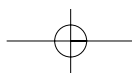




XV. évf. 9. sz.

2005.

Szeptember



TARTALOM

Sárga rendszám kontra fehér rendszám	4.
Kést szorítottak a nyakához	6.
Hivatalos taxiállomás létesült Ferihegy I-en	6.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	9.
Áthidalhatók a taxizásban tapasztalt ellentmondások	10.
Alkalmazottaknak Mercedesek a 6x6-nál	12.
Audi quattro Roadshow 2005	18.
Kilátástalan helyzetben a bajai taxisok	21.
Motoros taxisok	22.
Tudod vagy tippelsz?	23.
Öregsziünk	24.
A drosztelső rendszerekről	24.
Morfondáriák	25.
Ismét Baján maradt a Taxiskupa	28.
Országos láthatósági kampány a gyermekek biztonságos közlekedéséért	32.
Beindult a fociszezon!	33.
10 éve történt	34.
350 ezer forintos sms	37.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	38.
Továbbra is sok a panasz a taxisokra!	40.
Bevándorlók a taxik volánjánál	43.
Viteldíjak, utalványok	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Megszűnik a sárga rendszám?

- Két hónapos tanfolyam, ötévente, százezrekért -

A kormány és a fuvarozói érdekképviseltek között hónapokig tartó tárgyalássorozat eredményképpen létrejött egy 18 pontból álló Megállapodás. A négy nagy érdekképviselő (KKVSZ, FUVOSZ, MKFE, NIT) és a kormány között született egyezség többnyire nem érinti a taxisokat. Mindössze példaértékű lehet az érdekvégyesítő képessége a többi közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozónak és az általuk működtetett érdekképviselteknek. A Megállapodás teljes szövegének közlésétől eltekintünk, ám a taxisokat is érintő 13. pontot szó szerint megjelentetjük:

13./ A különleges - sárga - rendszám megszüntetése

A javaslat megvalósításához a vonatkozó kormányrendelet, valamint BM rendelet módosítása szükséges. A javaslatához kapcsolódóan a Kormány a közúti közlekedési szolgáltatási tevékenységben érintett szakmai érdekvédelmi szervezetek egyeztetett javaslatát és szakmai indoklását 2005. szeptember 30-ig kéri.

Ez a taxisokat mindenképpen érintő kérdés úgy került a többi pont közé, hogy arról a szakma előzetesen semmit sem tudott. A kifejezetten csak ebben a körben tevékenykedő (?) érdekképviseltek, illetve a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Taxis Szakmai Kollégiuma is csak utólag szerzett tudomást erről a javaslatról. Ami sajnós azt is jelenti, hogy a taxisok képviselői ma már el sem jutnak a tárgyalóasztalhoz, mert a hatalom nem veszi őket komolyan. Így, mint azt a sárga rendszámra tett javaslat esete is bizonyítja, véleményük sem jelenhet meg egy-egy döntés előkészítésében. Arra persze nem lehet most válaszolni, hogy ebből mi valósul meg konkrétan a jövőben, illetve a taxik esetén kivételt tesz majd a rendeletalkotó, vagy sem. Mint ahogy annak megválaszolása sem a mi feladatunk, hogy a tervezett változtatás előbbre viszi a taxis vállalkozásokat, vagy újabb anarchia veszi ezzel kezdetét. Az viszont biztosnak látszik, hogy bármi lesz is a döntés, ahhoz ennek a szakmának nem túl sok köze lesz. A fejünk felett dőlnek el a dolgok évek óta. Mindegy, hogy hova nézünk, a sorrend nem változik: valaki, valahol kitalál valamit, majd ez hipp-hopp jog-

szabály-tervezetté válik. Szerencsés esetben ezt követően megkérdezik a taxisokat, illetve képviselőiket, hogy „ugye milyen jó lesz ez így?” Ezt hívják a hatalom birtokosai a szakmával történő egyeztetésnek. A választól függetlenül rövid időn belül többnyire hatályossá is válik az előre megfogalmazott jogszabály. Szerencsétlenebb esetben először elolvashatjuk a Közlönyben a már megszületett rendeletet, majd mondhatjuk a magunkét. Magunknak, magunk között, esetleg a botrányra mindig éhes sajtónak. Vagyis jól láthatóan mindegy mit gondolnak az adott kérdésről az érintettek, a döntések taxi ügyben régóta máshol születnek. Természetesen e Megállapodás aláírását, és nyilvánosságra kerülését követően, készültek taxis részről határozatok, beadványok e kérdésben. Utólag. Ezek azonban mit sem változtatnak azon a tényen, hogy bizony ma már a négy nagy, országos fuvarozói érdekképviselő egyike sem „csak” taxis érdekeket képvisel. Ide jutott az egykor „félelmetes” érdekvégyesítő hírében álló szakma.

De ne legyünk igazságtalanok. Tény, hogy az aláírók között lévő FUVOSZ keretén belül jelentős számban működnek taxis vállalkozások. Sőt, külön taxis szakágat is fenntartanak, ami azt jelenti, hogy e foglalkozás képviselője a kormány felé e konkrét kérdésben is adott. Így a végső döntést megelőzően biztosan összegyűjtik majd taxisaik, illetve azok képviselőinek javaslatait a sárga rendszám ügyben. Az eredményt pedig meglátjuk

Mielőtt azonban az önsajnálát hibájába esznék, érdemes megismerni, mi vár a teherfuvarozókra és az autóbust vezetőknek néhány éven belül.

Nos, 2008 szeptemberéig minden, vállalkozás keretén belül tevékenykedő, „D” kategóriás jogosítvánnyal rendelkező személynek meg kell kezdeni azt a 260 órás tanfolyamot, melynek elvégzését követően vizsgázni is kell majd. A „C” kategóriás jogosítval rendelkezőkre ez 2009. szeptembertől vonatkozik majd. Az Európai Unióban e kérdésben már megszületett a döntés, mely ellen nincs apelláta. A ma legalább 3-400 ezer forintra becsült tanfolyamdíjat valakinek ki kell majd fizetnie, mint ahogy



Mély fájdalommal értesítjük Önt, hogy

SZALAI LÁSZLÓ

az Ecometer Kft alapítója és tulajdonosa

2005. augusztus 10-én

- 55 éves korában -

elhunyt.

Az Óbudai Temetőben csendben eltemették.

Hiányát érezzük, emlékéért szeretettel őrizzük.



az ehhez szükséges két hónapig tartó (napi 8 órával számolva) munkaidő-kiesést is meg kell valahogy oldani. Akinek nem lesz meg ez a tanfolyami végzettsége az eredményes vizsgával, az az EU-n belül nem vezethet sem teherautót, sem buszt vállalkozás keretein belül. Azonban ez a kissé ködös megfogalmazás nem azt jelenti, hogy csak a vállalkozóknak kell ezt a feltételt teljesíteni, hanem a sofőröknek is. Csak az mentesül, aki a családját szállítja a saját

autóbuszán, vagy hobbiból tart teherautót. Nekik elegendő a már megszerzett „C”, vagy „D” kategóriás jogosítvány. A hab a tortán, hogy mindezt ötévente meg kell majd ismétetni. A jó hír az, hogy ezt a tanfolyamot és az azt követő vizsgát bármelyik uniós országban el lehet majd végezni. Vagyis ha egy magyar sofőr, aki „akár” száz ezret is megkereshet havonta, bátran mehet Spanyolországba, ha úgy látja, ott olcsóbban végezheti el a kötelező továbbkép-

zést. Biztosan sok magyar teherautó- és buszsofőr beszél anyanyelvi szinten spanyolul, portugálul, angolul stb. Meg hát akinek ez így nem tetszik, az nyithat Bécsben is cukrászdát...

Az erre vonatkozó konkrét jogszabály a tervek szerint jövő tavaszra megszületik.

Voltak sokan, akik annak idején azt szorgalmazták, hogy a taxizáshoz komolyabb feltételeket kelljen teljesíteni. Csak nehogy meghallják az illetékesek... - *kó* -

Sárga rendszám kontra fehér rendszám

- Biztos hogy jól járnánk? -

Az előző oldalon olvasható egy részlet abból a megállapodásból, amit a fuvarozói érdekképviseletek kötöttek a kormánnyal, illetve az illetékes minisztériummal. (Taxis érdekképviselet nincs benne, mert olyan nem létezik, vagy csak névleg. Aki esetleg vitázni akar ezzel a ténnyel, az hozza be a tagdíjbefizetési listáját. De legalább ezer tagja legyen!) A megállapodás több egyéb dolog mellett kitér a sárga fuvarozói rendszám megszüntetésének kérdésére is, ami már elég közelről érinti a taxisokat.

A kezdet

Hogy is kezdődött? Már többször foglalkoztunk e hasábkon a sárga rendszám bevezetésének indokaival, és az elképzelt hatásokkal. Amik persze nem teljes egészében következtek be, köszönhetően többek között annak, hogy a sárga rendszám sem az lett, ami.

Régi motorosok még emlékeznek rá, hogy abban az időben a taxis érdekképviselet a fénykorát élte. Mind a Taxisok Ipartestülete, mind a Taxis Szövetség (vagyis akkor még Taxis Kamara) több mint ezer taggal „büszkélkedhetett”, és a többiek (FODESZ, FUVOSZ stb.) is számottevő létszámmal működtek. Minden törvénytervezet, minden rendelettervezet vitájára meghívást kaptak ezek az érdekképviseletek, és érdemben figyelembe is vették a véleményüket. Olyannyira, hogy például a fuvarozói rendszám tervezésekor egyenesen mintadarabokat készítettek a lehetséges variációkból, és a taxisok dönthették el, melyiket akarják. Az ipartestület Csörsz utcai szuterénhelyiségében sokáig voltak kiállítva a lehetséges variációk, úgymint zöld alapon fekete betűk, zöld alapon fehér betűk, sárga alapon fekete betűk, sárga alapon fehér betűk. Emlékezetem szerint még valami piros alapszínű is volt, de azt hamar elvetettük.

A szavazás eredményeként végül a sárga alapon fekete betűs rendszámok kerültek bevezetésre, és vannak használatban a mai napig. A taxival kezdődött, aztán rövid idő múlva a teherautókon, autóbuszokon is megjelentek a „sárgák”. Az alap gondolat, a koncepció jó volt: abban az időben a legfontosabb célnak az volt tekinthető, hogy a szinte már ellenőrizhetetlen mennyiségű kontár, engedély nélküli taxis és fuvaros kikerüljön erről a piacról, illetve a feltételek szigorítása nyomán csak az arra alkalmasak maradhassanak személyszállítók.

Így indult a dolog, nagy reményekkel, és eleinte még kezdeti sikerekkel is. A sárga rendszám mintegy védjegyként, licenzként funkcionált, akinek volt ilyenje, az szállíthatott díj ellenében utast, akinek meg nem volt, az nem. A taxis, ha autót cserélt, sárga rendszámát vitte át a következő kocsiira, így igazolván, hogy mostantól már az lett a taxi. A régi autót meg visszakapta eredeti fehér rendszámát.

A jelen

A rendszer az évek során sokszor változott, és egyszer sem előnyére. Mára egy áttekinthetetlenül bonyolult engedélyezési eljárás esnek át és kapnak sárga rendszámot a taxik, nagyrészt felesleges és idegőrlő adminisztráció kíséretében. Ma egy kocscsere az autó árán felül is százezrekre kerülhet, az elvesztegetett időről nem is beszélve. A sárga rendszám védjegykénti használata meg azóta nem létezik, mióta minden autóra újat adnak belőle. Ma, ha valaki megvesz egy autót, kap vele egy fehér rendszámot. Ha másnap taxinak vizsgáztatja, ezt a rendszámot megsemmisítik, és kap helyette egy sárgát. Természetesen kicseréli a forgalmi engedélyt is, kétszer ügyintézhethet drosztengedélyt (először csak egy igazolást kap, hogy ha tényleg és istenbizonny ez lesz a rendszáma, akkor majd kap egy drosztengedélyt is...) és nem árt ha átírta a rendszámát az önkormányzatnál (súlyadó), még egyszer az önkormányzatnál (parkolási engedély), a biztosítónál

ecometer®

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

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



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

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



CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

„Rájöttem, hogy az egész életünk a táplálkozásról szól. Rengeteg olyan kifejezés van a magyarban, ami valamilyen módon a kajával kapcsolatos. Például amikor *percelsz* egyet. Vagy elmész csak úgy céltalanul *kolbászolni* a városban. Vagy *rizsázol* valakinek, például abból a célból, hogy később *megrépdz*, de az is lehet, hogy ő meg utána *megmogyoroz* ilyenkor nem kell sokat *tökölni*, ha egyszer már *lekenyerezted*. Velel ne *kukoricázzon*. Persze ha kurva,

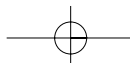
Életünk az evés körül forog...

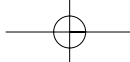
akkor *te-jelned* kell, mert *kisaj-*

tolja belőled, ezt általában előre le is *vajazzátok*, amikor még úgy be vagy *sóvva*, hogy *borsózik* a hátad, és nem gondolsz arra, hogy utána annyira fel lesz *le paprikázva*, hogy majd *becsokizol*.

Kabé.

Most persze lehet azt mondani, hogy „ez elég gyengus volt”, de én erre elhárítólag közlöm, hogy nem ér a nevem, *káposzta* a fejem. És ha erre nem tudsz mit mondani, akkor *mákom* van...





(kötelező biztosítás), a másik biztosítónál (casco), nem is beszélve az esetleges egyéb szerződésekről. Aztán, ha egy idő után úgy gondolja, hogy már nem taxizik az autóval, akkor egy újabb bonyolult és időigényes adminisztrációs eljárás nyomán meglévő sárga rendszámát megsemmisítik, kap helyette egy új fehérét (forgalmi csere, vizsga- és zöldkártya matricák pótlása, megfelelő intézményeknél a rendszám átíratása stb.). Ha esetleg ezek után gépkocsiját eladja egy taxis kollégának (adásvételi nyomán forgalmi csere), akkor a kocsi ezen újabb fehér rendszámát megsemmisítik, az új taxis kap egy új sárgát (forgalmi csere, matricák beszerzése stb.) Biztosan van egy csomó dolog, amit még kihagytam, de így is éppen eléggé logikátlan és idegesítő az eljárás, amin keresztül egy taxis vállalkozó egy autócseré folyamán. Nem is beszélve a megalázó bánásmódról, amelyet némely hivatal manapság megenged magának.

E fenti folyamat a várakozáson felül azért is időigényes, mert „természetesen” több helyszínen kell lebonyolítani. Az igényt beadni a Közlekedésfelügyeletnél kell. A rendszámot a Központi Okmányiroda mondja meg. (Még nem adja oda! Csak megmondja!) Az autót a Közlekedésfelügyelet vizsgálta. A drosztengedélyt a kamara intézi. A rendszámot és a forgalmi átvenni a Központi Okmányirodában lehet átvenni. A rendszámra ragasztandó zöldkártya matricát intézni a Közlekedésfelügyeletnél kell.

A jövő?

Ha megvalósulna a fuvarozók által kezdeményezett eljárás, vagyis nem kellene a közúti közlekedési szolgáltatóknak megkülönböztetett rendszámmal rendelkezniük e fenti tortúra több eleme eltörölhető lenne. Nagy könnyebbséget okozva ezzel taxisnak, buszosnak, teherautósoknak egyaránt. Kérdés persze, hogy mi alakulna még át, a sárga rendszám esetleges megszüntésekor. (Ami hangsúlyozottan még csak egy elképzelés és nem tény!)

Megszűnne a tanfolyami kötelezettség? Nem valószínű, hiszen azon kívül, hogy azonos rendeletben szerepel a sárga rendszám kötelezettségével, más, közvetlen összefüggés nincs. Enyhülnének a műszaki előírások? Biztosan nem! Hiszen attól eltekintve, hogy ez sem sárgarendszám-függő, ma már annyira természetes az a követelményrendszer, ami néhány éve még különlegességszámba ment, hogy szinte nincs is olyan korszerű gépkocsi, ami e feltételeket nem teljesíti. Emlékezzünk csak vissza, miket írtak elő a taxira, és csak a taxira 1995-ben különleges követelményként: hátsó biztonsági öv, jobb oldali tükör, fékrásegítő, hátsó ablakfűtés. Ma már ezek minden gépkocsi természetes tartozékai.

Esetleg a vagyoni biztosítékot törölnék el? A kauciónak szintén nincs közvetlen összefüggése a rendszámmal. Nullás papírok beszerzése? Évenkénti műszaki vizsga? Mindezek „működnek” sárga rendszám nélkül is.

Nem szabad csodákat várnunk tehát attól, ha - ami egyáltalán nem biztos - esetleg tényleg megszűntetnék a közúti közlekedési szolgáltatók megkülönböztetett rendszámát. Az, hogy az adminisztráció talán némileg egyszerűsödni fog, logikusabbá és kevésbé idegtépővé fog válni az ügyintézés, máris óriási segítség lenne. Többször foglalkoztam már e hasábkokon azzal, hogy némi egészen kicsi jóindulattal megnyit lehetne egyszerűsíteni az ügyintézésen. Röviden ismét összefoglalom, hátha olvassa egy jóérzésű illetékes.

- Ma, a számítógépek hálózatba kötésének korszakában semmiféle műszaki akadálya nem lenne annak, hogy a Központi Okmányiroda néhány számítógéppel és kiszolgáló személyzettel a Mozaik utcába tegye át a taxisokkal, személyszállítókkal kapcsolatos hatósági feladatokat. Milyen elképzelésről beszéltem, hogyha nem a Mozaik és Visegrádi utca között kellene többször oda-vissza rohanganálni, mint a mérgezett egér, hanem mondjuk a 28-as és 29-es szoba között. Utópia...?

- Ma, a számítógépek hálózatba kötésének korszakában semmiféle műszaki akadálya nem lenne annak, hogy a drosztkezelés a Krisztina körülről a Mozaik utcába tegye át székhelyét. Minden budapesti taxisnak meg kell jelennie a Mozaik utcában, hogy taxiengedélyt kaphasson. Minden budapesti taxisnak meg kell jelennie a Krisztina körülről (kétszer), hogy drosztengedélyt kaphasson. A drosztengedély a taxiengedély nélkül nem működik. És fordítva. Nem kell olyan taxisnak megjelennie a Krisztina körülről drosztirodában, akinek nem kell megjelennie a Mozaik utcai Közlekedésfelügyeleten. És fordítva. Milyen elképzelésről beszéltem, hogyha nem a két egymástól el nem választható engedélyezési eljárást egymástól több mint tíz kilométerre helyezi el???

- Mekkora könnyebbség lenne, ha egy helyen el lehetne intézni a taxiengedélyt, a drosztengedélyt, a rendszámot, a zöldkártya matricát. A taxisok aranyba foglalnák annak a nevét, aki ezt elintézné nekik. És most, hogy esetleg változik a rendelet, még mód is nyílna rá, hogy annak adminisztratív oldalát is átdolgozzák. Csak - mint már említettem - némi egészen kicsi jóindulattal szükségeltetne hozzá. Kár, hogy nincs olyan taxis érdekképviselő, amely ezt kikényszerítené és felvállalná koordinálását...

Előnyök, hátrányok

A sárga rendszám gyakorlatának megszüntetése nem egyértelmű az előnyök és hátrányok tükrében. Az előnyök - mint már fentebb részben kifejtettük - jelentkeznének:

- az adminisztráció csökkenésében
- ezzel kapcsolatos anyagi megtakarításban.
- az autóról nem látszana már messziről, hogy taxi vagy fuvarozó

Hátrányai közé sorolható ugyanakkor, hogy:

- közel sem biztos, hogy megfelelő mértékben csökkenne az adminisztráció, sőt...

