rendszer nem hozta meg a várt eredményt, ugyanakkor annak fennmaradása az LRI-nek rendkívül nagy anyagi teherterelt jelent...”

A repülőtéri igazolványok rendszere tehát 1991-ben élt összesen kilenc hónapot. A viták, vádaskodások ezután sem csitulnak, ám a repülőtérhez kötődő taxisok közben fokozatosan kialakították saját rendszerüket, szabályozták a létszámot és a tarifát, szigorú szankciókat vezettek be. A reptérről kiszorult taxisok ugyan nem fogadták örömmel, de tény, hogy panaszmentes fuvarozássá vált a korábbi anarchia. A fuvarokon „békésen” megosztott az Airport taxi és az Airport minibusz. Ez volt a helyzet 1995-ben. És ma...?

Olajcsere nélkül?

A gépszegondolkodással megáldott „autószerelő” szakember fejében az olajcsere egyszerű rutinfeladat, és általában 10.000 km-es futásteljesítményhez kötődik. Az elmúlt évtizedben már meg kellett szokni, hogy az olajcserek periódusideje személygépjárművek esetében akár 50.000 km is lehet, míg a haszongépjárművekben ennek többszöröse. Mindezek mellett itt egy újabb lehetőség a csereidő növeléséhez, a TRABOLD olajszűrő-olajhűtő rendszer.

A jövőben a kőolaj világpiaci árának tartós emelkedésére és/vagy a közelmúltban megszokott átlagárának magasabb szinten való stabilizálódására kell felkészülnünk. A kőolaj, valamint a belőle készülő termékek, melyek az autóipar és a közlekedés számára egyelőre nélkülözhetetlenek bizonyulnak, több súlyos ellentmondással is bírnak. Ezek az érdektűközések makro- és mikroszinten is kezelhetetlennek tűnnek, hiszen a környezetvédelmi és a pénzügyi érdekek az eddigi gyakorlat szerint rövid távon, egymással szemben állnak.

A környezetvédelmi szükségszerűség a természetes környezet védelmét, a ma honos és „divatos” pénzügyi érdek viszont a minél több és nagyobb árrésű termék értékesítését diktálja. Ebben a helyzetben a nagyobb gépjárműparkot üzemeltetők, de a magánautósok is abban érdekeltek, hogy minél ritkábban és egyre kisebb mennyiségben legyen előírva számukra az olajcsere. Az olajtársaságok és a szervizek leginkább a mennyiség növelésében érdekeltek, hiszen a közöttük megkötésre kerülő szerződések egyértelműen az értékesített mennyiséget preferálják. A kenőolajok minősége folyamatosan javul, a gépjárművek motorteknikai fejlesztései, a felhasznált anyagok már régebb óta lehetővé teszik a csereperiódusok növelését, ám hosszabb ideig alig volt autógyártó, aki felvállalta volna a tulajdonosok gépjármű-használati szokásaiból eredő esetleges kenéstechnikai problémákból fakadó garancia kockázatát, annak érdekében, hogy a csereperiódus növelhető legyen.

A szervizek számára a kenőanyagok értékesítésében a mennyiségi növelés alapvető szempont, hisz az olajcsere már a legtöbb szervizben ingyenes, mivel a „haszon” az olaj árrésében és/vagy a kapcsolódó munkák és alkatrészek eladásában jelenik meg. A javítóiparban is az a jó, ha az ügyfél minél több alkalommal „kényszerül” a szervizkapun áthaladni befelé, illetve a pénztártól való távozást követően kifelé.

Az egyre ritkuló olajcsere-időszakok miatt kieső bevétel fedezésére az egységnyi olajmennyiségre eső ár növelése lett a gyakorlat, amely a szervizek lehetséges árrésére is jó hatással van. A fogyó mennyiséget a növekvő ár kompenzálja.

Az egy gépkocsira eső kisebb felhasznált mennyiség jó hatással lehetne a környezetvédelmi elvárásokra, bár az utóbbi évtizedben a járművek száma és a közúton futott km-ek erőteljes növekedése (szállítás) miatt ez a hatás nem egyértelműen realizálható.

A környezet védelmének előtérbe kerülése miatt ajánljuk a Taxisok Világa olvasóinak szíves figyelmébe Herman Trabold 1992-

ben bejegyzett világszabadalmát, a **Trabold olajszűrő-olajhűtő rendszert**. Ez a rendszer szükségtelenné teszi az olajcserét, és jelentősen túlmutat az eddig alkalmazott kenőanyag-viszkozitást javító adalékanyagok tulajdonságain. A szűrőrendszer egy mellékáramú olajszűrő-olajhűtő egységből áll, melyet az adott motorkonstrukció kenőrendszerének megfelelő helyére kell beépíteni. A szűrő-

házban található szűrőbetét



kell cserélni a

megadott csereperiódusokban, illetve a szűrőház típusától függően a kenőolajat a beszerelést és a későbbiekben a filterbetét cseréjét követően kell utántölteni, a szűrőbetét olajfelvétel mennyiségének megfelelő mértékben.

Az alumíniumból készített bordázott szűrőházban – lásd ábra – egy cellulóz szűrőbetét van elhelyezve, melyet adott futásteljesítményt követően cserélni kell. A beszerelési készlet tartalmazza a felszereléshez szükséges szabványos méretű menetes csatlakozókat és csöveket. A szűrőház a gépjármű motorterében helyezhető el, lehetőleg ott, ahol a bordázott szűrőházat hűtőlevegő éri.

A szabadalmaztatott (No. 3842017 München) / rendszer működési mechanizmusa az olaj kémiai és fizikai tulajdonságaiba avatkozik be. A szűrőház bordázott felülete 20%-kal csökkenti a kenőolaj hőmérsékletét, miközben a cellulóz filterbetét kiszűri az olajban lebegő tízezred milliméteres szennyeződések is. A hagyományos szűrőbetétek szűrési képessége egy század milliméter. Poláris közegének köszönhetően, olajjal átitatott állapotban is, a szűrőbetét felveszi, víz-

szatartja a vizet, meggátolja a habosodást és el-távolítja a keletkező oxidációs szennyeződések.

Az olaj viszkozitási értéke önmagában nem mértéke az olaj minőségének, ugyanakkor az is igaz, hogy a sűrűlődségi veszteségek a növekvő viszkozitással növekednek, ami többletfogyasztást, valamint károsanyag-kibocsátást okozhat. A szűrő használatával a kenőolaj rendkívül finom kolloid szénrészecskékkal dúsul, ennek következtében „nemesebbé” válik, ami az olajkenés szempontjából nagy jelentőséggel bír. A növekvő széntartalom hatása a javuló kenés és a nagyobb hőmérséklet-stabilitás.

A szűrőrendszer beszerelése előtt célszerű a régi kenőolajat lecserélni, majd a szűrőbetét cseréjét az egyébként érvényes gyári előírások szerinti futásteljesítmény – személygépkocsi esetében 10–50 ezer km – után elvégezni. A szűrőbetét minősítése megfelel az ISO/DIS 4406 NORM 11/8 szabvány előírásainak. A rendszer minimális bemeneti olajnyomása 0,5 bar, maximális nyomás érték 30 bar. A szűrőház tartósan 20 bar nyomással terhelhető, míg a 30 bar érték a megengedhető csúcshőmérséklet. A rendszer természetesen nem csak személygépkocsikhoz alkalmazható, hanem bármilyen más kategóriájú gépjármű motorjához és hidraulikus rendszeréhez is.

Természetesen ilyenkor felmerül a kérdés a kicsit rutinosabb autósban: mi a garancia arra, hogy minden a leírás szerint működik és a sokmillió euró nem károsodik az olajcsere elmaradása miatt? Nos, az európai Allianz Biztosító 2,5 millió euró/gépjármű/ésemény értékig biztosítást vállal a szűrőrendszer által okozott károkról. Ez az összeg a kárigény felső határát jelenti, de egyben utal a TRABOLD minőségére is, hiszen ilyen nagy biztosító nem vállal ekkora kockázatot. A beszerelést a Greenum Kft. által kijelölt szakszervizekben végzik, garanciával. A jótállási jegyen a kilométeróra állásától a beszerelt szűrő gyári számáig minden szükséges adat szerepel. Nagyobb járműparkkal rendelkező cégeknek egy jól képzett szakember betanítását is vállalják, aki a járműpark kijelölt autóit felszereli az olajcsere felkészítéssel tévő olajszűrővel.

