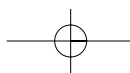


**XV. évf. 10. sz.**

**2005.**

**Október**



## TARTALOM

Öt a szenvedély	4.
15 év, 15 gyilkosság	6.
Tiltakoznak a taxis érdekképviseletek és a kamara!	9.
Fix tarifa most is van...	10.
Mio Digi Walker, iGO szoftverrel	11.
Haltenberger Samu-díj 2005	15.
Megérkezett az új Clio	18.
Pappas Autó Magyarország Kft.	21.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Válaszolt a minisztérium	23.
Taxis Posta Magyarországon – és talán a világban is először	27.
Peugeot 1007	27.
Morfondáriák	28.
Élet helyett halál	33.
Ma ötvenéves minden idők egyik legkarizmatikusabb autója, a Citroën DS	33.
Horgászverseny a Fótaxi-kupáért	34.
Megújult a 307-es család	37.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	38.
10 éve történt	42.
Megújult az Opel Vectra és a Signum	43.
Időben fizessünk!	44.
Új adónem, a négy százalékos EHO	44.
Közös fejlesztésbe fogtak az autógyárak	45.
Az utcanevekről	46.

## ISMÉT TAXIS TEMETÉS

## Végső búcsú fiatalon meggyilkolt kollégánktól



## Gyülekezés a Dózsa György úton. Még húsz autó sem jött össze

Szeptember 28-án délután négy órakor kezdődött a tatabányai temetőben az a szertartás, amely egy fiatal életet zárt le, véglegesen. Ber Gábor 28 évesen került a koporsóba, gyilkosa pedig, valószínűsíthetően tettehez képest rövid időre, a rácsok mögé. Csak emlékeztetőül: az 1997-ben brutális kegyetlenséggel agyonvert (rugdosott) rádiótaxis kolléga éppen csak nem gyermekkorú gyilkosai közül az egyik, aki 14 éves korában már gyilkosként élte életét, letöltve hatéves(!) büntetését(?) Győrben „madamként” került újra a rendőrség látókörébe. (Lásd *Taxisok Világa 2005. július, 27. old.*) Vagy gondoljunk vissza a kecskeméti kollégánk nyakához kést szorító román nő „sorsára”. (*Taxisok Világa 2003. december, 3. old.*) Öt a gyilkossági kísérlet közben a helyszínen megfogták a taxisok, a rendőrségről a bíróságra került az ügy, ahol a dolog vége két éves felfüggesztett börtönbüntetés és az országból való kiutasítás lett. Remek. És a taxisok ráadásul közfeladatot ellátó személynek minősülnek, ami fokozott törvényi szigorot jelent(ene) a rájuk támadók számára. Hogy ez ténylegesen megnyilvánul-e a jogerős ítéletekben, mindenki döntse el vérmérséklete szerint. Mi pedig nem tehetünk semmit. Sem a szeptember végén, nyilván „véletlenül” meggyilkolt kollégánkért, sem a következőkért ebben a szörnyű sorban. Mert ne áltassa magát senki: a taxis az egyik legjobban kiszolgáltatott helyzetben lévő lehetséges „pénzforrás” továbbra is. Hiába van csak néhány ezer forint a tárcájában, meg esetleg egy korszerűtlen mobiltelefon az autóban. Ma már a napi hírek szerint öreg, idős embereket egy zacskó cukorért halálra kínoznak vagy brutálisan agyonvernek. Hiába merülnek fel ilyen szörnyű gyilkosságok

után a „jobbnál jobb” ötletek szirénára, villogóra vagy harci eszközökre, önvédelmi tanfolyamokra. Meggyilkolt kollégánk sorsa a példa rá, ha valakit meg akarnak szűrni váratlanul, azt bizony meg is szűrják. Pedig Ber Gábor óvatos volt. Csak az ismerősöket szállította, a kocsija az utasra várakozás ideje alatt zárva volt, hogy ne tudják az ajtót hirtelen kinyitni olyanok, akiket nem kívánt elfuvarozni. Fiatal emberként céltudatosan tervezte menyasszonyával közös jövőjét. Lakást vásároltak, berendezték, kisbabákat szerettek volna. Mindehhez az alapot a szorgalmas munkával megtermelt bevétel jelentette. Elhangzott, hogy az au-

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János  
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben  
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

ecometer®

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



**A rendőrök akár több száz autóra is felkészültek. Nem rajtuk múlt**

tóban nem volt CB-rádió. Valóban, a fuvarjaikat átirányított mobiltelefonokon intézték kollégájával, akivel ketten alkották az Új Taxi névre keresztelt társaságot. Egyébként az orvosszakértők szerint akkor sem lett volna esélye a túlélésre meggyilkolt kollégáinknak, ha azonnal segítséget tud még kérni. Az ütőer átvágásával gyilkosa esélyt

sem hagyott neki a menekülésre. De ezzel a tettevel örökre tönkretette az édesapát, az édesanyját, a menyasszonyt és a rokonokat is. Nincs annál szörnyűbb, mint amikor a szülő temeti szép, okos, szorgalmas fiát. Ez a sors nagyon nehezen elfogadható. Mindent néhány forintért, és egy mobilért tette ennyi emberrel egy másik fiatal...



**A tatabányai parkolóból már körülbelül 300 taxi indult el végig a városon kettes sorban**

Mi pedig ismét temettünk. Csak valahogy egyre kevesebben vagyunk, akik a fővárosból elindulunk egy-egy végső tiszteletadásra. Most 17 (vagy 18) autó jött mindössze, és bizony ezek jelentős része is – hiába takargatjuk – a saját társaságától pénzt kapott a részvételért. Tisztelet a kivételeknek! De mielőtt bárki pálcát törne fe-

*Előzetesen a tatabányai taxisgyilkos*

## Ölt a szenvedély

*Mobiltelefonjáért és kevesebb mint tízezer forintjáért kellett meghalnia szeptember 21-ére virradóan a 28 éves tatabányai Ber Gábornak. A taxist 22 esztendő utasa úgy szúrta meg, hogy a sofőr pillanatok alatt elvérzett. F. Richárdot a bíróság közfeladatot ellátó személy ellen, anyagi haszonszerzésből elkövetett emberölés alapos gyanúja miatt helyezte előzetes letartóztatásba.*

Szűk szavú közlemények, visszafogott, fegyelmezett sajtónyilatkozatok jellemzik a Komárom-Esztergom Megyei Rendőr-főkapitányság tájékoztatását a legutóbbi taxisgyilkossági ügyben. Ami bizonyos: szeptember 21-én éjjel háromnegyed egykor a rendőrség 107-es segélyhívó számára érkezett a lakossági bejelentés, miszerint a tatabányai kertváros, Szőlődomb utcájának elején, az úton



**A 28 évesen meggyilkolt taxist végső nyughelyére helyezik**





**A ravatalozóban a család búcsúzott Ber Gábortól**

lettük, a többiek már pénzért sem áldozzák fel a napi bevételüket, nem költenek az üzemanyagra, nem vesznek autópálya-matricát. Sokan vádolták ezt vagy azt a társaságot, hogy nem küldött autót, vagy csak kevesen vannak tőlük. Pedig ezt tényleg nem lehet hatalmi szóval eldönteni. Ilyen szempontból csak egyéni vállalkozóról van szó,

aki vagy meggyilkolt kollégája temetésére, vagy nem. Mint ahogy a támadásnál is egyedül van az áldozat. Ugye milyen furcsa párhuzamokat produkálhat az élet? Pedig a bajban de jó lenne néhány gyors és bátor kolléga. A taxisok ereje az összetartásban van (vagy volt?). Tudja valaki azt biztosan előre, hogy őt nem érheti baj?



**Odakint több száz barát, kolléga, ismerős rótta le kegyeletét**

Ugyanakkor Tatabányán a temetés idején szinte megállt az élet. A gyülekezőként kijelölt parkolóban közel háromszáz taxi gyűlt össze (nem a fővárosból). Aztán a lassú menet kettes sorokban haladt végig a városon. Az emberek pedig a munkahelyükről, az irodákból, az üzletekből kijöttek az utcára, hogy így jelezzék együttérzésü-

keresztbe áll egy taxi. A gépkocsi bal első ajtaja nyitva, két láb lóg ki belőle és hatalmas vértócsa látható körülötte. A bejelentő a művelődési ház mellől tárcsázta a rendőrséget, de nem mert közelebb menni a helyszínhez. Arról számolt be, amit távolról is jól lehetett látni, de azt nem tudta megmondani, hogy a kocsiiban található személy férfi vagy nő, és hogy egyáltalán él-e még.

Az ügyeletes tiszt azonnal járőrt küldött a helyszínre, de a taxiban talált férfin már nem lehetett segíteni, súlyos vérvesztése miatt meghalt. A megyei rendőr-főkapitányság riasztási rendszere beindult. Nem sokkal később helyszínbiztosítók zárták a környéket és szemlebizottság kezdte meg munkáját, miközben további rendőri erők indultak a környék átvizsgálására. Az első pillanatra bizonyossá vált: a gépkocsiiban talált halott taxis bűncselekmény áldozata, így emberölés gyanúja miatt indult eljárás, ekkor még ismeretlen tettes ellen.

Nem sokkal később – a helyszíntől nem túl távol – a 22 éves *F. Richárdra* figyeltek fel a rendőrök, aki arra a kérdésre,

hogy mit keres ebben az időben a környéken és mitől véres a ruhája, zavarodottan válaszolt. A gyanút csak megerősítette, amikor ruházatának átvizsgálásakor előkerült – mint később megerősítést nyert – az áldozat mobiltelefonja és készpénze, amelynek eredetére ugyancsak nem tudott elfogadható választ adni a fiatalember. Ennyi elegendő is volt ahhoz, hogy az ifjút előállítsák a főkapitányságra, ahol pár perccel később már az is nyilvánvaló vált, hogy *F. Richárd* nem először került összeütközésbe a törvénnyel. Korábban vagyonelleni bűncselekmények miatt már állt bíróság előtt.

Ekkor még nem lehettek a nyomozók bizonyosak abban, hogy valóban a tettest fogták el és nem csupán egy fiút, aki megtalálva a halott taxist, elvette pénzt és telefonját. Később azonban a helyszínen rögzített nyomok alapján a szakértők bizonyossá tették, az autóban a gyanúsított ült, és a nála talált értékek az áldozattól származnak. Az egyre szaporodó bizonyítékok után *F. Richárd* beismerő vallomást tett. Ennek tartalmáról, tettének indítékairól hiteles információt nem siker-

rült megtudni, de valószínűsíthető, hogy a gyanúsított, akit a pénznyerő automaták iránti vonzalma, elhatalmasodó játékszenvedélye igencsak agresszívvá tett az elmúlt években, pénzzavarba került és bármi áron készpénzhez akart jutni. Egyes lapertesülések szerint a gyilkosság estéjén a kórház pszichiátriai osztályán fekvő édesanyjánál is járt, hogy pénzt kérjen tőle. Az asszony nem tudott és nem is akart fián segíteni, akinek – állítólag – 900 ezer forintos tartozása mellett sürgősen néhány ezer forintba lett volna szüksége. Az anya – a bulvárlapokban megjelentek szerint – félt fiától, aki többször nem csak megfenyegette, hanem meg is verte az asszonyt, ha nem adott neki pénzt. Kórházba is a fia miatt került, aki a testi fenyegetés mellett pszichésen is terrorizálta a nőt.

Miután a kórházból is sikertelenül kellett távoznia az ifjúnak, hazasiertett, magához vette a gyilkos eszközt, majd taxiba szállt és kivetette magát a kertváros egy gyéribben lakott területére. Hogy az autóban pontosan mi és hogyan történt, az egyelőre nem ismert. Több – a városban terjedő, de a rendőr-

ség által meg nem erősített – információ szerint az áldozat és utasa a taxiban dulakodott. Ennek során a fuvarozó testén több szúrt és vágott sérülés is keletkezett, amelyek közül valóban a combszúrás okozta a halált, amely artériát vágott át. Orvos szakértői vélemények egybehangzóan állítják: amennyiben rádió vagy telefonon segítséget tudott volna hívni a taxis, akkor sem lehetett volna megmenteni, olyan gyorsan kivértett.

A magatehetetlenné váló Gábor kevesebb, mint tízezer forintját és mobiltelefonját a támadó magához vette és elindult a belváros felé, amikor a rendőrök elfogták.

A büntetőeljárásban összegyűjtött bizonyítékok alapján a bíróság elrendelte *F. Richárd* előzetes letartóztatását, aki akár életfogytiglan letöltendő szabadságvesztésre is számíthat, ám a jogerős ítéletig – feltehetően – valamely büntetés-végrehajtási intézetben mulatja idejét.

*Ber Gábortól* szeptember 28-án délután búcsúztak családtagjai, közvetlen munkatársai és az egész taxis társadalom.

*k.z.t.*



**A végső búcsú a katolikus egyház szertartása szerint zajlott**



**A koporsón elhelyezett szabadjelző jelezte, erőszakos halált taxist temetnek**

ket, hogy végső búcsút vegyenek a taxistól, aki a városukban szolgáltatott.

Ezúton is köszönetet mondunk a BRFK Közlekedésrendszetének, azért a profi segítségért, amit a tervek szerint a fővárosból a temetésre konvojban induló több száz taxisnak szándékoztak nyújtani. A motoros rendőrök, a felvezető autó és a keresztveződésekbe kihelyezett állomány problémamentesen, szinte percek alatt „átvitte” a városon a másfél tucatnyi autót. A szervezésből jól látszott, hogy akár

több száz taxi is hasonló módon kijutott volna az M7-esre, de arról, hogy nem volt meg a tervezett létszám, nem ők tehetek. Hol vannak már azok az idők, amikor a rendőrök helyett az ügyesebb taxisok maguk „zárták” a keresztveződéseket, hogy a konvojban érkező kollégáik közé idegen autó ne furakodhasson be. Ma már erre nincs szükség. A BRFK ezt zökkenőmentesen megoldja.

Végül következzen egy kérdés, ami engem a legjobban zavart a gyülekezésnél, a

Dózsa György úton. Az egyik rendőr érdeklődött barátságosan az indulás előtt néhány perccel arról, hogy mi történt? Ugyanis elmondása szerint több mint egy évtizede kíséri a taxisokat egy-egy ilyen tragikus alkalommal, de soha ilyen kevesen nem voltak. Én pedig zavartan, lesütött szemmel valami olyasmit mormogtam, hogy az üzemanyagárak, az autópályadíj, meg a napi bevétel. Tényleg ez lenne az ok?

-kó-

## 15 ÉV, 15 GYILKOSSÁG

### **1991. november 25.**

Nyíregyházán meggyilkoltak egy 24 éves taxist, majd kidobták az autóból, amivel a gyilkosok továbbhajtottak. A két tettest a rendőrség december 6-án elfogta.

### **1992. november 26.**

Győrött ismeretlen tettes több késszúrással megölt egy 23 éves taxist, majd elvette néhány ezer forintját. A gyilkost december 10-én elfogták. Mint később kiderült, a fuvarozón kívül még két embert gyilkolt meg elfogásáig a gyanúsított.

### **1993. július 1.**

Hívvősvölgyben meggyilkoltak egy 42 éves budaörsi taxist. Az elkövetőt a rendőrség nem sokkal a bűncselekmény elkövetése után elfogta.

### **1993. július 10.**

Debrecenben egy rendőr törzsrösmester – miután több lövéssel végzett élettársával –, taxit hívott. A városból kivezető úton rálőtt a 26

esztendő fuvarozóra, kocsijából kilökte, majd elhajtott. Végül az árnokfutó rendőr tűzharcba keveredett és egy fejlövés után a kórházba belehalt sérülésébe.

### **1995. március 28.**

Nagyharsány és Villány között kiraboltak és fejbe lőtték egy 26 éves siklósi taxist. A jugoszláv elkövetőt a rendőrség két nappal később elfogta.

### **1995. december 2.**

Pécsett megöltek egy 35 esztendő taxinót. Támadója az autóból semmilyen értéket nem vitt magával.

### **1996. december 14.**

Budapesten a X. kerületi Kismarton úton több lövéssel meggyilkoltak egy taxisofőrt, majd kirabolták.

### **1997. november 21.**

Két 14 éves kamaszlány vízzel teli palackkal leütött, majd halálra rugdosott egy taxisofőrt a főváros

XVII. kerület egyik erdős részén. Áldozatukat avarral betemetve magára hagyták. Percekkel brutális tettük után, a megszerzett taxival a belváros felé igyekezve rendőri ellenőrzés közben lebuhtak.

### **1998. január 25.**

Siófokon két huszonéves férfi különös kegyetlenséggel megölt egy 35 esztendő taxist. A sofőrt kirabolták, autójából kidobták, majd a kocsival elhajtottak. A rendőrség három héttel később elfogta a tetteseket.

### **1998. szeptember 16.**

Eltűnt egy szegedi taxis, akinek az autóját másnap találták meg elhagyottan a Tolna megyei Bonyhád közelében. A taxis holttestére október 9-én a Csongrád megyei Domaszék határában leltek rá.

### **1999. november 4.**

Romániában eltűnt egy 63 éves makói taxisofőr. A nyomozás kiderítette: két román férfi halálra ver-

te, kirabolta a személyszállítót és autójával elhajtottak. A holttestet Aradtól nem messze egy árokba találták meg november 12-én.

### **2001. május 14.**

Nagykanizsán több lövéssel megöltek egy 30 éves taxisofőrt. Az áldozat autójával távozó támadók, a Nissan gépkocsit Szepetnek község közelében felgyújtották.

### **2001. május 19.**

Budapesten a XV. Kerületben, a Bocskai és Dugonics utca sarkán holtan találtak rá egy taxisra. Táskáját az ismeretlen tettes elvitte, gépkocsiját később megtalálták.

### **2005. március 27.**

Debrecenben több késszúrással megöltek egy 68 éves taxist, holttestét másnap – a városhoz tartozó – Nagymacs egyik utcájában találták meg. Gépkocsijára az áldozattól több kilométerre bukkantak rá a rendőrök.



**Szükség van a sárga rendszámra**

## Tiltakoznak a taxis érdekképviselők és a kamara!

Mint azt bizonyára sokan tudják, a közúti fuvarozók az üzemanyagárak emelkedése okán erőteljes munkával elérték, hogy a szakmájukat sújtó hátrányokat okozó szabályok és terhek csökkentése érdekében tárgyalásokat kezdjenek a kormánnyal. A hónapokon át tartó egyeztetések eredménye az lett, hogy a kormány és a fuvarozók négy nagy érdekképviselője között augusztusban létrejött egy megállapodás, mely 18 pontban foglalja össze az elérni kívánt változtatásokat.

A taxis szakma képviselői – vélhetően a gyenge érdekképviselői tevékenységük és megosztottságuk okán – nem kaptak meghívást ezekre a tárgyalásokra. A Megállapodásban ezért nem is szerepelnek olyan pontok, melyek a taxisok érdekeit szolgálják. Szerepel viszont egy olyan, amely éppenséggel ellentétes az érdekeinkkel.

Ez a 13. pont, mely „A különleges – sárga – rendszám megszüntetése” címet kapta. Ezt a javaslatot a közúti fuvarozók azzal indokolták, hogy ők hátrányosan élik meg a sárga rendszám viselését, mert a közúti ellenőrzések döntő többségükben csak a sárga rendszámot viselő fuvarozókra terjednek ki.

A kormányoldal képviselői ennek a javaslatnak a megvalósíthatóságát – melynek feltétele a vonatkozó kormányrendelet, valamint BM rendelet módosítása – azt követően vizsgálják meg, hogy 2005. szeptember 30-ig bekérjük az érintett szakmai érdekvédelmi szervezetek javaslatát és indoklását.

A Megállapodás nyilvánosságra hozatalát követően a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Osztályának Taxis Szakmai Kollégiuma arra az álláspontra helyezkedett, hogy a taxis szakma számára a sárga rendszám eltörlése nem előnyt, hanem hátrányt jelentene, mert ezzel még a jelenleginél is kevésbé lennének ellenőrizhetők az ún. kontárok, akik minden engedély nélkül végeznek taxis tevékenységet.

Miután az ügy országos horderejű, a BKIK elnöke levélben fordult a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara elnökéhez, hogy a taxis szakma álláspontját a megfelelő fórumokon képviselje.

Az MKIK Közlekedési és Infrastruktúra Kollégiumának Egyéb Közlekedési Bizottsága, mely a taxis kérdésekkel hivatott foglalkozni, a végleges állásfoglalás kialakításának érdekében ülésére meghívta a taxis szakmai érdekképviselők vezetőit.

Az ülésen részt vettek a bizottság tagjai, Bobkó Attila, Dudás Zoltán, Udvardi Sándor, valamint a FUVOSZ a MACITOSZ, az

MTSZ és a TGFSZ vezető tisztségviselői. A FODESZ elnöke egyéb elfoglaltsága miatt személyesen nem tudott az ülésen részt venni, azonban támogatásáról biztosította az Állásfoglalás aláíróit.