- a költségvetés mérhetetlen igényeit ismerve nem valószínű, hogy csökkenni az ügyintézésrel kapcsolatos díjak, sőt...

- az autóról nem látszana már messziről, hogy taxi vagy fuvarozó, ezért messziről nem is lenne megállapítható, hogy a tejetén világitó szabadjelző jogosan van-e ott, ahol van. Emlékezzünk, a sárga rendszám bevezetésének egyik legfontosabb indoka volt annak idején, hogy megkülönböztesse a vállalkozót a kontártól!

A fehér rendszám visszaállítása tehát nem oldana meg tulajdonképpen semmit, ám ha csak egy picit is könnyít az adminisztratív terheken, akkor üdvözlendő. Elvárható ugyanakkor az ellenőrzés hatékonyságának növelése és a büntetési tételek elriasztó mértékűre való emelése. És itt nem arra gondolok, hogy az egyébként mindenben megfelelő szabályos taxin nincs kint a kódszám, vagy ferde a tarifabölcse, hanem arra, hogy az engedély nélkül fuvarozó büntetése ne ötezer forint legyen! Meg ne is tízezer! Hanem tessék alkalmazni a törvényekben ma is meglévő szabályozást, és a kontártól elvenni az eszközt. A kontár kőművestől a kalapácsot, a kontár taxistól az autót! Ez csak nálunk nem működik! Próbáljon bárki elkövetni súlyosabb szabálysértést Ausztriában, Németországban, de leginkább Franciaországban úgy, hogy nem tudja kifizetni a büntetést. Ugy elkobozzák az autót, mint a sicc! És egyáltalán nem törődnek vele, hogy hogy jutsz haza, vagy mennyi kárt okoz ez neked! Tartsd be a szabályokat és nem lesz gondod! Na, ettől a szemlélettől vagyunk mi még olyan távol, hogy odáig a legjobb csillagászati távcsővel sem lehet ellátni...

Nagy Zoltán

Mi az: általában 15 – 18 centi hosszú, és a nők nagyon szeretik? – Bankjegy.

* * *

Akarsz sokat keresni? – Igen. – Akkor jól elbújok.

* * *

Rendőr ellenőrzéskor: – A vezetékneve? – Kábel...

* * *

Miért van a méheknek királynőjük? Mert ha kormányuk volna, nem lenne méz.

* * *

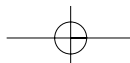
Mennyi az ember átlagos alvászórája? Még öt perc...

* * *

Rendőr bácsi, jöjjön gyorsan, az apám fejbe lötte magát! – Engem?!

* * *

Te is bölcsész vagy? – Áááá, nem, csak elbambultam ...



Angyalföldi szellemjárás

Kést szorítottak a nyakához

Jól szituált roma fiatalok intették le a taxit egy szerda délután a Nyugati pályaudvarnál, majd a Pozsonyi és a Balzac utca sarkánál kést szorítottak a sofőr torkához, pénzt követeltek, majd 110 ezer forinttal, a taxis egész heti bevételével leléptek.

Pillanatok alatt történt minden, világos nappal, még sincs semmilyen nyom, amelyen a nyomozók elindulhatnak. A sofőr nem tudott személyleírást adni támadóiról, így fantomkép sem készült róluk, a kilincsen rögzített ujjnyomat a szakértőtől visszaérkezett, aki azonosításra alkalmatlannak minősítet-

te azokat, és szemtanúkat sem sikerült felkutatniuk a rendőröknek. A XIII. Kerületi Rendőrkapitányság fényképarchívumát ugyan végignézte a megtámadott férfi, de rablói képmását nem fedezte fel a fotók között. Ez az ügy – per pillanat – a megoldatlan akták halmazát fogja gyarapítani. Tény, így valóban nehéz nyomozni.

Augusztus 10-én délután fél három körül, a főváros Nyugati pályaudvaránál, két roma származású, jól öltözött fiatal ember intette le a taxit. Egyikük előre ült az anyósülésre, míg társa hátul foglalt helyet. Bemondták a címet, majd a kocsit meglódult. Percek teltek el különösebb vagy gyanús jelek

nélkül, mígnem a Pozsonyi és Balzac utca kereszteződésénél az autót megállították. Ekkor a hátul ülő ifjú a sofőr fejét a fej támlához szorította, míg társa egy kést kapott elő és a hideg pengét a taxis megfeszített nyakához nyomta. Nem volt kétség a következő felszólítás, amikor bevételét követelték a fuvarozótól. Az igencsak szorult helyzetben lévő sofőr inge felső zsebéből odaadta egész heti bevételét, amivel éppen aznap kellett volna leszámolnia, amit az elől ülő rabló elvett tőle. Elégedett lehetett a papírköteggel vastagságával, mert a kocsiiban lévő mobiltelefont és a taxis brifkóját ott hagyva, sietősen kiugrottak az autóból és az ut-

cában pillanatok alatt el is tűntek.

A támadást követő pillanatban a kirabolt férfi már hiába kérte mind a kollegáit, mind a rendőrök segítségét, a két tettes szinte nyom nélkül felszívódott. Az akciósztály munkatársai ugyan megpróbálták szemtanúkat keresni, végigjárták a környező házakat, nem láttak-e az arra lakók bármi gyanúsítást, a két sietősen távozó fiatalot, de a tanúkutatás nem vezetett eredményre.

A taxis a rablás során nem sérült meg, így 110 ezer forinttal megkurtítva és egy kellemetlen „élménnyel” gazdagodva, de élve megúsza az angyalföldi szellemjárását. **k.z.t.**

Ismét balkáni állapotok

Hivatalos taxiállomás létesült Ferihegy I-en

Átadták a megújult Ferihegy I-es terminált, és a bejárat előtt a négy férőhelyes fővárosi taxidrosztot. Ezt követően erről már másnap, finoman szólva „hurráoptimista” cikkek jelentek meg a napisajtóban és az internetes fórumokon. Ezzel párhuzamosan a Nyugati pályaudvarról és a népligeti buszpályaudvarról ismert taxisok foglalták el az új, a főváros

taxiállomás-rendszerének keretei között működő(?) drosztot. A verekedéseket követően megjelentek a kommandósok és állandósult a fokozott rendőri jelenlét. A helyzetre ez volt jellemző még lapzártánkkor is, ezért a BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma levelet írt a másfél évtizedes problémával kapcsolatban:

Héray László úr
Ügyvezető igazgató részére

Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht.
Budapest

Tisztelt Igazgató Úr!

Az Ön által 2005. augusztus 31-én írt levél, valamint Ferihegy I. terminál megnyitása óta szerzett személyes tapasztalatok és információk alapján a BKIK VI. Közlekedési Osztály Taxis Szakmai Kollégiuma az alábbiakban összegzett álláspontot alakította ki a terminálon üzemelő taxiállomás és „taxis parkoló” működésével kapcsolatban.

1) Előzmények

A Budapest főváros közterületein a taxiállomások létesítéséről, használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló 59/1999 (XI.18.) Főv. Kgy.-i rendelet módosításával kapcsolatos egyeztető tárgyalások során

több alkalommal, legutóbb 2004. február 25-én rögzítették a felek, hogy az újabb taxiállomások létesítésének kérdésében az érintettek bevonásával közös helyszíni bejáráson történik a lehetséges helyek kiválasztása. A 2005. augusztus 09-i egyeztetés a terminál vezetésével, melyen a szakmát a BKIK VI. Osztály elnöke képviselte, vélhetően ezt a célt szolgálta.

Az ott elhangzott szakmai érvek nem bizonyultak elégségesnek ahhoz, hogy a 2005. szeptember 01-jén ismételten megnyíló Ferihegy I. repülőtér az európai normáknak megfelelő színvonalú taxiállomással és az ahhoz kapcsolódó szolgáltatásokkal álljon az érkező és induló utasok, valamint az őket szállító taxis vállalkozók rendelkezésére!

2) Tapasztalatok

A szeptember 01. megnyitást követően, rövid időn belül, a korábbi évek hangulatát idéző káosz és „drosztfogaló” hangulat alakult ki a 4 férőhelyes taxiállomáson, vala-

mint a taxisok számára kijelölt parkolóban. Komolyabb atrocitások csak a rendőrség határozott közbelépése miatt nem voltak. A taxiállomás rendeltetésű használatát nekik sem sikerült biztosítani, csupán a fuvarlehetőség reményében tömegesen kiérkező taxik miatt keletkezett forgalmi dugót tudták felszámolni.

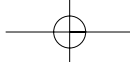
- Az utassal kiérkező taxik számára nincs hely a kulturált megállásra, kirakodásra.
- Az azonnali telefonos rendelésre érkező taxik számára nincs kijelölt várakozóhely a terminál bejáratának közelében.
- A rendelésre érkező és az utas igényének megfelelően „tablázni” kényszerülő taxik számára nincs kijelölt várakozóhely. Ők kizárólag a fizetőparkolóban tudják elhelyezni autójukat, és kénytelenek megfizetni a parkolási díjat, versenyhátrányba kerülve ezzel a taxiparkolóban álló és a terminálon belül utasra vadászó vállalkozókkal szemben.

Folytatás a 9. oldalon

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



Folytatás a 6. oldalról

• A taxiállomás használatát ismét egy szűk csoport sajátította ki, a korábbi évek gyakorlatának megfelelően. A rendszert olyan jól szervezeten működtetik, hogy hozzá nem értő szemlélő észre sem veszi a rendelkezést. A taxik pörögnek, az utasok folyamatosan kapnak autót, csupán a hátsó taxi parkolóban állók nem értik, miért nem halad a sor! A hátsó taxiparkolóra ugyanis nem vonatkoznak a taxiállomások rendjére vonatkozó szabályok, így ott a sor elejét blokkoló taxisokkal szemben szankciót alkalmazni sem lehet.

3) Javaslatok

A fentiekben vázolt állapot folyamatosan magában hordozza a konfliktus veszélyét, mind a taxisok között, mind a taxisok és a rendfenntartók között, folyamatos kellemetlenséget okozva ezzel az utazóközönségnek és a reptér üzemeltetőjének. Ennek a helyzetnek a gyors feloldására az alábbi javaslatokat tesszük.

• Az utassal kikerülő taxik számára a főbejárat előtt a menetirány szerinti jobb oldalon a gyalogátkelőhely után 3-4 férőhely biztosítása.

• Az azonnali telefonos rendelésekre érkező taxik számára a főbejáratl szemben a menetirány szerinti bal oldalon a gyalogátkelőhely után 6-8 férőhely kialakítása.

• A rendelésre „táblázni” kényszerülő taxik számára a fizetőparkolóban 30 perc ingyenes várakozás biztosítása.

• A taxiállomás kibővítése oly módon, hogy a kanyarban lévő hátsó taxiparkolót is taxiállomássá minősítik, kiterjesztve ezzel a rendelet hatályát erre a területre is.

• Folyamatos ellenőrzés a terminál nyitvatartási ideje alatt.

Összegzés

A jelenlegi állapot semmilyen körülmények között nem elfogadható! Ezért a BKIK VI. Osztály Taxis Szakmai Kollégiumának vezetősége határozottan tiltakozik az ellen, hogy ezt az állapotot bárki előrelépésnek és a taxiállomás-helyzet megoldásának tekintse!

Az eddigiekben leírtak a helyzet gyors, átmeneti kezelésére vonatkozó javaslatokat tartalmazzák, azonban szeretnénk emlékeztetni, hogy a BKIK álláspontja a repülőterek - ide-

értve a II-es terminál taxiállomásainak üzemeltetését is – komplex rendezését látja egyedüli megoldásnak. Ennek formája pl. egy pályázat útján elnyerhető szerződéses viszony lehet, mely minden elemére kiterjedően szabályozza a taxik forgalmi rendjét a repülőtereken. A pályázat részletes kidolgozásához, felkérés esetén, a kamara szakértői felajánlják közreműködésüket.

Tisztelt Héray Úr!

Kérjük, hogy a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Kht. és a BKIK VI. Osztály közötti Együttműködési megállapodás szellemében lehetőségeihez mérten támogassa a fentiekben rögzített törekvéseket, annak érdekében, hogy a Főváros megfelelő színvonalú taxiállomásokkal álljon a taxis vállalkozók és az utazóközönség rendelkezésére.

Budapest, 2005. szeptember 8.

Antal Attila elnök
BKIK VI. Osztály
Sipeki József vezető
Taxis Szakmai Kollégium

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

2005. január elsejétől lettem EVA-s. Azzal tisztában vagyok, hogy bruttó bevétel 15%-át kell befizetnem az APEH-nak, csak eredménykedem, hogy hátha van olyan kiadás amit levonhatok a bruttó bevételből. Gondolok például olyanra, mint iparűzési adó, súlyadó, vagy valami egyéb.

Az egyszerűsített vállalkozói adó (rövidítve EVA) szabályait a 2002 évi XLIII. törvény szabályozza. Ennek 6.§-a írja körül a bevétel kérdését:

„6. § (1) Bevétel a számvitelről szóló törvény hatálya alá nem tartozó adóalany esetében a (2)-(8) bekezdés szerint meghatározott összeg, más adóalany esetében a számvitelről szóló törvény rendelkezései szerint elszámolt (a beszámoló eredménykimutatásában kimutatandó) árbevétel, bevétel.

(2) Bevétel a számvitelről szóló törvény hatálya alá nem tartozó adóalany által vállalkozási (gazdasági) tevékenységével összefüggésben, vagy arra tekintettel bármely jogcímen és bármely formában másról megszerzett vagyoni érték, beleértve az áthárított általános forgalmi adót is. Vagyon érték különösen a pénz, a kereskedelmi utalvány, a dolog, az értékpapír, az igénybe vett szolgáltatás és a forgalomképes vagy egyébként értékkel bíró jog, valamint az adóalany javára elengedett kötelezettség vagy átvállalt tartozás.

(3) A (2) bekezdésben foglaltaktól eltérően nem minősül bevételnek:

a) az a vagyoni érték, amelyet az adóalany köteles visszaszolgáltatni (így különösen a kapott kölcsön, hitel, a tag vagyoni hozzájárulása);

b) az adózó által korábban átadott vagyoni érték az adóalany (ideértve a tevékenységét folytató özvegyet, örököszt is) részére nem ellenérték-ként (ellenszolgáltatásként) történő visszaszolgáltatásakor (ideértve különösen a nyújtott kölcsön, hitel visszafizetett összegét és a visszatérített adót, valamint az adóalanyiség időszaka előtt megszerzett értékpapír átruházása révén megszerzett ellenértékből azt a részt, amely nem haladja meg az értékpapírnak az adóalanyiség első adóévet megelőző üzleti év utolsó napjára vonatkozóan a számvitelről szóló törvény rendelkezései szerint megállapított könyv szerinti értékét, de ide nem értve különösen a nyújtott kölcsönre, hitelre kapott kamatot);

c) az a vagyoni érték, amelynek a megszerzése alapjául szolgáló jogviszony keletkezésének napjára vonatkozóan megállapított szokásos piaci árt az adóalany köteles megfizetni; ha azonban az adóalany csak a szokásos piaci ár egy részének megfizetésére köteles, akkor a szokásos piaci árból a fizetési kötelezettséget meghaladó rész bevételnek minősül.

(4) A bevételt forintban kell meghatározni.

(5) Kereskedelmi utalvány esetében a bevétel az az összeg, amely összegben az utalvány ellenérték kiegyenlítésére (kötelezettség csökkentésére) felhasználható. E rendelkezés értelemszerűen irányadó minden olyan jegy, bón, kupon és más hasonló tanúsítvány esetében is, amely több személy árúja vagy szolgáltatása ellenértékének kiegyenlítésére alkalmas.

(6) Nem pénzben megszerzett vagyoni érték esetében a bevétel a vagyoni értéknek a megszerzése időpontjára megállapított szokásos piaci ára. Szokásos piaci ár az az ellenérték, amelyet független felek összehasonlítható körülmények között egymás között érvényesítenek vagy érvényesítenének.

(7) Elengedett, elévült kötelezettség és más által átvállalt tartozás esetében a bevétel az adóalany megszünt kötelezettségének, illetve megszünt tartozásának összege.

(8) Ha a bevételt külföldi fizetőszközben fejezték ki, akkor az átszámításhoz a számla vagy az egyszerűsített számla kibocsátásának napján - más esetben a bevétel megszerzésének a napján - érvényes, a Magyar Nemzeti Bank által közzétett hivatalos devizaárfolyamot kell alkalmazni. Olyan külföldi fizetőszköz esetében, amely nem szerepel a hivatalos devizaárfolyam-lapon, a bevétel forintba történő átszámításakor a Magyar Nemzeti Bank által az említett időpontra vonatkozóan közzétett, euróban megadott árfolyamot kell figyelembe venni.”

A bevétel a fentiek alapján tehát minden olyan pénzben, vagy bármilyen utalványban kapott összeg, amely a vállalkozási tevékenység-gel kapcsolatban keletkezett. Abból levonni semmilyen jogcímen nem lehet költséget, tehát iparűzési adót, vagy súlyadót sem. A fentiek alapján nem tekintendő bevételnek az az összeg, amelyet vissza kell fizetni, így különösen a vállalkozás által felvett hitel, kölcsön, vagyoni betét (egyéni vállalkozóknál ún. tőkebetét).

Mit kell adni a hasmenéses vizilónak? ... – UTAT!

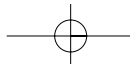
Hogy öltöznek az eszkimók? – ??? – Baromi gyorsan!

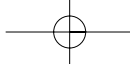
Honnan tudod, hogy egy politikus hazudik? – Mozog a szája.

Miért sírsz kislíú? – Mert megvettem egy rajtszöget! – Nese itt egy másik.

Milyen buli van az intenzív osztályon? – Esméletlen.

A kivétel erősíti a vakbelet.





Alacsony kihasználtság, hivatali munkarend, növekvő fuvarigények mellett

Áthidalhatók a taxizásban tapasztalható ellentmondások

Júniusi számunkban beszámoltunk arról, hogy a 6x6 Taxinál még 2002-ben bevezetett kategóriarendszer hosszú időre előre tervezhetővé tette a szükséges autócseréket. Ugyanakkor sokakat az ideai szemlélt követően így is meglepetésként ért, hogy bizony a címfelvéteknél változások következtek be. E mellett sok autót ráadásul visszaminősítettek a „C” kategóriába. Néhányan már egyenesen terrortól beszélnek. A kialakult helyzetről és a szakma egyéb problémáiról Lengyel Sándort, a 6x6 Taxi fuvarszervezőjét kérdeztük.

• Szó sincs terrortól! Évekkel ezelőtt a cégvezetés megtervezett egy programot, amit munkatársainkkal nyílt napokon egyeztetünk. Ehhez most is tartjuk magunkat, vagyis inkább előrelátás, kiszámíthatóság és következetesség tapasztalható nálunk. A jelenleg is alkalmazott kategóriarendszert, a tervezési időszakot követően, 2002-ben vezettük be. Ez a korhatár maximalását és az autótípusok egyértelmű, hosszú távra érvényes besorolását rögzíti. A kollégák által is régóta ismert szabályozásnak köszönhető, hogy vállalkozóink tervezni tudják beruházásaikat. A 6x6 Taxi kategória-rendszere alapján például évekkel ezelőtt lehetővé vált annak eldöntése, hogy majd új, vagy használt autót állít be taxiként a vállalkozó, mikor aktuálissá válik a munkaeszköz cseréje. Megelégszik egy jól felszerelt, korszerű, közepes méretű, de vadonatúj „B”-s kocsival, vagy inkább egy 2-3 éves, szintén kifogástalan állapotú, de nagyméretű „A” kategóriás autó beszerzését vállalja. A rendszerünkben működtethető taxik maximális életkora 8 évben lett meghatározva (kivéve a Mercedest, mely típusnál 12 év a felső korhatár), ami az állapottól függően még további egy évvel kitolható. Ez azt eredményezte, hogy az elmúlt három évben több mint 350 vállalkozónk cserélte le az autóját nagyobbra, szebbre, korszerűbbre. A mostani szigorításra, egy újabb lépésre, azért volt szükség, mert jogosan sérelmezte most már a többség, hogy nem nagyon éri a címkadásban beruházása előnyeit, pedig többet fektetett vállalkozásába. Jelen pillanatban mintegy 120 db „C” kategóriás autó dolgozik nálunk, melyek egy része korszerű, de kisméretű autó, másik része pedig az „A” és „B”-kategóriából a kora miatt kikerült gépkocsi. Ezek tulajdonosait szeretnénk cseréire sarkallni az új címkadási szisztémával.