A Nyugat-Európában már széles körben elterjedt Trabold-rendszer előnyeit egyre többen ismerik fel a magyarországi vállalatok vezetői közül is. A Greenum Kft. kiemelt hazai partnerei: Tisza Volán Rt., Greennetwork Rt., Mohai Transport Kft., Harkai Építő Rt., Imperial Bau Kft., Multicontact Kft., Inter Guide Service Bt., Internetwork Inc.

Ez a cikk a TRABOLD olajszűrő-hűtő rendszert forgalmazó GREENUM Kft. ismertetője alapján és jóváhagyásával készült.

További felvilágosítás kérhető:

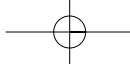
Kocsis Rita lakossági üzletvezetőtől.

Tel.: 06-30-289-5997;

e-mail: rita.kocsis@greenum.com,

illetve a www.greenum.com weboldalon.

- A nő olyan, mint az olimpiai érem. Harcolnod kell érte, aztán egy életen át lóg a nyakadon.



Utcanevekről

Folytassuk körsétánkat, nézzük meg, kikről nevezték el az utcákat Budapesten, illetve tanulságképpen soroljuk fel az új utcaelnevezéseket a fővárosban.

Blaha Lujza

Színésznő, élt 1850-től 1926-ig. Már gyermekszínészként is sokat szerepelt Köles Lujza néven. Férjhez ment Blaha János karmesterhez, az ő nevét viselte élete végéig. A magyar színjátszás egyik legnagyobb alakja volt, a Népszínház kiemelkedő színésznője. Ellenállhatatlan, vonzó jelenség, csodás énekhanggal. Játzott operettekben, vígjátékokban, némafilmekben.

Apáczai Csere János

Író, tanár, élt a XVII. században (1625-1659). A felvilágosodás nagy jelentőségű előfutára. Ő volt a magyar művelődéstörténet egyik legnagyobb nevelő egyénisége. Hirdette a magyar nyelvű népoktatás eszméit. Elsők között fogadta el nyíltan Kopernikusz (!) rendszerét. (Ne feledjük, a XVII. századról van szó!) Szívügye volt az erdélyi iskolarendszer modernizálása.

Herman Ottó

Igazi polihisztor, akinek a munkássága átívelte a XIX. és XX. Századot. (Élt 1835 és 1914 között. Természettudós, néprajzkutató, politikus, író, még felsorolni sem lehet munkásságának valamennyi területét. Ta-

nulmányait Magyarországon és Ausztriában végezte. Megindította – többek között – a Természettudományi Füzeteket. Érdeklődött a régészettel, a magyar ősfoglalkozások, a néprajz, az ősemberkutatás különböző témakörében. Megalapította a Magyar Ornitológiai Központot.

Szentkirályi Móric

A Szentkirályi utca névadója a VIII. kerületben. Liberális politikus, országgyűlési képviselő. Orvos, a kisdudóvó intézeteket Magyarországon terjesztő egyesület szervezője. Nem utolsósorban 1867-ben és 1868-ban Budapest Székesfőváros főpolgármestere.

Szinyei Merse Pál

Híres magyar festőművész, élt a XIX. és XX. század derekán (1845-1920). A magyar plein air festészet megteremtője. Művei az élet szeretetét és a természet szépségét su-

gározzák. Élete fő műve a magyar festészet egyik gyöngyszeme, a Majális.

Végezetül nézzünk néhány új utcaelnevezést Budapesten.

Nyugalom utca

A XXII. kerületben, Budafokon egy eddig helyrajzi számmal jelölt részt nevezett el a képviselő-testület a Csuszka utcánál.

Csuszka utca

Viszont a Panoráma utca 73 és 77 között nyílt névtelen zsákutcát Csuszka utcára keresztelték.

Csemetekert utca

A Baross Gábor-telepen lévő – eddig – névtelen zsákutcának a Csemetekert elnevezést adták.

Gábor Dénes utca

Ünnepélyes keretek között avatták fel a Nobel-díjas tudósról készült emléktáblát a XI. kerületi Infó Parkban. Együttal ezt az útszakaszt (ahol az emléktábla van) a Lágymányosi-híd mellett elnevezték Gábor Dénesről.

TAXI NAK FELSZERELT

dízel és benzin üzemű
személygépkocsik kiadók.

Telefon: +36 70 235 1100

+36 70 389 5236

e-mail: rentvariant.01@freemail.hu
rentvariant@freemail.hu

Eladó

YAESU VX-2000V 4 csatornás 2-3 éves

új típusú URH rádiók.

Írányára 25.000 Ft/db.

Ugyanitt eladó AF 6002 típusú

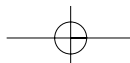
160Mhz, 25Khz csatorna osztású

szünetmentes táppal URH átváltó

állomás. Írányára: 250.000 Ft.

Érdeklődni:

291-70-70 vagy 06-30-943-43-43



Fizetendő minimális járulékok 2005. IV. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege	Járulékalap 15%-a	Járulékalap 26,5%-a	Tételes összeg október: 3450 november: 1950 december: 1950 Összesen: 7350 Ft	Járulékalap 4%-a
Negyedév össz.: 171 000 Ft	25 650 Ft	45 315 Ft	7350 Ft	6840 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a 18 810 Ft	A járulékalap 18%-a 30 780 Ft	A teljes befizetett összeg: 7350 Ft	A teljes befizetett összeg: 6840 Ft

November 1-jétől változott az Egészségügyi Hozzájárulás (EHO) összege! Az eddigi 3450 Ft helyett 1950 Ft-ot kell fizetni havonta, a negyedév így a következőképpen tevődik össze: 1x 3450 Ft + 2x 1950 Ft, az összesen 7350 Ft. Ezt az összeget kell az EHO csekken befizetni január 12-ig.

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

November 30-a az utolsó napja a kötelező felelősségbiztosítás évfordulóra való felmondásának. Abban az esetben érdemes felmondani a biztosítást, ha van jobb vagy olcsóbb is a piacon. Eddig azt az elvet követtük, hogy a legolcsóbb a legkedvezőbb, hiszen nem nekem szolgáltam, hanem annak, akinek kárt okoztam. Ma már néhány biztosítótársaság olyan plusz szolgáltatásokat is nyújt, ami miatt érdemes az ár mellett mást is figyelembe venni. Célszerű tehát megvizsgálni a választékot, azon belül az árakat és szolgáltatásokat egyaránt. A BTI-ben tanácsadással és díjösszehasonlító programmal állunk a kollégák rendelkezésére. A régi biztosítások lemondására és új megkötésére is van mód.

– A férfiak olyan logikátlan teremtmények, akik a szállodában otthon akarják érezni magukat, míg otthon szállodai szolgáltatásokat várnak el.
* * *

– Az alkohol nem válasz, de legalább elfelejted a kérdést.
* * *

– Fiam, ha tudom, hogy ilyen hülye leszel, akkor inkább lenyelek.
* * *

– Eddig buta voltam, de vettem egy 360 fokos fordulatot.

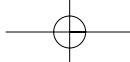
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	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 negyedik negyedévre tehát 2006. január 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: hétfő, kedd, szerda, csütörtök 10-17, péntek 10-14 óráig.