Az ülés egyetlen napirendi pontja a sárga rendszámmal volt kapcsolatban.

A résztvevők egységesen azt az álláspontra képviselték, egyetértve a BKIK Taxis Szakmai Kollégiumának indoklásával, hogy a sárga rendszám eltörlése a taxis szakma

tisztességes piaci szereplőit hátrányosan érintené, ezért annak megszüntetését nem támogatják.

A sárga rendszám kapcsán többek részéről elhangzott az igény, hogy a taxizsgáztatás menetével kapcsolatban szükség lenne változtatásokra.

A résztvevők végül közös állásfoglalást írtak alá (lásd az 1. sz. mellékletet), melyben kinyilvánítják azon igényüket, hogy a személygépkocsival személyszállítást végző



MAGYAR KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA  
HUNGARIAN CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY

1. sz. melléklet

### Állásfoglalás

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési és Infrastruktúra Kollégiumának Egyéb Közlekedési Bizottsága az érintett szakmai szervezetek véleményével összhangban az alábbi állásfoglalást teszi:

A közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozások szakmai érdekképviselői szervei és a Magyar Köztársaság Kormánya között a terület versenyképességének javítása érdekében teendő intézkedésekről folyó év augusztus hónapban megállapodást kötött.

Hivatkozva a Megállapodás 13. pontjára az alulírottak kinyilvánítják azon igényüket, hogy a készülő kormányrendelet, valamint a kapcsolódó BM rendelet a személygépkocsival végzett személyszállító szolgáltatónál a továbbiakban is írja elő a megkülönböztetett (sárga színű) forgalmi rendszám használatát.

Budapest, 2005. szeptember 28.

MAGYAR  
TAXIS  
SZÖVETSÉG  
MTSZ

TGFSZ

FUVOSZ



MKIK

szolgáltatónál a továbbiakban is írja elő rendelet a megkülönböztetett (sárga színű) rendszám használatát.

A dokumentumot aláírta Udvardi Sándor (FUVOSZ), dr. Horváth György (MTSZ), Fribék Csaba, (MACITOSZ), Bakutz József, (TGFSZ), valamint a Bizottság elnöke, Dudás Zoltán, (MKIK).

Az ülést követően a megjelentek Dudás Zoltán kezdeményezésére kötetlen beszélgetést folytattak a fővárosban érvényben lévő maximált tarifáról.

Dudás Zoltán tájékoztatta az érdekképviseletek vezetőit, hogy a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma kezdeményezni fogja a Fővárosi Önkormányzat illetékeseinél a maximált tarifa határainak felemelését, tekintettel arra, hogy ez utoljára 2000 tavaszán történt meg. Miután a fix tarifa rendelet ismételt előterjesztésére vélhetően bizonytalan ideig várni kell, az elmúlt időszak drasztikus üzemanyagár-emelése indokoltá teszik a jelenlegi tarifák, tarifahatárok felülvizsgálatát. A kamara ezzel kapcsolatban az érdekképviseletek egyöntetű támogatására is számított volna, azonban a MACITOSZ és a TGFSZ vezetői arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a maximált tarifa módosításának kezdeményezése helyett a fix tarifa bevezetését kellene erőltetni, nem foglalkozva azokkal a taxitársaságokon kívüli taxissal, akik több mint öt éve járnak ugyanazzal a tarifával.

Dudás Zoltán elmondta, hogy a kamara továbbra is nyitott a tárgyalásokra a fix tarifa bevezetésével kapcsolatban, azonban éppen az elmúlt időszak eseményei támasztották alá szemléletesen, hogy a rendelettervezetben - a tiltakozások ellenére - megfogalmazott 1 liter benzin ára egyenlő 1 km díjával tézis nem állja meg a gyakorlatban a helyét! Ezért az érdekképviseletek támogatása nélkül is kezdeményezni fogják a maximált tarifa értékeinek felülvizsgálatát, arra az időre ameddig a fix tarifa bevezetésére nem kerül.

A vitát végül is azzal zárták le a résztvevők, hogy valamennyien szükségesnek látják a taxis szakma jelenlegi szabályozásának átfogó áttekintését és a szükséges és

**Az alábbi beadvány szövege lapzártánk idején az érdekképviseletekkel még egyeztetés alatt volt.**

## 2. sz. melléklet

**Cím: Rusznák Imre, a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság elnöke.**

**Tárgy: Javaslat a Budapest Főváros Közgyűlésének 31/1988. (VII.16.) önkormányzati rendeletében foglalt személytaxi szolgáltatás díjának emelésére.**

## Tisztelt Elnök Úr!

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Közlekedési Osztályának Taxis Szakmai Kollégiuma és az alulírott érdekképviseleti szervezetek – hivatkozva az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. Tv. 7. § (3) és 10. §-ban foglaltakra – azzal a javaslattal fordulnak Önhöz, hogy kezdeményezze a Fővárosi Közgyűlés felé a tárgyban említett rendeletben foglalt személytaxi szolgáltatás díjának felülvizsgálatát és módosítását.

**Indoklás:**

A személytaxi szolgáltatás díjának legmagasabb hatósági árként való megállapítására utoljára 2000 márciusában került sor.

Az elmúlt közel hat év alatt a személyszállító vállalkozások költségei jelentős mértékben emelkedtek. Ezeknek a költségeknek a fogyasztókra történő – legalább részbeni – áthárítására nincs mód azoknál a vállalkozásoknál, amelyek, kihasználva a rendelt adta lehetőséget, a maximált tarifát alkalmazzák tevékenységük során.

Fentiek alapján kérjük Elnök urat, hogy illetékességi körében eljárva a tarifákat újra számolni és a szükséges módosításokat az érdekképviseletekkel és a Kamarával történt egyeztetést követően, a Fővárosi Közgyűlés elé beterjeszteni szíveskedjen.

Budapest, 2005.....

**Antal Attila**  
Közlekedési Osztály  
elnök

**Sipeki József**  
Taxis Szakmai Kollégium  
vezető

## Fix tarifa most is van...

Tele van a hócipóm ezzel a sok nyavalygással, hogy miért nem vezetnek már be a fix tarifát. Tessék végre tudomásul venni, hogy fix tarifa most is van! Úgy hívják, hogy 240 Ft/km. Ez a maximált tarifa nappal (Budapesten. A szerk.), és az égvilágon senki nem gátolja meg, hogy ezt alkalmazzd. Akkor voltunk marhák, amikor az első pillanattól kezdve nem ezt használ-

tuk mindannyian. Most nem lenne gond.

Visszatérve az eredeti gondolatához: ne nyavalyogj, használd a fix tarifát. Nappal 240-et, éjjel 336-ot. Ha csapattag vagy és „nem engedik”, hát tegyél lépéseket, szólalj fel, adj tanácsot, kényszerítsd ki, vagy végső esetben hagyd ott őket! De ne nyavalyogj!  
zoldis@freemail.hu

időzerű módosítások kezdeményezését az illetékes hatóságoknál.

Lapunkat Dudás Zoltán, az MKIK Közle-

kedési és Infrastruktúra Kollégiuma. Egyéb Közlekedési Bizottságának elnöke tájékoztatta az ülésről.

## KÖNNYEBB JOGSIT SZEREZNI

A gépjárművezetői jogosítvány megszerzésének szabályai közül a közelmúltban több előírás is megváltozott. Ma már nem kell nyolc elemi sem ahhoz, hogy valaki jogosítványt szerezzen, elegendő, ha írni, olvasni tud (hogy milyen szinten, azt nem részletezi a leírás).

Az elméleti vizsgák letételére eddig egy éven

belül volt lehetőség. Ez a szabály is változott, ma már egy éven túl is lehet vizsgázással próbálkozni, mint ahogy az az előírás is megszűnt, hogy aki öt alkalommal nem tudja vizsgáit letenni, annak új tanfolyamon kell részt vennie. Mostantól akárhányszor lehet vizsgázni.

A korhatárok tekintetében várható az Unió elő-

írásaihoz való közelítés. Míg ott 18 év az alsó korhatár a személyautóra szóló vizsga tekintetében, nálunk ez jelenleg már 17 éves kortól elérhető. A teherautós jogsi megszerzésének korhatára az Unióban 21 év, nálunk 18, a buszra az EU előírása 26 éves kor, szemben a nálunk érvényes 21 évvel.

Miután a kutatások és statisztikák azt mutatják, hogy minél fiatalabb valaki, annál balesetveszélyesebb, várható, hogy az EU-ban alkalmazott emelt korhatár nálunk is bevezetésre kerül.

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe [taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)

Hangos térkép menet közben

## Mio DiGi Walker, iGO szoftverrel

**Hamarosan megváltozhat a taxisok címkérésési módszere. A hagyományos „kitérképezést” felváltja majd a kis kézi számítógépek – a PDA-k – használata a mindennapok fuvarozási gyakorlatában. Ezek között van egyszerűbb, van bonyolultabb, van olcsóbb és van drágább. Azonban valószínűsíthetően**

**ez a jövő. A műholdak segítségét igénybe vevő GPS navigációval akár méterre pontosan meghatározható már ma is a helyzetünk. Mindössze egy könnyen kezelhető készülékre van szükség, egy jó szoftverrel ellátva, és bárhová eljuthatunk belföldön és külföldön anélkül, hogy más segítségére szorulnánk.**

Aki vásárolt már számítógépet amatőr felhasználóként, az tudja, hogy ezt követően mennyi problémával kell szembenéznie.

Többnyire ekkor derül ki, hogy a h h o z , amit máshol már látunk működni, szoftvereket kell még vásárolni, ráadásul azokat fel is kell telepíteni. Nem is mindegy milyen és mennyiért. Még az is előfordulhat, hogy a programok vásárlásakor kiderül: az a számítógép, amit már előzőleg megvettünk, nem is alkalmas a felkínált legújabb programok működtetésére. Ezért nagyon sok háztartásban csak látványként van jelen ez a korszerű eszköz, de nem működik igazán, mert beüzemelése szaktudást igényelne, ami pénzbe kerül. Valahogy így voltam én az ún. PDA-s navigációs eszközökkel, melyekről mindössze annyit tudtam, hogy adott egy kisméretű, nagyobb zsebben is elférő szerkezet, melyen akár térkép is megjeleníthető. Amennyiben ehhez még egy GPS-vevőt is kapcsolnak, úgy navigációs eszközként is használható. Ez így nekem is tetszett, ám amikor egy ezzel foglalkozó üzletbe betértem, az egésztől elment a kedvem. Kiderült, ha veszek egy

PDA-t, ahhoz kell még egy térképprogram is. Külön Európa nyugati feléről, külön Magyarországról. Aztán fel kell telepíteni ezeket a PDA-ra, de együtt nem férnek el, majd venni kell még egy GPS adó-vevőt is, persze nem ingyen. Mire ezt végighallgattam, elment a kedvem az egésztől. Nekem ez túl drágának és bonyolultnak tűnt, és még bele sem gondoltam igazán a térképprogram

használatának buktatóiba. Tehát lemondtam arról, hogy valaha is leszokjak a megszokott hagyományos térképezésről, ha ismeretlen helyre megyek.

Aztán idén szeptemberben meghívtak egy tájékoztatóra, ahol valami egészen mást láttam. Az **LCP Systems Kft.** két új Mio DiGi Walkert (Mio 168 RS és MIO 169) mutatott be. Ezek az igen tetszetős külsejű készülékek nekem sokkal jobb alternatívát kínálnak, mint amit eddig láttam. Először is nézzünk néhány száraz, ám fontos adatot: a Mio 168RS mérete 112,2 x 69,6 x

16,2 mm., súlya: 47 gr. A kijelzője 3,5"-os, Color LCD, a képpontok száma 240 x 320. A GPS navigációt beépített új generációs SiRFstar vevő biztosítja. A készülék MP3 lejátszásra és játékok futtatására is alkalmas, Infra és USB port csatlakozással ellátott.

A Mio 169-es, mely a gyártó szerint forradalmasítani fogja az autós navigációt 125 x 80 x 24 mm-es, súlya: 172 gr. A kijelzője 3,5" Color LCD, a képpontok száma 320 x 240. A GPS navigációt beépített SiRFstar III chipset 20 csatornás vevő biztosítja. A készülék MP3 lejátszásra és játékok futtatására is alkalmas, Infra és mini USB port csatlakozással ellátott, beépített mikrofonnal és hangszórókkal és hangerő-szabályozóval rendelkezik.

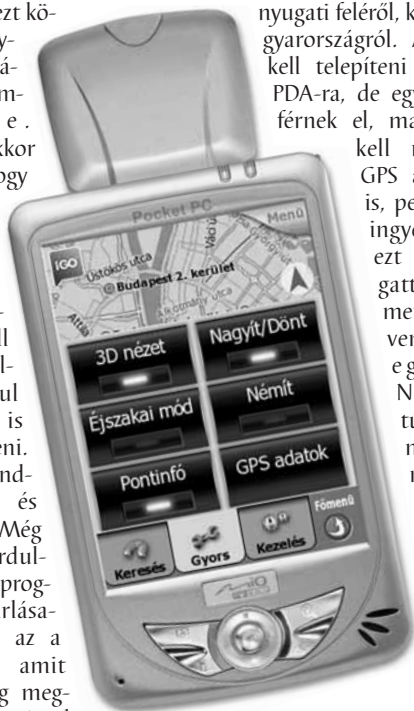
Mindkét készülék jól láthatóan elsősorban a navigá-

cióra készült. A Mio elsőként építette egybe a PDA-t és a GPS-t. A vásárló a hálózati töltő mellé USB adatkábelt, tapadókorongos tartót, szivargyújtós csatlakozót és külső antennát is kap. Ezen kívül minden szükséges kiegészítő is beszerezhető, mint például biciklire szerelhető tartó és védőtok.

A készülékek amellet, hogy egy kisebb irodát helyettesíthetnek, alkalmasak játékok futtatására, használhatók diktáfonként, de akár egy komplett mozifilm is végignézhető rajtuk.

A Mio 168RS-hez és a 169-hez kapható iGO GPS navigációs szoftver jelenleg több mint 3000 magyarországi település utcanév és házszám szerinti megtalálását teszi lehetővé. E mellett 17 000 hasznos helyet tartalmazó POI adatbázisában többek között benzinkutak, bankautomaták, szállodák, éttermek címei között lehet keresgélni név vagy távolság alapján. Az iGO szakemberei a térképadatbázist folyamatosan karbantartják, bővítik.

Igy ennek a szoftvernek vásárlói ingyen juthatnak majd a továbbiakban frissítésekhez.



Mio 168 RS



A gyártó várakozása szerint a Mio 169 forradalmasítja az autós navigációt





Most pedig lássuk, mi tetszett meg ebben a kínálatban nekem, a hozzá nem értőnek. Természetesen az, hogy ehhez a navigációs szoftverhez nem is kell hozzáértés. A gyártó ezt a tulajdonságot a Plug&Go kifejezéssel illeti. Vagyis elég az SD kártyát behelyezni a PDA-ba, és a program azonnal használható. Tehát nincs regisztráció, telepítés, de érthetetlen kérdések özönét sem zúditja ránk a szerkezet. Mindössze egy mozdulat, és kész. Ez így még nekem is jó. Ráadásul magyar nyelvre is beállítható, sőt az ingyencék még azt is eldönthetik, hogy női, vagy férfihang adja a szükséges utasításokat. Mi több, ezt változtatni is lehet. Az útvonal tervezése, a cím kiválasztása villámgyorsan megy. A korábban választott útvonal az „elkerülés” funkcióval bármikor módosítható. A program a navigáció mellett digitális térképként is használható, a nappali és éjszakai üzemmódot auto-

matikusan váltogatja, a megszórt és kedvelt útvonalakat el lehet benne menteni.

A Magyarország térkép egy 128 Mb-os SD kártyán kapható, ami csak kb. 30 Mb-ot használ el a rendelkezésre álló területből. Így arra további programok telepíthetők. Például a három CD-n szereplő Nyugat-Európa térkép (Mio-Map) megvásárlása esetén egy ausztriai kirándulás alkalmával „feltehetjük a sógorokat” az SD kártyára, megkönnyítve a szomszédoknál a közlekedést. Az iGO tervei szerint hamarosan elkészül néhány szomszédos, korábban a „keleti blokkhoz” tartozó ország térképe is, de a belátható jövőben hozzáférhetővé válik Európa nyugati felének iGO-s változata is.

Végül a szokásos kérdést megelőzve: a taxik külön kedvezménytel vásárolhatják meg a két Mio készülék bármelyikét az iGO szoftverrel együtt a Budapest XIV. ker. Angol utca 34. szám alatti központi irodában.

B.K.

**Az SD-kártyán Magyarország 3000 települése található meg utca és házzszám szerint**

**\* TAXIS KÓTYA-VETYE \* Itt taxik ingyen hirdethetnek. \***

1996-os évjáratú Passat klímával, elektromos ablakkal, váltózárral, áprilisi taxivizsgával eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/30-278-5165**



Eladó új téli gumi 195/65/15 méretben: 1 garnitúra Goodyear G6-os 16.500 Ft/db., 2 garnitúra Dayton DW500 12.800 Ft/db. Ugyanitt 15"-os gyári lemezfelni garnitúra VW Golf, Bora, Passat, Skoda Octavia típusokhoz: 5.000 Ft/db.

**Érdeklődni lehet: 06/20-935-4156**



Hyundai Elantra 2000 CRDI, 2004-es évjáratú, extrákkal felszerelve, friss taxi műszakival eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/20-923-4223**



Ford Mondeo 1.8 TD Combi taxinak felszerelve, kedvező feltételekkel hosszú távra kiadó.

**Érdeklődni lehet: 06/20-535-3847**



Maxon rádió 4 csatornás, 3 éves eladó. Irányár: 65.000 Ft. Ugyanitt téror-mérő, 90 mp-s papagáj, antenna szett eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/70-384-5029**



1995-ös évjáratú Mercedes E 2.5 D

fekete ülésekkel kifogástalan állapotban eladó. Automatán és bőrön kívül full extrás. Irányár: 2.150.000 Ft.

**Érdeklődni lehet: 06/20-3294-389**



1987-es Opel Omega 2000i automataváltós, 1 év műszakival, kívül-belül szép állapotban, második autónak eladó. Ára: 290.000 Ft. Ugyanitt AET URH-rádió zárható tokkal eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/20-555-3485**



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

**Érdeklődni: 06/20-968-5154**

**(14.00 óra után)**



VW Passat bőr, légszákos sportormány (gyári, eredeti) eladó.

**Érdeklődni lehet:**

**06/30-941-7597 telefonszámon.**



BF Goodrich 225/70x16 terepgumi All-Terrain változat eladó.

**Érd.: 06/30-941-7597**



Opel Astra Combi dízel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

**Érdeklődni lehet: 06/20-941-4996**

**telefonszámon**



1996-os Opel Astra Caravan Combi, benzines, fehér színű, taxinak felszerelve, első tulajdonostól kifogástalan állapotban eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/20-314-2719.**

## Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az Ön számára

Ingtalan jelzálog hitel, kötött, vagy szabad felhasználásra!

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

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

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

### Best Credit Kft

1149 Budapest, Angol u. 38. III/321

Tel/Fax: 06-1/220-1213

Web: www.bestcredit.hu

E-mail: bestcredit@startadsl.hu

# HALTENBERGER SAMU-DÍJ 2005

Szeptember 27-én, immár negyedik alkalommal adták át a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya által alapított Haltenberger Samu-díjat. A tagság javaslatait mérlegelve a Taxis Szakmai Kollégium vezetése 2005-ben Kondek Jánost (Taxi 2000), Nagy Andrást ( City Taxi), és Simon Lászlót ( 6X6 Taxi) ajánlotta Haltenberger Samu-díjra. A javaslatokat a BKIK vezetése, illetve a Közlekedési Osztály támogat-



## A Haltenberger Samu-díjat évente három taxisnak adja a BKIK

ta. Ennek megfelelően a 2005-ös Kamarai Napok rendezvénysorozat keretein belül, ünnepélyes keretek között Petykó Zoltán, a BKIK elnöke, Antal Attila, a VI-os osztály elnöke, valamint Sipeki József, a Taxis Szakmai Kollégium vezetője adta át a különböző szakmai

### Nagy András

• 33 évvel ezelőtt, 1972-ben, a Volántaxinál kezdtem a személyszállítást. Itt születtem Budapesten és nagyon jól ismertem a várost. Akkor már 5-6 éves jogosítványom volt. Előtte az Élelmiszerkutatónál voltam személyautó-sofőr. A 11 éves volános „pályafutásomat” 1983-ban a City Taxival cseréltem fel. Akkor még CB-rádióval dolgoztunk, ami a korábbi URH-használtnál azért kissé zajosabb volt, de a magam ura voltam akkortól teljesen. Jó volt a magán-taxisok közösségéhez tartozni. Ezért voltam tagja a Budapesti Taxisok Ipartestületének is, ahol az elnökség tagjává választottak. Bár nem szerettem soha a pozíciókat, erre a tíz évig betöltött tisztségre büszke vagyok a mai napig. A céloom akkor is az volt, hogy tudjak a kollégáimon segíteni a pozícióimon keresztül is. Ezért vállaltam korábban más társadalmi funkciókat is. Mostanában már inkább csak tisztségek



## Dudás Zoltán tevékenységéért BKIK-émlékplakettet kapott. A kitüntetést Petykó Zoltán, a BKIK elnöke adta át

kitüntetések, köztük a Haltenberger Samu-díjat. A kitüntetetteknek ezúton is gratulálunk!