• Ezt sérelmezik sokan. Pontosan mit is vezettetek be?

• Röviden azt, hogy az első két feldobásra (3-5 percen belül) csak „A” vagy „B” kategóriával lehet címre jelentkezni. A „C”-be átsorolt autók csak ezt követően szállhatnak be a tornába. Természetesen vannak egyéb szempontok is, amire figyelemmel kell lenni. Hiszen az „A” kategóriás is felte-

helyes volt. Még akkor is, ha ez átmeneti időre bizonyos mértékű veszteséget okozott.

• Akkor ment el tőletek 100 ember?

• Igen, közel 100 ember ment el sértődötten, akinek a fele érdekes módon, egy éven belül, a kocsiját lecserélve visszajött. Örömmel fogadtuk őket, hiszen munkájukkal, szolgáltatásukkal mi is, utasaink is elégedettek voltak. Ezért örültünk, hogy

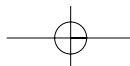


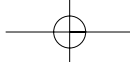
Lengyel Sándor: – A címkadás korszerűsítésével jelentősen javulhatna a taxik kihasználtsága

szí a kérdést, hogy „minek vettem én 6,5 millióért például egy vadonatúj Passatot, vagy akár használtan egy három éves Mercedest, amikor vehettem volna feleennyiért egy gyönyörű Skoda Octaviát?”. Erre is nehéz lenne válaszolni, ha nem lennének hosszú távú elképzeléseink. Ennek megfelelően a többet vállaló, többet beruházó rétegnek biztosítjuk, hogy a vidéki címekre – nem a Budapesttel határosakra, hanem az ennél távolabbiakra – negyedórás feldobásig csak „A” kategóriás taxi mehet. Ebből is volt egy kisebb felzúdulás, bár ha mindenki, aki nálunk dolgozik, ezt végiggondolja: a vidéki megrendelések 80%-a eddig is eleve „A” kategóriát rendelt. Hiszen egy hosszabb úton minden utas szeret kényelmesebben utazni. Vagyis nincs nagyobb változás e téren sem, mindössze egyértelművé tettük a kérdést. A címmármány a létszám különösebb változtatása nélkül, fokozatosan és folyamatosan emelkedik, ami megerősíti, hogy a cégvezetés három éve olyan döntésre szánta el magát, ami

visszajöttek. Most is tapasztalható – ennek az újabb változtatásnak hatására – egy kisebbfajta elvándorlás, ami ilyenkor azért tagdíjvesztéseket okoz a cégnek. Ennek ellenére úgy gondoljuk, hogy hosszabb távon ezek a kiesések, veszteségek kompenzálódni fognak. Szeretnénk, ha az a maradék 120 ember, akinek a jövő májusi szemlélig szükséges autóját „A” vagy „B” kategóriásra cserélni, hasonlóan gondolkodna. Nálunk például a rendkívül népszerű Skoda Octavia „B” kategóriába van sorolva, mert elhatároztuk, hogy ez a méret lesz a minimum, amit utasaink kapnak rendeléskor. Ennél alább nem szeretnénk menni.

• A többi taxitársaságnál, a tagság nyomására, mintha visszafelé mennének ezek a kategóriák. A legfelsőbb kategóriákba olyan típusok is bekerültek, amelyek az adott márkánál nem a legnagyobb változatot képviselik. Például a Skodánál a Superb a „csúcs”, mégis sok helyen ennek azonos a besorolása az Octaviával, ami a társaságok többségé-





nél a legnagyobb kategóriába került. De más márkák esetében is hasonló a tapasztalat.

• Alapvető meghatározás történt e tekintetben is annak idején. Többnyire megvan minden típuson belül a nagy-, közép- és kisméretű gépkocsik. Tehát nem kellett újat kitalálni ahhoz, hogy ez előre tervezhető legyen. A Fordot is említhetjük példaképpen: nyilván a Mondeo van az „A” kategóriában és a Focus a „B”-ben. Tudom, hogy nálunk van még néhány régebbi Mondeo is, de ezeknek már csak egy-két évük van hátra. A vállalkozó kollégák tudják rólok, hogy előbb-utóbb cserére szorulnak. Azzal is tisztában vagyunk, hogy ma egy kocscsere nem olcsó mulatság, tehát a vállalkozó nem fog beruházni egy hétéves Mondeoóba, csak azért, hogy az „A” kategóriába kerüljön. Mert a „nyolc éves” korhatár miatt egy év múlva kénytelen lenne néhány hétre leállni újabb csere miatt, amivel komoly veszteséget okozna magának. Tehát ha típus vagy márkahűségről van szó, akkor a következő esedékes cserénél egy új, vagy már korszerűbb, 2-3 éves használt Ford Mondeót vesz majd. Ugyanez van a Skodánál. Hiszen borulna a rendszer logikája, ha az Octaviákat „A” kategóriába sorolnánk. Ez esetben senki sem venne Superb-et, illetve akinek ilyen van, mert beruházott, joggal háborogna. Nálunk egyébként jelenleg 4 Superb és 140 Octavia dolgozik. Ez utóbbi az, ami – az átlagot tekintve – a mai bevételtermelő lehetőségek mellett még finanszírozható, és az utas szempontjából is kényelmes méret. Kifogás ellene nem lehet, ha tiszta, ápolat a kocsí. Európában is népszerű ez az autó taxiként, és mi is ezt, vagy az ehhez hasonló méretű típusokat határoztuk meg „zászlóshajóként”, ami a munka tömegét elviszi.

• **2001-ben 70 ezer körül volt átlagosan a havi megrendelések. Jelenleg már meghaladja a 100 ezret. Ez nagyon jó. Ugyanakkor utasaitoktól azt hallom, hogy csúcsidőben igen nehéz tőletek autót kapni, miközben a taxisok nagy része folyamatosan panaszkodik a bevételekkel kapcsolatban. Ez azért kissé ellentmondásos helyzet annak ellenére, hogy szinte minden cégnél hasonló problémával küzdenek.**

• Ebben ugyanakkora ellentmondás van, mint az egész szakmában. Valóban az a helyzet, hogy a reggeli és délutáni csúcsidőben egyre nehezebb az utasok kiszolgálása. Persze ennek van más oka is: a közlekedés szervezése, fejlesztése, az ütfelújítási munkálatok időzítése. Mint tapasztalható, attól, hogy új burkolatot kap egy-egy főútvonal a forgalomszervezés egyirányúsítás, forgalomgyorsítás területén semmilyen komoly változás nem történik évek óta. A főváros képtelen a fejlesztésekkel párhuzamosan a forgalomszervezés területén eredményeket produkálni. Csak a fővárosban havonta 7000 gépjárművel növekszik a

közlekedők száma. Ez önmagában is komoly probléma. Szeptembertől, azt hiszem nem csak mi, hanem minden taxicég komoly vizsgafeladat elé áll majd az utazóközönség normális kiszolgálása miatt. A meg-növekedett megrendelések újabb problémák elé állítja a cégvezetésünket. Ugyanis utasainkat meg is kell tartani! Márpedig az, ha sokat kell ránk várni, vagy sorozatban más céget küldünk magunk helyett, nem ebbe az irányba visz hosszú távon. A konkurencia is erősödik, fejlődik, nem ülhethünk a babérjainkon. 2002-ben, amikor lementünk a jelenlegi 600-as létszámra, azt határoztuk meg, hogy ezt a létszámot tartjuk. Akkoriban nagyon sok – természetesen jogos – kritika hangzott el a taxisok részéről. Sérelmezték, hogy a tulajdonosok nem tudnak a zsebüknek ellenállni, és csak a létszámot növelik. A tulajdonosi viszonyok megváltozása után a vezetőség igyekezett olyan irányba vinni a dolgokat, hogy abból ne legyen semmilyen probléma. Ezért lett az alacsonyabb létszámhatár is meghatározva. Az sem titok, hogy nálunk a legmagasabb a havi alvállalkozói díj, de az, aki ezt hónapról hónapra tisztességesen befizeti, a számítását is megtalálja. Viszont valóban feszül ellentmondás a reggeli és délutáni csúcsidővel és a szolgáltatói szokásokkal kapcsolatban. Szomorú, mert nyilván nem nekünk kellene elmondani tízen-, huszoneveve taxizó kollégáinknak, hogy hogyan kellene több pénzt keresni. Természetesen akkor, amikor erre utasigény van. Én a legfőbb problémát az egész szakmára vonatkozóan abban látom, hogy fiatal emberek nem, vagy csak igen kis számban jönnek már erre a pályára az utóbbi években. Rossz hír ez az egész szakmának, mert fáradsz az emberek. Nálunk az átlagkorosztály jóval 40 év fölötti – szinte mindenkinek családja van. Ezért kezd beállni a taxisás egy hivatali munkarendhez hasonló időbeosztásra. Vagyis például nappalos kollégáink jelentős része csak reggel 8 körül kezd. Kihagyva az évtizedek óta kihasznált reggeli csúcsot. Van persze, aki jóval korábban kimegy dolgozni, hiszen nem is tudnánk ellátni ekkora címállományt nélkülük. Ugyanakkor ennyi megrendelésnél már komolyan el kell gondolkodnunk valamifajta munkaszervezésen, mert elég ad-hoc jellegű az, hogy „énekl” a diszpécser a megren-

delést hosszú időn keresztül, amire jelentkezik valaki, vagy ha nem, akkor elvisszük valamelyik konkurensünkhöz. Biztos, hogy ebben az ügyben valamit lépnünk kell. De azért az érdekes eredményre vezet, ha meg-nézzük, hogy hány kollégánk mennyi időt is szán a termelésre. Láthatunk lesújtó adatokat is. Nyilván nem a kocsi van elni, de a vállalkozás attól vállalkozás, hogy alkalmazkodik valamennyire a piaci igényekhez. Ha ezek azt diktálják, hogy a nappalos legalább reggel 5-6 óra körül kezdjen, mert ekkortól van igény erre a szolgáltatásra, akkor bizony ki kell jönnie, mert ellenkező esetben kára származik ebből a cégnek, és persze a taxisnak egyaránt. És az éjszakai sem este 10 órakor kell feltétlenül kezdenie, miközben délután 4-5-6 órakor nem tudjuk eladni a címeteket. Tehát hiába lett most már ez a cég jó a megrendelői visszajelzések alapján, nem nagyon merjük fokozni a címállomány növelését, mert bizonyos napszakokban nem igazán van rá fuvarozói kapacitásunk. A régi megrendelői állománnyal sem szeretnénk kitolni, nem akarjuk magunkat lejáratni, tehát most vagyunk egy olyan határon, hogy azt a mértéket, amit még bécülettel ki tudunk szolgálni, óvatosan kell meghatároz-nunk. Az is egy nonszensz dolog – nem csak nálunk, más cégeknél is – hogy augusztus 20.-án nagyon nehéz volt taxit fog-ni. Mert ugye a taxis kollégák – és most kérem, hogy senki ne sértődjön meg – nyilván a családjukkal nézték a tűzijátékot. Persze tudom, ez egy évben egyszer van. Ugyanakkor a megrendelői oldalnak – márpedig ezt nem lehet figyelmen kívül hagyni, hiszen ők tartják el ezt a piacot – nem okozhatunk azzal csalódást, hogy 20-án nem küldünk autót. Mert 21-én, vagy 22-én már nem minket fog hívni, hanem azt a céget, ahol valamilyen szerencse foly-tán, nagy nehezen tudtak neki egy autót küldeni. Én ezért jóval nagyobb felelőssé- get várnék el minden taxistól. Érdemes mindenkinek személyre szólóan átgondol-ni, hogy vajon ő mindent megtesz-e azért, hogy minden jól működjön a cégnél?

• **Abban, hogy nem minden megrendelőnek jut idejében autó, nem csak a munkakezdési szokások hibásak, hanem a fuvarkiadási gyakorlat is, melyre nem lehet az európai jelzőt alkalmaz-**

Nincs az a munka, amit ne tudnék végignézni.

Kezdetben vala a semmi. Majd az Úr mondá: „Legyen világosság!” – S továbbra is vala a semmi, de már látni is lehetett azt.

Ritka, mint a hirtalószar!

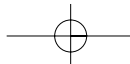
Az élet nem mindig kellemes, de li-dércnyomásnak megjárja.

Nem a világ lett rosszabb, a hírszolgálatás lett jobb.

Az alkohol nem választ, de legalább el-felejt a kérdést.

A boldogság két fontos eleme: jó egészség és rossz memória.

Az italt elhagyni jó dolog... sokkal rosszabb viszont, ha már nem emlékszel, hol hagytad el.



ni. Szerintem nincs még egy olyan város e kontinensen, ahol a taxisok többsége üresen autózik vissza a város másik végén lévő bázisáig, mert másképpen nem sok esélye van a megélhetésre...

• Egyetértünk. Ezért is örültem a két hónappal ezelőtti city felvetésnek, ami e lap hasábjain Tamás Miklós City elnök részéről fogalmazódott meg, hogy a drosztkat nem szabad kihasználatlanul hagyni. Főleg úgy, hogy nem kevés pénz is kell értük fizetni. Ha tényleg vannak a piacon a társaságok között olyanok, amelyek komolyan gondolják, hogy a címkiadási struktúrájukon változtatni akarnak, akkor ezt egyféle képpen lehet megoldani, összefogással! Ez által azt is megoldanánk, hogy az új szisztéma miatti elvándorlás induljon meg ezektől a cégektől. A címkiadás korszerűsítésének következtében javulna a kihasználtság, vagy ha úgy jobban tetszik, a guruló, ami nagyon lényeges eleme a havi jövedelemnek. Milyen tarifát akar a szakma egy 30-35%-os kihasználtság mellett gazdaságosnak kikiáltani? Azt kell megnézni, hogy abból, ami jelen pillanatban rendelkezésre áll, a 170-190 Ft/km közötti tarifák alapján ho-

gyan tudjuk tovább fokozni a tényleges bevételeinket. Ezekről a dolgokról kellene beszélni. Meggyőződésem, hogy a forgalmi viszonyok miatt – ha marad ez a kályhataxizás – tovább romlik a taxisok helyzete. Az egekbe szökő üzemenyagárak miatt az üresen megtett kilométerek nagyon sokat rontanak a napi bevételeken. Ha a forgalmi viszonyokat figyelembe vesszük és elkezdünk egy olyan rendszert kiépíteni, amiben arra ösztönözzük a kollégát, hogy ahol megy a bolt reggel, este és napközben is, ott maradjon, és ne menjen vissza a helyére, akkor azzal jól járhat mindenki. Ha azokat a helyeket, amiért fizetnek a taxisok, használatba vesszük, esélyt adunk az utasoknak is arra, hogy a büszkén viselt logókat, ne az erdő szélén meg a folyóparton keressék, hanem tömegközlekedési csomópontokban, bevásárlóközpontokban. Akkor az utcáról, drosztról is tudnánk fuvarokat felszedni. Ma kollégáink olyan helyeken tütiznek, ami csak a rádió szempontjából érdekes, utas arra még tévedésből sem jár. Azok a megnyilatkozások, amelyek itt az utóbbi időben elhangzottak, a fővárossal kialakult adok-kapok, az egymásra mutogatások, a

problémák tologatása sehová sem vezet. Lehetősége van ennek a szakmának arra, hogy együttműködést keressen és elkezdjen együtt dolgozni azokkal, akiken a sorsa múlik. Ha viszont ezek az emberek nem fogadják el a feljüket nyújtott jobbot, nem hajlandók együttműködni, akkor tovább kell lépni. Ezekről a személyekről akkor véglegesen be fog bizonyosodni, hogy lehetnek akár-hány év óta a taxiügyek felelősei, alkalmazatlanok a feladatra. Túl kellene lépni az egyéni sérelmeken és globálisan, taxicégektől függetlenül, magát a szakmát nézni. Ugyanis például a „kályhataxizás” az egyik rákfenéje e szakmának.

• Ezen segítene a droszthálózat bővítése, kihasználása?

• Igen, de nem csak egyszerűen erről van szó. Amikor az ember megnézi a címfelvételei adatokat, rájön, hogy nálunk is jelentős az így dolgozók száma. Ez a rossz beidegződés abból az időből maradt meg, amikor még kevés cím volt és mindenre örült módon száguldozni kellett. Sajnos benne maradt a kollégákban az, hogy ha elviszik Óbudáról a XIII. kerületbe, akkor visszamegy üresen

Folytatás a 15. oldalon

Alkalmazottaknak Mercedesek a 6X6-nál

Alkalmazotti státusba veszel fel a 6X6 Taxi gépkocsivezetőket, meghozza „E” Mercedesekre. Sokan észrevették, hogy már az ellenőrök is ilyen autóval dolgoznak. Természetesen a „droszthíradó” hamar szétszórja a pletykákat, ezért a legilletékesebbet, Surányi Attilát, a 6X6 Taxi tulajdonosát kérdeztük.

• Igaz a hír az alkalmazottak felvételéről?