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
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.-
Biztosítási kalkuláció*	400.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év	14.000.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
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 (házaszamos) és környéke (34 település) atlasz (ÚJ!)	2.340.-
Budapest (házaszamos) és környéke (90 település) atlasz (ÚJ!)	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-től
Tarifatáblázat készítése/db	480.-
Engedélyszám a kocsira oldalára öntapadós	480.-
Engedélyszám a kocsira oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.80

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

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

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	243.00.-	234.00.-	229.00.-
04.01-06.30.	256.00.-	247.00.-	242.00.-
07.01-09.30.	276.00.-	265.00.-	256.00.-
10.01-12.31.	297.00.-	288.00.-	274.00.-

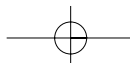


Wilma, a hurrikán

- Déd-
anyám
olyan öreg
volt, hogy
mikor rá-
szóltam,
viselked-
jen korá-
hoz illően,
meghalt.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17 – 2004.10.18.	10,50%
2004.10.19 – 2004.11.22.	10,50%
2004.11.23 – 2004.12.20.	10,00%
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20-től	6,00%





2005 októberétől már kapható az új Kangoo. A szabadidő-autózás meghatározó modellje, a legújabb Kangoo-sokat változott elődjéhez képest, megőrizve annak vidám jellegét. A modellcsalád legifjabb tagja új karosszériaszínekkel és kiegészítőkkel, valamint három opciós csomaggal (Családi,

Elektromos és Praktikum Csomag) büszkélkedik. Az Euro 4-es normáknak megfelelő erőforrások még mindig a kategória legszélesebb választékát kínálják, két benzinmotorral (75 LE 1,2 16 szelep és 95 LE 1,6 16 szelep), valamint kétféle dízellel (70 és 85 LE 1,5 dCi).



Pakisztánban képezték ki

Terrorista taxisofőr

Nem csak pénzzel támogatta, de maga is részt vett egy pakisztáni terrorista kiképző táborban az amerikai Maryland államban élő Mahmud Faruk Brent, akít eljárás alá vontak a hatóságok. Ha a vád bizonyosságot nyer, akár 10 évet is börtönben tölthet az ázsiai származású taxisofőr.

Az Amerikai Egyesült Államokban 2001. szeptember 11-e óta mindenki gyanús, akinek bármilyen kapcsolata lehet az ázsiai hegyekben működő terrorista szervezetekkel. Törvényi felhatalmazás alapján ellenőrzik az összes banki tranzakciót, amelyek közvetlenül vagy közvetve is a terroristákat támogatókhoz kapcsolhatók, legyenek azok bárhol a világban. Kontrollálják a gyanús leveleket, csomagokat, és mindehhez elegendő egyetlen indok: a terrorfenyegetettség.

Minden amerikai tart az al-kaida újabb támadásától, s ennek elkerülése érdekében bármilyen szerzett jogáról képes lemondani biztonsága érdekében. A muszlim hitűek különös figyelemre számíthatnak, dolgozzanak a gazdasági élet bármely területén, megkülönböztetett figyelem kíséri munkájukat csakúgy, mint családi vagy tár-

sadalmi életüket. Az elmúlt évtizedekben bevándorlókat külön is górcső alá vonják. Az amerikai hatóságok kíváncsiak arra, hogy honnan és milyen indokok alapján érkeztek az államokba. Az őshazájuk kikkel tartják a kapcsolatot, s amennyiben ez esetlegesen anyagi támogatással párosul, akkor milyen időszakonként, mekkora összeggel, konkrétan kit is támogatnak. A pénzügyi tranzakciók külön figyelemre számíthatnak, de nem csak a nagyobb városok pénzintézei esetében, hanem a legkisebb településen is. Számítógépes programokkal figyelik az átutalásokat, amennyiben az valamely, a hatóságok által gyanúsított irányba vagy már azonosított terrorista szervezethez köthető bankszámlára történik.

A Maryland állambeli Gwynn Oakban élő és dolgozó Mahmud Faruk Brentet a hatóságok most azzal vádolják, hogy 2001 és 2005 között anyagi segítséget nyújtott a Laska-e-Taiba szervezetnek, amelyet Pakisztánban is betiltottak, miután nyilvánvalóvá vált terrorista jellege. A hétköznapi taxisofőrként dolgozó férfitől a CIA munkatársai azt is kiderítették, hogy a pénzügyi támogatáson túl, korábban személyesen is

részt vett pakisztáni hegyi táborok tréningein, ahol különböző harcművészetek mellett speciális kiképzést kapott. Azt ez idáig nem sikerült tisztázni, hogy ezeknek a kurzusoknak mi is volt a pontos céljuk. A nyomozóhatóságok azt feltételezik, hogy a taxis egyelőre „alvó ügynöke” a szervezetnek, aki csak a megfelelő utasításra és a kijelölt célpontra várt, hogy szent feladatát teljesítse.

Még mielőtt bárki is egy kézlegyintéssel elintézné az egészét ügyet, Amerikában ennek súlyos büntetőjogi következményeivel kell számolni. Ha ugyanis a vád bebizonyosodik, akkor Mahmud Faruk Brentet akár 10 évet meghaladó szabadságvesztésre is ítélteti a bíróság, s addig is, amíg tisztázza magát az ellene felhozott vádak alól, előbb őrizetbe vették, majd letartóztatták az ázsiai férfit.

Azt a magyarázatát, miszerint a közelharc kiképzésen a taxis csak azért vett részt, hogy az ellene irányuló rablótámadásokkor megtudja védeni magát, a bíróság nemigen fogadja el, mint ahogyan a terrorszervezetnek küldött támogatás sem számolható el tréningköltséggént.

Cash

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 §

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

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

K-TERMO BT.
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.
☎ 276-0520, 06-30/9-496-291
Nyitva tartás: 8-17 óráig

APEH tájékoztatás

Tájékoztató az adó-, a jövedelem- és az illetőségigazolások kiadásáról

Az igazolások kiadása az igazgatóságok központi ügyfélszolgálatának és kirendeltségeinek feladata. Az igazolások kiadásának kérésére külön kérelem nyomtatvány szolgál. Az igazolások kiadásához beadandó kérelem nyomtatványokat internetről letölthető, kinyomtatható formában tesszük közzé. A kérelem nyomtatvány használata nem kötelező, de az ügyintézés gyorsítása érdekében a nyomtatványban szereplő adattartalom közlése, illetve a kitöltött kérelem nyomtatvány megküldése vagy benyújtása célszerű. Az ügyfélszolgálatainkon térítésmentesen beszerzett vagy a kinyomtatott, kitöltött és eredeti aláírással ellátott igazolás kiadási kérelem alapján a kérelmet átvevő APEH igazgatóság jár el. Az igazolás kiadási kérelem személyesen, meghatalmazott, törvényes képviselő által, valamint postai úton egyaránt beadható.

A 2005. november 1-jét követően benyújtott kérelemben meg kell adni az igazolást felhasználó szervezet megnevezését és címét, ugyanis a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 33. § (3) bekezdése szerint az igazoláson fel kell tüntetni, hogy azt mely szerv eljárásában történő felhasználásra adták ki.

Amennyiben a kérelmező nem személyesen jár el, az Art. 7. § (1)-(3) bekezdése szerint csatolni kell a meghatalmazást, vagy a kérelmen meg kell jelölni az erre szolgáló rovatban, hogy a meghatalmazott állandó meghatalmazással rendelkezik, vagy más módon igazolni kell a képviselőt, illetve a kérelem átvételéhez kérjük megadni a törvényes képviselő vagy a meghatalmazott nevét. Meghatalmazás, képviselő igazolásának hiányában, vagy nem megfelelő meghatalmazás benyújtása esetében az adóhatóság visszautasítja a képviselő vagy a meghatalmazott eljárását. Az igazolás kiadását kérheti postai úton vagy a kérelem benyújtásának helyszínén személyes átvétellel. Minden esetben kérjük megadni a levelezési címet, ha postai úton kéri, a telefonszámot pedig akkor, ha személyes átvétellel kéri az igazolás kiadását. Az igazolás kiadása iránti kérelmében kérjük, adja meg, hogy hány példányban kéri az igazolás kiadását.

Az Art. 85/A. § (1) bekezdése alapján az adó-, a jövedelem- és az illetőségigazolást az állami adóhatóság hatáskörében eljárva a nyilvántartásában szereplő adatok alapján, a kiállítás napján fennálló állapotnak megfelelő, az adózó által kért és a jogszabályban előírt adattartalommal állítja ki, feltéve, hogy az adózó az igazolás kiadásának szükségességét valószínűsíti. Az adó-, a jövedelem- és az illetőségigazolás hatósági bizonyítványnak minősül.