Most pedig – ahogy azt eddig tettük – a Haltenberger Samu-díjjal rendelkezők névsorát közöljük abc-sorrendben.

Taxisok: Boda György, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Juhász Péter, Kondek János, Kunszt Emil, Molnár Károly, Nagy András, Pócsi Sándor, Simon Gyula, Simon László, Tölgyesi József.

A taxizást különösen segítő tevékenységéért eddig díjazásban részesült: Bálint Sándor muzeológus, Nagy Zoltán, a BTI vezetője, a Porsche Hungaria Kft. és Rusznák Imre, a Fővárosi Közgyűlés taxizással foglalkozó bizottságának elnöke. (Ő korábban jelezte, a díjat vissza kívánja adni. A szerk. megjegyzése.)

Természetesen eddigi szakásunknak megfelelően bemutatjuk olvasóinknak a kiemelkedő teljesítményükért 2005-ben Haltenberger Samu-díjjal kitüntetetteket.



## Nagy András (jobbra) Antal Attilától (balra) átveszi a kitüntetést. Középen Sipeki József

nélkül segíték magánügyekben, személyes ügyekben, közlekedési ügyekben, rendőrségi ügyekben. Ez már 30 éves kapcsolat a kollégákkal, akik hozzám fordulnak bajaikkal, problémáikkal. Ők ezt tudják, és fel is hívnak telefonon, ami pont ezért reggel 6 órától este 11-ig be van kapcsolva.

• **33 év tapasztalata van mögötted, úgy gondolom, van összehasonlítási alapod a korábbi és a jelenlegi taxizással kapcsolatban. Az nyilvánvaló, hogy sok minden megváltozott, de előnyére vagy hátrányára?**

• Ha ezt minősítenem kellene, nagyon sok csúnya szót kellene leírnod. A régi idők ebben a foglalkozásban nagyon szépek voltak, és nem azért, mert fiatal voltam. Sajnos már több mint egy évtizede megfordult a világ. Úgy érzem, hogy ennek a szakmának már nincs semmiféle jó oldala, itt már szinte mindenki csak a pénzről beszél. Minden megváltozott, a dolgok nem úgy működnek, mint régen. A korábbi ideális állapotok visszatéréséhez az embereknek kellene megváltozni. Nem csak a taxisoknak, mindenkinek, az utasoknak is. Ma

már semmi sem számít, csak a pénz. Ma már az utasok is másképpen állnak hozzánk taxisokhoz. Korábban a gyerekeiket is ránk bízták, vigyük őket ide vagy oda. Vagy a legbizalmasabb családi problémáikat is megosztották velünk. Még a hírességek is. Ma már többnyire csak néhány mondatot váltunk. Ennyi.

• **Ez nem így normális? Ha egy étterembe bemegy az ember, akkor nem beszélgetni akar a pincérrel, hanem udvariasan, gyorsan kiszolgáltatni magát. Nem lehet, hogy a taxiszolgáltatás is oda került, ahová egyébként a háború előtt sorolták, meg ahol egyébként Európában is van? Vagyis ez egy foglalkozás, amit világszerte sok helyen csak bevándorlók végeznek alkalmazottként, nem túl magas bérézés fejében. A taxis pedig nem lelki személtáda, nem pszichológus, hanem egyszerű sofőr, aki egyik utcából a másikba szállítja az utast.**

• Nem! Sokkal több ennél! Jó volt a pincérpélda, mert régen azért az is mondott egy-két kedves szót, ma már nem. Ma már

senki sem mond ilyet. Sajnos a taxisok is egyre kevesebbszer használják a jó kapcsolatteremtés ezen egyszerű eszközét. Pedig az emberek boldogabbak lennének, ha időnként egy-egy kedves szót hallanának. A mi szakmánk megítélése is javulna a mosolygós, kedves fuvarosok láttán.

• **Nem lehet, hogy fáradtabbak a kollégák is? 30 évvel ezelőtt a napi bevétel 5-6 óra alatt simán megvolt, jelenleg ez sokszor 10-14 óra alatt sem termelhető ki.**

• Ebben tökéletesen igazad van, fáradtabbak az emberek. Mert kell a pénz részletre, tagdíjra, családra, autóra és még nagyon sok mindenre. De közben elvesznek a barátok, a család és a kollégák. Pedig a felsoroltakért hajtának a taxisok 10-14 órát minden nap. Az emberek elmennek egymás mellett, most már csak a pénzről szól minden. Szerintem ennél rosszabb már nem lehet a helyzet, bár korábban ezt sem hittem volna. Én úgy látom, hogy elmentünk egy olyan irányba, ami már mindenkinek káros. Talán ez a legnagyobb különbség a jelen és a múlt között.

## Kondek János

• 1943 augusztusában születtem. A taxizásra 1980-ban szántam rá magam. Azóta gyakorlatilag munka mellett, tehát másodállásban vagyok fuvaros. Először a Főtaxinál dolgoztam, majd miután iparendélyt lehetett kiváltani, mint maszek vállalkozó folytatom ezt a tevékenységet. Eleinte mezítlábként, majd a Citynél helyezkedtem el. Nem sokkal később átmentem az ÉRO-hoz. Azóta itt vagyok folyamatosan. Ugyanis ez a társaság volt később a Gábrriel, a Yellow Pages, a Taxiunió és most a Taxi 2000. Én pedig, bár látszólag más-más csapatnál dolgoztam az évek során, ám a valóságban egy cégnél vagyok több, mint húsz éve. Van egy főállásom, az elektromos szakmában dolgozom. Így vetek fel először a Metróhoz, ahol energiadiszpécser voltam, majd átkerültem a Magyar Optikai Művekhez, a kettő között volt egy másfél-két éves időszak, amikor külföldön dolgoztam. Egy úgynevezett „üzembe helyezésen” kellett részt vennem. Amikor hazajöttem, akkor kezdtem bele a maszek taxizásba. Ez ma már nálam inkább szenvedély, mint anyagi kényszer. Otthon a családom is inkább azzal zrikál, hogy sokszor a taxiban is alszom. Sőt, amikor a gyerek született, azt mondták, hogy a bölcsőt majd felakasztják az antennámra. De ezt meg kell szokni.

• **Mikor dolgozol? Délelőtt, délután?**

• Változó. Mivel a főállású munkabeosztásom is változó. Ha úgy van ott, hogy 5 nap szabad, akkor az 5 napot végig szoktam taxizni, de az éjszakákat, melyekbe korábban beleszolgáltam, most már inkább kihagyom, és este 9 óra után nem nagyon maradok kint.

• **Ha össze kellene hasonlítani a korábbi taxizást mondjuk az ÉRO-nál, a**



**Kondek János (jobbra) Antal Attilától (balra) veszi át a díjat. Középen Sipeki József**

**mostanival, véleményed szerint mi az ami a legmarkánsabban változott az idők során? Nem feltétlenül az anyagiakra gondolok.**

• A kenyérharc, vagy piacpolitika, vagy én nem is tudom minek nevezzem azt, hogy egyre nehezebb talpon maradni. Megállnék a Fehérvári útnál – a házunk előtt, ahol van egy droszt – de elzavarnak, hogy „na, húzzál el, mert innen mi dolgozunk”. Pedig ez a kerület külső része, nem a Körtérhez, nem egy fogalmas részhez esik közel. Mégis azt mondják: „húzz el innen, mert te benne vagy egy csapatban és onnan úgyis kapsz munkát!” Hiába magyarázom, hogy „Te is be tudsz lépni, csak a tagdíjat

kellene befizetned, lenne munkád”. Egyszerűen kikönyökölnék onnan. Régen azért ilyen nem volt. Akkor, ha kivittek a reptérre, sorba álltunk, tudtuk, hogy például még két órát várunk és jön ez vagy az a gép. Tehát volt egy kiszámítható forgás, hogy hogyan tudunk dolgozni. Ma már lottószerűen megy ez az egész, ha beleesel, tudsz dolgozni, ha nem, nem. Hiába diszpécser osztja a címeiket, ha közel vagy hozzá, de túlfutottál rajta, már nem tudsz odafordulni, időre nem tudod felvenni, szóval szerencse kérdése a mai taxizás. Sokkal nagyobb a feszültség, sokkal komolyabb idegmunkát igényel egyrészt a nagy forgalom, másrészt a kenyérharc, hogy időn belül teljesítsem a



fuvart, és egyéb apróságok, amelyek az embert gyorsabban felőrlik, mint régen.

• **Mit kellene tenni azért, hogy ezek a gondok megoldódjanak?**

• A legelején kellene kezdeni! Az ún. „kemény fiúkat” kellene kiszedni a taxisok közül, akár a reptéren, a pályaudvaroknál, vagy a bevásárlóhelyeken, hogy ne ijesszék el áraikkal, viselkedésükkel, modortalanságukkal az utasokat. Nemrég mesélte az egyik utasom, hogy a Keletiből elvitték az Erzsébet hidig 1500 Ft-ért. Ettől nekem a hajam az égnek áll. Egy szerencsétlen öreg nyugdíjas, vagy egy külföldi nincs tisztában a helyi viszonyokkal. Tehát ezeket kellene a hivatalos szerveknek kiszűrni közülünk,

### Simon László

• **Ne haragudj, de amikor a kitiüntetésre várók között meglátalak, azt hittem, valami tévedés van, mert tavaly téged már kitiüntettek egyszer. Aztán kiderült, hogy nem erről van szó.**

• 2004-ben az ikertestvérem kapta a Haltenberger Samu-díjat. Miután egyetemjű ikrek vagyunk, tényleg könnyű összetéveszteni bennünket. Az pedig külön érdekessége sorsunknak, hogy ugyanazt a foglalkozást űzzük mindketten, amiért ráadásul egymás után mindkettőnket ki is tüntettek. Én 1955-től, vagyis 50 éve, hivatászerűen vezetek. Kezdttem a földalatti építkezésnél dömpereken, majd később Austro-Fiat 6 tonnással fuvaroztam, amikor épült a földalatti. Onnan mentünk a teherkocsira egy másik céghez, majd pedig a MÁVAUT-hoz. Különjáratos voltam, de amikor valamelyik busz középjávitáson, vagy kettes szemlén volt, menetrend szerint mentem. Nincs az országban olyan város, ahol ne lettem volna. Letenyétől Mátészalkáig. Mint különjáratos, nincs az országnak olyan turisztaszállója, ahol ne aludtam volna.

• **Hogyan ismerted ki magad az országúti megállók között?**

• A jegykezelő ott ült mellettem, ő mindent tudott, itt menj jobbra, ott menj balra, stb. Budapestet úgy tanultam meg, hogy 2 évig dolgoztam, mint anyagbeszerző egy szövetkezetnél. Így a főváros összes cégét megismertem. Tehát nekem, amikor a taxihoz kerültem Budapest utcái nem jelentettek gondot. A Volántaxinál 1973-ban egy Zsigulival kezdtem. Ugyanis ezt a típust eredetileg így hívták, és nem Ladának. Gebinben, egyedül dolgoztam az autón. A gebin az azt jelentette, hogy a fizetést magunknak termeltük meg, miután a kötelező kifizetéseket teljesítettük a vállalat felé. Ha jól emlékszem, az újonnan átvett taxi bevételének 40, majd ahogy a jármű öregeedett, 50%-át tarthattam meg. A kocsiszertikai és műszaki szintjének fenntartását ebből kellett fedezni, meg természetesen ebben volt a fizetés is. Tíznaponként el kellett számolni a bevételekkel. Nagyon szép

mert ők minket is lejártnak. Sőt, egész Magyarországról rossz vélemény alakult ki emiatt: az interneten lehet olvasni, hogy vigyázatok, hová ültök be, előre vagy hátra, matricásba vagy matrica nélkülibe. Amikor kérdezi az utas, hogy mennyiért viszem innen oda, és elkezdem magyarázni, hogy taxióra meg ilyesmi, többségük azt kéri, hogy őt fix, előre megbeszélte összegért vigyem, mert azt hiszik, így a legbiztonságosabb. Egy ilyen kérésre a legtöbb zsvány mond is egy fix árat, ami lehet, hogy a többszöröse lesz a taxióra által jelzettnek, de az utas mégis örömmel veszi, mert úgy tudja, így nem csapják be...

• **Ha lenne sok olyan taxiállomás,**

**ahonnan sorelső rendszerben kapnátok a címeiket, használnád azokat?**

• Természetesen! Kényelmesebb ezekre a fuvarok reményében beállni, mert alig van a városban olyan hely, ahol meg lehet állni normálisan, szabályosan. Jön a rendőr, vagy a parkolóőr, vagyis egy idegeskedéssel több. Ennél jobban szeretek beállni a drosztra, hogy legalább ilyen kellemetlenségek ne érjenek. Egyébként mindenhol kapja az ember a piszkálódást. Viszont ezeken a taxiállomásokon nagyon kevés a hely, talán több is kellene belőlük, meg jobb helyeken is kellene lenniük. Főleg a Belvárosban. De talán egyszer ez is megoldódik...



**Simon László (jobbra) Sipeki Józseftől (középen) átveszi az emléklapketet. Az oklevelet Antal Attila (balra) adja át**

időszak volt. Főleg a mából visszatekintve. Stabílan csináltam napi 25-30 fuvart, de volt olyan, hogy 45-öt. Volt, hogy leküldtem az órát és úgy mentem haza, hogy már ne integessenek a világító szabadjelzőm miatt. A taxiállomáson meg azon is összeveszték az utasok, hogy ki volt az első, amikor begurult végre egy taxi. Egyébként most is a Volánnál vagyok, csak ebből később 6X6 Taxi lett, az összeolvadás után. Tehát a cégnév változott, én maradtam.

• **Sokat dolgozol naponta?**

• Nem, most már nem. Amikor elfáradok, abbahagyom. Általában nappal dolgozom. Reggel felkelek, beülök az autóba és fordulok egyet-kettőt. Ameddig jólesik. Én már úgy vagyok a munkával, mint pap a misével. Az akkor kezdődik, amikor a pap megérkezik, és akkor fejeződik be, amikor hazamegy.

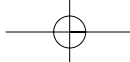
• **Megkérdezhetem, hogy ez valamiféle mániá, vagy szükséged van az így keresett pénzre?**

• Egyrészt bizony nagy szükségem van a kiegészítésre, mert taxiként mentem nyugdíjba, és „nagyon szép” nyugdíjamban. A másik ok meg az, hogy az ember

nem ülhet egész nap otthon, nem nyitogathatja percnként a hűtőt, nem nézheti egész nap a tévét. Abba tényleg bele lehet halni.

• **Ha tehetnéd, mi az, amin változtatnál?**

• Jelenleg én a legfőbb gondot abban látom, hogy rettentő sok az autó, telített a város. Az országot átszelő úthálózat fővároscentrikus. A Duna, mint tudjuk, kettészeli az országot. Na már most, így aki az Alföldre megy a Dunántúlról, az hol tud átmenni: Budapesten, valamelyik hídon. Hát nézd meg: az M1-es M7-es Budaörsnél találkozik és a Dunántúl forgalmát egyenesen belöki Pestre. Az alföldi, a miskolci egyenesen az Andrássy útra, az Üllői útra, vagy a Soroksári útra érkezik. Amennyiben nálunk is megyék vagy körzetek szerint lenne a rendszámfelosztás, úgy lehetne látni, mennyi nem itteni autó lassítja a közlekedést. Ez a probléma, hogy nagyon-nagyon tömött a város. Van úgy, hogy keres a diszpécser egy autót, én ott vagyok a közelben, sőt látom a címet, látom a házat, de mégsem tudok rá jelentkezni, mert nem hogy őt, hanem 10 perc



alatt sem érnék oda. Sokan azért éjszakáznak, hogy ezt az örületet kikerüljék.

• **A kollégák nagy része többek között a kétperces, háromperces címre rohangálásokkal szedi össze magának a gyógyíthatatlan betegségeket, a gyomoridegességet, a felesleges feszültséget. Ugyanakkor úgy tapasztalom, hogy valahogy maguk a taxisok sem nagyon akarják, hogy drosztokra kelljen beállni, mert már máshoz szoktak.**

• A drosztok elavultak. Ezekről fuvar felvenni nem lehet. Bent állsz szorosan harmadiknak, ha rájelentkezel egy fuvarra, ki nem tudsz onnan jönni. Ez kidobott pénz! Évente 23-24 ezer forint felesleges kiadás nekem is, mert én a drosztomat - az URH-mat - az ülésem alatt hordom! Onnan dolgozom. Nem beszélve arról, hogy fordítva ülünk a

lovon. Hogy lehet drágább, költségesebb az utasnak, ha a bőröndöt lecipelve felkeres engem az utcán, mint amikor felhív telefonon, én pedig kiállok ingyen, sőt még fel is megyek segíteni neki? Hogy van ez? Kellene egy azonos (fix) tarifa, ami annyi akkor, ha felkeres az utasjelölt az utcán. Viszont, ha engem elhív a lakására és én ehhez a drága benzinet használom, miért legyen az annyi, mintha ő az utcán intene le? Ennek megoldására találták ki a kiállási díjat. Régen is volt ilyen. Abban az időben ez 20 Ft. volt. Nem volt túl nagy összeg, ennyivel álltunk ki, ez most megfelelne olyan 300 Ft-os kiállási díjnak. Tehát, ha engem rendelnek, és én 2-3-4 kilométerről odamegyek, akkor nehogy már ugyanannyi legyen ennek ellenértéke, mint amikor az utas lesétál és az utcán int le. Szerintem ez azért van, mert nagyon sok a taxis

cég. Sőt, ezeket nem is taxis cégnek nevezném, hanem fuvarszervező irodának. Ahhoz, hogy ők megéljenek, a taxisok 80 %-ának a fuvarszervező irodának kell dolgoznia. Ezért olcsóbb az utasnak ha felhív, mert egyébként ezek az irodák lehúzhatnák a rolót. A taxiállomásnak akkor volt értelme, amikor még nem volt URH. A drosztokon csöngött a telefon, az első taxis pedig felvette a címet. De ennek vége. Ma már mindenki URH-ról dolgozik. A taxiállomások csak arra jönek, hogy ha „kell”, meg lehessen valahol állni. Ez is egy vicc, egy európai fővárosban fejből tudjuk azt a három-négy helyet, ahová 20 Ft-ért bemehetünk, vagy ott a bokor erre a célra a Duna-parton. Miért nincs utcai WC egy fővárosban? Szóval lenne min javítani, csak az a kérdés, erre van tényleges akarat, vagy csak az ígérgetéseket hozza a jövő is?

**Kisautó, a nagyokhoz méltó részletekkel**

## MEGÉRKEZETT AZ ÚJ CLIO



A Modus 2004-es bemutatását követően a Renault folytatja B-szegmensbeli palettájának megújítását, ezúttal az új Clio-val. A modell harmadik generációja új fejezetet nyit az 1990-ben útjára indult Clio-sikertörténetben. Az

új Clió-nak minden adottsága megvan ahhoz, hogy öregbítse elődei hírnevét. Nagyobb és tágasabb méreteivel is kitűnik a kisautók közül. Karosszériáját úgy tervezték, hogy magasabb kategóriákra jellemző vezetési el-

ményt biztosítson. Az üzemi anyagforgasztás kedvező értékeiről a tökéletesített légellenállás gondoskodik. Az új Clio ötcsillagos EuroNCAP besorolása erősíti a Renault biztonság terén elfoglalt kiemelkedő pozícióját - ez a nyolcadik Renault-modell, amely elérte a maximális ötcillagos minősítést. Tágas, dinamikus, takarékos és biztonságos, az új Clio részletei valóban a nagyokéhoz méltók.

Az új Clió-hoz modern, üzemanyag-takarékos motorok rendelhetők:

A piaci bevezetés során kapha-

tó benzinmotorok kínálata három Euro-4-es környezetvédelmi besorolású, 16 szelepes erőforrásból áll: 1.2 16V 75 LE (55 kW), 1.4 16V 100 LE (72 kW) és 1.6 16V 110 LE (82 kW). A Renault-Nissan közösen kifejlesztett 2.0 16V motorja 2006 első negyedétől vásárolható meg. Valamennyi motor elektromos gázpedállal és motorizált pillangószeleppel készül, ami minden esetben megfelelő mennyiségű levegő áteresztéséről gondoskodik. Megfelelnek az Euro-4-es környezetvédelmi előírásnak, és beépített fedélzeti diagnosztikai rendszerük biztosítja a károsanyag-kibocsátásért felelős alkatrészek megbízhatóságát és időtállóságát. A dizelpaletta az 1,5 literes dCi háromféle teljesítményváltozatát találjuk, mind egyik megfelel az Euro-4-es környezetvédelmi előírásnak, miközben a teljesítményük 70 /50kW), 85 (63 kW) vagy 105 lóerő (78 kW) lehet.