• Azért ez nem ilyen egyszerűen megy majd. Az elmúlt öt év tapasztalatait számtalanszor elemeztük a kollégáinkkal. A 6x6 Taxi, a szakma és az utazóközönség szerint is, ma már az élbolyban van. Az egy főre jutó fuvarszám meghaladja a 170-et, ami komoly eredmény. Csak az összehasonlítás kedvéért mondom: négy éve ez a szám 95-105 között volt. Tehát úgy érzem, sokat fejlődtünk. Viszont hosszú ideje olvasom a taxis újságot, melyben az utóbbi évben a fix tarifa kapcsán elég sok kritikával illetik a taxisok, és sajnos már egyes városvezetők is a fuvarszervező cégek tulajdonosait. Válogatás nélkül,

mindenkit egy kalap alá véve, mondván, ők könnyen lépnek át a tarifakérdésen, hiszen ők a beszédett tagdíjából igen jól elvannak, mit érdeklí őket, hogy a fővárosban használatos nyomott árakon miként lehet egyáltalán gazdaságosan működtetni egy taxivállalkozást. Ezek az állítások engem személy szerint sértenek. A 6x6 Taxi ma az egyike a legmagasabb díjszabással szolgáltató taxicégeknek. Úgy döntöttem, saját beruházásból bizonyítom azt, hogy még a mai tarifákkal számolva is lehetséges nyereséges vállalkozásként taxikat üzemeltetni. Természetesen felmértem a kockázatot. Úgy gondolom, hogy a magam részéről sikerült megteremtmem a feltételeket. Kulturált munkahelyeket biztosítok, tisztességes, nyereségérdekelt javadalmazással kiegészítve, egy olyan taxicégnél, ahol mostanában nem nagyon panaszkodhat senki arra, hogy nincs elegendő cím, azaz munka. Ha mégis úgy alakulna, hogy tisztességesen – a dolgozókat bejelentve, utánuk minden járulékot befizetve, a kiadásokat, bevételeket pontosan elszámolva – képte-



Surányi Attila – Az alkalmazottaknak semmilyen költsége nem lesz

lenség legalább minimális nyereség mellett működtetni a vállalkozást, akkor a problémák gyökere sokkal mélyebben van, ami nem az én felelősségem. Mindenesre bizakodó vagyok abban a tekintetben, hogy sikerül bizonyítanom: aki tisztességesen és szorgalmasan végzi a munkáját – mint ahogyan teszi ezt több ezer budapesti taxis, csak róluk ritkán esik szó – az képes ebből a vál-

lalkozásból megélni. Kérdésedre visszatérve a taxi-gépkocsivezetői munkakör betöltésénél elsősorban olyan tapasztalt kollégákra számítok, akik néhány évvel nyugdíjazásuk előtt már nem akarnak újabb gépkocsiba beruházni, fontos számukra, hogy tisztességesen végzett munkájukért tisztességes bérezésben részesüljenek. Mellettük olyan fiatal, de tapasztalt munkaerőre is számí-

Folytatás a 15. oldalon

Folytatás a 12. oldalról

Obudára, miközben a diszpécser negyedóraóra kínálhatja az angyalföldi címeiket. Pedig csak annyi lenne a dolga, hogy elővegye térképét, és negyedóra-húszpercen belül odaérjen a címre. Am esélyt sem adva magának visszafordul, és megy vissza oda, ahol házára ismeri a környéket. Ezen csak egy körzetesítési rendszerrel lehetne segíteni. Így a kapacitásunknak nem a jelenlegi lenne a felső határa, hanem az növelhető lenne anélkül, hogy újabb taxisokat kellene felvenni a megrendelések teljesítéséhez. Az ősszel, ha egy kicsit rosszabb lesz az időjárás, rengeteg gonddal és problémával találjuk majd szemben magunkat a megnövekedett megrendelészám miatt. Amennyiben viszont nem ad-hoc jelleggel mondjuk be a címeiket, hanem előre tervezni tudunk a kintlévő kollégáink számával, az előnyösen befolyásolhatja a napi kereseteket is. Nem kellene több tízmilliós beruházást fordítani a fuvarkiadási rendszer korszerűsítése miatt a diszpécserközpontra. Egyelőre elegendő lenne például ehhez, ha rögzítené a központ a szükséges adatokat. Nem kell más, csak egy plusz URH-frekvencia, ahol semmi mással nem foglalkoznának, csak adatokat gyűjtenek.

Folytatás a 12. oldalról

tok, aki szívesen dolgozna jól felszerelt kényelmes gépkocsin, mivel jelenleg nem áll rendelkezésére több millió forint egy korszerű munkaeszköz beszerzésére. Azt várom tőlük, hogy dolgozzanak becsülettel. Egy gépkocsira két embert szeretnék alkalmazni, mindezt a hivatalos munkarend betartásával, azaz heti két szabadnappal, fizetett szabadsággal. Így tudnak majd pihenni, a családjukra időt szakítani. A javadalmaszásban is érdekeltté kívánjuk tenni munkatársainkat, aki többet tud teljesíteni, az többet is fog keresni természetesen.

• **Jól hangzik, bár ez korábban a Fótaxinak, majd az Est.Taxinak sem sikerült. Milyen autót adtok majd az alkalmazottak alá? Tényleg a Mercedes mellett döntöttek?**

• Nagyon sok típust nézegettem a piacon, és nem titok, hogy régebbi kapcsolatomban van Németországban különböző cégekkel. Ezek a cégek Mercedes gépkocsikat forgalmaznak. Ezért döntöttem úgy, hogy mindenképpen a Mercedes lesz az a gépkocsi, amit a kollégáknak biztosítani fogok. Még hozzá nem a megszokott öregebb típusokat, hanem a 1-3 éves, újszerűnek mondott autókat,

nének. Tudnak ebből, hogy hol fog végezni a kolléga, ha megkapta a címet, felvette az utast, aki bement a végzés helyét. Ezt bejelentené a rendszer kezelőjének. A segédprogramok számításokat végeznének arra vonatkozóan, hogy mikorra fejezi be a fuvar. Ez azért is fontos lenne, mert a fix tarifa kapcsán teret kaptak olyan hangok, hogy ingyen, üres órával állunk a címre, majd nemritkán még hosszú percekig ingyen várunk a kedves utasra. Ezt mind-mind meg lehetne gyorsítani, mert ha a központ korrekten tudja tájékoztatni az utast telefonon keresztül, hogy mennyi a várható érkezési idő, akkor az utas tud alkalmazkodni ehhez. A problémák mindig abból adódnak, hogy valaki „mellélő”. Lehet, hogy a kolléga a negyedóra ígért címen 3 percen belül ott van, az utas pedig az esetleges rossz tapasztalata alapján kényelmesebben jön le. Mindenképpen kevés befektetéssel kell és lehet javítani a kialakult helyzeten. Ha sikerül, kevesebb lesz az állásidő, amit a kolléga a címen ingyen tölt. Ezekkel a tervezett intézkedésekkel a közérzetet és a bevételt is lehetne javítani, de ehhez nyilván partnerek is kellene.

• **A taxisok jelentős része irtózik a változtatásoktól. Egy ilyen mértékű reform támogatására van esélyetek?**

• Amikor újítunk, tervezzük, vagy kitalálunk dolgokat, azokat előtte különböző fórumokon – nyílt napokon, beszélgetőcsatornán – véleményeztetjük a kollégákkal. Igyekszünk belevonni őket már az előkészítési szakaszba is. Véleményem szerint egy cégvezetésnek az a feladata, hogy jó döntéseket hozzon, a tagságnak pedig az a dolga, hogy ezeket a legjobb tudása szerint végrehajtsa. Ebben benne van az is, hogy hibázhatnak ők is, hibázhatunk mi is, de a folyamatos fejlődés érdekében mindenképpen együtt kell gondolkodnunk, dolgoznunk. Természetesen kollégáink többségének egyetértése nélkül nem lépünk.

• **Értelmes ember nem vitatja, hogy egy 30-35%-os kihasználtsággal dolgozó vállalkozás, legyen az bármilyen, előbb-utóbb csődbe megy. A taxi eléggé speciális terület, mert ez még így is működik, de nem problémamentesen. Javíthatna a helyzeten az oly sokszor felvetett drosztelső rendszer bevezetése, ám tudomásom szerint ma Budapesten nincsen**



A 6x6 ellenőrei kerekklámpás Mercivel járnak

felszerelve mindenféle extrával. Egyelőre három darab „pápaszemes” Mercit, és egy darab Vitót indítok. Ezeket a gépkocsikat a legmodernebb ECOMETER órákkal szereltem fel, melyek a GPS egységen kívül az elektronikus hitelkártyás fizetésre is alkalmasak.

Számos érdeklődő van már, ezért igény szerint a gépkocsik darabszámát folyamatosan növelni kívánom.

• **Ez azt jelenti, hogy az alkalmazott gépkocsivezetőnek más dolga nincs, minthogy vezet és megtermeli azt a pénzt, amit meghatároztok,**

de a javíttatás, a taxióra-szerviz meg az összes többi a cég feladata. Jól értem?

• Igen, semmilyen költsége nem lesz az alkalmazottnak. Az ő dolga csak annyi, hogy a munkaidejében szorgalmasan dolgozzon.

• **Erre a lehetőség a 6x6-nál**

olyan taxicég, ahol ezt a taxisok megszavazták volna. Látsz valamilyen lehetőséget arra, hogy meg tudnátok győzni a tagságokat ennek előnyeiről?

• Igazából itt is a falkaszellem érvényesül, mint az élet más területein. A nagy hangok messzebbre hallatszanak. Nálunk a tavaszi gépkocsiszemlén volt erről szavazás. A nagyon halovány többség újabb drosztok indítása mellett tette le a voksát. Tavaly is feltettük ezt a kérdést, mert valamilyen oknál fogva minden évben 1-2 drosztot be kell üzemelnünk. Amikor a megrendelő, ráadásul jó forgalmú helyen, kritikával illet bennünket, illetve megfenyeget egy esetleges szerződésbontással a kiszolgálás lassúsága miatt. Ilyenkor tűzoltás-szerűen intézkedni kell. Az a baj a meglévő „drosztjainkkal”, hogy ezekre is odaszokik egy baráti kör, és a másik körzetből dolgozó már azért nem áll meg itt, mert csúnyán néznek rá...

• **Elküldik egymást is?**

• Régebben volt rá példa. Előfordult, hogy még a tutiból is elzavarta egyik a másikat, de ha ilyen esetről tudomást szereztünk, az nem maradt következmény nélkül. Ezért

amikor a kritikákat kapjuk, akkor mindig arra lennénk kíváncsiak, hogy mi lehet a jobb megoldás? Elég sok helyen működik a drosztokra épülő taxizás Európában. Nem kell messzire menni, Bécsben is használják a taxiállomásokat. Ezért, ha ebből botrány is lesz, szépen, lassan, fokozatosan elfogunk ezzel indulni, és az idő be fogja bizonyítani megint, hogy ez jó döntés volt. Olvastam a múlt havi újságban egy olyan kollégának a hozzászólását, aki látott ebben fantáziát, tehát más cégeknél is vannak olyanok, akik már nem akarnak csikorgó gumikkal – főleg hogy egyre drágábbak a technikák, amelyeket használnak a vállalkozásaikban – életveszélyben, állandó gyomoridegesség mellett közlekedni. Ritka az a lapszám, amelyben ne temetnénk 40-50 éves embereket, ami a stresszes munka következménye. Ha megnézzük a pozitív oldalait a taxiállomások használatbavételének, rájövünk, hogy teljesen felesleges lesz a rádiók manipulálása. Sokkal könnyebbé válik az ellenőrzés, megszűnhetnek a címre száguldozások, kevesebb lesz a feszültség és egyáltalán nem utolsó sorban, növekszik a hasznos kilométerek

száma, ami konkrét bevételnövekedést eredményez majd mindenkinek. Még egyszer mondom, hogy ha ebben van komoly együttműködési hajlandóság a taxicégek között, akkor ezt meg kell lépni. Ha benne van 2-3 nagyobb taxicég, akkor sokkal könnyebb lesz fellépni a kht. irányába újabb igényekkel, hogy ide is, oda is szeretnénk újabb megállókat. Ráadásul a főváros mindig azt hangsúlyozta, hogy szeretné a taxiállomásokon látni a taxikat. Ebben így partnerek lehetünk. A céges autókba beülnek utcáról is, mert lassan utolérjük a hatósági maximált árat. Tehát nagy különbség sem lesz már a telefonos és az utcai tarifák között. Vagyis bízom benne, hogy a tagság belátja: ez a reform nagyon sok problémát megoldhat.

• **A fix tarifa elég rendezesen felborzolta a kedélyeket. Ártott, vagy használt a szakmának a nagy nyilvánosság?**

• A kedélyek felborzolása szándékos volt. Úgy látom, hogy miközben a szakma, illetve a szakma egy része teljes mellbedobással a fixtarifa és annak a főváros illetékese által hangoztatott mértéke mellett küzd, nem veszi figyelembe, hogy a piac, a fo-

eddig is megvolt, hiszen például elhelyezkedhetett a Letti Kft.-nél, vagy más vállalkozók által működtetett cégeknél. Mi a különbség az alkalmazotti státuszok között?

• Egészen más formában üzemelünk majd. Nálunk a gépkocsivezetők nem bérlik az autót, itt tisztán csak alkalmazottak lesznek. Nagyon jól tudjuk, hogy a bérlésnek sok költsége van, itt ilyen teher nincs. A bérlési díjak sem alacsonyak, az üzemanyagköltség sem az. Tudom, hogy a bérlésenként

dolgozó kollégák egy részének bánata pont a bérleti díj és az üzemanyag együttes összege, mely már nagy költség. Még akkor is, ha a javítást nem ők fizetik, nagyon-nagyon sokat kell azért dolgozni, hogy a számitásaikat megtalálják. Itt mi most mást kínálunk, normális bért, bejelentett fizetést, megfelelő prémiumokkal és jutalékokkal. Ugyanakkor az is igaz, hogy szép számmal vannak már olyan érdeklődők, akik szívesen bérelnék ki ezeket a kocsikat. Ez elől sem zárkózom el, a részle-

tek kidolgozása jelenleg is folyik.

• **Hallani olyan véleményeket is, hogy majd a tulaj kocsijain dolgozó taxisok a biztos bevétel érdekében nem a diszpécserektől kapják a címet, hanem mobilon akarjátok részükre a zsírosabb fuvarokat kiadni.**

• Szó nincs ilyenről. Én is hallottam ezeket a pletykákat. Nem kívánok foglalkozni velük, mert értelmetlen dolog előre magyarázkodni. A saját gépkocsikon dolgozó kollégák ugyanolyan feltételek között végzik munkájukat, mint bármelyik szerződött vállalkozónk, azaz a címet URH rádión veszik fel, ha késnek vagy más vétséget követnek el ugyanúgy az érvényes etikai kódex alapján kénytelenek viselni a következményeket.

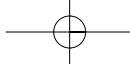
• **Felmerül, hogy a tapasztalatok szerint általában az alkalmazottak sok a probléma. Sok eset-**

ben ők azok, akik már mint vállalkozók csódbé mentek. Ráadásul te igen drága autót adnál alájuk. Nem félsz attól, hogy pont az a réteg fog megkeresni, aki alkalmatlan erre?

• Eddig sem ugrottunk bele felöltönten dolgozóba, mi is tudtunk volna bérautókat piacra dobni. Annyit, mint bármelyik vállalkozó, de pontosan a te általad említett problémák miatt ilyen csinekbe nem mentünk bele. Olyan szűrőket állítunk fel most is, melyeket nagyon kevés ember fog tudni átlépni, mert ezek 5-8 milliós beruházások. Ide szakmailag tényleg olyan bizonyítványt kell hozni, olyan önéletrajzot, hogy szóba sem jöhetnek azok, akiket más-honnan kirugdostak, vagy kárt okoztak. Nehéz lesz ezekre az autókra bekerülni. Természetesen szeretettel várunk majd olyan embereket, akik ezeket az elvárásokat teljesítik. Az alap a minimum 5 éves szakmai gyakorlat, ami nélkül nem is állunk szóba senkivel. E mellett megnézzük, milyen cégnél volt eddig, mennyit vezetett bal- esetmentesen. Ez egy nagyon hosszú távú befektetése lesz a cégnek, ami szándékaink szerint tovább javítja majd a ró-lunk kialakult kedvező vélemény-t.



Ezeket a taxikat alkalmazottak vezetik majd



gyasztó reálisan mit is képes elfogadni. Ezt néhányan következetesen igyekeznek figyelmen kívül hagyni. Ezen azért csodálkozom, mert a vehemensebb fixtarifa-szószó-lók között volt olyan, aki szakszervezeti elfoglaltsága mellett bizony a taxicégvezetés rejtelmibe is bepillantást nyert. Ebből adódóan bizonyára szerzett némi tapasztalatot a megrendelők tarifaérzékenységéről, így több mint felelőtlen az a magatartás, ahogy az utcán dolgozók egy részét a taxicégek ellen próbálták hangolni. Szerencsésükre sem az eredményeiket, sem az eredménytelenségüket sehol, senki se kéri számon rajtuk. Ugyanis azt értelmes ember nem vitatja, hogy fix tarifára szüksége van a szakmának. Viszont ennek mértékét csak is objektív számítások alapján lehet meghatározni. És itt visszakanyarodnék a létszám-fuvarszám összefüggésére. Ami egy cégen belül működik, az nagyban, a taxiszakma egészére nézve is működőképes lehet. Elhatározás kérdése egy olyan követelményrendszer megalkotása, mely alapján kizárólag képzett emberek, megfelelő műszaki színvonalú gépjárművekkel, pénzügyi garanciákkal, köztartozás-mentességet igazoló okmányok birtokában vehetnének részt ebben a vállalkozási formában. Azt mindenki tudja, jelenleg ezen feltételek jó néhány esetben nem teljesülnek. Ezek hiányában viszont teljesen szubjektív módon lehet mindenféle tarifaötletekkel szédíteni egymást. A magam részéről hasznosabbnak, eredményesebbnek tartanám, ha sajtócirkusz helyett felnőtt emberek módjára egyszer az életben képesek lennénk magunk rendezni a szakmai problémákat, mindezt úgy, hogy a megoldás a (ma még)

tisztességes többség számára hosszabb távon biztosítsa a jövedelemtermelést. Ehelyett januártól júniusig nem volt nap, hogy valamelyik televízió, rádió vagy újság ne a mi nyúgeinkkel foglalkozott volna. Az eredmény? Egyelőre nem lett fix tarifa. Miért? Mert senkinek sem szimpatikus az olyan megoldás, ami igazán nem megoldás, legálábbis az utazóközönség számára nem az, viszont ugyanazért az átlagos színvonalú szolgáltatásért jelentősen többet kellett volna fizetni. Kíváncsian várom az ősz, a főváros illetékesének újabb ötletbörzójét. De talán ötletelés helyett eredményesebb lenne végre a tények figyelembevételével végérvényesen rendezni a meglévő problémákat. Meggyőződésem, hogy képesek lennénk rá. Az utcán tapasztalható aktivitást a sokat szidott BKIK taxiszakmai kollégiumán belül is lehetne hasznosítani, csak hát ehhez, mintegy éves 10.000-Ft-os ráfordítással, be kéne lépni. Ott például kulturáltan meg lehetne vitatni a szakmai problémákat, és közösen megtalálni a megoldást. Ha kívülről harsogják néhányan vélt igazukat, az eredmény továbbra is hasonlóan szegényes marad, mint az említett fix tarifa témakörben. Nincs még egy olyan területe a gazdaságnak, ezen belül a szolgáltató iparnak, ahol válság esetén, ne a költséghatékonysággal foglalkoznának. A taxizás területén például - ha valóban annyira silány a helyzet, ahogyan ezt néhányan hangoztatják - tudniillik, hogy ilyen nyomott árakon képtelenség tisztességgel megélni, eddig még nem hallottam senkitől arról, hogy például javasolná a taxis kollégáknak azt, hogy a drágán beszerzett munkaeszközt egy váltótárrsal összeállva,

éjjel-nappal üzemeltessék. Ezen is érdemes elgondolkodni, hiszen a német vagy osztrák taxis kolléga azt mondja, hogy ő bizony nem olyan gazdag, hogy az autója napi 12 órát a lakása előtt álljon üresen. Azt azért vette, hogy termelje a pénzt. Ilyen vagy más, a gazdaságosabb működés feltételeit biztosító megoldások támogatásának a 6x6 Taxinál semmi akadálya nem lenne a cégvezetés részéről. A problémák ellenére ugyanakkor elmondható erre az évre, hogy a fővárosban általános fellendülés volt tapasztalható a taxipiacon. A többi cégtől származó információk alapján megállapítható, hogy nem csak a 6x6-nál volt fuvarszám-növekedés. A napi forgalmazást hallgatva, jelentős számban egymáshoz hordjuk a címeiket. Dunába a vizet. Nyilván ez abból is adódik, hogy a budapesti közlekedés időnként már-már megoldhatatlan problémát okoz nekünk is, a többieknek is. Ezzel tisztában vagyunk. Ennek ellenére le-szűrhető az, hogy a taxiutazási kedv valamennyire visszajött. Szerintem ez annak is köszönhető, hogy soha a sajtó a taxizással annyit nem foglalkozott, mint az elmúlt fél évben a fix tarifa kapcsán, és ezen alkalmakkor a laikusnak tűnő utazóközönség azért annyit mindenképpen megértett a szócsatákból, hogy a budapesti taxicégek többségénél rendezetten, fegyelmezetten végzik munkájukat a kollégák.