Az igazolás kiadásának határideje a Ket. 83. § (3) bekezdése szerint nyolc nap. A határidőt az eljáró igazgatóság vezetője indokolt esetben egy ízben, az ügyfél értesítése mellett, legfeljebb 30 nappal meghosszabbíthatja. A törvényben meghatározott nyolcnapos határidő betartása csak a bejelentési, bevallási, illetve fizetési kötelezettségeiket folyamatosan és határidőben teljesítő adózók esetében lehetséges. Adateltérés vagy hiányosság esetén az adózót értesítő levélben szólítják fel az eltérés, hiányosság rendezésére, de ebben az esetben az igazoláskiadási határidő meghosszabbodik. Ügyfeleink a hiánypótlást vagy tisztázást követően, illetve az értesítő levélben megadott határnapig számíthatnak az igazolás, esetleg határozat kiadására. Az értesítőleveleket, az igazolásokat és a határozatokat – a külön jogszabályi előírások kivételével – igazgatóságaink számítógépes rendszerrel adják ki, azokon javítás nem szerepelhet.

Az általános adóigazolás tartalmazza az adózónak az adóigazolás kiadásának napján az adóhatóságnál fennálló adó tartozását vagy annak hiányát, a behajthatatlanság címen törölt, de el nem évült adó tartozást, a kiállítás napján előírt valamely adónemre vonatkozó bevallási és adófizetési kötelezettség elmulasztását.

A nemleges adóigazolás igazolja, hogy az adózónak az adóigazolás kiállításának napján vagy az adóigazolás kiadása iránti kérelemben megjelölt napon az adóhatóságnál nyilvántartott adó tartozása nincs. A nemleges igazolás kérésénél, amennyiben az adózó tartozása a felszólítást követően is rendezetlen marad, az igazolás helyett az igazolás kiadását megtagadó határozatot kap az ügyfél. Amennyiben az adózónak az

igazolás kiadásának napján nincs tartozása, az általános és a nemleges adóigazolást megegyezik.

Az általános és a nemleges adóigazoláson, illetve az együttes adóigazoláson a bevallás(ok) hiányát és a behajthatatlanság miatt törölt tartozás(ok) is közöljük. Az adóigazolás kiadását meggyorsítja, ha az adóigazolás kiadása előtt egyeztet az esetlegesen fennálló tartozás(ok)ról, illetve bemutatja az egy hónapon belül benyújtott bevallásokat, a benyújtás igazolásával, és az egy héten belüli befizetések igazolását. Felhívjuk figyelmüket, hogy az adóigazolások kiadása során a fizetési kötelezettségek teljesítését adónemenként vizsgáljuk, ezért az esetleges tényleges túlfizetések ellenére az értesítést követően – az igazolásban a hiányt mutató adónemek felsorolására kerülnek. A fizetési kötelezettségek vizsgálata során az illetékkötelezettség megfizetését is vizsgáljuk, tekintettel arra, hogy az illetékfizetési kötelezettség is adókötelezettségnek minősül. A folyószámla rendezése az adózó feladata, adónemek közötti átvezetésekre az adózó kérelme nélkül az adóhivatalnak nincs lehetősége.

Az adóigazolás kiadása illetékköteles. A nemleges vagy az általános adóigazolás első példánya után 2000 forint, minden további, az első példánnyal azonos tartalmú adóigazolás után 600 forint illetéket az eljárás megindításakor kell megfizetni.

Az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény (a továbbiakban: Art.) 85/A. § (4) bekezdése szerint a jövedelemigazolás adóévenként tartalmazza az adózó által bevallott, összevontan és elkülönítlen adózó jövedelmet, valamint a jövedelem után keletkező adófizetési kötelezettséget. Amennyiben az egyéni vállalkozó abban az adóévben, amely adóévről a jövedelemigazolás kiadását kéri, az egyszerűsített vállalkozói adó (a továbbiakban: eva) hatálya alá tartozott, a jövedelemigazolás az egyszerűsített vállalkozói adóról szóló 2002. évi XLIII. törvény (a továbbiakban: Eva tv.) rendelkezései által meghatározott adatokat tartalmazza. Az Eva tv. 22. § (3) bekezdése alapján a jövedelemigazolás tartalmazza azt a tényt, hogy az adózó eva alanya volt, továbbá az adóalany által az adóévben megszerzett összes bevételt és az adóévre megállapított egyszerűsített vállalkozói adót. Az eva hatálya alá tartozó egyéni vállalkozó által meg-

szerezett olyan bevétel (jövedelem) tekintetében, amely nem tartozik az eva hatálya alá, a jövedelemigazolás az Art. 85/A. §-a alapján tartalmazza a magánszemély jövedelmét és a jövedelem adókötelezettségét. A jövedelemigazolás kiadása illetékmentes az illetékről szóló 1990. évi XCIII. törvény 33. § (2) bekezdés 23. pontja alapján. A jövedelemigazolást adóévenként adjuk ki, ezért kérjük, adja meg, melyik adóévről kéri a jövedelemigazolást. Az Art. 85/A. § (2) bekezdése alapján az állami adóhatóság a jövedelemigazolást magyar nyelven állítja ki.

Az igazolások hamisításának megakadályozása érdekében az adóhivatal tájékoztatást nyújt az igazolás, az igazoláskiadási eljárást lezáró határozat, igazoláskiadási eljárást lezáró végzés valódiságáról, vagy az adózó ilyen irányú nyilatkozatára közvetlenül a felhasználó szervezet részére küldi meg az igazolást vagy az igazoláskiadási eljárást lezáró határozatot, végzést. Az igazolások, igazoláskiadási eljárást lezáró határozatok, végzések valódiságáról szóló tájékoztatás iránti kérelem nyomtatványt és a nyilatkozat nyomtatványt letölthető és kinyomtatható formában tesszük közzé.

Az igazolást felhasználó szervezetek az igazolás, a határozat, illetve a végzés másolatának megküldésével, illetve a szárazbélyegző feliratának és számának megadásával tájékoztatást kérhetnek az igazolást kiadó APEH igazgatóságtól az igazolás, a határozat, illetve a végzés valódiságáról. Kérjük, jelezze, hogy az igazolás valódiságáról szóló tájékoztatás kiadását postai úton vagy a kérelem benyújtásának helyszínén személyes átvétellel kéri. Amennyiben az adózó és az igazolást felhasználó szervezet is igényli, az adóhivatal az igazolást vagy a határozatot vagy a végzést közvetlenül a felhasználó szervezet részére küldi meg az adózó nyilatkozata alapján.

Tájékoztatónk a legalapvetőbb információkat tartalmazza, amennyiben további kérdéseik merülnek fel, az igazgatóságok központi ügyfélszolgálati vagy kirendeltségei készséggel állnak rendelkezésre azok megválaszolására. Igazgatóságaink központi ügyfélszolgálatának és kirendeltségeinek címe és nyitvatartási ideje, valamint telefonszáma honlapunkon (www.apeh.hu) megtekinthető.

Összefoglalva a változásokat: november 1 után az adó- és jövedelemigazolásokat a felhasználás céljának konkrét megjelölésével lehet csak kérni. Az igazolás küldhető közvetlenül az azt igénylő szervezethez, hatóságához. Kérhető az igazolás valódiságát igazoló igazolás is (?).

– Az áram alatt lévő alkatrész ugyanúgy néz ki, mint amelyik nincs áram alatt, csak más a fogása!

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• Úgy tudom, hogy az idén bevezetett vállalkozói járuléka azért van, hogy a vállalkozó is mehessen munkanélküli segélyre. Tájékoztatóink erről bővebben (mennyi ideig kell fizetni, hogy jogosult legyen, mennyit fizetnek és meddig stb.)?