- (Villámgyorsan) Helló! Van barátod? Akarsz egy jobbat? Először a második kérdésre válaszolj!

- Menjünk el hozzám, rendeljünk pizzát, és keféljünk! [POFON] Na jó, tölem rendelhetünk kínai kaját is!

- Nagyon jó cipőd van. Akarsz dugni?

- Nem akarok sürgetni, és nem jó dolog anélkül szexelni, hogy mindketten akarnánk. Miattam ne aggódj, én akarom!

- Menjünk el hozzám, és csináljunk olyan dolgokat, amiket holnap úgyis úgy adok elő mindenkinek, mintha csináltuk volna!

## Férfidumák

- Segítenél? Pisilnem kell, de a doktor azt mondta, nem emelhetek nehezet.

- Annyira szépek a lábaid, hogy el kell nevezem őket. Ez Karácsony, ez pedig Újév lesz. Láthatnák a két ünnep között is?

- Hiszel a szerelemben első látásra... vagy sétáljak el előtted még egyszer?

- Elnézést, elvesztettem a telefonszámomat. Kölcsönkérhetem a tiédet?

- (Nő, szűk ruhában, melltartó nélkül) Tényleg ilyen hideg van itt, vagy csak örülsz, hogy találkoztunk?

- Ne haragudj, hogy megkérdem. Hajlandó vagy idegenekkel szeretkezni? Nem? Akkor hadd mutatkozzam be...

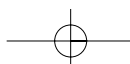
- Buli lesz az istállóban nálunk. Eljössz?

- Mi lenne, ha meglepnéd a szobatársadat, és nem mennél haza ma este?

- Ő a barátod? Szerintem én tudok ennél jobb is lenni.

- Úristen, megfulladok! Gyorsan, egy szájon keresztül lélegeztetést!

- Hozzad vagy hozzám? Tudod mit? Feldobok egy érmét. Ha fej, hozzád, ha írás, akkor hozzám!





Változott a név, bővült a szolgáltatási kör

## PAPPAS AUTO MAGYARORSZÁG KFT.

2005. szeptember 1-jétől az MB-Auto Magyarország Kft.-ből **Pappas Auto Magyarország Kft.** lett. A sok kollégát is meglepő névváltoztatás oka elsősorban az importőri (Wholesale) és a kiskereskedelmi (Retail) üzletág szétválasztása volt. A korábban is a Pappas Csoport tulajdonában lévő MB-AUTO Magyarország Kft. 15 éve, 1990-ben alakult. Az akkor még kis cég **Mercedes-Benz** személygépkocsik, transporterek, teherautók és buszok importjával foglalkozott. Az MB-AUTO Magyarország Kft. az eltelt évek alatt jelentős változáson ment keresztül. Változott a kínálati lista is. Legelőször a népszerű városi kisautóval, a **Smart**-tal, majd ez év július 1-jétől a **Chrysler** és **Jeep** márkákkal bővítette ki eladási és szerviz portfólióját.

A négy márká új autóinak és alkatrészének importjéért, valamint a nagykereskedelméért 2005. június 1-je óta a **DaimlerChrysler Automotive Hungaria** a felelős (lásd: *Taxisok Világa, 2005 augusztusi szám 27. old. A szerk.*). Ez a közös vállalkozás (50-50%-os részesedés a Pappas Csoport és a DaimlerChrysler Rt. között) budapesti székhellyel igen fontos mérföldköve a 15 éve fennálló sikeres magyarországi együttműködésnek. A Pappas Auto, a Pappas Csoport része, ezáltal az osztrák, a magyar és a német autóipar egyik legnagyobb kereskedelmi vállalkozásához tartozik. Ezen országok területén kiterjedt infrastruktúrális és első osztályúan felszerelt egyedi gyárakból és független szerződéses partnerekből álló hálózattal rendelkezik. A vállalkozást – melyet több mint 50 éve alapítottak Salzburgban (Ausztria) – az innováció színonimájaként tartják számon. A családi vállalkozás csúcán ma **Alexander Pappas** kereskedelmi tanácsos és testvére, **Catharina Pappas** főkonzul áll. A DaimlerChrysler Rt. innovatív és értéktartó autói, az első osztályú szerviz-szolgálat-

tás és a Pappas Csoport legképzettebb dolgozói jelentik a legfontosabb garanciát a vevők elégedettségére és arra, hogy a cég mind nagyobb piaci részesedést szerezhesen.

A kiskereskedelmi tevékenységből az országban már öt helyen jelenlévő, korábban MB-AUTO Magyarország Kft.-ként megerősödött cég, immár **Pappas Auto Magyarország-ként**, jelentős részt vállal. Jól jellemzi a kitűzött célok komolyságát, hogy a tulajdonosok nem fantáziánéven működtetik vállalatukat, hanem saját nevüket adják magyarországi befektetésükhöz. A két ismert budapesti telephely mellett (Kárpát utca, Hunyadi János út) a Pappas Auto jelen van hosszabb ideje Székesfehérváron, Pécsen és Szegeden is.

A Pappas Auto Magyarország Retail üzletágának új ügyvezetője **Friedrich Lixl** lett. A nemzetközileg képzett marketing szakember felelős a Pappas Csoport marketingstratégiájáért. Lixl tisztaban van feladataival, mint a világ legnagyobb DaimlerChrysler vállalkozásának sajtószóvivője

A Pappas Auto országszerte a lehető legmodernebb módon berendezett technikai és szolgáltató centrumokat üzemeltet. Számukra az elsődleges cél a megbízható vevőszolgálaton és első osztályú szervizminőségen keresztül a vásárolt gépjárművek biztonságáról és érték-megőrzéséről gondoskodni. Ez egy kiterjedt szervizhálózatra épül, amihez hozzátartozik a kiváló személyzet, műhelyberendezés és nem utolsósorban az, hogy az alkalmazott technológia és az eredeti alkatrészek gyorsan rendelkezésre álljanak.

A közös vállalkozás a **DaimlerChrysler Services Hungary Kft.**-vel lehetővé teszi, hogy az ügyfelek különböző ajánlatokat kapjanak a finanszírozási szolgáltatások terén.

A finanszírozási lehetőségek, ill. az egyedi igényekhez igazított, minden új és használt autóra vonatkozó biztosítási cso-

magok a Pappas Auto-t prémiumszolgáltatóvá minősítik ebben a szektorban.

**A használt gépjárművek**

lének – aki újszerű állapotban lévő és jó árú autót keres – széles körű gépjárműadatbázist kínál a prémiumszegmensben.



**Friedrich Lixl, a Pappas Autó Magyarország ügyvezető igazgatója. A vállalkozást több mint 50 éve alapították**

árúsítása már Magyarországon sem kizárólag az autósalonok kiváltsága. Bár a taxisok jobban szeretik megnézni személyesen is a Hunyadi úti kínálatot, szükség esetén akár többször is, sok fogyasztó veszi igénybe máris az internet szolgáltatásait. Az új, internetes használtautó portál, a [www.jahreswagen.com](http://www.jahreswagen.com), a Pappas Auto minden internetet használó ügyfe-

A website-on hirdetett Jahreswagenek kiemelkednek első osztályú műszaki állapotukkal: maximum 24 hónaposak, a km óra 30 000 alatt áll, garántalan balesetmentesek és mindenekelőtt alacsony az áruk. Ehhez a [jahreswagen.com](http://jahreswagen.com) Magyarországon egy mindenre kiterjedő szervizszolgáltatást és teljes körű garanciát kínál, ami 6 hónaptól 2 évig terjedhet.

**Mindig az alszik el először, aki horkol. (Murphy törvénye)**



# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Egy ilyen tábla felől akarja keresztezni a másik utat. Mi az a legkisebb távolság, amelynél – közepes gyorsulással – biztonsággal át tud haladni az 50 km/h sebességgel jobbról közeledő gépkocsi előtt?

- a) 20 méter.
- b) 42 méter.
- c) 60 méter.



2. A jelzőtáblával megjelölt úton haladva elsőbbséget kell-e adnia a gyorsításávról érkező megkülönböztető jelzéseit használó mentőautó részére?

- a) Igen.
- b) Nem.



3. Mit jelez az ilyen tábla?

- a) Csúszós úttestre kell számítania a táblától mért 100 méterre.
- b) Síkos útfelületre kell számítania 100 méteren belül.
- c) A csúszós útfelület hossza 100 méter.



4. Behajthat-e taxijával a táblával megjelölt övezetbe?

- a) Célforgalom esetében igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha mozgáskorlátozott utasának ott van az úti célja.
- c) Sohasem.



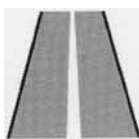
5. Mit jelez a tábla?

- a) A visszafordulási tilalom végét.
- b) Bekanyarodási tilalmat.
- c) Megfordulási tilalmat.



6. Lakott területen egy ilyen tábla elhagyása után a vasúti átjáróig legfeljebb mekkora lehet taxija sebessége?

- a) 20 km/h.
- b) 30 km/h.
- c) 40 km/h.



7. Felállhat-e taxijával a járdára utasa kivagy beszállásának idejére, ha az úttest felezővonalát ilyen útburkolati jellel jelölik?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a gyalogosok közlekedésére legalább 1,5 méter szélességű hely szabadon marad.
- c) Nem.

8. Mi a teendője a motorból leeresztett fáradt olajjal?

- a) Össze kell gyűjtenie további hasznosítás céljából.
- b) A szabadba ki kell öntenie, mivel környezetbarát és a talajt nem szennyezi.
- c) A szennyvízcsatornába kell kiönteni, mert a talajt szennyezi.

9. Elégetheti-e a szabadban taxija elhasználdott, kopott gumiabroncsait?

- a) Igen, mert az égéstermék a környezetet nem károsítja, bár

az így keletkező sűrű füst szúrós szaga miatt sokak számára kellemetlen.

- b) Csak a szabadban és a közúttól távol, mert egyébként az égésnél keletkező nagy füst károsan korlátozná a látási viszonyokat.
- c) Nem, mert a benne levő kén az égetés következtében nagyon szennyezi a levegőt.

10. Az alábbiak közül mikor kell taxiját új környezetvédelmi felülvizsgálatra elvinnie?

- a) Ha elveszett vagy megrongálódott a legutóbbi ilyen vizsgálatot igazoló, hátsó rendszám táblára ragasztott plakett.
- b) Ha elveszett vagy megrongálódott a környezetvédelmi igazolólapja.
- c) Ha időközben a motor károsanyag-emissziója meghaladta a vonatkozó rendeletben meghatározott értéket, és ezért azt újra kellett szabályozni.

11. Ha jelzőtábla jelzéséből más nem következik, melyik oldalról szabad taxijával elhaladnia a járdaszívet mellett?

- a) Jobbról és balról egyaránt, feltéve, hogy az nem az úttest menetirány szerinti jobb és bal oldalát választja el.
- b) Mindig csak jobbról.
- c) Mindig csak balról.

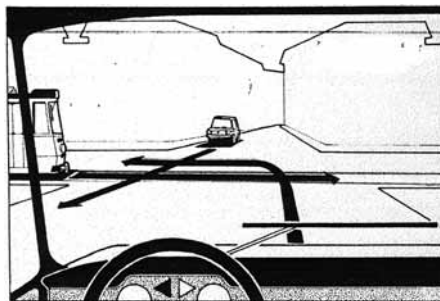
12. Kell-e irányjelzést adnia, ha taxijával körforgalmú útra hajt?

- a) Igen.
- b) Ennek szükségességét a forgalom sűrűségétől függően dönti el.
- c) Nem.

13. Taxijával – sűrű forgalomban – olyan párhuzamos közlekedésű úton halad, ahol a forgalmi sávokat útburkolati jellel nem választották el. Hol közlekedhet folyamatosan?

- a) Lakott területen belül és azon kívül egyaránt csak a jobb szélső forgalmi sávban.
- b) Lakott területen bármelyik, lakott területen kívül csak a jobb szélső forgalmi sávban.
- c) Lakott területen belül és azon kívül egyaránt közlekedhet a belső forgalmi sávban is, ha a külsőbe visszatérni nem lehet.

14. Mikor haladhat át az útkereszteződésen a kormánykerékkel ábrázolt taxijával?



- a) Elsőként, a villamos és a másik személygépkocsi elhaladása előtt.

- b) Utolsóként, a villamos és a másik személygépkocsi elhaladása után.

- c) A villamos elhaladása után azonnal, a másik személygépkocsi előtt.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 45. oldalon találhatóak.

## Válaszolt a minisztérium

A Taxisok Világa augusztusi számában jelent meg egy hosszabb cikk arról, hogy ki mindenki lehet a taxisok versenytársa. Csak emlékeztetőül: limuzinszervíz, rent a car, esküvői fuvarozás, betegszállítás, „kiszvonat“, motortaxi, riksa stb.

Szeretném előljáróban ismételtlen leszögezni, hogy nem vagyunk a fejlődés ellen, és nem kívánjuk senki vállalkozását, ötletének megvalósítását akadályozni vagy meggátolni. Felvetéseink az esélyegyenlőség megteremtésének céljával íródtak. Mert míg egy fehér rendszámmal felszerelt, minden különösebb külső jelzés nélküli autó eltűnik a sok másik között, addig a taxi, sárga rendszámánál és szabadjelzőjénél fogva feltűnő, ellenőrizhető, számonkérhető. Egy taxistól el lehet kérni legalább tízféle engedélyt, igazolást, kiírást (jogsi, forgalmi, taxiengedély, igazolólap, PÁV, taxivezetői engedély, drosztigazolvány és matrica, URH-engedély, vállalkozói igazolvány, tarifa-

tábla, engedélyszám stb., kevés is volt a tíz...), addig egy fehér rendszámú személyautón semmi sem jelzi, hogy esetleg éppen díj ellenében utast szállít. Bizony sok esetben a mi utasunkat. Úgy, hogy azok a szigorú követelmények, amelyek a taxisokra vonatkoznak, rájuk nem érvényesek. Ezért is tartjuk érthetőnek a teherfuvarozók azon nemrégiben felvetett indítványát, hogy szüntessék meg a diszkriminációt, töröljék el a sárga fuvarozói rendszámot.

A jelenség feltárása és az esélyegyenlőség megteremtése érdekében levéllel fordultunk a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium szakértőjéhez, amelyben aggályainkat felsoroltuk és kérdéseinket feltettük. A levél a Taxisok Világa augusztusi számában olvasható. Némelyik kérdésünk jogszabályértelmezést kívánt, így a válaszokat csak némi késéssel kaptuk meg. (Ezúton is köszönjük a GKM Sajtóosztály munkatársainak közreműködését.)

### Tisztelt Nagy Zoltán úr!

A Taxisok Világa című lap részéről a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Sajtó és Protokoll Főosztályához küldött megkeresését köszönettel megkaptuk. A beadványban foglaltakat megvizsgáltuk, arra az alábbiakban közöljük a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium szakmai álláspontját:

#### Általános megközelítés

A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII.20.) MT rendelet (a továbbiakban R) 5/A-5/B.§-ai egyértelműen meghatározzák azokat a tevékenységeket, amelyek végzéséhez taxiengedély, illetve személygépkocsis személyszállító engedély szükséges. Ezeket az engedélyeket a területileg illetékes közlekedési felügyelet adja ki, a feltételek meglétének ellenőrzése után.

Ezek azok a jogszabályi keretek, amelyek betartása mellett a személygépkocsival végzett személyszállítás jogszerűen végezhető. A fentiekben túlmenően – természetesen az autóbusszal végzett közúti személy-, illetve utasszállítás esetét kivéve – díj ellenében, közúti közlekedési szolgáltatásként személyszállítási tevékenység nem végezhető.

A konkrét tevékenység vizsgálata során figyelembe kell venni, hogy a személyek szállítása a szolgáltató által nyújtott teljes szolgáltatás milyen részét képezi. Abban az esetben, ha a szállítási tevékenység az össz-szolgáltatásnak csak egy része és a szolgáltató még számtalan más, a közúti közlekedési szolgáltatásokhoz nem kapcsolódó más tevékenységet is végez, abban az esetben a szolgáltató nem tekinthető közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozásnak, így rá az e tevékenység engedélyezésére, bejelentésére vonatkozó szabályok sem terjednek ki.

Hangsúlyozzuk azonban, hogy mindig csak a konkrét eset összes körülményeinek ismeretében dönthető az el, hogy az adott szolgáltatás milyen tevékenységnek minősül.



1958-as Cadillac. Az autót az interneten hirdetik fuvarozásra, rendszáma fehér és P betűs

Ezzel már választ is kaptunk első kérdésünkre, miszerint:

- Van-e bármiféle jogszerű lehetőség közúti közlekedési szolgáltatás – ezen belül nem menetrend szerinti személyszállítás – végzésére megkülönböztetett színű (sárga) rendszám használata nélkül?

Az áttekinthetőség kedvéért a továbbiakban minisztérium választ kérdéseinket elértéve, pontról pontra közöljük.

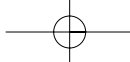
#### Esküvői fuvarozás

- Létezik-e olyan jogszabály (vagy elegető a tiltás hiánya), amely lehetővé teszi, hogy az 1960-as-70-es években, esetleg még korábban gyártott old-

timerekként hirdetett, a reklámfotók alapján „P” betűs rendszámmal ellátott autókkal díj ellenében személyszállítást végezzenek? Ennek közlekedésbiztonsági kockázatát ki vállalja? (Biztonsági öv nemléte, madzagfék, stb.) Ha egyedi engedélyezés alapján működhetnek ezek a járművek – és szállíthatnak személyeket –, akkor ezt az engedélyt ki, és milyen felhatalmazás alapján állíthatja ki?

Ez a szolgáltatás a rendezvényszervezői tevékenységhez kapcsolódik. Lényege, hogy egy család vagy egy vállalkozás életében ritkán bekövetkező, de fontos és meghatározó események megünneplésére külsőségeiben is méltó módon kerüljön sor. Ennek egyik részlete a

Az emberi hülyeség és a világegyetem végtelen, az utóbbiban azonban nem vagyok biztos. (Albert Einstein)



jelenlévők általában rövidebb távra a mindennapitól eltérő járművel történő szállítása, amely a rendezvényszervező szolgáltatás egészéből ki nem emelhető. Ebből következően ez nem is tartozik a közúti közlekedési szolgáltatások körébe. Nézetünk szerint semmilyen indok nem támasztja alá az ilyen szolgáltatások megtiltását, ezek igénybe vétele pedig a taxis társadalomnak igazi konkurenciát nem jelent.



**1965-ös London Taxi. Szintén az interneten hirdetett lehetőség, például esküvőre is. A rendszám jól látszik**

A fentiek azonban nem ellentétesek azzal, hogy az ilyen tevékenységet végző vállalkozásoknak is be kell tartani a jogszabályi előírásokat, tehát rendelkezniük kell az R. 5/B.§ (1) bekezdésében meghatározott személygépkocsi személyszállító engedéllyel, a járműveknek pedig teljesíteniük kell a hazánkban érvényes műszaki jogszabályi előírásokat.

Na! Most jól megtudtuk, hogy mi az az esküvő! Lényege: „hogyan egy család vagy egy vállalkozás életében ritkán bekövetkező, de fontos és meghatározó események megünneplésére külsőségeiben is méltó módon kerüljön sor.” A minisztérium szakértője szerint ez nem emelhető ki a rendezvényszervező szolgáltatás egészéből, tehát nem tartozik a közúti közlekedési szolgáltatások körébe. De vajon miért? Ezeknek a cégeknek a nagy része ugyanis nem foglalkozik a rendezvények megszervezésével, csak szállít! Egy rendezvényszervező felkérésére, megrendelésére semmi más nem tesz, csak lebonyolítja a fuvarát. Az a kinyilatkoztatás pedig, hogy ez a szolgáltatás nem jelent a taxis társadalom számára konkurenciát, csak gúnyos kacajt csal elő azokból a fehér mercis taxisokból, akik néhány éve még a szombati esküvőkből realizálták heti bevételük nagyobbik részét...

A bekezdés második része azonban már reményt keltő! Tehát ezeknek a vállalkozásoknak is rendelkezniük kell személygépkocsi személyszállító engedéllyel? Az bizony többek között sárga rendszámmal jár! A

gépkocsiknak meg teljesíteni kell az erre érvényes műszaki előírásokat? Na megnézném azt az 1968-as Impalát, amelyik a Mozaik utcában feláll a rázópadra! De nézzük tovább a kérdéseket:

#### Kisvonal

• Van-e bármiféle lehetőség lassú járműre érvényes (piros) rendszámmal ellátott járművel, két-három pótkocsit

vontatva, azokon személyeket szállítani a közúton? A hatályos KRESZ a következőképpen fogalmaz: (46§) „(6) Pótkocsin személyt szállítani tilos, kivéve

a) a járműszerelvény biztonságos közlekedése érdekében szükséges – a pótkocsi hatósági engedélyében meghatározott számú – személy szállítását;

b) a mezőgazdasági vontató első, nem billenő rakfelületű pótkocsiján – a (4) bekezdés rendelkezéseinek értelemszerű alkalmazásával – történő személyszállítást.” Esetünkben két-három pótkocsiról és azon személyek szállításáról beszélünk. Igaz, hogy az ilyen szerelvények gyártója és forgalmazója honlapján a következőt állítja: „A hazai közlekedési jogszabályoknak megfelelően a mozdonyhoz közúton 3 kocsi kapcsolható, ez általában 56 felnőtt vagy 72 gyermek utas szállítását teszi lehetővé.”