• Menjünk vissza a mindennapok gyakorlatába Ha a balatoni lángossütő decemberben szeretne lángost eladni, mert nyáron nyaralt a családjával, akkor valószínűleg éhen fog halni. Ha mégis ezt a vállalkozást választja, akkor nyaralni télen fog, nyáron meg lán-

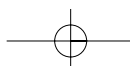
Miért jó, hogy férfi vagyok?

- Ötnapos nyaraláshoz elég egy kézitáska. * * *
- A telefonbeszélgetéseim fél percig tartanak. * * *
- Nem kell sorban állnom a mosdóhoz. * * *
- Egyedül ki tudok nyitni minden üveget. * * *
- Minden orgazmusom valódi. * * *
- Ha bírálják a munkámat, nem hiszem azt, hogy titokban az egész világ engem gyűlöl. * * *
- Időt és pénzt takarítok meg azzal, hogy háromhetente, nagy tételben mosogatok. * * *

- Ha elfelejtetek meghívni valahova, az azt jelenti, hogy elfelejtettek meghívni, nem pedig azt, hogy utálnak és többet látni sem akarnak. * * *
- Nyaktól lefele nem kell borotválkoznom. * * *
- Egyik kollégám sem tud könnyekre fakasztani. * * *
- Ha 34 évesen egyedül élek, senki sem csodálkozik. * * *
- Le tudom írni a hóra a nevem sárgával. * * *
- Ébren töltött időm 90 százalékaiban a szexre gondolhatok. * * *
- Hátramenetben parkolni

- gyerekjáték. (előremenetben is...) * * *
- Az előjáték nem kötelező. * * *
- Nem érzem úgy, hogy ki kell takarítanom, ha jön a villany-számlás. * * *
- Füttyölök rá, ha nem veszik észre az új frizurámat. * * *
- Ha órákon át csendben nézem a tévét a haverommal, nem gondolok közben arra, hogy biztosan haragszik rám. * * *
- Nem kezdek szorongani, ha meglátom, mekkora egy kisbaba feje. * * *
- Az ágyékomnak a közelébe se kerül forró gyanta. * * *

- Az ősz haj és a ráncok nem öregebbé, hanem karakteresebbé teszik az arcomat. * * *
- A távirányító az enyém, és csak az enyém. * * *
- Nem kell remegő izmokkal tartanom magam félig guggoló helyzetben a nyilvános vécé ülökéje fölött. * * *
- A beszélgetőpartnereim nem nézik a mellemet. * * *
- Ha óvszert vásárolok, a boltos nem próbál elképzelni meztelenül. * * *
- A diétám azt jelenti, hogy csak közepes adag krumplít eszem a hamburgerhez. * * *



gost süit. A taxisnak, az évtizedek óta meglévő gyakorlat szerint, szintén akkor érdemes dolgozni, amikor erre az utasoknak igénye van. Vagy meggyőzitek vállalkozóitokat erről, vagy felvesztek újabb gépkocsivezetőket azért, hogy a cég fejlődhessen. Van esetleg más kiút?

• Nincs. Az utóbbi időben megnehezítettük a bekerülés feltételeit, és ezt nem is akarjuk felpuhítani. Azt is be kell ismerni, hogy jelenleg a 6x6-nál nincs hosszú sorállás, nincs várólista. A következőt tudom mondani, miután figyelemmel kísérem a költségeket, a beruházások adatait. Ahhoz, hogy valaki csak a felvett címekből működtesse a vállalkozását nyereséges formában, és mondjuk ötévente 3-4 milliós autót is akar cserélni, akkor ehhez ma legalább 250 fuvart kell teljesítenie havonta. A címfelvélteli listából látszik, hogy ki az, aki csak a 6x6 Taxiból él, és ki az – és egyébként ezzel semmilyen probléma nincs –. akinek megvannak a mellékes, privát, saját dolgai, amit intéz. Minden cégnél – pont a magasodó korból adódóan – vannak betegek, összetört autók, kocscserekek, tehát minden hónapban van 30-50 ember, akire abban az időszakban igazán nem lehet számítani. A 100 ezer cím pedig messze nem a csúcs! Még 110 ezer cím sem az, egy 600 fős cégnél. Főleg, ha ebből a 600 főből mindenki megpróbál egyformán húzni. Egyformán tesz bele mindenki, tehát meg kellene pró-

bálni egyformán kivenni belőle. Nyilván szeretnénk azt is, hogy jöjjenek ide új emberek, de azért el kell mondani, hogy itt rend van, itt a slendriánságot, csibésztséget már nem viseljük el. Folyamatos az ellenőrzés, tehát hál'Istennek az olyanok el is mentek innen, akiket esetleg más szándékok vezérelnek. Azt szeretnénk, ha elsősorban jelenlegi kollégáinkkal tudnánk a meg-növekedett fuvarszámot teljesíteni, és nem kellene bővíteni a létszámot.

• **A transzfer ár egységesen irritálja a fővárosi taxisokat. A távolabbi kerületekből a repülőtérre fuvarozó kolléga kilométerdíja sokszor az önköltség alatt van, nem csoda, ha sok helyen egyszerűen visszaadják a címet, még büntetés terhe mellett is. Várható változás e kérdésben a 6X6-nál?**

• Ebben képtelenek vagyunk egyedül, a többi piaci szereplő nélkül lépni. Ezt valamikor egy okos ember kitalálta, bevezette, sikeres lett. Érdekes, hogy annál a cégnél akkor senki sem háborgott, pedig ott közel 1000 ember dolgozott. Ezen a piacon változó árak vannak, nyilván a szolgáltatás színvonalában is érezhető a különbség. Nálunk például nem a legolcsóbbak a transzferek, de erre sem vagyunk büszkéek. Ugyanakkor tudomásul kell venni, hogy van rá igény. Aki annak idején ezt kitalálta, az jól gondolkodott. A kilencvenes évek elején az volt a jellemző, hogy ahányszor ment az utas, annyifélt fizetett. A reptéri

utak voltak akkor is a legdrágábbak. Most is azok. Annyiból szerencsétlen a helyzet, hogy valóban, egy II/A kerületből, vagy Békásmegyerről, de akár Újpestről is bizony 6000 Ft-ot meghaladó összeget mutatna a taxióra, „normál” fuvar esetén. Ehhez képest majd 50%-kal kedvezőbb díjért megy ki az utas a transzferárakkal. Azért tudjuk jelen pillanatban ezt így fenntartani, mert ameddig a taxivállalkozások 30-35%-os kihasználtság mellett is képesek működni, addig ez sem jelent rosszabb eredményt. Semmivel sem rosszabb a transzfer ár, mint amikor felveszi a taxis a II. kerületi tütiből a Bimbó út akárhány számot, és viszi – akár telefonos tarifával – Kőbányára a kedves utast.

Majd, mert ő Kőbányán kuka és ügyis leporolják, dönget vissza a Bimbó úti tütijába. Ráadásul az emberek napját azért nem a 4000-4500 Ft-os fuvarok teszik ki, hanem általában a realitás ma 1500-2000 Ft/ fuvarátlag között van, 5-6 kilométeres távolságot számolva Budapesten. Bárki port hinthet a másik szemébe, azért ez a tényeken nem változtat. Ezen segíthetne természetesen a valóban piacépes fix tarifának a mindenre – így a transzferek kérdésére is választ adó – szigorú szabályozása, de csak abban az esetben – amit a szakma képviselői kihangsúlyoztak – ha a piac egyéb elemei is rendezésre kerülnek.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

Audi quattro Roadshow 2005



Az Audi-karaván ismét útnak indult. Akárcsak egy évvel ezelőtt, idén is bejárják Magyarországot az Audi modelljei, hogy az ügyfelek személyesen is kipróbálhassák, megismerhessék a négykarikás márká járműveit.

Az Audi quattro Roadshow 2005 hasonló, de egyben különlegesebb is lesz, mint az egy évvel ezelőtti országjáró túra. Abban nincs változás, hogy az ügyfelek ezúttal is minden kategóriában a márká legjobb, legérdekesebb felszereltségű

modelljeivel ismerkedhetnek meg. A mostani Roadshow különlegességét az adja, hogy idén 25 éves a quattro-meghajtás, s a jubileumi év miatt a résztvevő modellek quattro-meghajtással felszereltek.

A Roadshow flottájában a márká elmúlt két évben megújult modelljeiből valamennyi megtalálható lesz. A kompakt kategóriát egy Audi A3 Ambition 2.0 T FSI quattro és egy Audi A3 Sportback Ambiente 2.0 TDI DSG képviseli. A

középkategóriában az Audi legsikeresebb modellje, az Audi A4, pontosabban egy A4 2.0 T FSI quattro járja majd be az országot. A felső középkategóriából egy Audi A6 3.2 V6 FSI quattro tiptronic és egy Audi A6 Avant 3.0 V6 TDI quattro tiptronic tagja a flottának. A felső, luxuskategóriából az Audi A8 Lang 4.2 V8 quattro tiptronic lesz jelen.

A szeptember 5-től december 4-ig tartó Roadshow minden állomáshelyén egy-egy hétig tartózkodnak az Audi járművei. Az ügyfelek ez alatt valamennyi modellt közelebbről is megismerhetik, tesztvezetés vagy próbaút keretében személyesen is kipróbálhatják, és akár meg is rendelhetik az autókat.

AZ AUDI QUATTRO ROADSHOW 2005 ÁLLOMÁSAI

- 36. hét: Szombathely, Vörös Szerviz
- 37. hét: Budapest, Porsche M5
- 38. hét: Székesfehérvár, Procar
- 39. hét: Pécs, Vörös Autóház
- 40. hét: Szeged, Porsche Szeged
- 41. hét: Debrecen, ROAG
- 42. hét: Szolnok, Juvenal
- 43. hét: Budapest, Porsche Pest
- 44. hét: Miskolc, Wicha Autóház
- 45. hét: Győr, Porsche Győr
- 46. hét: Kecskemét, Brill
- 47. hét: Budapest, Óbudai Autójavító
- 48. hét: Nyíregyháza, Autó Széles

Kevés utas, veszteséges vállalkozások

Kilátástalan helyzetben a bajai taxisok

E lapban igen sűrűn jelennek meg olyan hírek, írások, melyek a taxisok egyre nehezedő helyzetével foglalkoznak. Ugyanakkor nem szabad elfelejteni, hogy ez bizony mindenkinek mást jelent. Van, aki panaszkodik, mert már évek óta nem volt a családdal üdülni. Van, aki a legkisebb gyerekének szeretne új iskolatáskát venni, de még erre sem futja. Mindkét példabeli eset gondot jelenthet, de talán nem egyforma nagyságút. Csak azt szerettem volna érzékeltetni a kissé talán demagóg összevetéssel, hogy nem árt egy kicsit árnyaltabban nézni saját gondjainkat, bajainkat. Vajon mit szól egy másik városban taxizó kolléga a fővárosi személyfuvarosok által jelzett állandósuló problémahalmazhoz? A napi fuvarszámhoz, a megtett kilométerekhez, az összebevételhez? Lehet, hogy minden vágya az lenne, bárcsak ilyen gondokkal kellene szembenéznie nap mint nap? Vagy fordítsunk: mit tud egy pesti taxis arról, hogyan élnek a vidéki városokban dolgozó kollégáik? Nos, ebben segít olvasóinknak Nagy Attila, Baja város képviselő-testületének tagja, a bajai Sűgő Taxi Egyesület elnöke.

- A városban egy taxicég működik 18 taggal, és van még két szabadúszó személyfuvarozónk. Átlagosan 100-110 megrendelést kapunk naponta, amit kollégáink reggel 6-tól éjfélig teljesítenek. Éjféltől reggel 6-ig egy ügyeletes autó van beosztva. Most zajlik egy kisebb átszervezés, melynek célja, hogy az éjszaka eddig kihasználatlan diszpécser szolgálat munkáját valamilyen formában kiváltsuk, mert nem gazdaságos ennek fenntartása.

- **Hétvégén is elég éjszakánként egy autót?**

- Pénteken és szombaton is van egy ügyeletes autónk az utcán. Övé elsődlegesen minden megrendelés, ám ha éppen nem győzi, második bemandásra már más is mehet az utasért.

- **Van olyan évszak, melyben egy kicsit „felpörög” a bolt?**

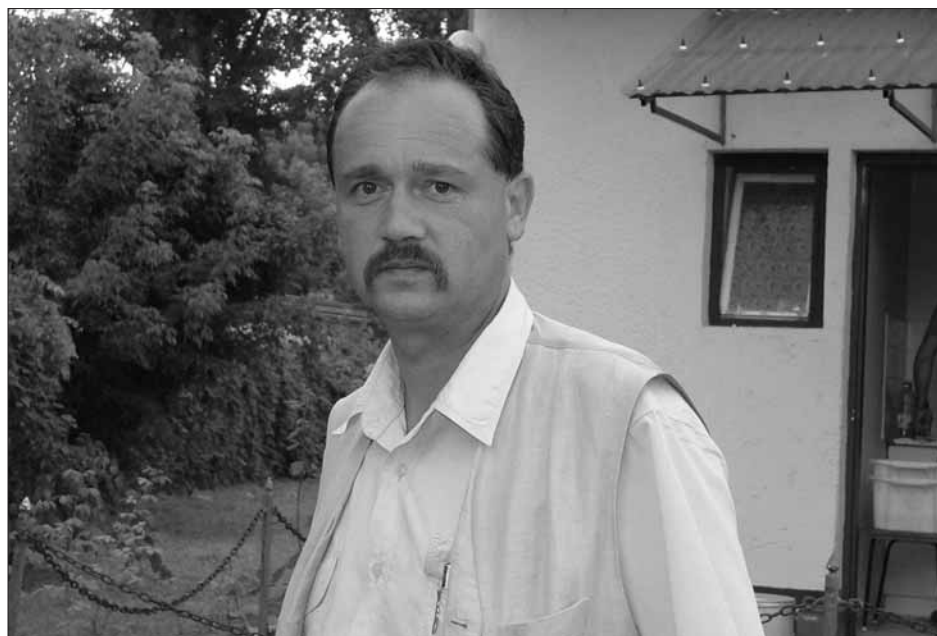
- Nem lehet ilyen időszakot megnevezni. Baján az idegenforgalom a délszláv háború óta gyakorlatilag megszűnt. Önkormányzati szinten pont azon dolgozunk, hogy ez változzon. Talán a halászléfőző versenyről, amit évek óta megrendezünk, minden kolléga hallott már, de ez kevés. A legnagyobb probléma, hogy az üzemek, gyárak elmentek innen. Ezért munkahely sincs, fizetés sincs. Hiába vannak nyitva a vendéglők, kocsmák, hiába vinnének utasokat ide, vagy innen a taxik, ha nincs vendég. Baja kisváros, nincsenek nagy fuvarváltások, így ha mégis akad megrendelőnk, az sem megy messzire. Talán csak a pénteki, szombati diszko, amit érzékelünk.

- **Ebből meg lehet élni?**

- Nálunk Baján még az a garnitúra dolgozik taxiként, amely többnyire a magántaxi beindulásakor kezdett. Ez már egy ötven év körüli korosztály, mely nem tud más munkát keresni. Főleg itt, ahol alig akad egyéb lehetőség. Az autóra már beruháztak, így marad az ügyeskedés, hogy ki mit tud e mellett még csinálni. Az átlagos fuvarváltás 2 kilométer. A taxiórakban az alapdíj 200 Ft, a kilométerdíj nappal 200, éjszaka 220 Ft, a várakozás díja 30, illetve 40 Ft. A

kiállásért 50 Ft-ot számolunk fel, így rendeléskor 250 Ft-ról indul az óra. Meghatározunk egy minimális, 500 Ft-os viteldíjat is, mert néha még ennyi sem jönne össze egy-egy fuvarból. Van olyan nap, amikor mindössze két utas jut egy taxira. Mondjuk két 500, vagy 1000 Ft-os...

- **Van taxiállomás-hálózata a városnak?**



Nagy Attila – Van olyan napszak, amikor a taxisnak 4-5 órát is várnia kell egy-egy fuvarra

- Két, illetve három frekvenciát több megálónk van, ahonnan dolgozunk. Hétvégeken pedig a diszkókhoz megyünk, az utasok elé. Nincs sorsolási rendszer, vagy körzetesítés, mint ahogy azt a pesti taxisok megszokták. Mi itt figyeljük azt, ki akar szolgáltatni, vagyis azt, aki dolgozik. Sajnos teljesen mindegy hol áll, mert mindenki tudja ki a következő egy megrendelésre. Ha mégis előfordul olyan helyzet, hogy egyszerre több autóra is szükség van, akkor az a kö-

vetkező, aki droszton áll elsőként. Második bemandásra jelentkezhet az, aki közelebb van az utashoz, harmadik feldobásra pedig az, aki utassal van, de közel végez a megrendelőhöz. Ez így működik elméletileg, de a gyakorlatban nem sokszor kell szabályainkra emlékeznünk.

- **Milyen autókkal dolgoztok?**

- Autóparkunk túlnyomó része Opel Astra. Az igény az utasok részéről megvan a korszerűen felszerelt, klímás taxikra, és ennek a lehetőségekhez képest eleget is teszünk, ám komolyabb típusokba nem érdemes befektetni. Itt, mint mondtam, ezt csak kiegészítésként lehet végezni. Azért dolgozunk CB-rádióval, mert az URH-beruházás sohasem térülne meg. Van olyan napszak, hogy a taxi 4-5 órát áll, míg valamilyen megrendelést kap. Miközben a lakosság egy része inkább a szomszédokkal, rokonokkal viteti magát, pedig az sokszor drágább, mint a taxi lenne, ám ezt szokták meg.

- **Köszönöm a tájékoztatást!**



**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

Fuvar robogón, chopperen vagy speeden

MOTOROS TAXISOK

Az elmúlt évben mindössze ötvenen vállalkoztak e különleges, ám de annál gyorsabb közlekedési formára a fővárosban. A cég-alapítók pedig mindent megtesznek utasaikért, így a megrendeléskor eldöntheti a szolgáltatást igénylő, hogy robogón, chopperen vagy gyorsasági motoron óhajítja megtenni a kívánt távolságot.

Az ötletet a kényszer szülte, hiszen a fővárosban szinte valamennyi főközlekedési úton állandósultak a dugók, amelyek egy részét az útfelújítások, másokat a körgyűrű hiánya okozza. Vannak azonban olyan útszakaszok is, ahol talán csak éjjel nem kell araszolni. Márpedig

akinek időre kell mennie, annak nem mindegy, hogy mennyi időt tölt a közlekedéssel.

A céget másfél évvel ezelőtt alapították a motorozás megszállottjai, ha fuvarba mennek, mégsem a száguldás jellemzi őket. Mint mondják: „...az a legnagyobb probléma, hogy a leendő ügyfelek sem képesek elhinni: motorozni nem csak versenyszerűen lehet.”

Nem is csoda, hogy a megrendelőik között elsősorban olyanok találhatók, akik ültek már kétkerekű nyergében. A motoros taxisok kuncsaftjaikkal nem íratnak alá nyilatkozatot, mely szerint a szolgáltatás igénybevevői annak következő ményeit saját felelősségükre vállalták, úgyhogy nem csak fi-

gyelnek, de vigyáznak is utasaikra. A sebességhatárokat betartják és kerülnek a veszélyes helyzeteket. Ez persze nem jelenti azt, hogy a piros lámpánál várakozó kocsisort nem előzik meg és nem az első sorból indulnak a szabadjelzésre, de – többek között – ettől gyorsabb a motor, mint az autó. Ami pedig a tarifákat illeti: három zónára, körgyűrűre osztották fel Budapestet. A legkisebb átmérőjűben történő fuvar 1111, a közepes 2222, míg az ezen kívüliek 3333 forintjába kerülnek az utasnak. Lehetőség van vidéki megrendelések teljesítésére is, de ezeket előre kell egyeztetni. Ilyenkor 60 forintért fut a kétkerekű kilométerenként.