• Az egyéni vagy társas vállalkozók korábban nem voltak jogosultak munkanélküli ellátásra, ha munkanélkülivé váltak. Az idei évben életbelépett adómódosítások értelmében azonban úgynevezett vállalkozói járuléka illeti meg azt a munkanélkülit, aki a megelőző négy évben legalább 365 napig egyéni vállalkozóként vagy társas vállalkozóként tevékenykedett, és a tevékenysége folytatása alatt a vállalkozói járulékfizetési kötelezettségének eleget tett (1991. évi IV. tv.). A megfogalmazásból az derül ki, hogy egy teljes év (365 nap) járulékfizetés után már jár a vállalkozói járuléka. Mivel pedig a vállalkozói járulékot, mint új sarcot 2005. január 1-jén vezették be, leghamarabb 2006. január 1-jétől jogosult a vállalkozó a járuléka igénybevitelére. De vajon mennyit kap, ha úgy dönt, hogy igénybe veszi a lehetőséget? Nézzük a rendelet szövegét:

„45. §311 (1) A vállalkozói járuléka összegét a vállalkozói járuléka alapját képező jövedelem összegének alapulvételével kell kiszámítani. A kiszámítás során a munkanélküli munkanélkülivé válását megelőző négy naptári éven belül annak az utolsó naptári évről a jövedelmét kell figyelembe venni, amelyben a munkanélküli legalább hat hónapon keresztül vállalkozói járulékot fizetett. Ilyen naptári év hiányában a vállalkozói járuléka összegének alapjaként a munkanélkülivé válást megelőző naptári évben hatályos kötelező legkisebb munkabért kell figyelembe venni. A vállalkozói járuléka befizetéséről, valamint a vállalkozói járuléka alapját képező naptári év jövedelméről az állami adóhatóság igazolást állít ki.

(2) A vállalkozói járuléka kiszámításának alapja az (1) bekezdésben meghatározott jövedelem havi átlagának 65 százaléka.”

A jogszabályból még megtudhatjuk, hogy a vállalkozói járuléka folyósításának leghosszabb időtartama 270 nap. Öt nap járulékfizetési idő felel meg egy nap járulékfolyósítási időnek. A 365 napon át fizetett járuléka e szerint 73 nap járuléka igénybeviteli lehetőséget biztosít. A járuléka összege az alapjául szolgáló jövedelem 65 százaléka, de nem lehet kevesebb az

öregségi nyugdíj legkisebb összegének a 90 százalékánál, ugyanakkor nem haladhatja meg annak kétszeres összegét sem.

Felmerül még az a kérdés, hogy mitől minősül egy vállalkozó munkanélkülinek. Elég, ha visszaadja vállalkozói igazolványát, vagy bizonyítani kell a veszteségesen is? Esetleg jó a nyereséges vállalkozás, de a megélhetést nem fedező jövedelem? Többek között ezekkel a kérdésekkel fordultunk az APEH sajtóosztályához, de a válaszok lapzártáig nem érkeztek meg. Következő számainkban visszatérünk ezért a témára.

• Hitelt szeretnék felvenni, adóigazolást kértem. Hogy lehet, hogy a jövedelemigazoláson a minimálbérnél kisebb összeg szerepel? Hiszen a járulékaimat a minimálbér után rendesen megfizettem!

• Az egyéni vállalkozó, ha jövedelemigazolást kér az adóhivataltól, akkor az előző évi bevallása alapján a vállalkozói kivétet veszik figyelembe (az esetleges egyéb jövedelmek mellett). A vállalkozói kivét pedig általában legalább a minimálbér mértékét eléri, hiszen a járulékokat úgyis ez után kell fizetni. Más a helyzet, ha a vállalkozó átalányadózást választott. Ekkor ugyanis az átalányadó alapja szerint kapja meg jövedelemigazolását, és nem a minimálbér után, ami alapján a járulékokat fizette! Ami táppénz és az egyéb társadalombiztosítási ellátások alapját jelenti, az ebben az esetben nem az adóalap, hanem az ún. járulékalap.

Az átalányadózó vállalkozó a ténylegesen elért „jövedelme” a bevétele utáni 20% (nyugdíjanszámításnál 25%). Jövedelemigazolás kérésakor az adóhivatal ezt az összeget – vagyis ami után személyi jövedelemadót kell fizetni – veszi alapul. Nézzünk egy példát: vállalkozónk főállású, az egész évet végig dolgozta, táppénzen nem volt, összes bevétele 2.500.000 forint. Ennek 20%-a számít jövedelemnek, vagyis 500.000 forint. Jövedelemigazolását ennek alapján fogja kapni, vagyis hónapokra lebontva még 42.000 Ft sem jön ki, pedig járulékait a havi 57.000 forintos minimálbér után fizette. Egy hitelfelvétel pedig havi negyvenezer nem lesz elegendő. Hozzáteszem, hogy ez csak a magánszemélyként felvett fogyasztási hitelre vonatkozik. A vállalkozói hiteleknel a bankok legtöbbször nem a jövedelmet, hanem a bevételt vizsgálják.

Alternatív hajtások és energiák

Az energiagazdaság globális kockázatai és éghajlat veszélyeztetése miatt a jövő hosszú távon is fenntartható energiarendszereinek kiépítése távolról sem magától értetődő feladat. A cél ugyanis az eddig megszokott aprócska evolúciós kiigazításokkal és módosításokkal nem érhető el. Nem kevesebbről van szó, mint az évezredek óta használt fosszilis energiahordozók, a szén, a szénhidrogének és a földgáz teljes körű helyettesítéséről. Olyan energiatípusok használatával, amelyek ellátása és hasznosítása egyaránt biztonságos és környezetkímélő. A közlekedésben is. Erre a hidrogén (H²), és a szénmentes, megújuló energiaforrások a legmegfelelőbbek.

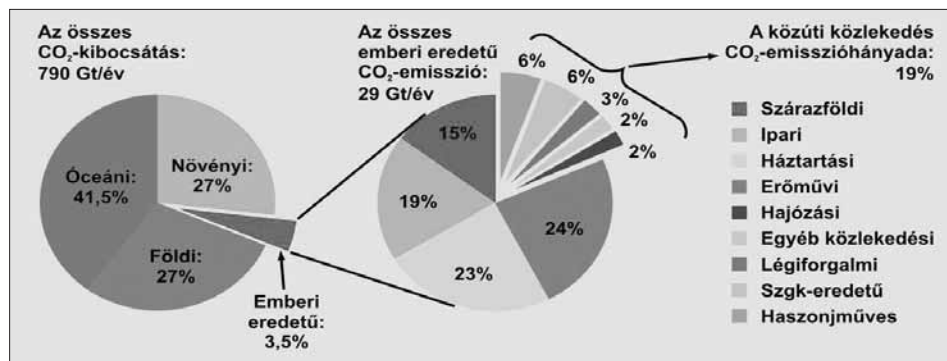
A H² azonban a természetben szabadon éppúgy nem fordul elő, mint a villamosáram, ezért soha nem lehet domináns energiahordozó, mert nem győzheti le saját energiaforrását: a vizet. Emiatt a H² használata a villamosáramhoz hasonlóan csak másodlagos energiaforrásként jöhet szóba. Végkövetkeztetés: az emberiségnek megújuló, és nem hidrogén-gazdaságra van szüksége.