Valóban vannak ilyen – általunk

nem ismert – közlekedési jogszabályok? Ezek a járművek egyes vidéki városokban (Hévíz, Balatonfüred, Szeged stb.) rendszeresen, évek óta közlekednek a közúton.

E kategóriával kapcsolatban a szabályozás egyértelmű, a tevékenység nem tiltott, hiszen nyilvánvalóan idegenforgalmi céllal üzemeltetik ezeket a járműveket, más feladat ellátására nehézsége, lassúsága és igénybe vételeinek magas díja miatt nem alkalmas. A menetrendszerintiség és a megállóhelyek megléte ugyancsak összefügg e tevékenység jellegével, hiszen a nagyobb üdülőhelyeken meghirdetett időpontokban indulnak ezek a szerelvények és egy-egy idegenforgalmi szempontból fontos helyen meg is állnak útközben. A járműveken rendszerint idegenvezetői tájékoztatást is kapnak az utasok. Az üzemeltetési jelleg idegenforgalmi szolgáltatás, így nem tartozik a R. engedélyhez kötött közúti közlekedési szolgáltatáskörbe.

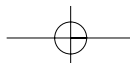
A fentiek alapján nem életszerű ezeket a szerelvényeket a taxis piacot befolyásoló tényezőnek tekinteni.

E járműszerelvények hazai forgalomba helyezésének – mint különleges lassú jármű szerelvényeknek – engedélyezése az 1980-as évek közepén történt meg. A szerelvény kialakítása – valamennyi tengely kormányozott a vontató jármű által – a csuklós járművekre vonatkozó feltételeket elégítik ki, így a lassú jármű pótkocsiján történő személyszállítási korlátozás itt nem értelmezhető. Az egyedi engedélyezés a vonó jármű vezetője részére „D” kategóriában érvényes vezetői engedélyt ír elő.

Bár a szakértő nemes egyszerűséggel „egyértelmű szabályozás”-ról beszél, bennünk azonban több kérdés merül fel, mint annak előtte. Például az, hogy íme, itt egy lassú jármű, ami tulajdonképpen nem is az, hanem csuklós busz, hiszen pótkocsijai nem pótkocsik, és a buszra érvényes „D” kategóriás jogosítvánnyal vezethető. Aztán az, hogy a „tevékenység nem tiltott, hiszen nyilvánvalóan idegenforgalmi céllal üzemeltetik...” máris egy ötletet indukált bennem: van nekem egy harmincöt éves Trabantom. Olyan szakadt, hogy személygépkocsinak már alig-alig tekinthető. Nyilvánvalóan idegenforgalmi céllal szállíthatok vele tehető nyugati utasokat ötcillagos szállodákba? A turisztikai élmény biztosítva lenne, hiszen ilyen járművel azért

**TAXIZÁS HELYETT CUKORKAÁRUSÍTÁS** A szakminisztérium idézett válaszából kiderül, hogy csak akkor beszélhetünk díj ellenében történő közúti személyszállításról – és az ennek megfelelő követelményrendszerrel – ha tevékenységünk más szolgáltatást nem tartalmaz. Tehát mi csak szállítjuk az utast, és kész. Míg az esküvői fuvarozó (fehér rendszámmal) állítólag komplex szolgáltatást nyújt, aállítás mellett megszervezi az esküvőt, gyűrűt vesz, pezsgőt bont, papot intéz, tán még a nászéjszakába is besegít, tehát ő nem fuvaros. Ennek kapcsán jött egy ötletem: Felejtjük el a taxit, váltsuk ki az engedélyt cukorkaárúsításra. Ha leint az utas, mielőtt beül, vásárolnia kell tőlünk egy alapcukorkát háromszáz forintért. Aztán ha további cukorkákat is vesz, darabját kettőszáznegyvenért, akkor mi INGYEN elvisszük olyan kilométer távolságra, ahány darab ilyen fuvardíjcukorkát vásárolt. Gálánabb vendégek kedvéért esetleg borra való-cukorkákat is tarthatunk a kocsiban...

**A dzsungelben minden ehető. Te is.**





nem mindenhol utazhatnak a kedves vendégek. Aztán vagy bepisílnének a rémületől, vagy a térdüket csapkodnák a röhögéstől, mindenesetre az esemény hatása nem múlna el nyom nélkül, az biztos. De visszatérve a komolysághoz: az egyértelmű szabályozás számomra azt jelenti (lehet, hogy tévesen), hogy ilyen meg ilyen rendelet ilyen meg ilyen paragrafusa szabályozza a tevékenységet. Erre nem találunk utalást a minisztérium válaszában.

Arról a kinyilatkoztatásról pedig, hogy ezek a szerelvények nem tekinthetők a taxis piacot befolyásoló tényezőnek, talán tessék megkérdezni a hévizi taxisokat, akiknek a szállodák és a fürdő közötti fuvarozásuk gyakorlatilag a nullára csökkent a kisvonatok megjelenése óta...

### Rent a car

• **Jogszerű és szabályos-e Rent a car szolgáltatáson belül, a gépkocsit gépkocsivezetővel együtt „bérbe adva” kvázi személyszállítást végezni? Megfelelnek-e ezek az autók és vezetőik a díj ellenében való személyszállításra vonatkozó jogszabályoknak (sárga rendszám, évenkénti műszaki vizsga, PÁV II jogosítvány, szaktanfolyam, vagyoni letét stb.)? Ha nem, milyen felhatalmazás és milyen engedély alapján végzik a tevékenységet? Kell-e a berautóknak egyéb megkülönböztető rendszám (XX)? Egyáltalán húzható-e valamiféle határ a „személygépkocsis személyszállítás”, és a „gépkocsi bérbeadása vezetővel” fuvarozási formák között?**

*Amennyiben ezek a vállalkozások a beadványban írt módon végzik tevékenységüket, úgy az jogszabálysértő, és az ilyen tevékenységet végző vállalkozásokkal szemben a hatóságoknak el kell járniuk. Abban az esetben azonban, ha ez a tevékenység más szolgáltatáshoz kapcsolódik, úgy a személygépkocsis személyszállító szolgáltatás valósul meg, ez azonban mindig a konkrét eset összes körülményeinek ismeretében dönthető el.*

Itt is visszaköszön a személygépkocsis személyszállító szolgáltatás megvalósulása, tehát a sárga rendszám! A többi kérdésünkre nem kaptunk választ.

### Betegszállítás

• **Betegszállítás esetén van-e bármiféle felmentés az ilyen fuvarokat végző vállalkozásoknak a személyszállításra vonatkozó jogszabályok alól? A szállítás ugyanis itt is díj ellenében történik, még akkor is, ha a fuvardíjat nem közvetlenül az utas, hanem az egészségbiztosító állja. Megjelentek már egyébként sárga fuvarozói rendszámmal ellátott betegszállító „mentőautók” is. Ez csak erősíti azt a meggyőződésünket, hogy a többi, az ilyen rendszámmal nem rendelkező talán nem egészen szabályos...**

*E tevékenység az egészségügyi ellátás részeként szabályozott, a 19/1998.(VI.3.) NM rendelet tartalmazza a betegellátáshoz kapcsolódó személyszállítási szabályokat. Az e járművekkel végzett személyszállítások – amennyiben a vonatkozó egészségügyi jogszabályokban s meghatározott keretek között történnek – nem tartoznak a közúti közlekedési szolgáltatások körébe.*

Konkrét válasz. Az idézett rendelet megvizsgálva megállapítható, hogy a betegszállításnak a közúti fuvarozástól eltérő személyi és tárgyi feltételei vannak, amelyek sok esetben messze meghaladják a személyszállítási vállalkozás irányába támasztott követelményeket.

Nem érthető ugyanakkor a néhány sárga rendszámmal ellátott betegszállító gépkocsi léte. A betegszállításról szóló rendelet ugyanis nem hogy nem írja elő, hanem egyenesen tiltja az ilyen jellegű járművekkel közúti közlekedési szolgáltatás végzését: 19/1998.(VI.3.) NM rendelet 3. §... (3) „A betegszállítási tevékenységre jogosító működési engedély alapján nem végezhető közúti közlekedési szolgáltatás.”



**Chevrolet Impala. Szintén P betűs rendszámmal. A baj csak az, hogy P betűs rendszámmal sem fuvarozói, sem rendezvényszervezői szolgáltatást nem lehetne végezni. Szerintünk**

### Külföldi rendszámú „minibuszok”

• **Egyes vidéki városokban – és ma már egyre többször Budapesten is – a pályaudvarok, autóbuszállomások környékét ellepik a külföldi – többnyire román – rendszámú minibuszok, és személyfuvarozást vállalnak, vélhetően mindenfajta hatósági engedély nélkül. Amikor legutóbb felvetettük ezt a problémát, a minisztérium (előző) vezetője a kedélyes „tudunk róla!” felkiáltással válaszolt. Ezen kívül nem tör-**

### Motortaxi–Motoros futár

• **Folytatható-e díj ellenében végzett személyszállítás motorkerékpáron? Ha igen, ennek milyen személyi és tárgyi feltételei vannak? (jármű mérete, évjárata, műszaki vizsga gyakorisága, vezető jogosítványa, szaktanfolyamok stb.) Az utasok biztonsága hogyan szavatolható?**

*A motorkerékpárral végzett személyszállító szolgáltatásra az R. rendelkezései nem terjednek ki, ugyanakkor igénybe vételének mind időjárástól, mind az igénybe venni kívánó*

**A szerénység az a művészet, hogy mások jöjjenek rá, milyen fontos vagyok.**

személyes adottságaitól igen nagy mértékben való függése miatt nem tekinthető a taxis piacot befolyásoló szolgáltatásnak. Ez a tevékenység a szabad vállalkozási körben végezhető. Küldemények motorkerékpárral történő továbbítása – mint szolgáltatási fajta – nem tartozik a GKM szabályozási hatáskörébe.

Belátjuk, ez az a fuvarozási forma, ami valóban nem befolyásolja érdemben a taxis piacot.

### Riksa taxi

• Folytatható-e díj ellenében végzett személyszállítás emberi erővel hajtott járművön? Ha igen, milyen jogszabályoknak kell megfelelni? A „riksa” a szabályok szerint milyen eszköznek minősül? Kerékpárnak? Hol közleked-

het? Kerékpárúton? Ahol nincs kerékpárút, használhatja-e a buszsávot? Vagy például a Rákóczi úton a középső sávban „haladhat”? Milyen balesetvédelmi felszereléseket kell alkalmaznia az utasok biztonsága érdekében? (Bukósikak, biztonsági öv?)

Az R. rendelkezései nem terjednek ki a kerékpárral végzett személyszállítási szolgáltatásra. A kerékpárokra vonatkozó közlekedési szabályok, az 1/1975(II.5) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) szerint a kerékpáron történő személyszállítást – egy gyermek szállításának kivételével – nem engedik meg. Két felnőtt utazhat a kerékpáron, amennyiben mindketten részt vesznek a kerékpár hajtásában. A kerékpárhoz személyszállítás céljára készült utánfutó nem kapcsolható.

Na, ez egyértelmű! Olyan eszköz, hogy riksa, jogszabály szerint nem létezik. Márpedig, ha nem létezik, akkor nincs is. Ha mégis látsz ilyet, akkor nézesd meg magad egy orvossal...

Eddig tartott a tételes felsorolás, és az arra adott válaszok sora. Ha azt mondom, nem vagyunk megnyugodva, azt hiszem nem járok messze a céltól. A szabályok átláthatatlanok, vagy nem is léteznek, betartásuk, ellenőrzésük pedig a nullával egyenlő. Kivéve persze a taxisokat, mert őket meg lehet büntetni, ha ferdén van felragasztva az engedélyszám, vagy kifakult a taxivezetői engedély.

A taxis vállalkozók továbbra is egyre nagyobb költségekkel egyre kevesebb fuvarból kénytelenek megélni. A mindenféle jogszabályi megkötöttség nélküli egyéb szállítók pedig fittyet hányva az esetleg nem is létező szabályozásra, végzik tevékenységüket.

Úgy tűnik, hiába várjuk el az egyenlő bánásmód elvét. A pontos, részletekbe menő előírások nélkül, a szabályok megszegése esetén a felelősségrevonás legcsekélyebb esélye nélkül, mindig is lesz olyan szolgáltató, aki kihasználva a kiskapukat, utasokat fog elcsábítani tőlünk.

A közlekedési minisztérium levele a következőképpen végződik:

A hatóságok eddig is ellenőrizték, ezután is ellenőrizni fogják azoknak a feltételeknek a teljesítését, amelyeket a jogszabályok előírnak. Kérjük a taxis vállalkozások segítő közreműködését abban, hogy amennyiben nézetük szerint szabálytalan vagy engedély nélküli személyszállítási tevékenység végzésével találkozunk, a konkrét eset és adatok megjelölésével jelezzék azt akár tárcánk, akár az illetékes közlekedési hatóság részére.

Tájékoztatjuk, hogy levelinkben foglaltak a minisztérium szakmai álláspontját tartalmazzák, amelyek az adott ügyben esetleg eljáró hatóságot, bíróságot értelemszerűen nem kötik, figyelemmel az Alkotmánybíróság 60/1992. (XI. 17.), valamint 37/2001. (X. 11.) AB határozataira is. Ennek megfelelően fenti véleményünk tájékoztató jellegű, arra bíróság, vagy más hatóság előtt bizonyítékként hivatkozni nem lehet.

Nos, használjuk ki a felajánlott lehetőséget. A szabálytalan vagy engedély nélküli személyszállítási tevékenységet jelezzük a tárcának. Mi ezt megtettük augusztusban. Bár nem túl nagy eredménnyel...

Nagy Zoltán



**Tényleg nem azért, hogy vitatkozzunk, de a járműszerelvény minden tengelye csak annyira kormányzott a vontató jármű által, mint amennyire egy mezőgazdasági vontató pótkocsijai is irányíthatók. Tehát a jelenlegi jogszabályok szerint „ilyen állat nincs”, bárhogy is szeretnék**

**MEGBONTÁS** Távolabbi rokon kapcsolat nyomán a közelmúltban a londoni közlekedési vállalat (London Public Transport) prominensével volt alkalmam beszélgetni. Miután kiderült, hogy a nálunk megszokottól eltérően ők nem csak tömegközlekedéssel, hanem általában a közlekedéssel, a közlekedés megszervezésével is foglalkoznak, és érintőlegesen a taxiközlekedés is hozzájuk tartozik, már adott is volt a téma. Az, hogy összehasonlítsuk a két országot, a két város taxizásának szabályait, még az egyébként igen felkészült tolmács képességeit is meghaladta volna (nem szaktolmács volt), így csak néhány témát próbáltunk meg kielemezni. Szóba került a létszám, a tarifa, a műszaki feltételek. Na itt akadtunk meg igazán. Mégpedig akkor, amikor felvetődött az a téma, hogy az öt évnél idősebb kocsik műszaki vizsgája eltérő a többitől. A fék és kormánymű megbontásos vizsgálatára gondolok. Ez a kifejezés már nemcsak az én csekély angoltudásomat haladta meg, hanem tolmácsunk sem boldogult vele. Hosszas tanakodás, különböző kifejezésekkel való körülírás segítségével aztán sikerült végül körvonalazni az eljárást. Mikor vendégünk megértette, miről van szó, mit is akarunk neki beadni, hangosan felnevetett. Azt hitte, viccelünk...!

### Kárszakértés, Kárügyintézés

Cégünk vállalja:

Sérült gépjárművek (tgk, szgk, motor) teljes körű biztosítási ügyintézését kárbejelentés, helyszíni alapkár felvétel, pótszemle Kárszámítás és árajánlat készítését a biztosítók által elfogadott AUDATEX rendszerrel Hitelintézetektől javítási engedélyek beszerzése

**Inter-Euro Car Kft**

Független kárszakértői iroda.

1089 Budapest, Diószeghy Sámuel u. 27.

Tel: 06 1 210-5903 • 06 20 337-2203 • 06 30 415-3460  
intereurocar@freemail.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



## Taxis Posta Magyarországon – és talán a világban is először

**Az egykori „Taxis” családnévnek közel 480 évet kellett várni ahhoz, hogy ismét a hazai – és egy kicsit a nemzetközi – postatörténet részesévé legyen. Az inkább érdekességnek számító kezdeményezést egy pécsi vállalkozás, a Netmester Produkció találta ki, s a gyakorlati kivitelezésben a helyi Volán Taxi Társaság ajánlotta fel segítségét.**

Az alkalmi levéltovábbítási mód apropóját a 2005. november 15-17. között Pécsen megrendezésre kerülő Pécs Info Informatikai, Telekommunikációs Szakkiállítás és Konferencia adta.

*De mi is az a Taxis Posta?* Kérdésünkre Weinreich László ötletgazda válaszol: A taxis posta alatt nem valami új szolgáltatásra kell gondolnunk, inkább nevezhetnénk ezt egyfajta különlegességgnek, vagy inkább a postatörténelem előtti tisztelgésnek. A bélyeggyűjtők és a postások számára számos olyan különleges, úgynevezett alkalmi levéltovábbítási mód ismert, mely eltér a megszokottól. Ilyen – különleges járművekkel, szállítóeszközökön történő továbbítás – korábban gyakorlati-praktikussági okból történt, ma már azonban inkább a gyűjtői érdeklődés és látványosság célját szolgálják. E továbbítási mód volt a kezdetekkor a hajóposta, a ballonposta, a csilleposta, a helikopterposta –, de találkozhattunk már delizánszal, lovas futárral vagy éppen kaptapultpostával továbbított küldeményrel is. Most pedig a Taxis Posta – igaz, csak a Pécs Info idejére – történő üzemeltetését tervezzük.

*Honnan a szokatlan ötlet?* A választ egy kis postatörténeti visszatekintéssel kaphatjuk meg. 1526-ban I. Ferdinánd megbízta a Taxis-családot, hogy a Bécs és Pozsony közötti első, rendszeres

postajarat működtetését szervezze meg. Így adódott az ötlet, hogy – kis szójátékkal – az akkori és egyben első, hazai udvari postamesterről, Taxis Mátyásról neveződjön el a Taxis Posta. Az informatikai rendezvényünkön talán nem távoli gondolat megemlékezni e kommunikációs mérföldkőről éppúgy, mint arról, hogy 1752-ben Bécs és Buda között megindult a postakocsi forgalom, vagy hogy –150 éve – 1855-ben megkezdődött minden településen a levelek házhoz kézbesítése, s a magyarországi vasútvonalakon megindult a rendszeres mozgóposta-forgalom. A Taxis Posta gondolatához köthető még az 1985-ben – 20 éve – elindult EMS (nemzetközi gyorsposta-szolgáltatás) magyarországi bevezetése, vagy a 10 éve 1995-ben indított postai Postafutár szolgáltatás. E postatörténelmi lépcsők előtt is tiszteleg a kezdeményezés.

*Hogyan és hol vehető igénybe ez a szolgáltatás?* A Taxis Posta a Pécs Info Kiállítás ideje alatt – a helyszínen működő alkalmi postahivatalnál – feladott leveleket továbbítja a tárgynapon, az alkalmi hivatal és a Postai Feldolgozó üzem között. A rendhagyó kezelést az így továbbított küldemények burkolatán – és nem a bélyegen! – egy speciális bélyegzővel jelölik, minden bizonnyal a gyűjtők mostani és későbbi nagy érdeklődésére.

**Az érdeklődő taxis munkatársakat szeretettel várják a rendezők a helyszínen. Ha valaki nem tud a rendezvényen részt venni, de érdeklődik a szolgáltatás iránt vagy csak kíváncsiságból is begyűjtene egy bélyegzést, úgy a szervezők képviselőjében Weinreich László: a 30/9596-380-as telefonszámon szívesen nyújt segítséget.**

Jusztinger Brigitta

## PEUGEOT 1007



Még 2002-ben, Sésame néven, a Párizsi Autószalonon mutatták be azt a tanulmányautót, ami most 2005-ben már szériában készül. A Peugeot 1007-es 3.73 méter hosszú, 1.62 m magas és meglepően tágas belső térrel, kényelmes ülésekkel készül. A legszembeütőbb tulajdonsága a sok egyéb mellett, hogy oldalsó két ajtaja sinen fut előre-hátra, így könnyítve meg a szűk helyre történő beállást és az autóból való kiszállást. Az elektromos mozgatású ajtók oldalirányban csak alig emelkednek ki a jármű síkjából és kizárják



a figyelmetlen nyitásból eredő baleseteket, sérüléseket. A négyszemélyes 1007-es belső terét a jól variálhatóság jellemzi. Az első üléseket lehajtvá asztalokat kapunk, amelyek alatt külön tárolórekeszeket alakítottak ki. A lehajtható hátsó üléseket 23 centit lehet előre-hátra mozgatni. E lehetőséggel néhány mozdulat után élhetünk, attól függően, hogy a lábteret vagy a csomagteret kívánjuk-e növelni. A rakodótér VDA norma szerinti befogadóképessége 179 és 1048 liter között mozog, vagyis igen sokfajta felhasználást tesz lehetővé. A Caméléo készletekkel kilencféle módon változtatható az utastér kárpitozása és az összes díszítőelem. Minden készlet 18 darabból áll, tehát alaposan átalakítható a belső hangulata az 1007-esnek.