Persze a motoros taxizásnak

is vannak korlátai. A szolgáltatás ugyanis csak jó időben vehető igénybe, vagyis télen, nagy esőben nem duruzsolnak a hengerek. A piaci igények alapján egyelőre nem indokolt a 24 órás készenlét sem, így reggel kilenc-től este hétig várják a megrendelők telefonjait diszpécserközpontjukban – de előre egyeztetett időpontban bármikor nyeregbe pattannak –, amely más jellegű vállalkozásuk főhadiszállása is, mert a motoros taxizásból egyelőre képtelenek lennének fenntartani magukat.

Kalandra, illetve motorra fel, hiszen már csak a brahi kedvéért is érdemes nyeregbe szállni, ráadásul chopperre és speed motorra egyébként sem tud a legtöbb ember „csak úgy” felülni. Itt egy lehetőség, ráadásul a szolgáltatás nem csak idő-, de talán még pénztárcakímélő is, ha az élmény nagyszerűségével vetjük össze a szolgáltatás árát.

Cash

Baleseti jegyzőkönyv...

Tisztelt uram!

A baleseti jegyzőkönyv 3. rovatába írott válaszommal (A baleset oka: átgondolatlan tervezés) kapcsolatos, a részletek iránt érdeklődő levelére az alábbi – remélem kielégítő – leírást áll módomban közölni:

Közüvesként dolgozom. A baleset napján egyedül dolgoztam egy hatemeletes épület tetején. Amikor munkámat befejeztem, láttam hogy valamennyi (utólag lemérve mintegy 110 kilogramm) téglá megmaradt. Úgy döntöttem, a téglákat nem fogom kis részletekben, kézben lehordani, hanem az épület oldalára szerelt, teherszállításra szolgáló csigával ereszttem le. A csigakötelet a földszinten kikötöttem, felmentem a tetőre és a kötélen végén lévő ládát megraktam téglával. Ezután ismét lementem a földszintre, eloldoztam a kötelet, és erősen szorítottam, hogy lassan leereszem a 110 kilogrammnyi téglát.

A baleseti jegyzőkönyvből megállapíthatta, hogy az én testsúlyom 83 kg. Meglepetésemben – amit az okozott, hogy hirtelen felemelkedtem a földről – elveszítettem a józan ítélőképességemet és elmulasztottam elengedni a kötelet. Így aztán nem is kell mondanom, hogy nagy sebességgel emelkedni kezdtem

az épület oldala mentén. Körülbelül a harmadik emelet magasságában találok a téglákkal megrakott ládával, amely hasonlóan jelentős sebességgel tartott lefelé. Ez a magyarázata koponyatörésemnek, a kisebb zúzódásoknak és a törött kulcsfontomnak, amit a baleseti jegyzőkönyvben már leírtam.

Alig lassulva folytattam emelkedésemet egészen addig, amíg jobb kezem két ujjá két ízület mélységben megakadt a második bekezdésben említett csigában. Szerencsére ekkorra már visszanyertem lélekjelenléteimet, és fájdalmaim ellenére is erősen tartottam a kötelet. Körülbelül ezzel egy időben a téglákkal megrakott láda a földre csapódott, és az ütődés erejétől letörött az alja. Ekkor megszabadulva a téglák súlyától, a láda mindössze 24 kilogrammot nyomott. Hadd emlékeztessem ismét a testsúlyomra (83 kg).

Ahogy azt bizonyára fizikai tanulmányaiából tudja, gyorsan esni kezdtem az épület fala mentén. Körülbelül félúton ismét találok a két törött bokám és jó néhány hiányzó fogam. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy a ládával való ütközés annyit fekeztett zuhanásomon, hogy amikor végül a téglahalomra estem, mindössze könnyebb gerinc- és medencecsont-sérüléseket szenvedtem. Azonban látva fejem fölött a himbálózó ládaroncsot, ismét elveszítettem józan ítélőképességemet, és elengedtem a kötelet...

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

**TAXIAUTÓK
BÉRBEADÓK**

KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL

Telefon:

06/30-293-5420

ISRA-NOR Kft.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával megjelölt időjárási körülmények között taxival mikor a legveszélyesebb a közlekedés?

- Amikor az eső elered és a keréknyomok jól láthatóan kirajzolódnak az aszfalton.
- Amikor az eső az úttestet már órák óta áztatja.
- Amikor az esőzés éppen véget ér és az úttestről a járművek a vizet felcsapják.



2. Megelőzhet-e taxijával a tábla hatálya alatt egy tehergépkocsit?

- Igen.
- Csak jobbról, ha a teherautó balra bekanyarodási szándékát jelzi, és ennek megfelelően az úttest felezővonalához sorolt be.
- Nem.



3. Behajthat-e taxijával az ilyen táblával megjelölt útra?

- Igen, bármikor, a gyalogosközlekedés zavarása nélkül.
- Célforgalomban, a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.
- Nem.



4. A táblával jelzett helyen változik-e taxija fékútja, ha ugyanolyan sebességgel halad, mint a megelőző sík útszakaszon?

- Igen.
- Csak akkor, ha közben az útburkolat minősége és állapota is megváltozik.
- Nem.



5. Jelezhet-e az ilyen tábla behajtási tilalmat annak a taxinak, amely nincs felszerelve hólánccsal?

- Igen.
- Csak akkor, ha nem rendelkezik téli gumibronccsal.
- Nem.



6. A táblával jelzett helyen jelenthet-e veszélyt taxija számára az úttesten lévő vízátfolyás?

- Igen.
- Csak a fagyos, hideg téli időszakban.
- Nem.



7. Lakott területen kívül a táblával megjelölt úton közlekedik. Mekkora lehet taxija legnagyobb sebessége?

- Az adott körülményekre is tekintettel legfeljebb 80 km/h.
- Az adott körülményekre is tekintettel legfeljebb 90 km/h.

c) Az adott körülményekre is tekintettel legfeljebb 100 km/h.

8. Hasznos-e becsatolt biztonsági övvel közlekednie, ha taxija légszákkal van felszerelve?

- Igen.
- Csak akkor, ha nem taxi üzemmódban közlekedik.
- Nem, mert egy útközés esetén a légszák az öv nélkül is megfelelő védelmet nyújt a gépkocsi vezetője számára.

9. Mikor nem szükséges az irányváltotatást irányjelzéssel jeleznie?

- Ha egyenes irányba tér el a kanyarodó út vonalvezetésétől.
- Ha irányjelzése nem adna egyértelmű tájékoztatást az irányváltotatása pontos helyéről.
- Ha körforgalmú útra kanyarodik be.

10. Helyes-e, ha az irányjelzés után azonnal elkezd az irányváltotatást?

- Igen.
- Csak akkor, ha a jelzés ellentétes a taxija mozgásával, pl. ha az elindul taxival szinte azonnal jobbra kanyarodik.
- Nem.

11. Előzés céljából igénybe veheti-e az ellentétes irányú villamospályát?

- Csak akkor, ha az úttest nem alkalmas párhuzamos közlekedésre.
- Csak akkor, ha az úttest alkalmas párhuzamos közlekedésre.
- Nem.

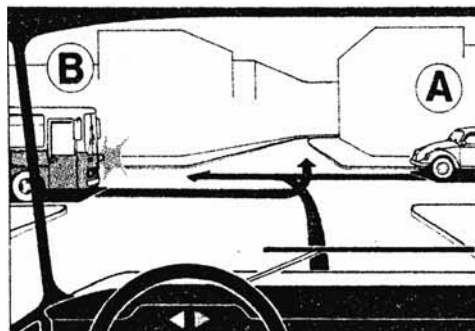
12. Lakott területen kívül országúton közlekedik. Milyen szabály vonatkozik Önre, ha a visszapillantó tükörből látja, hogy egy gépkocsi taxija előzését megkezdte?

- Az úttest szélére húzódással elő kell segítenie a manőver végrehajtását.
- Lassítással elő kell segítenie a manőver végrehajtását.
- A manőver végrehajtását a sebesség fokozásával, balra húzódással vagy más módon nem akadályozhatja.

13. Van-e valamilyen káros hatása annak, ha taxija üzemszerű közlekedéséhez használt folyékony anyagok valamelyike, pl. üzemanyag, motorolaj stb. kerül a talajba?

- Igen, mert a táplálékláncba bekerülve közvetett módon károsítják az élővilágot.
- Legfeljebb elméletileg bizonyítható a károsító hatásuk.
- Nincs, az ilyen anyagok rövid időn belül felszívódnak, elbomlanak.

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



- Az „A” és a „B” jelű járművek után.
- Az „A” és a „B” jelű járművek előtt.
- Az „A” jelű gépkocsi után, a „B” jelű autóbusz előtt.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 43. oldalon találhatóak.

Nem tudom, észrevetted-e: öregsünk. Nem úgy, hogy egyénileg, hanem az egész taxis társadalom. A múltkoriban elintéznivalóim az egyik taxitársasághoz szólítottak, ahol éppen tagdíjbefizetés volt. Furcsa volt látni a sok ősz fejet, ahogy türelmesen várakoztak a sorban. Akkor ébredtem rá, hogy velünk együtt öregszik a szakma.

Jönnek ugyan fiatalabbak, nagyrészt be is illeszkednek a társaságba, de ők már másképp csinálják. Náluk már nem jelentkezik az a „fejlődési ív”, amit régen a használt Lada – kicsit újabb Lada – új Dacia, majd esetleg az Opel Kadett – 123-as Mercit jelentett. Akkor még volt idő beleszokni a jobb kocsikba, nekünk és az utasainknak is. A mai követelmények már nem engedik meg azt, hogy valaki ne a legjobbal kezdje. A ma kezdő taxisok kéthárommillió forint befektetéssel indulnak, és befektetésüket természetes módon szeretnék visszanyerni. Ők már nem élet-

Öregsünk

formának, hanem egész egyszerűen pénzkereseti lehetőségek tekintik a taxizást. Ha találnak jobbat, hát odébbállnak. Vagy vándorolnak egyik csapattól a másikig, keresve a kedvezőbb lehetőségeket. Lehet, hogy ma már ez a helyes álláspont, és az öregek „taxis romantikája” idejéért nosztalgia csak?

Annak idején legtöbben az állami taxinál kezdtük. (Most elsősorban a budapesti viszonyokról beszélek, de nyilván vidéken is hasonló volt a helyzet) A Főtaxi és a Volán egyaránt azal indította az új dolgozók felvételét, hogy oktatást tartott. Elméletit és gyakorlatit egyaránt. (A Volánnál például a taxisok külön bőr- és nemi-beteggonozójának a címe és telefonszáma volt az első fontos és feljegyzendő információ...) Akkoriban kizáró ok volt, ha valaki nem tudta, hol van például a lőrinci tanácsháza.

Ma sokan a Nyugatit sem találják...

Megtanultuk tehát a KRESZ-t, a taxis ismereteket, a taxióra-kezelést és még sok minden mást. Érintőlegesen utaspszichológiát is oktattak (bár nem így hívták), tehát mindannyiunknak alkalma volt felkészülni a rendkívüli események elé. Tudtuk, hogyan kell kezelni az ittas egyéneket, segíteni a betegeknek, rokkantoknak. Természetes volt a segítség a csomagoknál, esetleg egészen az ötödik emeletig is.

Persze ne érts félre, nem voltunk angyalok! Bizony elfogadtuk a részeg kuncsaft pénzét, ha többször is kifizette a fuvardíjat, ahányszor csak felriadt bódult álmából, és „ráültettük” a gyanútan utast az előző, rövidebb fuvar „végeredményére”. Mindezt azonban ésszel, és a józan határokat tiszteletben tartva.

Ma már más világ van. Nincsenek határok, és nincs tisztesség. Kenyérharc-, élethalál-harc van, szinte teljesen megszűnt a taxis összetartás. (Talán már irtam róla, így csak megemlítem azt az esetet, amikor valamikor a nyolcvanas évek elején egy taxis segélyhívást indított CB-rádióján Ercsiből az éjszaka közepén, és több mint háromszáz kolléga ment segíteni...)

Változik a világ, változnak az emberek, öregszik a szakma. Aki a nyolcvanas évek elején még fiatalemberként állami taxiként dolgozott, ma már közel van a nyugdíjkorhatárhoz. Tapasztalatait nem tudja átadni a következő generációnak, mert ma már nem érvényesek a húsz-harminc éves tapasztalatok. Ma már nem segíteni kell, hanem törtetni. Nem udvariasan előreengedni, hanem bevágni. Nem szép szóval szólni, hanem ordítani. És ezt a stílust már nem minden korosztály bírja...

-oli-

A drosztelső rendszerekről

Örömmel olvasom a Taxisok Világában, hogy egyre többen csatlakoznának a régi, normális taxis-záshoz. Azaz, ne járjunk mindig vissza a kályhához! Ez pénzkidobás ilyen méregdrága benzín mellett. És egyre több taxitársaság rájön ennek a lényegére! Folyamatosan bővíti az úgynevezett drosztelső, vagy más néven, sorelső rendszerét! Nézzük a listát a kollégák tájékoztatása alapján:

Budapest Taxi: II. Hűvösvölgyi 116., IV. Újpest-Uszoda, IX. Haller-Kardiologia, XIV. Róna, Uzsoki kórház, XVIII. Repülőtér, XII. Diósárok, János kórház, XV. Ázsia Center

Taxi 2000: XV. Pólus Center, XVIII. Repülőtér, VI. Westend Center

Budataxi: II. Lajos utca, XIII. Váci út, Tesco, XVIII. Repülőtér, V. Kossuth tér, Budaörs Tesco

Rádiotaxi: VIII. Orczy tér, IX. Pöttyös utca, XVIII. Repülőtér, XIII. Volga szálló, II. Budapest szálló, XI. Budafoki – Irinyi sarok MOL székház, XIV. Stadion, SYMA, V. Szabadság tér – Zoltán utca

Taxi4: XII. MOM Park, III. Flórián, XVIII. Repülőtér, XIV. Stefánia, XV. Palota, Késmárk utca, IV. Újpest, Berda –

Pozsonyi, V. Kossuth tér, IX. Pöttyös utca

Főtaxi: XIII. Vígsház, XVIII. Repülőtér, III. Flórián tér, X. Liget tér, XV. Palota, Legénybíró, XVII. Keresztúr, Elágazás, II. Rózsadomb, Kapy – Törökveszi, XII. Déli pályaudvar, VI. Podmaniczky MÁV Kórház,

City Taxi: Budaörs Tesco, XVIII. Repülőtér, II. Rózsakert bevásárlóközpont, VIII. Nemzeti Hotel, VII. EMKE Hotel, IX. Soroksári 6., XIII. Kárpát, XIII. Váci – Balzac, XIII. Váci út, TESCO

6x6 Taxi: II. Lajos utca, III. Eurocenter, II. Budagyöngye, XI. INFOPARK, XI. Budaörsi – Pannónia sarok, XVIII. Repülőtér, VIII. EST-WEST Center, XIII. Váci – Huba sarok

Tele 5 Taxi: Budaörs, XVIII. Repülőtér, I. Várkert

Igen tekintélyes lista, ami mindennap bővül! A kollégák végeznek egy adott ponton és megkeresik a legközelebbi drosztot! Nem rohannak vissza a bázisra, mint a mérgezett egerek! Takarékoskodnak a benzinnel! Számolnak!

Jó lenne, ha a sor folytatódna! Minden társaság kialakítana 25-30 drosztot! Ez lefedné az egész várost! Végre ismét lehetne normálisan dolgozni! J. P.

A Renault Hungária segíti a rendőrség munkáját

Három személygépkocsit bocsátott térítésmentesen a rendőrség rendelkezésére a Renault Hungária. Ebből két Renault Laguna Grandtour a BRFK Közlekedésrendészeti főosztálya, egy Dacia Logan pedig a II. Kerületi Rendőrkapitányság munkáját segíti szeptembertől. A Renault Hungária ezzel a támogatással hozzájárult a rendőrség hatékony balesetmegelőzési tevékenységéhez, s egyben jól kiegészíti a vállalat egyéb, a biztonságos közlekedést elősegítő kezdeményezéseit – ilyen többek között a „Játsz, hogy látszodj!” láthatósági kampány, a biztonságos közlekedést népszerűsítő www.latszodj.hu weboldal és a Zebra magazin – is.



Földgázlopás egy távol-keleti országban

MORFONDÁRIÁK

Most az elején kezdem, vagy a végén? Na jó! Kezdem az elején. A taxiállomások. Héray úr sok jóval kecsgetet meg hiteget minket, hogy majd mozdul valami jó irányba – jó irányba? – a „forró” taxiállomásokon. Szerintem ez már „késő bánat, eb gondolat”. Ugyanis ahogy elnézem, meg F.P.K. írásából is kiderül: kihűltek ezek a drosztok. Nemigen örülök, hogy 15 év után egy ilyen beállított pályatárs csak úgy bekerül egy esetleg jó „céghez”. Néhan a „patinás” több mint 90 éves Fótaxihoz. Vajon ez az ember hogy vizsgázott le városismeretből? Magamról tudom, hogy ha csak egy viszonylaton jár-kelek az ember, hamar beszűkül a tudata. Már a szomszédos kerület is problémát okozhat. Nem beszélve a hivatalos intézményekről. Mert azok is ide-oda költöznek. Nemrégiben csak úgy kíváncsiságból megkérdeztem kb. 20-22 embert, hogy szerintük hány kerülete van a fővárosunknak. A legtöbben a 22, aztán a 20, majd elenyészően kevesen (három) nyertek 23-mal. Valamikor hajdanán, ha volt egy kis időnk és nem dobtuk be egy-egy kilót, hogy ki nyerte a címet, akkor villámkérdésekkel szórakoztattuk egymást. Az egyik kollégáknak például nem lehetett olyat mondani, hogy ne tudta volna a választ. Még olyanokban is profi volt, hogy ezt vagy azt a sorompót érdemes-e megvárni, vagy kikerülni, mert azt úgymond úgyse nyitják fel, csak 16 perc múlva és 6 perc alatt erre meg erre meg lehet kerülni.