Az elemzések azt mutatják, hogy az elemi hid-

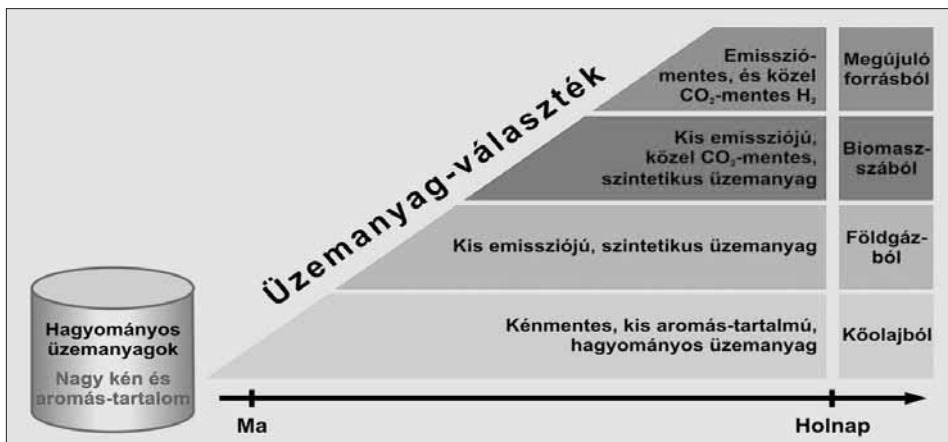
rogén-gazdaság a közúti közlekedés számára meglehetősen mérsékelt környezetvédelmet és hatékonyságot fog kínálni. Különösen akkor, ha a primer villamosenergiának szénerőművek a forrása. Hasonlóképp a XX. század első felének gőzgépeihez, amelyek működését feltűnően nagy energiafelhasználás és CO²-kibocsátás, továbbá 20%-nál kisebb energiaátalakítási hatások jellemezték.

Eljön az ideje annak is, amikor az energiater-

vezés az elemi hidrogén-gazdaságról a szintetikus folyékony szénhidrogén-gazdaság stratégiájára fog áttérni. A fenntartható energiatermelés ekkor az emberi, anyagi és pénzügyi források közvetlen felhasználására, a hidrogén esetében a víz, a szén esetében pedig a CO² természetes körforgására fog épülni. Szerencsére az akkori technológiák jelentős részét már ma is ismerjük. Így egyebek között a biomassa hasznosítását, továbbá az etanol erjesztését és lepárlását is,



A közúti közlekedés CO²-emissziói az emberi eredetű kibocsátások 0,67%-át jelentik



A legfontosabb gépkocsi-üzemanyagfajták ma és a jövőben

amelyek közül mind a metanol, mind az etanol, víz és szénhidrogén szintézisével állítható elő. A majdani elemi hidrogén-gazdaság környezetvédelmi és energetikai hatékonyságát meghaladó szintetikus folyékony szénhidrogén-gazdaság, természetesen nem fosszilis forrásból (geo-karbonból), hanem a bioszférából vagy erőművi bio-karbonból nyeri majd a szénét.

A primer energiahordozó-váltás bizonytalanságai, továbbá a miatt, mert a H²-t egyelőre környezetzsennyező módon lehet gazdaságosan előállítani, a gépkocsigyártók többsége biztató kísérletek ellenére is meglehetősen bizonytalanul látja a járműhajtás üzemanyagainak jövőjét.

Bár a H² ma is alkalmas belsőégésű motorral végzett járműhajtásra, ezt a hajtásmódot, a belsőégésű motornál nagyobb hatásfokú, H²-üzemű tüzelőanyag-cellák fogják megújítani.

Korai bevezetésüket évszázados fejlesztési ismerethiány, közel tízszeres árszorító és az gyártókapacitás-hiány gátolja, amely ma 60 millió gépkocsit állít elő évente, a világban.

E hiányosságokból kitűnik, hogy az autópárhány milyen roppant feladatot kell teljesíteni, az előttünk álló 3 évtizedben. 2030-ra ugyanis a globális szállítási igények megduplázódását prognosztizálják. A folyékony fosszilis eredetű

üzemanyagok elérhetőségét ekkorra nem a ki-termelhető készletek, hanem azok kereskedelmi árspekulációk fogják ellehetetleníteni.

Az autópárhány ezért rohamléptekkel kell fejlesztenie.

A bizonytalan távoli jövő helyett a BMW a közeljövő fejlesztési teendőire koncentrál, mivel rövid távon a H²-üzemanyagú Otto-motorban látja a személygépkocsi-hajtás elkövetkező éveinek erőforrását. Álláspontja szerint ugyanis ilyen motorral „az 50%-os összhatalásfok elérése is valós lehetőség”. Igaz, hogy az ebben az évben tervbe vett vegyes üzemű (H², és benzin) 745hL sorozatgyártása várat magára, ez azonban nem tántorítja el őket attól, hogy a bizonyosabbnak látszó, belátható jövőben érnének el eredményt.

Lapzártáig ezt az álláspontot képviselték a bajor cég vezetői. Az élet azonban

bonyolultabb annál, hogy felül ne bírálja eseményeit.

Erőforrás-egyesítés

Az eddigi fejlesztések öröndetes változása a tapasztalatok és az erőforrások ésszerű egyesítése. Immár olyankor is, amikor a partnerek egymással éles versenyben állnak a járműpiacon. Úgy, mint az egymással fejlesztési szövetségre lépő DaimlerChrysler (DC) és a GM esetében, amelyek együttműködéséhez legújabbban a BMW is csatlakozott.

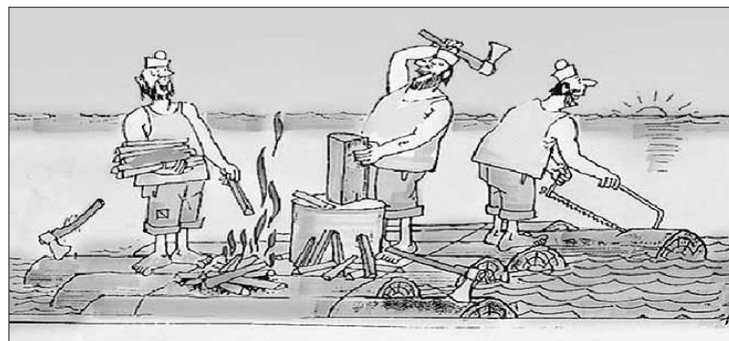
A társulás érdekessége, hogy a DC felvásárolta a gépkocsikon alkalmazásra kerülő, protoncserélő membrános tüzelőanyag-cellák fejlesztésében élvonalas kanadai Ballard céget.

Mindezek arra engednek következtetni, hogy az elkövetkező járműfejlesztésekben a többiekkel együtt a BMW is inkább a tüzelőanyag-cellák, mint a belsőégésű motorok használatát preferálja.

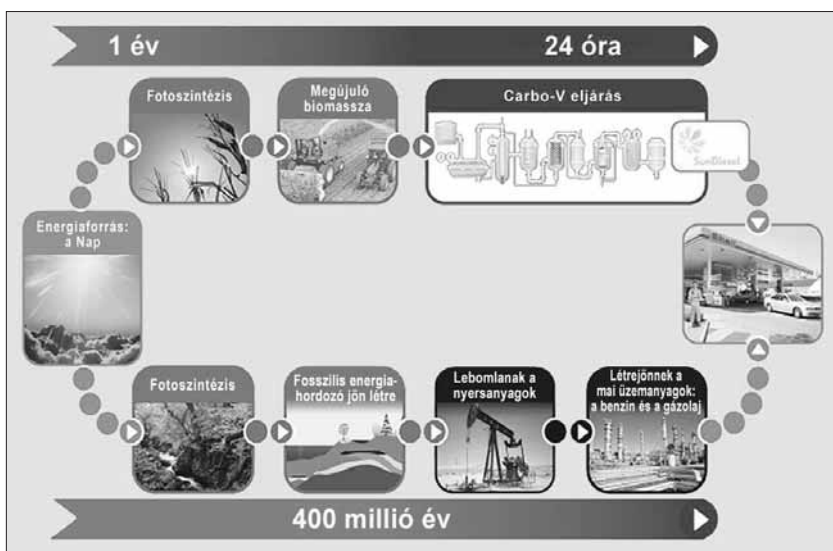
A DC kezdeményező aktivitását az is mutatja, hogy Németországban és Indiában egyaránt eredményes kísérleteket folytat, biomassza alapú üzemanyagok előállításával.

Miért épp biomasszával?