A már most igen népszerű kis egyterűhöz kétféle benzines motor (1.4 literes 54 kW-os, 1.6 literes 80 kW-os) vagy az 1.4-es 50 kW-os dízel rendelhető. A benzines erőforrásokhoz választható a városi autózást könnyítő 2 Tronic, ötfokozatú robotizált váltó is.



## MORFONDÁRIÁK

Brutális gyilkosság áldozata lett sajnos ismét egy kollégánk. Megvan a gyilkos is. És? Csak a fájdalom, a döbbenet. Meg egy-két „percre” talán az együttérzés, az együvértartozás demonstrálása. Másnap minden a régi. Nyilatkoznak persze az okosok. Meg az ötletek! Egyik érdekesebb, mint a másik. A kamara és az egyik cég képviselője a „Kék Fény”-ben. Minek? Csak hogy szerepeljenek. Hogy lássa ország-világ, milyen komoly fejek ők. Szerintem nem elég, hogy mi taxisok túl sokan vagyunk. Sokan vannak azok is, akik csak ránk hivatkozva próbálják elhitheteni a kívülállókkal, hogy ők a mi reprezentatív megtestesítőink. Ők a TAXISOK. A fenét! Valamikor taxiztak ugyan, de a magántaxizás kezdetén kiváltak, leváltak és felkerekedtek. Vagy felülkerekedtek? Csak! Szerepelnek, dumálnak, dől belőlük az okosság! A hülyeség az nem. Mert lásuk be, nem hülyék ők, egyikük sem. Régóta közük nincs az igazi taxizáshoz. Vannak emlékeik, talán még egy kis empátiával is rendelkeznek, de fogalmuk sincs, mekkora terheket cipelnek a taxisok nap mint nap. Ezáltal egyre jobb helyzetbe hozva a fuvarszervezőket. Aki jól csinálja közülük az nem nagyon pózol. Kezd tőkeerős lenni. Ugye, ez az, amire nap mint nap ráfogjuk, hogy nem vagyunk egyformák. Van, aki rögtön elkölti a bevételeit. Esetleg játszik egyet a félkarú rablóval. És itt sajnos meg kell említenem a „négykarú” rablókat is. Egyszer inkább eldurvul a világ. Hová jutottunk? Fényes nappal a torkának szegezik a kést a taxisnak! Pénzzel el. Még örülhet a kolléga, hogy nem sérült meg. Habár mi többiek sem sérülünk meg egy cseppet sem, amikor befizetjük a drozdíját. Kedves mosolygó hölgyek még számlát is adnak róla. Nincs itt szürkeség meg feketeség. Tiszta ügy! Meg kényes ügy. Ferihegy 1-en meg megy az erőlködés meg az erősködés. Na, ez megint egy érdekes dolog. A rendőrség részéről az hangzott el, hogy nem akarnak beavatkozni ebbe az ügybe. Kis ország vagyunk ugye, de valami itt nagyon nem jól működik. Azazhogy Európa e kis szegletében. Szerintem a törvények, a törvényalkotók, meg azok végrehajtói. És ezt sajnos nem csak mi szenvedjük. A boltosok, a postások, a kisvállalkozók, vendéglősök. Szinte mindenkinek kétféle igazságnak kell egyszerre megfelelnie. Vagy háromnak. Van ugye az állami igazság, a nem állami, meg a saját igazsága, vagy inkább igazságérzete az embernek. Na, az állami igazság az a Törvény. Az csak van. Nekem be kell ugyan tartanom, de ugyanígy nem kapok érte semmit, mint a kirabolt kollégánk. Meg nem véd ez minket semmitől. Van ugye a másik igazság, amit nevezhetünk finoman az élet törvényének. Ez már jóval egyszerűbb dolog. Ha betartom, akkor meg is védenek. Ezért aztán ez a törvény a leghatékonyabban működő törvény. Ahogy mondják, itt nincs kecmec. A saját igazságát meg mindenki tartsa meg magának. De jól teszi, ha az előbbi kettőből választ egyet hozzá, mert az úgy hatásosabb.

Ahogy elnézem, ez a szisztéma az egész világon nagyjából így működik. Ehhez jön még a terrorizmus, a természeti katasztrófák, a globális felmelegedés, környezetszennyezés... etc. Mit nyavajgunk mi taxisok ezek után? Örülünk, hogy luk van... Nem igaz?

És haladjunk! Mert ebből nem nagyon élünk meg. Ahogy elnézem ezen ágazatban zajló fejlődést, nem sok jövője van a saját autót, saját vállalkozás konstrukciónak. A tőkeerős és jó üzleti érzéssel rendelkező a jövő. Akik most már vissza tudnak osztani a bevételből. Előre megmondom: nem irigylem őket egy cseppet sem. Régóta hangoztatom (saját káromból tudva), hogy a leggyengébb pont az ember egy ilyen konstrukcióban. A taxis alkalmazott meg még ráadásul rafkós is. De nagy vonalakban ez az irány. Itt majd elkezdődik szerintem a létszám egyensúlyban tartása a fuvarszámmal. A gazdaságosság. Megérje, ne érje meg? Emlékszem, az átkosban először igen jó gurulót kellett elérnem, hogy a hó végén lazíthatassak egy kicsit. Vagy egyszer-kétszer ne csapjam le az órát. Ajjaj! Hol van az már! Hát a nagy kerék forog. Fordul. Ha nem is ugyanúgy, de valami hasonló módon fog ismét majd működni a dolog. Szorgalmas, udvarias idegenek fogják a szép Merci taxikat vezetni. Nem kell helyismeret, mert ott a GPS. Nyelvvizsga sem kell, mert tudnak külföldiül. A lovárit meg az angolt. El nem tudtam képzelni például, mire ez a nagy érdeklődés a másik magyar nyelv iránt. Aztán hallottam a rádióban, hogy azért van ez, mert csak úgy szerezhetnek Európa e tagjában doktorátust, ha van egy nyelvvizsgájuk. Ógyelegnek is már a főiskolák környékén nyelvyakorló oktatók is állítólag. Ez is az oktatási reform része. Meg majd a gépjárművezetést is másként fogják oktatni. Jó is lenne. Nem ártana, ha közlekedni tanítanák meg a tanulókat, nem csak a kérdéses járművet vezetni. Ezért van az EU-ban meg azt megelőzően is elkülönítve a mi szóhasználatunk szerinti hivatásos és úrvezetői minősítés. És igenis ötévenként számot kell adni, hogy az ember fizikailag, mentálisan és szakmailag alkalmas a feladatra. Mert a közlekedés veszélyes üzem. Nagyon veszélyes. Eddig ugye nálunk volt a PAV I, PAV II. meg Taxis PAV. A buszos tömegközlekedésben, már ha jól tudom a 70-es évek óta működik ez a rendszer. Itt ötévenként volt a PAV, két évenként meg hatósági KRESZ-vizsga. Rutinból és forgalomból felmentés volt. A taxisoknak szerintem ilyenmitől nem kell félniük egyelőre, mert elenyészően kevés kirívó közlekedési balesetet okoznak. De a pénzszag majd megoldást talál erre is. Mert piacgazdaság van. Bőség, kínálat, még a bankok is. Csak fogyasztó. Kis fogyasztó, kicsike. Az nincs, sajnos. Részletre már mindent. 0 Ft. befizetéssel. Na, ez egy ügyes rablási technika. Szerintem. Azazhogy nem csak szerintem. Gazdasági elemzők írják, nyilatkozzák, hogy a részletre vásárolt autók, lakások nagy hányadát nem tudják egy pár év múlva törleszteni a T. Vevők. És az autók, lakások, házak úgy kerülnek a bankok tulajdonába, hogy folyamatosan ők kaptak még pénzt érte. A kommunizmus igazsága is érdekes volt, de ez még érdekesebb. Persze, ha a gazdaság százalépeses rohamokkal fejlődik, akkor teljesen megnyugodhatunk. Mert előadni, megmagyarázni azt lehet. Mint az egyik kedves barátom, amikor dicsekedett, hogy egy borversenyen második díjat nyert bora. Aztán a beszélgetésünk további részéből számomra az derült ki, hogy az a bizonyos első helyezett bor tulajdonképpen egyúttal az utolsó előtti volt. Ezért van az, hogy manapság ajánlott minden információt több oldalról megvizsgálni, mert mint tudjuk az igazság odaát van.

*Tisztelettel: Kapitány*

Kép szöveg nélkül...



### 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.**

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

**AUTÓTÜKÖRBETÉT  
JAVÍTÁS**  
Földes Gábor  
1075 Budapest, Király u. 11.  
Ny: H-P: 8-17-ig  
Telefon: 341-1261

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

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

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




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

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

**FÉK**  
tárcsa  
betét  
dob  
pofa



2005-ben is új, minőségi, olcsó  
bővített árúkeszlettel 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!**

## 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 <b>október: 3450</b> <b>november: 1950</b> <b>december: 1950</b> Összesen: <b>7350 Ft</b>	Járulékalap 4%-a
Negyedév össz.: 171 000 Ft	<b>25 650 Ft</b>	<b>45 315 Ft</b>	<b>7350 Ft</b>	<b>6840 Ft</b>
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-től változik 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-péntári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (31 635 Ft), a magánnyugdíj-péntárba pedig 8%-ot (13.680 Ft), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

## BTI-Taxicentrum hírek

**Irodánkban** az eddigénél is kedvezményesebben vásárolhatók **Mobil motor-és hajtóműolajok**, amíg a készlet tart.  
\* \* \*

**November hónapban, legkésőbb 30-ig lehet váltani a biztosítótársaságok között**, ha valaki nincs megelégedve a kötelező biztosításra fizetett díjával. Miután már két éve teljesen szabadon állapíthatják meg a biztosítók a GFB díjait, adott esetben több tízezer forint is lehet a különbség, érdemes tehát megvizsgálni a választékot. **A BTI-ben** november elejétől **tanácsadással** és díjösszehasonlító programmal állunk a kollégák rendelkezésére, és a biztosítások lemondására és új megkötésére is lesz mód.  
\* \* \*

A Budapest, Budapest és környéke, valamint Magyarország **taxis atlaszok** a bolti árnál kedvezőbb áron kaphatók a BTI-ben.

**Olyan csúnya vagyok, hogy kiskoromban kosarat kellett rám borítani, hogy a macska el ne vigyen.**  
\* \* \*

**Sose vitatkozz idiótákkal! Leszűlyedsz az ő szintjükre és legyőznek a rutinjukkal.**

### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

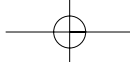
	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot 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 (házzámos) és környéke (34 település) atlasz (ÚJ!)	2.340.-
Budapest (házzámos) 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 <sup>2</sup> -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](http://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.-

### Kép szöveg nélkül

## PIERCING

### Érd: 413. szoba

Orrba, Szájba, Elölről, Hátról  
VÁLLALOM!

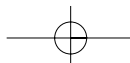
A pesszimista olyan ember,  
akinek mindig igaza van, de  
sosincs öröme benne.

\* \* \*

Az életem egy film, amelynek  
nem túl jó a szereposztása és  
ráadásul még a sztoriját sem  
értem.

#### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA ([www.mnb.hu](http://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-tól	6,00%



**Kidobta taxijából a vajúdo nőt**

## Élet helyett halál

**Országos körözést adtak ki az ellen a kínai taxis ellen, aki egy vajúdo terhes nőt előbb felvett kocsjába, majd amikor nem találta a kórházat, egyszerűen kidobta autójából. A hét hónapos terhes nő végül a mentőautóban szülte meg gyermekét, ám a későn érkezett az orvosi segítség miatt a baba a kórházba szállítás közben meghalt.**

Óriási felháborodást váltott ki Kínában a közelmúltban megtörtént eset, amelynek főszereplője egy taxis és egy hét hónapos terhes nő volt. A 29 esztendő állapotos nő terhességének hetedik hónapjában járt, amikor erős alhasi fájdalmakat érzett, ami csak nem akart szűnni, egyre inkább nyilvánvalóvá vált, hogy orvosi segítségre lesz szüksége. Nővérével közösen mielőbb kórházba akartak jutni, ezért az utcán az első arra haladó taxit leintették, ami meg is állt, felvette az utasokat.

A két nő azonnal tudatta a fuvarozóval:

feltehetően komoly baj lehet, úgyhogy mihamarabb a legközelebbi kórházhoz kellene sietni. A taxis beletaposott a gázba, ám sehogy sem sikerült megtalálnia az egészségügyi intézményt, így megunva a hasztalan furikázást, kitessekelte a hátsó ülésen láthatóan szenvedő terhes nőt. Mivel annak kisebb gondja is nagyobb volt annál, semmint önszántából kiszálljon az autóból, a sofőr – nemes egyszerűséggel – kidobta a kocsiából a görcsölő kismamát és testvérét, majd segítségnyújtás nélkül távozott.

A bajba jutott testvérpáros később motoros taxival próbált eljutni eredeti céljához, de ez sem járt sikerrel, ugyanis – feltehetően a rázkódás miatt – idő előtt megindult a szülés. A motoros megállt, mentőt hívott és a nőt a járdára fektetve, a bámészakodók körgyűrűjében várták az orvosi segítséget.

Végül megérkezett a rohamkocsi. A mentőben – kórházba szállítás közben – a baba megszületett, ám azonnal meg is halt, az

adott körülmények között már nem lehetett az életét megmenteni.

Egyelőre nem tudni, hogy a csecsemő halálát pontosan mi idézte elő, de a rendőrség gyanítja, a taxis felelőtlen magatartása közrejátszott a tragédiában. A boncolást követően az orvos szakértői vélemény ismeretében alakítja ki az alapos gyanút a nyomozóhatóság. A segítségnyújtás elmulasztása is súlyosan büntetendő cselekmény, ám, ha a foglalkozás körében elkövetett gondatlan halálokozás vagy gondatlanságból elkövetett emberölés lesz a vád, úgy többévi börtönbüntetésre is számíthat a türelmetlen taxis. Annak, hogy felelőségre lehessen vonni, elengedhetetlen feltétele a történetek pontos tisztázása, amihez viszont nélkülözhetetlen maga a sofőr, ezért a rendőrség elrendelte az ismeretlen férfi országos körözését. Félő viszont, ha a kismama családtagjai előbb találják a meg a taxist, mint a hatóság, nem lesz kivel szemben lefolytatni a büntetőeljárást.

Cash

## Ma ötvenéves minden idők egyik legkarizmatikusabb autója, a Citroën DS



1955. október 5-én, ma ötven éve mutatta be a Citroën a DS-sorozatot a Párizsi Autószalonon. Az új modellre már a megnyitó utáni első 15 percben 400 foglalás érkezett, az első nap végére pedig 12 000 megrendelést vettek fel.

A történelmi jelentőségű csúcsmoделl szerkezetében és megjelenésében egyaránt évtizedekkel megelőzte korát. Első és hátsó gyűrődőzónája, kétkörös légrugózása, félautomatikus sebességváltója, valamint fékerőszabályozós, négytárcsás fékrendszere minden korábbinál nagyobb kényelmet és biztonságot ígért. A tudományos-fantasztikus filmek által inspirált, mégis egyszerű természetességet sugárzó műszerfala, hosszan elnyúló, különleges műanyagból formált teteje és szinte meg-

szakítások nélküli, hatalmas üvegfelületei túlzás nélkül új magaslato-kba emelték az autóépítést. Ilyen aerodinamikus, ugyanakkor extravagáns karosszériát, és messze előremutató műszaki megoldásokat még nem látott a világ. A hűtőrács nélküli, áramvonalas DS-nek alumíniumból készült a motorházteteje, habosított műanyagból az ülései, utastere pedig leginkább egy repülőgép pilótafülkéjére hajazott. Az összképhez nagyban hozzájárult a hátrafelé keskenyedő forma.

1955. október ötödikén nemcsak a világ autós közössége változott meg örökre, de egy kicsit maga a világ is. A DS egyetlen másodperc alatt tett elavulttá, avítottá és túlhaladottá mindent. Ezen az azóta eltelt évtizedek sem változtattak: a DS időtől függetlenül, az emberiség összes nyelvén szól mindenkéhez.



# Horgászverseny a Főtaxi-kupáért

2005. szeptember 25-ére a Főtaxi Rt. horgászversenyt hirdetett 3 fős csapatok részére.

A nagy érdeklődésre való tekintettel sajnós a nevezési határidő után már nem tudtunk további jelentkezőket elfogadni.

A meghirdetett napon reggel fél hétkor a MOBY-DICK tónál 54 horgász és vendégei találkoztak. Így a versenyen 18 csapat indult. A sorsolás után mindenki elfoglalta helyét, és 8 órákor kezdetét vette a nagy izgalom, mikor lesz az első kapás? Nem kellett soká várni. A kisebb-nagyobb halak sorra a szákba kerültek. Az idő kedvező volt, sem tűző nap, sem eső, sem szél nem volt. Kellemesen teltek az órák, míg 13 órákor megszólalt a duda, mely a verseny végét jelentette.

A súlyozásnak is beillő mérlegelés nehéz feladatát Garamszegi Miklós (Főtaxi Rt.) vezérigazgatónk vállalta. A precíz mérlegelés eredménye, a következő:

**A legnagyobb halat fogta:** Suki Tibor - Főtaxi Rt., 5,96 kg.

**I. helyezett:** Taxi 2000 csapata (Kuczora Zsolt, Mester Zsolt, Szabó Gábor) 41.387 ponttal,

**II. helyezett:** Taxi 2000 csapata (Matalin János, Lakatos Sándor, Sipos Gábor) 27.654 ponttal,

**III. helyezett:** Főtaxi Rt. (Suki Tibor, Gunics János, Jász Sándor) 20.088 ponttal.

**Legjobb női horgász:** Vamberg Tímea (a 6x6 Taxi színeiben)

**Legjobb ifjú horgász:** Fábrián Szilveszter (a Taxi 4 színeiben)

Eredményhirdetésekor a Főtaxi Rt. ve-



**A legnagyobb halat fogta Suki Tibor - Főtaxi Rt.**



**Díjkiosztás**



**II. helyezett csapat (Taxi 2000) a mérlegelésnél: Matalin János, Lakatos Sándor, Sipos Gábor**



**Díjátadás: I. helyezett Taxi 2000 csapata: Kuczora Zsolt, Mester Zsolt, Szabó Gábor**



**A legjobb női horgász: Vamberg Tímea**





**III. helyezett csapat (Főtaxi Rt) a mérlegelésnél: (Gunicus János, Jász Sándor)**

zérigazgatója adta át a díjakat, valamint minden résztvevőnek az emléklapot.

Majd mindenki elfogyasztotta a jól megérdemelt ebédet (gulyásleves, palacsinta), és lassan búcsút vettünk egymástól és a kellemes környezettől. Sokan azzal a kérdéssel búcsúztak, hogy mikor lesz a következő?

*Csaba Péter, FŐTAXI Rt.*

*Olyan szegény családban nőttem fel, hogy ha esetleg nem fiú vagyok, semmivel se tudtam volna játszani.*

*(Rodney Dangerfield)*

## Hormon a sörben

*A múlt héten baráti társaságban ültünk és hülyéskedtünk, amikor egyszer csak egyikünk kijelentette, hogy azt olvasta valamilyik újságban, hogy a sör női hormonokat tartalmaz. Mivel mindegyikünket valamennyire érdekelt a tudomány, elhatároztuk, hogy ezt ki kell tanulmányozni, s így – természetesen kizárólag tudományos célokból – fejenként megittunk tíz üveg sört.*

*Tanulmányi munkánk eredménye tíz sör után:*

- a résztvevők súlya emelkedett
- rengeteg fölösleges hülyeséget dumáltunk össze
- nehezen, de főleg rosszul vezettük gépkocsijainkat
- nem gondoltunk és nem beszéltünk logikusan
- egyikünk sem volt hajlandó elismerni hogy téved, amikor pedig teljesen egyértelmű volt a tévedésünk
- minden öt percben pisilni mentünk, természetesen együtt.