A közelmúltban találkoztam vele, és ahogy elbeszélgettünk, külterületen persze, meggyőződtem róla, hogy nem kopott a tudása. Pedig nem is Best-Off-os cégnél hajt. Ne ez a Best-Off. Már megint kénytelen vagyok foglalkozni vele. Szerintem olyan ez, mint hajdanán a „Szocialista Brigád” cím, ha kellett, ha nem, ki kellett adni a nevezetes ünnepeken. Abból is voltak többszörös meg aranykoszorús, meg ilyen-olyan változatok. El is érteltelenedett, hogy úgy mondjam fényét veszítette az egész. Ezt vélem felfedezni ezzel a Best-Off-os konstrukcióval kapcsolatban is. Mert szerintem, ha valamiből sok van (kitüntetésből is), annak az értéke csökken. Mi lenne, ha egy-két évben nem kerülne kiosztásra eme elismerés. Beindulna a pedálozás, hogy jó lenne elnyerni legalább egyet. Vagy még egyet. Nem kibulizni. Kérdemeln! Nem összehasonlításként, csak példaként! Ott van például a fázós kezű császár által alapított francia becsületrend. Egnél többször nem hiszem, hogy megkapta valaki. Vagy ha borversenyhez hasonlítanám, akkor meg ez az évjárat igen gyengén sikeredik. Nem tudom mire vélni például, hogy mindkét Best-Off cég taxija miért pont úgy áll meg a tilosban, hogy a busszal csak húzósan tudok beállni a megállóba. A baj az, hogy ha egy idős, nehezen mozgó utas leesik a lépcsőről, akkor a taxis gyorsan eltűnik, én meg írhatom a jegyzőkönyvet. Éjszaka történnék ezek a dolgok persze. Legutóbb felhívtam mindkét cég

diszpécser szolgálatát és megkértem, hogy próbáljanak segíteni a problémám megoldásában. Az egyik cégnél nagyon kulturáltan megköszönték, hogy hozzájuk fordultam. Történni nem történt semmi. Buszos kollégáim a végállomáson tartózkodó melegedő, tévező rendőröket szokták megkérni, hogy „ugyan kérjétek már meg azt a taxist, hogy álljon fel a járdára – mert ott is tilos ugyan, de legalább nincs útban. Na de ugye a járdázás – ezt én is tudom – nem tesz jót egy szép új, még ki sem fizetett kocsifutóművének. Mindig csak oda jutok, hogy a hibát meg kellene keresni. Nem biztos, sőt biztos, hogy nem az egyén a hibás. A kényszer. Mert, ha ideális létszámban lennének taxik, akkor az ilyesmik nem fordulna elő. Meg is érkeztünk az egyetlen megmaradt problémánkhoz. A létszám! Mert evvel mostanában nem foglalkozott még senki. Ezért egyre kevésbé jó biznissz a taxizás. Meg ugye Nagy Zoli által szépen élénk lett tárva az egész elvadult, elfajzott piac. A Margitszigeten is van egy ilyen több pótkocsis járat. Muzeális Zsukomotorral pöfög-töfög. Lakásomhoz közel például rendszerám nélkül, két póttal, gyerekekkel megtömve a minap egy kisonvátot láttam. Persze ezek is majd előbb-utóbb – hogy úgy mondjam – jogilag helyre lesznek téve. Ha így haladunk tovább, a következő Béla a Lottó ötösből mozdonyt vesz és a MÁV sínhálózatán fog rohangálni. Csak ki ne jöjjön a Nyugatinál, mint 1960-ban, vagy 1961-ben egy mozdony, a 12-es busz megállójába a droszt mögött. Mert ilyesmik is megtörtént. Na már megint ez a múltbanezés! Előre. Mint az úttörők! A fő úttörőnk, vagy úttörőfőnök most úgy átszervezi, rendbe hozza a gazdaságot, hogy nem győzünk majd könnyen, szépen, jól élni. Mit számít a 300 Ft-os benzin. Semmit. Ugyanannyi kocsit rohangászik, meg szabálytalankodik az útjainkon. A tankönyvek is ingyen vannak. Svédországban. De állítólag már ott is szerveznek egy bizottságot, akik előbb idejönnek ellesni a jó dolgokat, majd gyorsan elmennek Bergengóciába tanulmányozni, hogy ők hogyan honosították meg a magyar szisztémát. A globalizáció jegyében. Meg ugye most már majd büntetés jár annak, aki feketén alkalmaz munkást. Kicsoda? Az állami beruházás brigádvezetője, alvállalkozója, vagy csak a szomszéd macskája. Az álbrókerek meg csak röhögnek. Meg napszemüveget kérnek – jó sötétet persze – mert a légkondicionáló fényeffektusai elvakítják. Én meg ilyenkor rohanok papírral, mert összeszarom magam a röhögéstől. Hogy kimaradt az életemből a jogi egyetem. Miket tanulhattam volna én ott! Most már sajnos csak ilyen főügyési nyilatkozatokra csodálkozhatok rá. Hogy ez eddig nem jutott az eszembe. Na, bergengócok! Belehúzhattok rendesen. Visszatérve a taxisok világába: örömmel vettem, azaz olvastam az új írásokat. Tényleg! Jók voltak, tetszettek. Ezekből tűnik ki, hogy van még humorérzék, remény, bizalom magunkban, a jövőben. Még többen írjátok meg gondolataitokat, terveiteket, elképzeléseiteket. Hogy látszódjanak a színek a nem egészen elszürkült világunkban.

Tisztelettel:

Kapitány

A halász hazatér fatörzsből vajt csónakján, és találkozik egy külföldi piackutató szakemberrel, aki ebben a fejlődő országban dolgozik.

A piackutató megkérdezi a halásztól, hogy miért jött haza olyan korán.

A halász azt feleli, hogy tovább is maradhatott volna, de elég halat fogott ahhoz, hogy gondoskodjon a családjáról.

– ...és egyébként mivel tölti az idejét? – kérdezi a szakember. – Hát, például halászatok. Játszom a gyerekeimmel. Amikor nagy a forróság, lepihenünk. Este együtt vacsorázunk. Összejövünk a bará-

tainkkal és zenélünk egy kicsit – feleli a halász.

A piackutató itt közbevág:

– Nézze, nekem egyetemi diplomám van, és tanultam ezekről a dolgokról. Segíteni akarok magának. Hosszabb ideig kellene halásznia. Akkor több pénzt keresne, és hamarosan egy nagyobb csónakot tudna vásárolni ennél a kis kivajt fatörzsnél. Nagyobb csónakkal még több pénzt tudna keresni, és nem kellene hozzá sok idő, máris szert tudna tenni egy több csónakból álló vonóháló flottára.

Miért is hajtunk?

– És azután? – kérdezi a halász.

– Azután ahelyett, hogy viszont-eladón keresztül árulná a halait, közvetlenül a gyárnak tudná eladni, amit fogott, vagy beindíthatna egy saját halfeldolgozó üzemet. Akkor el tudna menni ebből a porfészekből Cotonouba, Párizsba vagy New Yorkba, és onnan irányíthatná a vállalkozást.

Még azt is fontolóra vehetné, hogy bevezesse a tőzsdére az üzletet, és akkor már milliókat kereshetne.

– Mennyi idő alatt tudnám ezt elérni? – érdeklődik a halász.

– Úgy 15-20 év alatt – válaszolja a piackutató.

– És azután? – folytatja a kérdészködést a halász.

– Ekkor kezd érdekessé válni az élet – magyarázza a szakember.

– Nyugdíjba vonulhatna. Ott-hagyhatná a városi rohanó életformát, és egy távol eső faluba költözhetne.

– És azután mi lenne? – kérdezi a halász.

– Akkor volna ideje halászatgni, játszani a gyerekeivel, a nagy forróság idején lepihenni, együtt vacsorázni a családjával és összejönni a barátaival zenélni ki-csit...

Fizetendő minimális járulékok 2005. III. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 171 000 Ft	Járulékalap 15%-a 25 650 Ft	Járulékalap 26,5%-a 45 315 Ft	Tételes összeg $3 \times 3450 =$ 10 350 Ft	Járulékalap 4%-a 6840 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
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: 10 350 Ft	A teljes befizetett összeg: 6840 Ft

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

BTI-Taxicentrum hírek

Elköltöztünk! Na nem messzire, csak az épületen belül. Az udvarban rögtön jobbra az első rácsos ajtónál található a BTI iroda. Telefonszámunk, e-mail címünk változatlan.

* * *

Amíg a készlet tart! **Mobil olajok árusítása** a BTI-ben. Taxisoknak az eddigieknél is kedvezményesebb áron forgalmazunk Mobil motor- és sebességváltó olajokat nagy választékban.

* * *

Autót cserélnél? Jelzalog alapú szabad felhasználású hiteleket közvetítünk. Terhelt ingatlan és BAR lista nem lehet akadály. (Csak ne APEH-terhelés legyen rajta...)

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

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

A kígyó bicajozik az erdőben. Találkozik a rókával.

– Szia, kígyó, mit csinálsz? – kérdi a róka.

– Nem látod, bicajozom!

– De hiszen neked nincs is lábad, te nem tudsz bicajozni!

– Ja, tényleg! – kapott a fejéhez a kígyó, és eltanyált a bicajjal.

* * *

A rénszarvas mászik fel a szilvafára.

Látja ezt a medve és megkérdezi:

– Te rénszarvas, minek mász oda?

– Almát enni.

– De hiszen ez szilvafa.

– Nem baj, hoztam magammal.

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.

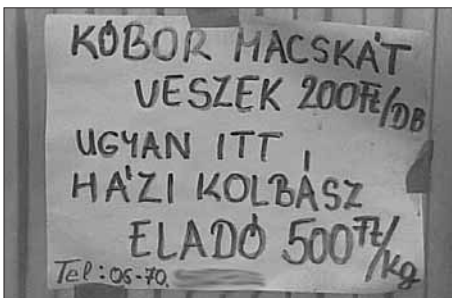
MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
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 (házsámos) és környéke (34 település) atlasz (ÚJ!)	2.370.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz (ÚJ!)	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	480.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	480.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.80

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

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

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

Kép szöveg nélkül



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

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

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

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

Délelőtt foci, délután foci, este halászlé

Ismét Baján maradt a Taxiskupa

Az idén nyolc taxiscapat vett részt a már hagyományosnak nevezhető Országos Taxiskupa focibajnokság küzdelmeiben Baján. Szerette volna „hazavinni” a győztesnek járó serleget a Budapest Taxi, a City Legend Taxi / Budapest /, a Főtaxi / Budapest /, a Gábrriel Taxi / Szekszárd /, a Hírös-Gong Taxi / Kecskemét /, a Sugó Taxi / Baja /, a Thermál Taxi / Békéscsaba / és a magát „Törzsutasok”-nak nevező, szintén fővárosi taxisokból álló csapat.



A győztes csapat kapitánya: Nagy Attila, mellette a másik megszállott szervező, Lossó Géza



A legnagyobb gól. Aki fejelte: Mucza László (Főtaxi). A kapus a földön, a labda a hálóban, a kaput éppen feldönti a védő, Lossó Géza

Játékvezetőként segített a sportszerű küzdelmekben: Horváth Ferenc és Prikidánovics Dániel.

A sorsolást követően két csoportban játszották a selejtezőket ahol a következő eredmények születtek:

I. csoport:

Szekszárd – Kecskemét	3 : 1
Főtaxi – City Taxi	2 : 0
Szekszárd – City	1 : 1
Kecskemét – Főtaxi	2 : 3
Főtaxi – Szekszárd	0 : 3
City – Kecskemét	4 : 3

II. csoport:

Békéscsaba – Budapest T	2 : 4
Baja – Törzsutasok	8 : 3
Békéscsaba – Törzsutasok	5 : 0
Budapest T. – Baja	1 : 6
Baja – Békéscsaba	4 : 2
Budapest T. – Törzsutasok	3 : 1

Az **V-VIII. helyért** folyó küzdelem eredményei:

City – Békéscsaba	3 : 0
Kecskemét – Törzsutasok	4 : 1

Az **I.- IV. helyezésért** összecsapó csapatok a következőket produkálták:

Főtaxi – Sugó Taxi	1 : 3
Budapest T. – Szekszárd	1 : 1

III. helyért a Budapest Taxi és a Főtaxi között hétméteresekkel dönt el a helyezés, az eredmény 4 : 3 lett.

A döntőben: Szekszárd – Baja 3 : 4

Az esti díjkiosztón aztán kiderült, hogy a **torna gólkirálya** Márki Sándor lett (Sugó Taxi Baja). A **legjobb kapus:** Haász Tamás (Sugó Taxi Baja), a **legjobb mezőnyjátékos:** Molnár Dávid (Gábrriel Taxi Szekszárd), a **legjobb szurkolótábor**a Főtaxinak volt. A **legszebb gólt** Mucza László (Főtaxi) lőtte, pontosabban fejelte. A védők még a kaput is feldöntötték igyekezetükben, hogy a bombaként száguldó labdát kikotorják valahogy, de ez nem sikerült nekik. Ezt a fénykép is bizonyítja. A **legjobb csapatnélküli manager**, mert ilyen is volt, Sipeki József (Taxi 2000 Budapest)

Folytatás a 31. oldalon



Díjkiosztás előtt. Az összes serleg „elkelt”

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
KOREAI CAR AFT
AUTÓALKATRÉSZEK
1194 Bp., ENDRESZ GYÖRGY U. 27.
☎ 280-6483 ☎ 70/215-7475

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

**AUTÓTÜKÖRBETÉT
JAVÍTÁS**
Földes Gábor
1075 Budapest, Király u. 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!

Folytatás a 28. oldalról



Sugó Taxi (Baja)



City Legend Taxi (Budapest)



Főtaxi (Budapest)



Thermál Taxi (Békéscsaba)



Hírös-Gong Taxi (Kecskemét)



Budapest Taxi



Gábrriel Taxi (Szekszárd)

lett. Ő este oroszánként küzdött az ismét parádésra sikerült halászlével, bizonyítva: egy sportember ha kell, a meg nem jelent csapatot is képes helyettesíteni...

A tornát végül is a bajai Sugó Taxi nyerte, megelőzve az éppen csak második helyre szorult szekszárdi Gábrriel Taxit és a bronzérmes Budapest Taxit. Negyedik a Fótaxi lett. A fővárosi City Legend az ötödik, a békéscsabai Thermál Taxi a hatodik, a kecskeméti Hírös-Gong Taxi hetedik, a fővárosi Törzsutasok sportközsége pedig a nyolcadik helyet szerezte meg.

A nagyon jól sikerült rendezvényt támogatta: Baja Város Önkormányzata, a Bácska Ipartestület (Baja), a Sugó Taxi (Baja) és a



Törzsutasok (Budapest)

Hírös-Gong Taxi (Kecskemét). Végül: a rendezők feltett szándéka, hogy a tornát jövőre is megrendezik. A szállás nagyon jól és olcsón megoldható, az esti halászlé tésztaival (ha már Baján vagyunk) sem tavaly, sem az idén nem okozott csalódást, sőt hihetetlen mennyiség fogyott el belőle, ami a bölcsék szerint a szakácsot dicséri. A program családdal sem unalmas, mert amíg az apu focizik, addig a család vagy szurkol (doppingszerrel is lehet), vagy kirándul. Van mit nézni. A délután és az este pedig már közösen, jó hangulatú sporttársak között tölthető el. Tehát már csak 12 hónap, és ismét várja a labda zsonglóreit Baja, és a kupát birtokló Sugó Taxi csapata.

Országos láthatósági kampány a gyermekek biztonságos közlekedéséért

Idén második alkalommal rendezte meg a Renault Hungária az ország egész területére kiterjedő közlekedésbiztonsági kampányát a gyermekek jobb láthatóságának megteremtése érdekében. A kezdeménye-

zés keretében az ország valamennyi első kiskolása fényvisszaverő mellényt kapott ajándékba, hogy kedvezőtlen látási viszonyok között is jól láthatóvá váljanak a közlekedésben részt vevők számára. Ebben az

évben az Oktatási Minisztérium, az Ifjúsági, Családügyi, Szociális és Esélyegyenlőségi Minisztérium, valamint az Országos Rendőr-főkapitányság Országos Baleset-megelőzési Bizottsága karolta fel a Renault Hungária kezdeményezését.

A tragédiák megelőzése érdekében a Renault a „Játsz, hogy látszódj!” kampány mellett létrehozta az elsősorban szülőknek és gyermekeknek szóló, hasznos tudnivalókat és játékos feladatokat tartalmazó www.latszodj.hu közlekedésbiztonsági weboldalt, valamint a havi rendszerességgel – egy hetilap előfizetői példányaiban behúzásként – megjelenő, gyermekeknek szóló, közlekedésbiztonsági kiadványt.

A tanévkezdettel egy időben az ORFK fokozza a rendőrök jelenlétét a legveszélyeztetettebb általános iskolák környékén, biztonságos közlekedéssel kapcsolatos propagandakampányokat indít és kiadványokat – üzenőfüzet, matrica, órarend, „Suliszaru” füzet és pedagógiai napló – jelentet meg. A rendőrség ezen kívül felülvizsgálja az iskolák környékének forgalmi rendjét, és kezdeményezi a nagyobb biztonságot jelentő forgalomtechnikai beavatkozásokat.



Beindult a fociszezon!

Legutóbb hírt adtunk a tavaszi pontvadászat befejezéséről az Öregfiúk labdarúgó-bajnokságában, és máris itt az őszi szezon kezdete! Most közöljük a teljes őszi menetrendet, azokat a mérkőzéseket is, amelyeket lapmegjelenésig lejátszanak, hogy lássátok, kikkel kell megmérkőzniük az „aranylábú fiúknak”. A 6×6 Taxi csapata a Spartacus pályán játszi (X. Kóér utca 1.), a Főtaxi Sashalmon (XVI. Sasvár utca), míg a Pepita Taxi régi helyén a Csepeli Papír pályán (XXI. Dunadűlő). A pontos kezdési időpontokról, az idegenbeli mérkőzések helyszíneiről, egyéb tudnivalókról a Budapesti Labdarúgó Szövetség honlapján (www.blsz.hu) olvashattok

KIEMELT CSOPORT

1. forduló	VIII. 22.	6×6 TAXI – Ferencváros
2. forduló	VIII. 29.	Testvériség – 6×6 TAXI
3. forduló	IX. 5.	6×6 TAXI – 1. FC CORRADO
4. forduló	IX. 12.	6×6 TAXI – MTK Hungária FC
5. forduló	IX. 19.	Újpest FC – 6×6 TAXI
6. forduló	IX. 26.	6×6 TAXI – RTK
7. forduló	X. 3.	Rojik FC – 6×6 TAXI
8. forduló	X. 10.	6×6 TAXI – Gázművek
9. forduló	X. 17.	Pannonbau – 6×6 TAXI
10. forduló	X. 24.	6×6 TAXI – Budaörs
11. forduló	X. 31.	Budafoki LC – 6×6 TAXI
12. forduló	XI. 7.	6×6 TAXI – REAC
13. forduló	XI. 14.	Honvéd FC – 6×6 TAXI

TERÜLETI, DÉLI CSOPORT

1. forduló	VIII. 22.	Szenior SE – Főtaxi Hercules SE – Pepita Taxi
2. forduló	VIII. 29.	Pepita Taxi – ESMTK Főtaxi – Soroksár
3. forduló	IX. 5.	Pestszentimre – Főtaxi Szenior SE – Pepita Taxi
4. forduló	IX. 12.	Pepita Taxi – Soroksár Főtaxi – Halásztelek

5. forduló

6. forduló

7. forduló

8. forduló

9. forduló

10. forduló

11. forduló

IX. 19. Pestszentimre – Pepita Taxi
Szabadkikötő – FőtaxiIX. 26. Pepita Taxi – Halásztelek
Főtaxi – HalásztelekX. 3. Szabadkikötő – Pepita Taxi
Délegyháza – FőtaxiX. 10. Pepita Taxi – Dunaharaszti
Fer. Vasutas – Főtaxi

X. 17. Főtaxi – PEPITA

X. 24. Hercules SE – Főtaxi

Pepita Taxi – Fer. Vasutas

X. 31. Főtaxi – ESMTK

Délegyháza – Pepita Taxi

OLD BOY'S II. OSZTÁLY, KELETI CSOPORT

1. forduló	VIII. 26.	Főtaxi – Pestszentimre
2. forduló	IX. 2.	Szabadkikötő – Főtaxi
3. forduló	IX. 9.	Főtaxi – Orbán FC
4. forduló	IX. 16.	RTK – Főtaxi
5. forduló	IX. 23.	Főtaxi – Honvéd Sashegy
6. forduló	IX. 30.	Közterület – Főtaxi
7. forduló	X. 7.	Főtaxi – MTK Hungária II.
8. forduló	X. 14.	Skála Rosco – Főtaxi
9. forduló	X. 21.	Főtaxi – SZAC
10. forduló	X. 28.	FC Rákoshegy – Főtaxi
11. forduló	XI. 4.	Főtaxi – Újpesti Nosztalgia
12. forduló	XI. 11.	Tipográfia – Főtaxi
13. forduló	XI. 18.	Főtaxi – Hágó ÁKV

Végezetül nem győzzük hangsúlyozni, hogy nemcsak ennyi taxis sportol rendszeresen, ezek „csak” a kimondott taxiscsapatok. De ezen kívül nagyon sok csapatban láthatunk taxist, kispályán és nagypályán egyaránt. Egyre többen ismerik fel: többet kell mozogni! Egész nap csak tekerni a kormányt, ülni, nem mozogni... Kell egy kis kikapcsolódás!