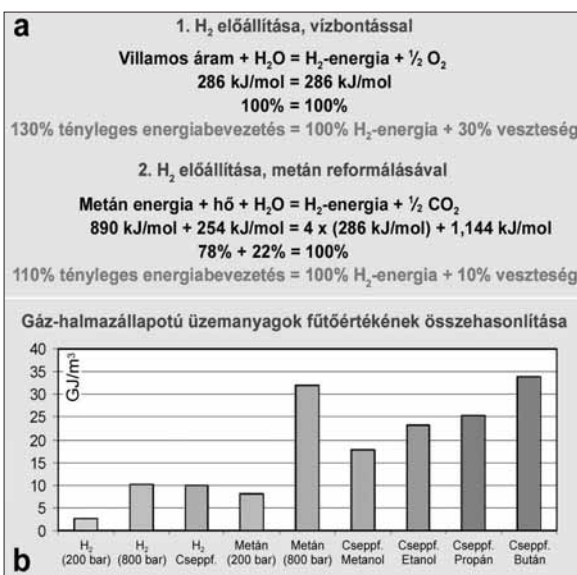
Azért mert a biomassza: növényekben tárolt napenergia! A Földön hasznosítható energiának pedig, mindeddig a Nap volt, a Nap maradt és marad a földi energiák forrása. Még akkor is, ha „erőműve” 150 millió kilométer távolságból



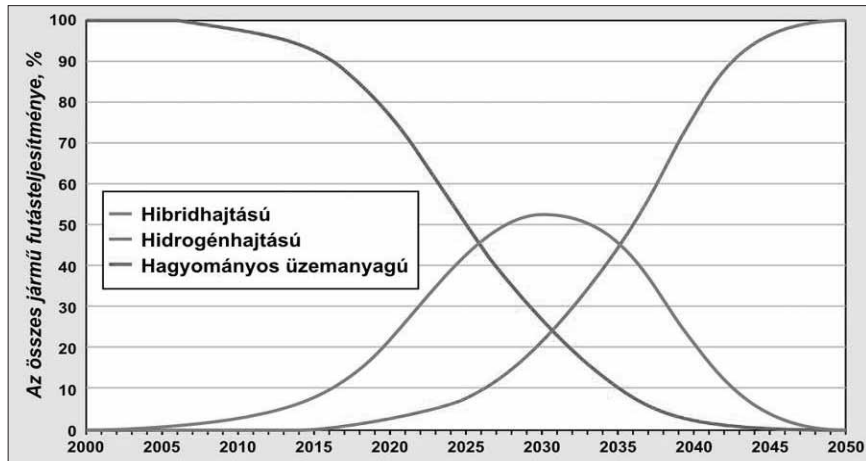
Itt az ideje, hogy mi is tegyünk valamit a hidrogén-gazdaságért



A Carbo-V eljárás a természethez hasonló módon állítja elő a jövő üzemanyagait



H²-előállítás (a), vízbontással (1) és metán-reformálással (2). Különböző, gáz halmazállapotú üzemanyagok fűtőértékének összehasonlítása (b)



A különféle üzemanyagokkal hajtott személygépkocsi-állomány alakulásának prognóza az USA-ban

lát el bennünket a mai szükségleteket tízezerszeresen meghaladó energiasugárzással.

A biomassa természetesen magán viseli a növényi vegetáció sokszínűségét. Ennek megfelelően a brazilok a cukornádra, a finnek az energiaerdőkre, a németek az energiafüvekre, a DC pedig az Indiában termesztett Jatropha-dió olajából nyert gázolajra esküsznek.

A Jatropha-alapú biodízel ugyanis nem toxikus, biológiailag lebomló, nagy cetánszámú, kis kén-, és koromtartalmú, kevés CH-kibocsátással felhasználható, megújuló üzemanyag.

Indiai szubkontinens földterületének fele másra nem használható félsivatag, ahol a kísérletek tapasztalatai szerint a Jatropha Curcas kiválóan megterem. A belőle nyert üzemanyag pedig az élelmiszer-termelésre alkalmas területek használata nélkül fedezi India közlekedési üzemanyagigényét.

Európában a DC a CHOREN cég Fischer-Trops eljárásán alapuló Carbo-V folyamat SunDiesel nevű, szénszemleges energiaforrásnak tekinthető üzemanyag kísérletei biztatóak.

Az energia-kilátások összegzése

Az USA Tudományos Akadémiájának szakbizottsága ennélis optimistábbak. Tanulmányuk szerint, a fosszilis energia-hordozók a 21. században is elérhető és meghatározó energi-



A Volkswagennek a frankfurti IAA-n bemutatott, Touran Eco Fuel elnevezésű, vegyesüzemű gépkocsija a jármű alján hordja földgáztartályait

giahordozók maradnak. Lehetséges hosszú távú használatuknak a CO²-kibocsátás globális korlátozása szab határt.

Az elkövetkező két évtizedben ugyanis az atmoszferikus CO²-szintek globális léptékű korlátozása az emberi túlélés elkerülhetetlen követelményévé lép elő.

A jelenleginél tisztább energiatermelést pedig az teszi szükségessé, hogy a század közepére az emberiség globális energiaigénye megkétszereződik. Ezeknek az igényeknek globális CO²-kontrollal folytatott, a napenergiát hatékonyabban és olcsóbban hasznosító energiatermeléssel végzett kielégítésében a biomassa felhasználása kivételesen nagy lehetőségek hordozója.

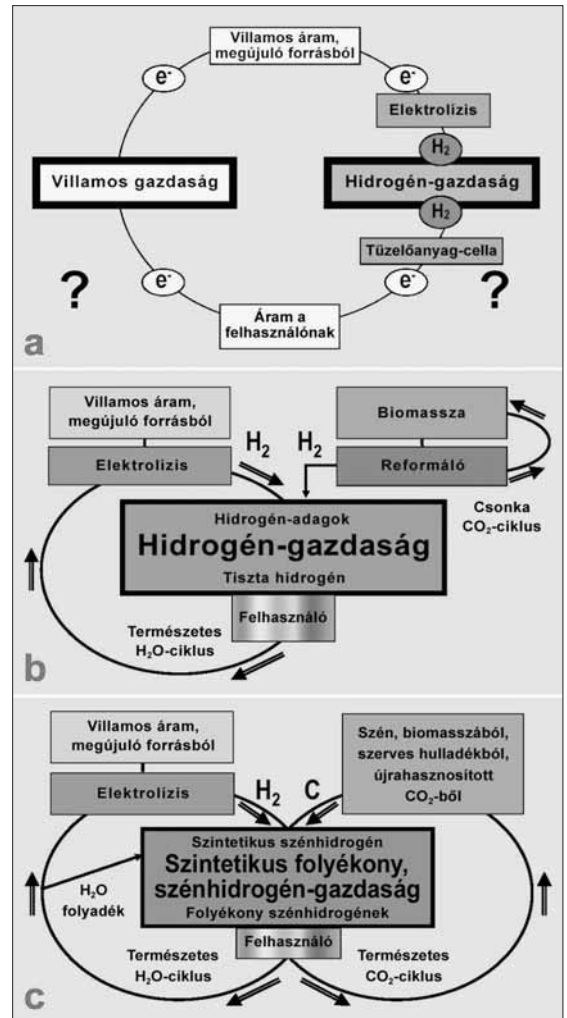
Az új, megújuló, szénszemleges energiaforrások széles bázisán viszont, áttörtést kell elérni az energiatárolásban.

A nyilvánosság teljes támogatását kell megnyerni az atomenergia és a hulladékok hasznosításához, a reaktorok biztonságos és gazdaságos működtetésének elfogadásához.

A közlekedési eszközök járműtömegének csökkentése és a hajtás-lánc hatásfokának javítása közvetlen befolyással van az üzemanyag-fogyasztásra, és a károsanyag-kibocsátásra. Ezek, valamint a járművek felépítésének, szerkezeti és vázanyagainak fejlesztése az elkövetkező éveknek is meghatározó feladat marad.

A tüzelőanyag-cellák területén a protoncsere-lő membrános tüzelőanyag-cellák széles körű elterjedésének kulcskérdése: az anyagköltségek csökkentése.