*A kísérlet befejezése után kétség sem fért ahhoz a tudományos megállapításunkhoz, hogy a sörben valóban női hormonok vannak...*

## ELŐFIZETHETŐ A TAXISOK VILÁGA

A féléves előfizetői díj **1700 Ft,**  
az egyéves **3400 Ft,**  
amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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



A korábbi 307-es Peugeot-ból 2.2 millió darab készült, ami jól mutatja, hogy világszerte igen népszerű ez a típus. A különféle karosszéria-változatok sokféle felhasználói igényt képesek kielégíteni. Azonban az autógyártásban nincs megállás, a kihívás folyamatos, ha a megszerzett piaci pozícióit meg akarja őrizni a gyártó. Így aztán érthető, hogy az igen népszerű 307-es is megújult, előnyére.

Az autó eleje a megnövelt levegő-belépő nyílással, a szoknyarészek aljában krómozott keretekben található ködlámpákkal és átalakított lámpatestekkel kiemeli a közepen lévő Peugeot-emblémát. Változott a motorháztető is, pontosabban megrövidült. Az autó hátsó részén jól láthatóan megváltozott a LED-hatású lámpatestek formája, tovább javítva a 307-es külső megjelenését.

A belső részben minden típusban krómkeretes műszereket helyeztek el, új skálázással. A Lion-szürke betét, a Supreme-változat kivételével, széria-tartozék. Változott a középkonzol és a CC-ből átvett teljes bőrbevonat is elérhető a limuzin és az SW-változa-

toknál. Az utazási komfortot javítja a kétfázisú automata klíma. A 307-es új, egylemezes CD-lejátszós rádiót kapott, amelynek teljesítménye 4x15 W. A felszerelési kínálatot a Sphere, a Symbole, a Supreme, illetve a Sportline jelenti. A csúcsmodell a 3 ajtós 180 LE-s Feline.

A motorválasztékot négyféle benzines (1.4 16 V 66 kW, 1.6 16V 80 kW, 2.0 16V 103 kW, 2.0 16 V 130 kW) és háromféle (1.6 16 V 66 kW, 1.6 16V 80 kW, 2.0 16 V FAP 100 kW) dízelmotor biztosítja.

A 307 kínálatában szereplő Coupé Cabriolet négy fő részére nyújtja az autózás élményét. A 110, illetve a 180 LE-s benzines motor mellé bekerült a kínálatba a 2 literes, 16 szelepes 136 LE-s dízel változat is. Ennek a HDi motornak 2000 ford/perc-nél 320 Nm a nyomatéka (töltés-sel 340 Nm). Így a hatsebességes kézi váltóval a benzinmotorokat megszégyenítő „akciókra” képes a CC. Az autó teljes bőrborításával, elegáns megjelenésével – főleg nyitott tető mellett – igen sok tekintetet vonz, de ez igaz az egész megújult 307-es flottára is.



## SAP-ART HITELES HÍREK

### Ha autót cserélsz...

#### **MIKROHITEL.MIKROHITEL PLUSZ:**

Állami támogatású forinthitel a legalacsonyabb kamatozással (jegybanki alapkamat, kez.ktg nélkül, csak vállalkozóknak) Pl. 3 M Ft 5 évre, összes kamat: 457 e Ft (autócsere-nél alkalmazható, ingatlanfedezet kell, ami lehet terhelts is).

### Ha lakást veszel, vagy építkezel...

#### **TÁMOGATOTT LAKÁSHITELEK**

1,49\* %-tól deviza alapú hitelek, kamattámogatott lakáshitelek és szoc-pol.(LÉK) intézése. A legkedvezőbb kamatfeltételek, (pl. 10 M Ft 20 évre 59.900Ft/hó-tól, THM:4,81%\*\*\*) teljes körű ügyintézés. Ha építkezel, az első folyósítás az építés megkezdésekor. (Nem kell tető alá hozni, akár teljes építés mehet hitelből...)

### Ha csak simán pénzre van szükséged...

#### **SZABAD FELHASZNÁLÁSÚ JELZÁLOGHITELEK**

Kedvező feltételek (pl. 5 M Ft 10 évre 53.500 Ft/hó-tól THM: 6,63%\*\*\*) Akár az ingatlanod az értékének 60-65%-ig is terhelhető.

### **Nem baj, ha**

- Minimálbőren vagy
- Átalányadós vagy EVÁ-s vagy
- Nincs jövedelmed (legalábbis papíron)
- BAR listás vagy, de már nem tartozol
- Ha nyugdíjas vagy, mert a lejáratkor 72 évesig OK.
- Haszonélvezettel terhelts az ingatlan, vagy osztatlan közös
- Zártkert (bizonyos esetekben)
- Ha nagyon sürgős, mert akár 1 hét alatt is intézünk egyes hiteleket

**Vállalkozói hitelek** fedezet nélkül is, ha van évi min. 10 M Ft árbevételed (ha taxi mellett mással is foglalkozol...) Problémás Széchenyi-kártyák intézése, keretemelés.

5 év működés referenciájával, 8 bank és takarékszövetkezet, a BVK és a PMVA háttérével...

**várjuk érdeklődésedet, hívj bizalommal, biztosan találunk megoldást:**

(volt) City 767 Bíró László 70-383-8767

SAP-ART Tanácsadó Stúdió

Bp,1138 Esztergomi út 12.

Lakáshitelek: 70-3162071

Jelzálog hitelek: 30-5760361

Vállalkozói hitelek: 70-3838767

sap-art@chello.hu ; Tel./Fax: 1-789-3090

\*a HVB bank akciós ajánlata alapján \*\*CHF alapon kombi termékkel

# Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Fótaxi URH 558

## M1-M7 bevezető útvonal

Nagyon jó, hogy buszsávot alakítottak ki az M1-M7 autópálya bevezető szakaszán. Jó lenne, ha az ideiglenes forgalmi rend végleges maradna.

- A BFFH Közlekedési Ügyosztály beruházásában készül buszsáv a jelzett szakaszon.

## XIV. Állatkerti körút

Van egy „várakozni tilos” jelzőtábla a Széchenyi-kert étterem előtt, úgy, hogy egyetlen négyzetmilliméter sem látszódik belőle. A táblát át kellene helyezni, vagy ha nincs rá szükség, akkor leszerelni.

- A gallyazásra intézkedtünk.

most az autók ki tudnak menni a térről a Wesselényi utca felé, ahol így már jobb-kézsabály van. Márpedig a Wesselényi utca egyértelműen főút.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

## XII. Alkotás út

Itt is buszsávot alakítottak ki, ideiglenesen. Szeretnénk, ha ez is végleges maradna.

- A buszsáv véglegesítésére készül a diszpozíciós javaslat a BFFH Közlekedési Ügyosztály felé.

## XIII. Szent István körút

Vége van buszsáv a Nyugati tértől a Margit híd irányába. Reméljük, meg is marad...

- A Szent István körúton a Honvéd utcai kereszteződéstől a Nyugati tér irányába taxi megállóhelyeket létesítettek. A „Megállni tilos” jelzőtáblákat a taxi-megállóhelyeken a Taxi Kht. kérésére helyezték ki. A megállóhelyek kivitelezését a kht. végezte. Valószínűleg a burkolatjelet (sárga cikkcakk) utólag létesítették.

## XIV. Stefánia út

Kérésünkre és talán mások kérésére háromsávossá lett a Stefánia út a Thököly út előtti irányban az Ajtósi Dürer sor felé. Célszerű lenne ezt a három sávot végig kijelölni, egészen az Ajtósi Dürer sorig, nemcsak a Thököly útig.

- A BFFH Közlekedési Ügyosztálya is a buszsáv véglegesítését támogatja.

## VI. Nagymező u. 44.

Nagyon szép lett a Nagymező utca a VI. kerületben. Azonban nem értjük, miért került „Megállni tilos” jelzőtábla a 44. számú ház elé. Jó lenne a

feleslegesnek tűnő tilalmi jelzőtáblát leszerelni.

- Bankbiztonsági okok miatt nem engedélyezhető a parkolás a bank épülete előtt. (A bank kérésére a felújítás során sem engedélyezték a változtatást.)

## VII. Dohány utca - Nagydíófa u. sarok

Játékos kedvű fiatalok teleragasztgatták a közlekedési jelzőtáblát matricákkal, oly módon, hogy a táblából semmi sem látszik. Vagy a matricákat kellene eltávolítani, vagy a táblát kicserélni.



Bármilyen hihetetlen, ott egy jelzőlámpa a fák között a Városligetben

## VII. Nyár utca - Klauzál tér sarok

A csatornaépítők eltüntették a „Behajtani tilos” jelzőtáblát a sarokról. Márpedig az nagyon fontos - lenne -, hiszen



Útépítők eltüntették a „Behajtani tilos” táblát a VII. kerületi Nyár utcából



Vajon miért kellett teleragasztani a jelzőtáblát a VII. kerületi Dohány utcában?

- A jelzőtábla cseréjére intézkedtünk.

## XI. Cirmos utca

Már a rendőrök is szabálytalankodnak... Egy újonnan kialakított rendőrsor elé kihelyeztek egy táblát, hogy „Megállni ti-



Első ránézésre indokolatlan a megállási tilalom a Nagymező utcában. Utóbb kiderült, hogy indokolt





**Rendetlen tábla a Rend-őrség előtt a XI. kerületi Cirmos utcában**

los, kivéve Rendőség". A szabályos tábla az lenne, hogy „Várakozni tilos, kivéve Rendőség”. Kérjük lecsereltetni a szabálytalan jelzőtáblát.

- A jelzőtáblát a nyilvántartásunk szerinti „Várakozni tilos” jelzőtáblára visszacseréljük.

### VIII. Orczy tér

Forgalomtechnikai változások történtek az elmúlt időszakban a VIII. kerületi Orczy téren. Azonban az egyik kikerülési



**Egyetlen kisméretű jelzőtábla el tud takarni egy egész személyautót itt a VIII. kerületi Orczy téren**

irányt mutató jelzőtáblát olyan magasra tették, hogy (ritkábban kelljen lemosni) éppen eltakarja (!) a főúton közlekedő járműveket. Jó lenne lejjebb helyezni azokat.

- A helyszínt megvizsgáltuk, a mozgó gépjárművet a fokozott figyelemmel közlekedők a tábla ellenére tudják észlelni, de kérésükre 30 cm-rel lejjebb helyeztetjük a kikerülési irányt jelző táblát.

### VII. Wesselényi utca 62.

Évtizedek óta árválkodik egy „Várakozni tilos” jelzőtábla a jelzett helyen. Le kellene szerelni, mert senki sem veszi komolyan, meg hát értelme sem nagyon van.

- A jelzőtábla a színház rakodási lehetőségét biztosítja, ezért nem szüntetjük meg.

### VII. Nefelejcs utca – István utca sarok

Gyakorlatilag semmit (!) sem látni a STOP-táblából az autóból a VII. kerületi Nefelejcs u.–István u. saroknál. El kéne a növényzetet távolítani. (A járdáról nézve tökéletesen látható a tábla...)

- A gallyazásra intézkedtünk.

### VIII. Baross tér

Jelentősen meggyorsult a forgalom a Baross téren, mióta az autóknak nem kell körbe-körbe menni a téren. Jó lenne, ha így is maradna a forgalmi rend! Az autók közvetlenül mennek a Kerepesi útról a Rákóczi útra, illetve a Rákóczi útról a Thököly útra.

- A végleges forgalmi rendet a BFFH Közlekedési Ügyosztálya már jóváhagyta, az engedélyes tervek alapján készítik el a végleges forgalmi rendet, amely követi a régi geometriát.

### III. Szentendrei út

Itt is létrehoztak buszsávot, igen helyesen. Véték lenne leszerelni a táblákat, megszüntetni a buszsávot. Maradjon végleges az ideiglenes forgalmi rend!

- Tudomásunk szerint jelenleg a buszsáv tervezésére van pályázati kiírás. A szakaszhatárok: Flórián tér – Czetz János utca.



**Ott a Stop-tábla a helyén! Csak fel kell állni egy kocsizékra és félre kell hajtani a lombokat a VII. kerületi Nefelejcs utcában**

### XII. Németvölgyi út 62.

Az autók volánja mögül egyetlen métert sem lehet látni a Németvölgyi út – Szendi árok sarkon levő „Behajtani tilos” jelzőtáblából. Jó lenne úgy áthelyezni, hogy mindenki láthassa.



**A XII. kerületi Németvölgyi úton is növényzet takarja a „Behajtani tilos” táblát**

### IX. Üllői út – Ernő utca sarok

Rejtély, hogy ki helyezte ki a „Várakozni tilos” jelzőtáblát ide. Semmi értelme, senki sem veszi komolyan. Célszerű lenne leszerelni.

- A jelzőtábla megszüntetésére intézkedtünk.

### XX. Szilágyi Dezső utca 136.

Az egész utcában egyetlen (!) fa van, és sikerült e mögé az egyetlen fa mögé eldugni egy közlekedési jelzőtáblát. Igaz, itt



**Értelmetlennek tűnő jelzőtábla a VII. kerületi Wesselényi utcában**



**Az egész utcában egyetlen fa van. Na hová teszik a táblát?...**

puha a föld, a járda további szakasza viszont le van aszfaltozva... Kérjük a jelzőtábla áthelyezését jobban látható helyre.

- **Felkértük a XXIII. kerületi Önkormányzatot, mint beruházót, hogy intézkedjen a tábla áthelyezésére.**

#### **X. Kada utca 128.**

A kereszteződésnél lévő „STOP-vonal” nagyon rossz helyen van. Ha ott áll meg egy jármű, akkor a BKV-autóbusz nem tud befordulni a sarkon. Hátrébb kellene felfesteni az útburkolati jelet.

- **A helyzetjelző burko-**

**lati jel hátrébbhelyezésére intézkedtünk.**

#### **VII. Klauzál tér 7.**

A közműmunkálatok miatt forgalmi rend-változás történt a jelzett helyen (is). Ekkor leszerelték az ott lévő „Egyirányú út kezdete” táblát. Most, hogy véget értek a munkálatok, szerencsés lenne visszahelyezni a jelzőtáblát.

- **A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.**

Észrevételeit köszönjük és kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását.

*Jenovai Zoltán, forg. techn. főv.  
Hamza Zsolt, forg. szerv. ov.*

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, javaslatait Budapest közlekedésével kapcsolatban.

SMS: 06/20-9247-645

E.mail: [lampafelelos@freemail.hu](mailto:lampafelelos@freemail.hu)



**Valamikor itt is jelzőtábla volt. Azóta már kérésünkre visszahelyezték a VII. kerületi Klauzál téren**



**Ha a stopvonalra állnak az autók a kőbányai Kada utcában, akkor a buszok nem tudnak befordulni**

## **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**



## **AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS**

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

Vidékre kérje egyéni ajánlatunkat, a City Taxi Helyszínelőcsapatának diszpécserénél:

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

**Gördülők 2000 Kft**



**OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM**

**1139 Budapest, Teve u. 41.**

**Tel.: (361) 330-0000**

**SZERVIZANYAG AKCIÓ  
(OLAJ IS)**

**20%**

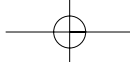
**KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK  
MINDEN EGYÉBRE**

**10%**

**KEDVEZMÉNY!**





Erről írt a *Taxisok Világa* 1995 októberében

## 10 éve történt

### 10 éve volt a taxisbloká

Ebből az alkalomból „Volt egyszer egy bloká” címmel riportkönyv jelent meg a FUVOSZ gondozásában. Ebből idézünk néhány mondatot: „Úgy fogalmazhatnék, hogy mind az Antall-kormány, mind a lakosság tapasztalatlansága vezetett a taxisblokához. Egy apró kis marhaság, ha tetszik egy kommunikációs csapdahelyzet, amikor egy kormány délelőtt valamit mond, és délután az ellenkezője történik. Ez hihetetlenül felbőszítette a lakosságot...”

„A miniszterelnök az első pillanattól hangoztatta, hogy nálunk az emberek nagyon nehéz körülmények között élnek, nincsenek tartalékaik, s ez a válság fő oka. Mindaz, ami mondjuk Nyugaton keserűséget kelt, az nálunk veszélyérzetet ébreszt. A kiszolgáltatott emberek válságos helyzetben,

ha erre még biztatást, sarkallást is kapnak, élesen fejezik ki tiltakozásukat.”

Napjainkban a taxisbloká történelmi tananyag az iskolákban. Nekünk, akik részt vettünk benne, szép emlék marad, és ma már nem a benzinárról szól, hanem a taxis összefogásról. Ez az, ami azóta is annyira hiányzik...

### Gyógyír a budapesti taxis problémákra

A Fővárosi Önkormányzat ísmét szabályozni kívánja a budapesti taxis szolgáltatást, (Azóta hányszor! És még mindig nem sikerült...). Mivel az anyag nem került a közgyűlés elé, a szakmai szervezeteknek módjukban állt saját szabályozási javaslatot felállítani. Ezúttal a FUVOSZ javaslatai között tallózunk:

„A közterület-használati átalánydíj nevű „valamit” mi licencdíjnak tekintenénk, és

az érte kiadott igazolást licencnek. Ennek a licencnek értéke van, mégpedig az által, hogy csak a forgalomtechnikai szempontból megengedhető létszám lehet jelen a taxiállomásokon. Ezek a drosztos taxik. A vállalkozó, ha akarja, a licencet eladhatja, így a piacon mindig annyi taxi lesz jelen, amennyit a forgalomtechnika megenged. Mivel ez a licenc adható-vehető, a tulajdonosnak jól felfogott érdeke, hogy betartsa az írott és íratlan szabályokat, mert a licenc elvesztése (visszavonása) számára komoly anyagi veszteség. ... A licenc kiválthatná a mai 100.000 Ft-os letétet, és valódi pénzügyi garancia lehetne...”

Bár már régen volt, és „nem mi találtuk ki”, ez a javaslat, némi kis leporolás után, ma is megállná a helyét. Ha lenne valaki, aki hajlandó lenne foglalkozni vele...

### 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](http://www.vilcomp.hu)

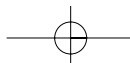
Olyan hülye vagyok, hogy az oviban  
megbuktam játékból.

\*\*\*

Az élet egy hatalmas buli, csak én  
nem kaptam rá meghívót

\*\*\*

Javulni látom a dolgokat. Lehet,  
hogy valami fölött átsiklottam?





## ÚJ ARC A KÖZÉPOSZTÁLYBAN

## Megújult az Opel Vectra és a Signum



(1,6 – 2,8 liter, 100-230 LE) és négyféle CDTI dízelmotorral (1,9 – 3,0 liter, 100-184 LE) kaphatók. A karbantartást nem igénylő koromszűrő (DPF) alapfelszereltség a 3,0 CDTI modelleken, az 1,9 CFTI-motorral szerelt Caravan autókon, a Signum modelleken, valamint az összes automata sebességváltóval szerelt autón. Valamennyi erőforrás Euro 4-es.

A teljesítményt, a motorváltozattól függően, öt- vagy hatfokozatú sebességváltó, illetve automata viszi át.

Továbbra is vetélytárs nélkül áll a kategóriában az IDSPlus futómű, elektronikus CDC csillapítás-szabályozással és hálózatba kapcsolt menetdinamikai rendszerekkel, amelyek az Opel vezető szerepét jelzik az adaptív futómű fejlesztésében.

A négyajtós Vectra Sedan Essentia, Elegance és Cosmo felszereltségben lesz kapható.

Röviddel a frankfurti bemutató után, szeptemberben kezdték árusítani az Opel sikeres középkategóriájú sorozatainak, a Vectrának és a Signumnak új kiadásait alaposan átdolgozott hajtómű-választékkal, bennük a vadonatúj, 230 lóerős, 2,8-as, V6-os turbómotorral, valamint számos, egyedülálló műszaki csemegével. Ugyanilyen fontos eleme a megújult típusoknak a precíz kormányzású, dinamikus, ugyanakkor kényelmes hangolású futómű. Több motorváltozathoz kapható az e kategóriában továbbra is páratlan IDSPlus-futómű (Interaktives Dynamisches FahrSystem), elektronikus csillapítás-szabályozással. Szintén a kategória élvonalát képviseli a bi-xenon fényszóró (AFL-Adaptives FahrLicht), kanyar- és kereszteződés-világítással, valamint karbantartást nem igénylő koromszűrő. Ezekhez járul a Bluetooth mobiltelefon-portál és a jármű veszélyes csóválását megakadályozó utánfutó-stabilizátor.



A hangom akkor tesz különösen vonzóvá, ha nem énekelek. \* \* \*

A szomszédaim nem lehetnek valami gazdagok. Akárhányszor átmegegyek hozzájuk, hogy kérjek tőlük valamit, az soha nincs nekik..



Az Opel 200 millió eurót ruházott be a Vectra és a Signum új kiadásába, amelyeket az előzőkhöz hasonlóan a szupermodern rüschsheimi üzemben állítanak elő.

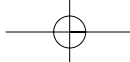
A négy- és ötajtós Vectra limuzin, a Vectra Caravan és az Opel Signum ismertetőjegye az Opel új formanyelvének jegyében teljesen áttervezett orrképzés. További fontos vonás az Opelre jellemző él a motorháztetőn, az első lökhárító kifejezett nyílazása és főképp a sárvédőre, illetve a géptetőre kiterjedő fényszóró. Fekete méhsejt-hűtőrács, nagy oldalsó légbefúvók és integrált ködfényszórók mutatják még szélesebbnek az autót.

A Signum és a Vectra belseje az eddiginél is értékesebb hatást kelt. Mindegyik modell sportos, háromküllős volánt kap.

Az új modellválaszték a korszerű ECOTEC-motorok ötféle benzines



**Az új Vectra megjelenése után szinte azonnal népszerűvé vált taxis körökben**



# Időben fizessünk!

**- A késedelmes adóelőleg-fizetést is pótlékolják! -**

A 2004. évi adóbevallások kitöltése során tünt fel, hogy a nyomtatvány új elemmel „gazdagodott”. Az APEH nem csak a teljes befizetendő adónkra volt kíváncsi, hanem azt negyedéves bontásban is kérte (10.000 Ft-os összeg felett). Akkor még csak gyanakodtunk, hogy ennek a rovatnak a bürokrácia csillapíthatatlan információéhsége mellett valami más célja is van, és a folyószámlaegyenlegek közelmúltbeli kézhezvétele után ki is derült, hogy mi: a késedelmes adóelőleg-fizetést ugyanúgy pótlékolják, mint az adó nem fizetését. Mert hogy is volt eddig?

A taxis vállalkozók nagy része az adóelőleg-fizetési előírásokat csak egy feleslegesen túlbonyolított adminisztrációs többletnek vette, így nem is fizetett előlegeket egész évben. Az adóbevallás kitöltésével egyidejűleg aztán be is fizette az azon kiszámított adót. Az APEH pedig ezt teljesen szabályosan el is ismerte, hiszen, bár az adóelőleg-fizetési kötelezettség eddig is fennállt, azt a bevallásban szerepeltetni nem kellett. Így az adóhivatal nem tudhatta bevételünk, keresetünk időbeli megoszlását vizsgálni, akár azt is feltételezhette, hogy az összes jövedelem az utolsó negyedévben keletkezett...

2005-től alapvetően megváltozott a helyzet. A kiszámított adó mellett ugyanis megjelent négy al-rovat, melyen negyedévenkénti bontásban kellett szerepeltetni az adóelőlegeket. Ha ezekben a rovatokban szerepelt

összeg, az adóhivatal annak befizetését is elvárta. Mégpedig az első negyedéviét április 12-ig, a második negyedéviét július 12-ig, a harmadikat október 12-ig, míg a negyedik negyedévi adóelőleget január 12-ig. Hiba fizette tehát be a vállalkozó maradéktalanul az adóját a bevallással egyidejűleg február 15-ig, mégis kiszabták a késedelmi pótlékokat.

Adóelőleg-fizetési kötelezettség két esetben képződhet:

- átalányadózás esetén, ha bevétel van, jövedelem is van, tehát adóelőleget is kell fizetni

- tételes adózás esetén, ha a vállalkozó rendszeresen kiveszi a vállalkozói jövedelmet

A negyedéves adóelőleget akkor kell először fizetni, amikor összege eléri, vagy meghaladja a 10.000 Ft-ot. Ez után azonban már az előlegfizetési kötelezettség összegétől függetlenül folyamatosan fennáll. Nézzünk egy példát: a vállalkozó az első negyedévben nem eröltette meg magát, esetleg beteg is volt, számított adóelőlege így csak nyolcezer forint. Megteheti, hogy április 12-ig befizeti ezt az összeget, de nem kötelező. A második negyedév már jobban megy, a számított adóelőlege mondjuk 15.000 Ft. Ezt már az első negyedévi nyolcezerrel együtt kötelező befizetni. A harmadik negyedévben ismét egy kis lazítás, nyaralás, satöbbi, az adóelőleg összege csak hatezer forint. Mivel az előző negyedévben már túllépett a tízezer forintos hatá-

ron, az adóelőleget befizetni kötelező. És így tovább. Remélem, nem volt túl „szájbarágós” a magyarázat...

Az adóelőleg fizetésének elmulasztása esetén az APEH késedelmi kamattal sújtja a vállalkozót. A késedelmi kamat mértéke a jegybanki alapkamat duplája, jelenleg évi 12%. A hátralékos összeget ezzel a kamattal szorozva, 365-tel osztva, majd a hátralékos nappal beszorozva megkapjuk a ténylegesen fizetendő összeget. (Nem kell aggódni, ezt a számítást az adóhivatal „szívesen” elvégzi helyettünk...) Például egy 50.000 Ft-os hátralék három hónapos késéssel befizetett összegére  $50000 \times 12\% / 365 \times 90 = 1.480$  Ft késedelmi kamat jut.

Ha valaki bármilyen okból hátralékot halmozott fel, a befizetést érdemes a törzstartózással kezdeni. A késedelmi kamat ugyanis önmagában már nem kamatozik tovább. Ismét egy példa: az évenként kiküldött folyószámla-egyenleg a következőt mutatja: járulék vagy adóelmaradás 100.000 Ft, késedelmi kamat egyenleg 50.000 Ft. Ha pillanatnyilag 50.000 forintunk van, és törlesztési szeretnénk, logikusnak látszik, hogy az ötvenezres késedelmi kamatot rendezzük. Ebben az esetben (feltételezve, hogy közben minden aktuális összeget rendben feladunk) három hónap múlva a következőképpen néz ki a számlánk: alaptartozás 100.000 Ft, hiszen ebből nem fizettünk semmit. Késedelmi kamat (a százezer forint három havi összege)  $100.000 \times 12\% / 365 \times 90 = 2.960$  Ft. Teljes tartozásunk 102.960 forint maradt.

Ha azonban három hónappal ezelőtt nem a késedelmi kamatot, hanem a törzstőke felét fizettük volna vissza, más a kép: 50.000 késedelmi kamat, 50.000 Ft a törzstőke fele, valamint  $50.000 \times 12\% / 365 \times 90 = 1.480$  Ft. Összes tartozásunk tehát 101.480 Ft. A különbség nem tűnik nagynak, ám ha magasabb összegekről és hosszabb időszakról van szó, sok tízezer forint „megtakarítást” is elérhetünk...

Összefoglalásul: a negyedéves adóelőlegek rendben, határidőre történő befizetésével elérhetjük, hogy nem kell az egyébként is gyengébb üzletmenetű februárban komolyabb összegeket kifizetnünk, ugyanakkor megúszzuk a késedelmi pótlék felszámítását is.

Itt most csak az adóelőlegekről beszéltünk, de természetesen értelemszerűen vonatkoznak fentiek a különböző járulékokra is, hiszen azokat már eddig is negyedéves bontásban tartalmazta az adóbevallási ív. Adót és járulékot fizetni így is, úgy is kell, tegyük hát meg ezt a megfelelő határidőben, és amellet hogy nem csinálunk magunknak felesleges fizetnivalókat, még nyugodtan is alhatunk... **oli**

**Tetszik, hogy karcsú a derekam, izmos a karom és sportos a külsőm. Csak az a baj, hogy mindezt vastag hájrétég borítja.**

\* \* \*

**Engem nem lehet elképzelni, engem ki kell próbálni!**

## Új adónem, a négy százalékos EHO

**Több százezer egyéni és társas vállalkozót érinthet**

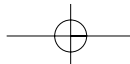
Igen, jól tudod. EHO-t, vagyis tételes egészségügyi hozzájárulást eddig is fizetni kellett. Ez volt az a bizonyos havi 3450 Ft, amiről azt az ígéretet kaptuk, hogy fokozatosan csökkenni, majd megszűnni fog. Nos, csökkent, hiszen november 1-jétől csak 1950 Ft-ot kell ezen a címen fizetni, de máris jött egy új sarc tervezete, a januártól bevezetni kívánt 4%-os EHO.

A négy százalékos ehó bizonyos külön adózó jövedelmekre vetik ki: így például vállalkozásból kivont jövedelemre, a 25, illetve a 35 százalékos adóterhet viselő osztalékokra, a vállalkozói osztalékalapra. Még nem biztos, de nagy valószínűséggel idetartozik az egyéni vállalkozók átalányadó alapja is, mint elkülönülten adózó jövedelem. És csak reménykedhetünk, hogy az ingatlaneladás után kivetett, nemrég emelkedett, és már egyébként is horrorisztikus adók nem fognak még tovább nőni...

Sajnálatos, hogy ez az új közteher főképp azokat a kisvállalkozásokat sújtja, amelyek adóterhelése már most is nagyobb a többi vállalkozáshoz képest. Az egyéni, mikro- és kisvállalkozások döntő többsége ugyanis a minimálbér után fizeti meg a járulékokat, és osztalékként veszi ki jövedelmét. Számukra ez azt jelenti, hogy sajnálatos módon négy százalékponttal növekszenek a közterheik. Az evázóknak is fizetni kell ezt az új adót, akik általában szintén a minimálbér után fizetik a járulékokat.

A négy százalékos ehó a kifizetőknek kell majd levonni. Ha a magánszemély nem kifizetőtől szerzi az említett jövedelmet, akkor saját magának kell az összeget átutalnia az adóhatóság számlájára.

**Komolyan mondom, egyre erősödik az a meggyőződés, hogy totálisan hülyének néznek bennünket. Mindenféle adó-, meg járulékcsoökkentési lözungokat hallunk, néha ténylegesen csökken egynémely adó 1-2%-ot, de közben meg „balkézről” új adónemeket vezetnek be, mintha ettől nem vennénk észre, hogy az ígéretek ellenére többet kell fizetnünk. Lesz valaha egy olyan adórendszer, amely egyértelműen és nem utolsósorban egyszerűen határozza meg a befizetendőket? Például úgy, hogy minden forintból fizess be 40-50-60 százalékot, mittudomén. Aztán majd mi ott benn szétosztjuk, megállapítjuk hogy ebből mennyi a nyugdíj, az adó, az egészségügy... Nem kell különböző számításokkal, meg csekkekkel szórakoznod. Te csak fizess!**





Az elektromos hajtás segít az alacsonyabb üzemanyag-felhasználás elérésében

## Közös fejlesztésbe fogtak az autógyárak

Közös hibridhajtómű-fejlesztés céljával, egyenjogú partnerként, szándéknyilatkozatot írt alá a BMW Csoport, a DaimlerChrysler AG és a General Motors Corporation. A három globális autógyártó ezáltal következetesen összefogja tudáskincsét, megteremtve az előfeltételeket a holnap hibridhajtásának gyors és hatékony kifejlesztésére.

Az a cél, hogy közösen hozzanak létre egy kettős üzemmódú hibrid hajtóműrendszert, amely csökkenti az üzemanyag-fogyasztást, miközben nem befolyásolja hátrányosan az autók menettulajdonságait. Míg a hibrid fejlesztés közös, a három vállalat márkái a hajtásrendszert a sajátos márkaigényeknek megfelelően integrálják majd a jár-

mű fejlesztési és gyártási folyamatokba. Troy-ban, Michigan államban egy új közös központ, a „GM, DaimlerChrysler and BMW Hybrid Development Center” fejleszti a modulrendszerű berendezést és annak egyes komponenseit: a villanymotorokat, nagy teljesítményű elektronikát, a kábelvezetést, a biztonsági berendezéseket, az akkumulátort és annak vezérlését, valamint a rendszerfelügyeletet. Ugyanitt foglalkoznak a rendszerintegrációval és a projektigazgatással is.

Az optimális fejlesztés kulcsa egy széles felhasználhatóságú modulrendszer architektúra, amely hozzáilleszhető a különféle járműkoncepciókhoz és márkaszpecifikus igényekhez. A közös komponensek, gyártóberendezések és beszállítók révén

jelentős költségelőnyt ér el a Szövetség, amelynek hatása a potenciális ügyfelek számára kedvező ár-érték arányú járművek forgalomba hozása lehet.

A „Kettős üzemmódú” hibridhajtás javítja az eddigi hibridjárművek teljesítőképességét, fogyasztását és hatótávját. Városi és araszoló forgalomban hajthat a két villanymotor vagy a belsőégésű motor, vagy mindegyik egyszerre. Ezáltal teljes mértékben érvényre jut a hibridhajtás üzemanyag-takarékossági potenciálja.

Nagyobb sebességnél, tehát országúton vagy autópályán, más vezetési üzemmódra kapcsol át a rendszer. A „Kettős üzemmódú” hajtás egyenletes sebességű haladáskor is jelentős előnyökkel jár. Előzőkor,

erős emelkedőn vagy utánfutó vontatásakor rendelkezésre áll a hibridrendszer maximális teljesítménye, úgyhogy ilyenkor is jól megy, de keveset fogyaszt a jármű.

A GM és a DaimlerChrysler már 2005. augusztus 22-én aláírta a kötelező megállapodásokat, majd pedig a BMW Csoport Group is aláírt egy szándéknyilatkozatot, miszerint az év vége felé végleges megállapodásra jut a GM-mel és a DaimlerChrysler-rel.

A három cég Frankfurtban az Autószalonon fotózási lehetőséget biztosított a sajtónak dr. Helmut Panke, BMW AG igazgató, dr. Dieter Zetsche, Mercedes Car Group igazgató és G. Richard Wagoner, General Motors Corporation elnök-vezérigazgató részvételével.

### HITELEK!!!

**APEH, TB-TARTOZÁS, ILLETÉKTARTOZÁS, KIVÁLTÁSA.  
VÉGREHAJTÁS ALATT ÁLLÓKNAK ÉS BAR LISTÁSOKNAK  
HITELÜGYINTÉZÉS, MINIMÁLBÉRREL IS.  
ÉS MINDEN OLYAN ÜGYFELET SZERETETTEL VÁRUNK, AKI  
HITELT SZERETNE, SORBAN ÁLLÁS NÉLKÜL.  
TEL: 06-1-379-0574; 06-70-9456832**

### 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 §

## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „B” válasz.** A védett úton haladó gépkocsi 50 kilométeres sebességgel közeledik, vagyis 14 métert tesz meg másodpercenként. Hogy útját a taxi keresztezze legalább hét-nyolc métert, kell megtennie. Állóhelyzetből indulva ennek időigénye mintegy három másodperc. Ez idő alatt a másik autó mintegy 42 métert tesz meg.
- Helyes az „A” válasz.** A megkülönböztetett gépkocsi részére minden helyzetben elsőbbséget kell adni.
- Helyes az „A” válasz.** A kiegészítő táblán lévő szám azt jelzi, hogy a csúszós úttest helye a táblától milyen távolságra van.
- Helyes a „B” válasz.** A gyalogos övezetben a mozgáskorlátozott személyt szállító taxi – amennyiben ennek feltételei adottak –, közlekedhet.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Megfordulni tilos”.

- Helyes a „B” válasz.** Lakott területen a taxi vezetője köteles a járműve sebességét a vasúti átjáró előtt elhelyezett ilyen veszélyt jelző táblánál legalább 30 km/h-ra csökkenteni, és a vasúti átjáróig ennél a tempónál nem haladhat gyorsabban.
- Helyes a „C” válasz.** A járdára a taxi akkor állhat fel, ha ezt jelzőtábla vagy útburkolati jel kifejezetten megengedi.
- Helyes az „A” válasz.** Az olaj szennyezi a földet, a vizeket és a növényzetet. Az élővilágba jutva a felszínén eloszlik, és az így keletkező olajhártya megakadályozza a vízfelszín oxigénfelvételét, s ez az ottani élővilág pusztulását okozza. A fáradt olajat az erre kijelölt benzinkutak átveszik.
- Helyes a „C” válasz.** A gumiban lévő kén égetéskor nagyon szennyezi a levegőt, mérgező.
- Helyes a „B” válasz.** A környezetvédelmi felülvizsgálat igazolólapja hatósági

engedélynek minősül. Az elveszett vagy megrongálódott igazolólap helyett másolatot nem állítanak ki. Pótlására újabb felülvizsgálatot kell végeztetni.

**11. Helyes az „A” válasz.** Az úttest menetirány szerinti jobb és bal oldalát elválasztó járdaszívet mellett jobbról kell, egyéb helyen levő járdaszívet mellett jobbról és balról is szabad elhaladni.

**12. Helyes a „C” válasz.** A körforgalmú útra történő ráhajtás ugyan irányváltoztatásnak minősül, de ez a kivétel, amikor nem szükséges irányjelzést adni.

**13. Helyes a „C” válasz.** Ha a párhuzamos közlekedésre alkalmas úton olyan sűrű a forgalom, hogy a belső sávba áthajtó taxi nem tud visszatérni a külső forgalmi sávba, akkor folyamatosan haladhat ott.

**14. Helyes a „B” válasz.** Az egyenrangú utak kereszteződésében a villamos elsőként folytathatja az útját. A szemből érkező személygépkocsinak elsőbbsége van a bekanyarodó taxival szemben, mert egyenesen halad át az útkereszteződésen.



## Az utcanevekről

*Folytassuk közkedvelt rovatunkat, tegyünk ismét egy kis sétát Budapest utcaelnevezései körül. Újra hangsúlyozzuk, ez csak rövid ismertető egyes személyekről, egy gyors bemutatás. Senkiből sem akarunk irodalom- vagy zenetörténetet faragni. Ám az ismeret sosem árt.*

### **Pethő Sándor**

Publicista, szerkesztő, történész, 1885-től élt 1940-ig. (Autóbalesetben hunyt el.) Hegedűs Gyulával alapítója és főszerkesztője volt a Magyar Nemzetnek. Jelentős szerepet játszott a fasizmus, a szélsőjobboldal, a nyilas mozgalom elleni küzdelemben. 1991-ben az újságírók megalapították a Pethő Sándor-díjat, ezzel tisztelve munkássága előtt.

### **Bartók Béla**

Mindenki tudja, hogy híres zeneszerző és zongoraművész volt. 1881-től, 1945-ig élt. De azt talán nem mindenki tudja, hogy nemcsak a magyar, de az egyetemes zenetörténet szempontjából is korszakalkotó jelentőségű az életműve! A fasizmus elől 1940-ben az Egyesült Államokba emigrált.

### **Weiner Leó**

Szintén zeneszerző, kétszeres Kossuth-díjas kimagasló tehetség. A zenekari és a kamarazene-irodalom átfogó tehetségű mestere. Élt 1885-től 1960-ig. Az új magyar zene konzervatív ágának legkiválóbb képviselője.

### **Székely Bertalan**

Festőművész, élt 1835-től 1910-ig. A magyar festőművészet Európa-hírű, kiemelkedő alakja. Elsőként próbálta művészi igénytel összefoglalni és kifejezésre juttatni az 1848 utáni bonyolult és ellentmondásos magyar társadalom életérzését.

### **Edvi Illés Aladár**

Festő (1870-1958). Igazi világhírt mester. Tanult Londonban, majd Olaszországban. Münchenben aranyérmert nyert. Gyakran szerepelt kiállításokon. A Képzőművészeti Főiskola vízfestészet tanára, de emellett rézkarcokat és olajfestményeket is készít.

### **Benczúr Gyula**

A XIX. századi magyar történeti festészet egyik legnagyobb alakja. (Élt 1844-től 1920-ig.) Önarcképeket, történelmi tárgyú képeket, csendéleteket, mitológiai képeket is festett. Sokoldalú művész. 1906-ban a főrendi ház örökös tagjává nevezték ki.

### **Rómer Flóris**

Győrben, a bencés gimnáziumban tanított, régész, akadémikus. 1859-ben létrehozta az ország első vidéki múzeumát. Élt 1815-től 1889-ig. 30 önálló kötet és 450 tudományos közlemény kötődik a nevéhez.

### **Ráth György**

Jogász, művészettörténész. Élt 1828-tól 1905-ig. Széles körű tevékenységet folytatott a magyar képző- és iparművészet felendítése érdekében. Sok jogtudományi kézikönyvet írt, számtalan tanulmányt adott ki a régi magyar könyvművészetről. Páratlanul értékes könyvtárát az Akadémiára hagyta.

### **Böszörményi László**

Ő a Böszörményi út névadója. 1824 és 1869 között élt. Híres hírlapíró, a szabadságharcban kapitány. A szabadságharc után közjegyző, majd képviselő. A kiegyezés harcos ellenfele. Sajtópert vesztett, elítélték, fogságban halt meg.

Végezetül egy új utcanev a XI. kerületből:

### **Örkény utca**

Örkény Istvánról nevezték el azt a névtelen közterületet, amely a Rupphegyi utat az Ördögórom utcával köti össze (a Barackmag utca érintésével). Ez a Madárhegyen található utca eddig az egyetlen közterületi elnevezés, ami a nagy író emlékét megőrökíti.

*Juhász Péter*

## Képek szöveg nélkül...



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



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

**K-TERMO BT.**  
**AUTÓKLÍMA**

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS  
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

Hiszek a sárkányokban, a jó emberekben és egyéb fantázia szülte lényekben.

Mindenkinek alanyi joga, hogy hülye legyen, és én élek is vele.

Most már tudom, mennyi fogkrém fér bele egy tubusba. Majdnem három méter.