A hidrogén tömeges méretű előállítása, közlekedési üzemanyaggá fejlesztése, szállításának, tá-



A jövő fenntartható energiagazdasága a hidrogén és a villamos energia hasznosítására épül (a). Az elemi hidrogén-gazdaság a víz természetes körforgását követi, amelyben az ellátó hidrogénadagokat szolgáltat a felhasználónak (b). A sztintetikus folyékony szénhidrogén-gazdaság a víz és a szén-dioxid természetes körforgásán alapul. A felhasználó az ellátó természetes és sztintetikus folyékony szénhidrogén-adagait hasznosítja (c)

rolásának és infrastruktúrájának nagyüzemi léptékű kifejlesztése a közeljövő egyik legnagyobb kihívása, és haladást megalapozó közfeladata egyben.

Az ehhez vezető út prioritásai az amerikai tudósok a következőkben látják.

1. Olcsó, tartós biztonságos és környezetkímélő tüzelőanyag-cella és tárolórendszerek kifejlesztése, és bevezetése.
2. Megfelelő üzemanyag-ellátó infrastruktúra kiépítése a hidrogénhajtású személygépkocsik számára.
3. Az elkövetkező évtizedben jelentősen csökkenteni a megújuló forrásokból végzett hidrogén-előállítás költségeit.
4. Megfelelő módszereket kifejleszteni a szénből végzett hidrogén előállításakor keletkező CO² befogására és tárolására.

Az ajánlott feladatok végrehajtása és a priori-



A Carbo-V eljárással előállított üzemanyagok kiinduló anyagai

tások érvényesítése során – különösen a nemzeti energiaellátást befolyásoló technológiák, a tüzelőanyag-cellás járművek fejlesztése és a hidrogén előállítása a kisméretű földgáz-átalakító, vízbontó, és további hidrogén-fejlesztő eljárások esetén fontos a megfelelő infrastruktúra-elemzés; a körütekintő szénhasznosítás és a CO₂-mentes energiaellátó technológiák alkalmazása.

A motorizáció és energetikájának fejlesztése a

nemzeti-regionális össztermék növekedésének ütemében a képünkön látható globális jellemzőkkel fog eredményt hozni.

Reméljük, a képünkön, az árral hajózó hazai tutajosoknak is feltűnik: itt az ideje, hogy mi is tegyünk valamit a hidrogén-gazdaságért.

És rövid távon?

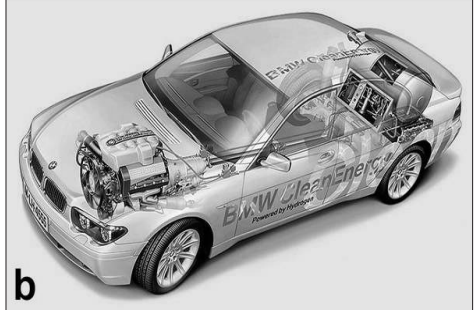
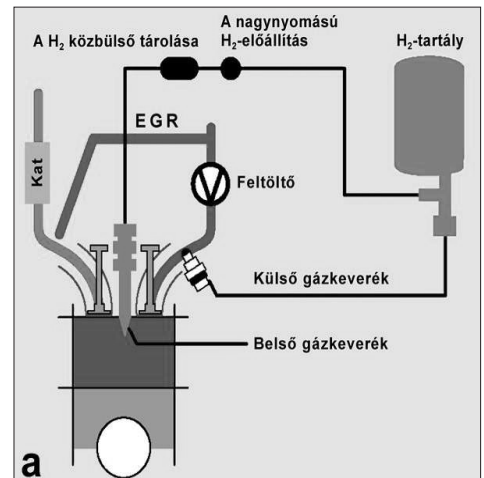
Rövid távon az üzemanyag-költségek drasztikusan növekedése világszerte mindinkább előtérbe helyezi a hivatásforgalmú járművek földgázzal végzett üzemeltetését.

Egy júliusban publikált tanulmány szerint Kaliforniában a 2010-es környezetvédelmi követelmények kielégítése mellett 2010-től a kamionokat is gazdaságosabb lesz földgázzal, mint gázolajjal üzemeltetni.

Ennek az igénynek sietett elébe a Volkswagen konszern is, amikor frankfurti IAA-n bemutatta, Touran és Caddy Eco Fuel járműváltozatait, amelyek gyárilag vegyes üzemanyag (földgáz és benzín) használatára készülnek. Előnyük, hogy a jármű alján elhelyezett földgáztartályai nem foglalnak helyet sem a csomag, sem az utastérből. A 80 kW-os (109 LE-s) modellek a Porsche Hungária közlése szerint 2006 elejétől

megvásárolhatók. Ezúton hívjuk fel a járműcsérrére aspiráló kollégák figyelmét a kettős üzemanyagra végzett gyári motor-optimalizálás nem gyári építésű, gázüzemű motorokkal szemben mutatkozó műszaki, megbízhatósági és gazdasági előnyeire.

Petrók János



H²-üzemanyagú belsőégésű motor koncepciója (a) és a BMW H²-üzemre átalított Otto-motorral hajtott, 750h jelű modellje (b)

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

- Helyes a „C” válasz.** A „Zsákutca kerékpáros továbbhaladási lehetőséggel” tábla azt jelzi, hogy a kerékpáros részére a továbbhaladás lehetősége biztosított.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Köömlesztés”.
- Helyes a „C” válasz.** Az ilyen táblával jelzett előzési tilalom érvényes a balra bekanyarodó gépkocsi jobbról történő előzésére is.
- Helyes a „C” válasz.** A mozgáskorlátozottat szállító taxi a gyalogosvezetben a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – legfeljebb 10 km/h sebességgel – közlekedhet.
- Helyes az „A” válasz.** A „Balra bekanyarodni tilos” tábla hatálya csak az útkereszteződésre vonatkozik.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Körforgalom”. Hazánkban az azonos elnevezésű kék színű, kör alakú táblát csak az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” vagy az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblával együtt helyezik ki.
- Helyes az „A” válasz.** A rendőrhatalóság – az üzemtartó értesítése mellett és költségére – elszállítással eltávolíthatja azt a járművet, amely a mozgáskorlátozott gépkocsija részére fenntartott jelzőtáblával vagy útburkolati jellel megjelölt várakozóhelyen jogosulatlanul várakozik.
- Helyes a „B” válasz.** A vezetőnek fokozottan ügyelnie kell az úttesten villamos-megállóhelynél levő járdasziget és ahhoz közelebb eső járda között áthaladó gyalogosra, továbbá a lakó-pihenő övezetben közlekedő gyalogosok biztonságára.
- Helyes a „C” válasz.** Azt a gyalogost, aki

- nek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem akadályozhatja, és nem zavarhatja.
- Helyes a „C” válasz.** A telephelyről vagy kapualjából való kihajtás biztonságos végrehajtását segítő személyek nem jelzőörök, így a forgalomban részt vevőket sem megállásra, nem utasíthatják, sem más módon nem akadályozhatják.
- Helyes a „B” válasz.** A figyelmeztető jelzést használó, út tisztítására szolgáló jármű vezetője, ha ez a munkája végzése céljából elkerülhetlen, a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti és a forgalmat lényegesen nem akadályozza, 22 és 6 óra között az egyirányú forgalmú úton a menetiránnyal szemben is közlekedhet.
- Helyes a „B” válasz.** A taxi sebességét úgy kell megválasztani, hogy a vezető a járművet meg tudja állítani a belátható útszakaszon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítani kell.
- Helyes a „C” válasz.** Ha a forgalom sűrűsége folytán a forgalmi sávokban összefüggő járműoszlopok alakultak ki, forgalmi sávot változtatni csak abban az esetben szabad, ha a vezető járművével bekanyarodásra vagy megállásra kíván felkészülni.
- Helyes a „C” válasz.** Az egyirányú forgalmú úttest bal szélénél mindkét gépkocsi szabálytalanul várakozik. Az „A” jelű gépkocsi azért, mert a várakozást engedélyező jelzés nélkül a járdára nem lett volna szabad felállnia, a „B” jelű jármű pedig azért, mert mellette az úttest jobb széléig mérve nem maradt legalább 5, 5 méter szélességű szabad hely.

A Printax szervizben:

Újra cserélhető a Printax taxiórák fekete doboza!

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

OMH hitelesítés: **8.500 Ft**

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