Juhász Péter

Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az
Ön számára

Ingatlan jelzálog hitel,
kötött, vagy szabad felhasználásra!
-Jövedelem igazolás nélkül!
-Munkáltatói igazolás nélkül!
-Közüzemi számla nélkül!
-Kezes nélkül!
-BAR listásoknak is!

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

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

Best Credit Kft

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

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

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

Erről írt a **Taxisok Világa** 1995 szeptemberében

10 éve történt

Változott a sárga rendszámmal kapcsolatos szabályozás

Alig néhány hónapja volt érvénybe a taxik minősítő vizsgájával és a megkülönböztetett színű fuvarozói rendszámmal kapcsolatos szabályozás, azt máris változtatni kellett. A közlekedésfelügyeletk ugyanis nem egységesen értelmezték a szabályozást, így volt ahol kocscsere esetén bevonták a sárga rendszámot, volt ahol kettévágvá visszaadták, és olyan is akadt, ahol továbbvihető volt az új kocsi. A Közlekedési Főfelügyelet ezért új szabályzatot adott ki, amely egyértelműen előírta a tennivalókat. Az iratból csak egy bekezdést idézünk:

„Személygépkocsival díj ellenében személyszállítás

- személytaxiként, limuzin v. kombi gépkocsival, továbbiakban „T” jelű,

- limuzin vagy kombi gépkocsival, nem személytaxiként, továbbiakban „NT” jelű, és - egyéb, nem limuzin, vagy kombi gépkocsival, a továbbiakban „E” jelű végezhető”

Pont. Nincs tehát bérautó sofőrrel, nincs esküvői limuzin, oldtimer, csak ez a két kategória van. Sárga rendszámmal.

Akkor sem működött a rendszer, és ma sem működik...

Üzemanyagárak, 2005

A mai, minden előzetes várakozást felülmúló 300 Ft feletti üzemanyagárak korában talán érdemes visszatekinteni 1995-re, az akkori üzemanyagárakra, amit per sze szintén sokallottunk... A 10 évvel előtti átlagárak:

95 oktános benzin: 98,90 Ft

98 oktános benzin: 104,90 Ft

gázolaj: 84,90 Ft

Megjegyzendő, hogy ez volt az az év, amikor a benzin ára átlépte a lélektaninak tartott 100 Ft-os határt. Ma, a háromszáz forintot meghaladó benzináraknál már csak mosolygunk ezen, de ez a mosoly elég soványra sikeredik...

Közlekedésszervezés

Már 10 éve is mindennapos téma volt a közlekedésszervezés, az utak állapota, használhatósága, a forgalmi helyzet. A „Lámpafelelős” ezúttal a Hungária körüti virágládák ügyében (emlékszik még valaki erre az örületre?), valamint a ferihegyi gyorsforgalmi út balesetveszélyességére figyelmeztetve fordult az illetékesekhez. A

válaszok rövidesen megérkeztek: „A Hungária körüti beruházás Kerepesi út Salgótarjáni út közötti szakaszát a Fővárosi Önkormányzat Környezetvédelmi és Városüzemeltetési bizottsága 2x2 forgalmi sáv, + két parkolósáv keresztmetszettel hagyta jóvá. ... ez a sáv eredetileg is várakozási sávnak lett elképzelve. Annak érdekében, hogy ez tényleg így tudjon funkcionálni, a parkolást kijelölő táblák jelzéseit virágládákkal is megerősítettük. A sávelefogást besorolás rendjét előjelző tábla, illetve terelőnyílak jelzik előre, a virágládákra sávós forgalomelterelő táblák lettek kihelyezve, mindez figyelmes vezetés esetén megítélésünk szerint kellő információt nyújt.”

A virágládák nem voltak hosszú életűek, a két sáv nem bizonyult elegendőnek. Ma a „figyelmes vezetők” már három sávban araszolhatnak azon a területen...

A ferihegyi gyorsforgalmi út balesetveszélyességére figyelmeztető levélre pedig az alábbi válasz érkezett: „Mint azt már korábbi levelinkben is jeleztük, a Főmterv Rt. tanulmányterve alapján a Ferihegyi út 2x3 sávós városi főúttá alakításával a Fővárosi Közgyűlés 1995 októberében fog foglalkozni.”

Ezen a területen azóta is jóformán mindennaposak a balesetek. Az elmúlt tíz évben néhányan meg is haltak itt. A Fővárosi Közgyűlés pedig ezzel az üggyel még most, tíz év után is csak „fog foglalkozni”...

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Merci E 220 CDI 6 éves v.sárga, megkímélt hotel taxi sok extrával (üvegvető, automata váltó), 2,65 MFT-ért eladó.

Érdeklődni lehet: 06/70-250-2782



Használatlan üléshez Chevrolet Lacet-tihez eladó féláron.

Érdeklődni: City 152,
Tel: 06/30-981-2149



Kerekklámpás 210-es Mercit, 1998-as, 220-dízel, sötétkék metál (nem volt kinti taxi), gyönyörű fekete belsővel, automata váltós, klímával, téligumik-felnivel, 2,75 millióért eladó. Hitelfelvétel megoldható.

Telefon: 06/20-912-8181



4 db 124-es lemezfelni és gyermekbűtor olcsón eladó.

Érdeklődni: City 22.,
tel.: 06/30-942-1366



Rase 02-es garanciális taxióra 113 zárással 65.000 Ft-ért eladó. Ugyanitt Motorola CM 140-es rádió tornádó antennával (garanciális), 70.000 Ft-ért eladó.

Érdeklődni lehet: 06/70-285-1157



Motorola GM 350 Buda-kristállyal eladó.

Érdeklődni lehet: 06/30-267-6995



Taxinak felszerelt 1999-es Ford Mondeo sok extrával, kedvező feltételekkel, hosszú távra kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/70-271-2452



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

Tel.: 06/30-341-5676



Opel F Astra Caraván fehér 1,7 TD Isuzu motorral, kifogástalan műszaki állapotban, most vizsgáztatva eladó. Irányár: 790.000 Ft.

Tel.: 06/20-955-8720



Yaesu FTL-2011, 12 csatornás, kívülről programozható, 40 W teljesítményű, télerőmérővel, címrögző és külső adásindító gomb kivezetéssel eladó. Ár: 25.000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-319-4070,
City 737.



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

Érdeklődni lehet: 06/30-941-7597
telefonszámon.



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

Erd.: 06/30-941-7597



Opel Astra Combi dízel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Érdeklődni lehet: 06/20-941-4996
telefonszámon.



Ford Mondeo Combi 1.8 TD fehér színű, klímával eladó, 1998-as, 165 ezer km-t futott, jelenleg taxinak vizsgáztatva, de nem taxinak használt. Irányár: 1.750.000 Ft.

Érdeklődni. 06/70-370-97-00
telefonszámon lehet.

- Hogy hívják Sólomszem nyolcadik gyereket? - Vojszem.

Kamerákkal fürkészik az autósokat

350 EZER FORINTOS SMS

A lehajtott fej is gyanús, ha gépkocsiban ül az ember, s még mielőtt bárki szexuális szolgáltatásokat nyújtó örömlányok „okozta” élményekkel párosítaná a hírt, kiábrándító, de a forgalomban sms-ezőkre vadásznak Dél-Wales rendőrei.

Hazánkban jogszabály tiltja a gépjárműben menet közbeni telefonálást, pontosabban, ha ezt nem kihangosító, vagy úgynevezett James Bond-szettel teszi a vezető. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy igen nehéz dolga akad a magyar rendőrnek, ha ezt bizonyítani is szeretné, pláne, ha feljelentémi miatt a gépjármű vezetőjét. Dél-Wales rendőreinek ez nem okoz különösebb gondot, ott ugyanis senki nem kérdőjelezi meg, amit a rendőr állít. Úgyhogy ott már nem is a telefonálókra koncentrálnak a közlekedés biztonságáért felelősséget érző egyenruhások – abból ugyanis jóval kevesebb fordul elő –, hanem a kormány alatt,

sutyiban, rövid szöveges üzeneteket (sms) küldőkre.

Egy tanulmány eredményeként kiderült: sokkal nagyobb veszélyt jelent a közlekedőkre az sms-ezés, mint maga a telefonálás. Üzenetíráshoz a sofőrnek a tekintetét le kell vennie az útról és a készülékét kell szem előtt tartania, ezzel egy időben viszont nem tudja az utat és a forgalmat is figyelemmel kísérni. Azt senki nem vitatja, hogy a másodperc tört része elegendő egy veszélyhelyzet kialakulásához, s ilyenkor a megkésztett reakció akár végzetes balesetet is előidézhet. Ezen helyzetek megelőzése érdekében hozták meg a jogalkotók a szigorúbb szabályt, amely az sms-ezésre is kiterjed. Ráadásul a korábbi 30 fontos bírság helyett, ami valamivel több mint tízezer forint, felemelték a büntetési tételt 1000 fontra, ami több mint 350 ezer forintnak felel meg.

Felmerülhet a kérdés, vajon hogyan próbálja a helyi rendőrség rajtkapni a szabálytalankodókat. A rendőröknek joguk

van megállítani mindenkit, aki vezetés közben lefelé pislog, fejét lehajítja, ha azt gyanítják, hogy ez azért történik, mert a sofőr ölében ott pihen a mobiltelefon. Ez azonban lássuk be, elég esetleges, vagy összefüggés, vagy nem. Sokkal hatékonyabb módja ennek a forgalmat figyelő kamerarendszer felhasználása, amely egy korábbi 2004-es akcióban már bizonyította alkalmazhatóságát és hatékonyságát. Akkor a brit rendőrök a technika segítségével több mint 20 ezer büntetőcédulát osztottak a biztonsági öv becsatolásának elmulasztása és az autóban történő telefonálás miatt. És még egy megjegyzés: a kamerával tetten ért szabálytalankodók közül senki nem kérdőjelezte meg a hatóság intézkedésének sem a jogszerűségét, sem a valóságtartalmát. Vélemezhető, Magyarországon az ehhez hasonló módszerek évekre nyúló jogi vitát és eljárásokat eredményeznének, végül – pestiesen szólva – többbe kerülne a leves, mint a hús.

Marketingakció Kamerunban

Kupakgyűjtő láz

Pénzhelyettesítő eszköz, amit elfogadnak a taxisofőrök éppúgy, mint a rendőrök, ráadásul utóbbiak esetében nem minősül megvesztegetésnek, ha néhány tucat söröskupakkal a zsebükben térnek vissza a rendőrkapitányságra. A kupakkal pedig nyerni lehet, leggyakrabban újabb sört, de volt, aki mobiltelefont, előfordult, hogy autót nyert a sorsoláson.

A sör nem csak az öreg kontinensen keresett ital, hanem Afrika szinte valamennyi szegletében, már ahová eljut. Legutóbb Kamerunban egyetlen reklámkampány ideje alatt 20 millió üveg sör fogyott el napok alatt. A hazánkban is ismert akció lényege: a megvásárolt sörözüveg kupakjai tárgnyeremény-sorsoláson vesznek részt, ahol néhány újabb üveg sörtől kezdve akár több rekesszel gazdagabban térhet haza a kupakot gyűjtő, ám jó néhányan mobil telefont és tucatnyian autót nyertek az akcióban. Nem csoda, hogy a söröskupakok felértékelődtek. Hírügynökségi beszámolók

szerint fizetőeszközként is használhatóak a kupakok: a város egyik végéből a másikba a taxisok is hajlandók 5-10 kupakért elfuvarozni a kedves utast, és ők maguk is használják a malátás üveg záró fedelét, kisebb közlekedési szabálysértések helyben elrendezésére. A rendőr ugyanis pénzt nem fogadhat el, mert az vesztegetésnek minősül, viszont azt egyetlen jogszabály sem tiltja, hogy söröskupakot ne vegyen el a rend marcona öre, közlekedő társától. Néhány szabálysértésnek már elfogadott kupak-tarifái vannak, amelyet a fuvarozók igen jól ismernek.

A sörgyarak között nagy a konkurenciaharc a föld ezen szegletében is, így minden olyan akció, amely a vevőket további fogyasztásra ösztönzi, bevethető. Ennek egyik módszereként használják fel most marketingakcióikban a kupakokat a sörgyarak értékesítési vezetői. Kamerunban pedig fiatal és idősebb egyaránt kupakgyűjtő lázban ég, amivel egyenes arányban fogy a folyékony fizetőeszköz is, a sör.

Cash

ELŐFIZETHETŐ
A TAXISOK VILÁGA

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

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

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.**

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Fótaxi URH 558

XIII. Róbert Károly körút-Teve utca sarok

Valami baj van a jelzőlámpákkal az éjszakai taxik szerint, a jelzett helyen. Hiába állnak rá az érintkezőkre, ha balra akarnak fordulni a Teve utcába a Róbert Károly körútról, csak nagyon sokára kapnak szabad jelzést.

- A szervizcégnek jeleztük a detektor hibáját.

II. Bimbó út

Háromsávossal lefelé a Bimbó út a Keleti Károly utca torkolatnál. Jó lenne ezt a kanyarban is egyértelműen felfesteni. Előtte és utána egyértelműen látszik a három külön sáv (két forgalmi sáv és egy buszsáv).

- A burkolatjel felújítása megtörtént.

I. Mészáros utca

Újabb és újabb buszsávot alakítanak ki, és ez nagyon jó. Nekünk is lenne javaslatunk. Az I. kerületi Mészáros utcában lefelé már a MOL kúttól lehetne buszsáv. Néhány parkolóhelyet fel kellene áldozni, de valamit valamiért.

- Eddig sem a BKV Rt., sem a BFFH Tömegközlekedési Alosztálya részéről nem merült fel buszsáv létesítése.

VIII. Csobánc utca

Egyértelműen mutatja a jelzőtábla, hogy a parkolóházhoz jobbra kell fordulni. Igen ám, de a következő saroknál csak balra (!) szabad továbbhaladni. Mi lehet a magyarázat? A parkolóház a jelzőtábla előtt van, a tábla előtt (!) kell - kellene - jobbra fordulni. Célszerű lenne a jelzőtáblát előbbre helyezni, a parkolóház elé.

- A „Várakozóhely” jelzőtáblát engedély nélkül helyezték ki, a tábla tartalma sem előírás szerinti. Megszüntetésére intézkedünk.

IX. Üllői út

Nagy lendülettel mennek kifelé az autók a városból az Ecséri úti kereszteződés után. Azonban a jobb szélső sávban ott egy buszmegálló, ami roppant balesetveszélyes (ez a 4. számú országos főútvonal kivezető szakasza). Taxisok kérése, hogy alakítsanak ki egy buszöblöt.

- Az autóbussz-megálló éjszakai megálló, így a napközbeni közlekedést nem zavarja.

IX. Lónyay utca

Kettévágták a Lónyay utcát - nagyon helyesen -, hogy az átmenő forgalmat eltereljék. Csak a BKV-buszok mehetnek be. Jó lenne, ha a taxik is bemehetnének, hiszen ők is a tömegközlekedés részei.

- A kerületi polgármesteri hivatal tudomásunk szerint áttervezeti az utcát, a tilalom megszüntetése céljából.

XIX. Hunyadi tér

Precízen fel van festve a „STOP-vonal”, ahol meg kell állni a járműveknek a kereszteződés előtt. Igen ám, de ha ott áll meg a jármű, akkor a BKV-autóbussz nem tud bekanyarodni. A „STOP-vonalat” hátrébb kellene felfesteni.

- A BKV Rt. tájékoztatása szerint a Hunyadi utcáról a Nádasdy utcába (Kós Károly tér felé) kanyarodó autóbusszok a jelenlegi forgalmi rend mellett be tudnak kanyarodni. A

Nádasdy utca felújítása megtörtént, a burkolatjel az eredeti forgalmi rendnek megfelelően lett felújítva, kezelői hozzájárulással ellátott terv alapján.

X. Fertő utca

Nagyon jó, hogy elkészült a gyalogátkelőhelyet védő jelzőlámpa közel a Fertő utca - Ceglédi út kereszteződéséhez. Azonban a jelzőlámpa akkor is ad szabadjelzést a gyalogosoknak, amikor nincs gyalogos. Jó lenne nyomógombos lámpa a gyalogosoknak.

- A jelzőlámpa szervizelését végző cégnek jeleztük a hibát.

VI. Podmaniczky utca

Vége újabb és újabb helyeken van „buszsáv”. Nekünk is lenne néhány ötletünk. Például járhatatlan befelé reggelente a Podmaniczky utca. Oda is kellene „buszsáv”.

- A BFFH Közlekedési Ügyosztály ez évi beruházási programjában szerepel buszsáv kialakítása a Podmaniczky utcában az Izabella utca és a Teréz körút közötti szakaszon.

XIV. Csömöri út-Miskolci sarok

Hasonló a helyzet ezen a helyszínen - az éjszakai taxik szerint - mint a XIII. kerületi Róbert Károly körút - Teve utca sarkon. Hiába állnak rá az érintkezőkre, csak nagyon sokára kapnak zöld jelzést.

- A szervizcégnek jeleztük a detektor hibáját.



VIII. Csobánc utca. A tábla szerint a parkolóház JOBBRA van, közben a következő sarokon csak BALRA lehet elmenni...



XIX. Hunyadi tér. A szabályosan álló jármű miatt az autóbussz nem tud bekanyarodni



VIII. Diószeghy S. utca. Felesleges tilalmi tábla, a kerékbilincselőket leszámítva senki nem veszi komolyan

VIII. Diószeghy Sámuel utca 40.

Nehezen érthető a „Megállni tilos” jelzőtábla a jelzett helyszínen. Semmi sem indokolja, nem is veszik komolyan a kerékbilincselőket leszámítva. Jó lenne a felesleges táblát leszerelni. Minden (!) felesleges táblát. Akkor a maradékot talán komolyabban veszik majd...

- A jelzőtábla leszerelésére intézkedtünk.

VI. Bajcsy-Zsilinszky-Podmaniczky sarkok

Van, amikor az élet megy a gyakorlat után... Nagyon sokan fordulnak az V. kerületi Kálmán Imre utcából balra a Podmaniczky utca irányába – tiltott módon – ugyanis szemben kicsi a forgalom. Ezt a tiltott műveletet tegyük legálissá.

- A csomópont geometriai kialakítása nem teszi lehetővé a Nagymező utca – Kálmán I. utca csomóponti ágak „telezöldes” irányítását. A két irány külön fázisban történő szabályozása sem megoldható, mivel ez jelentős kapacitáscsökkenéssel járna a trolibuszok által is használt útvonalon.

XVIII. 1. Repülőtér bejárata

Nagyon jó, hogy 2x2 sávós lett a repülőtéri út az 1. repülőtérnél. De a tökéletes az volna, ha a buszmegálló nem a forgalmi sávban hanem egy buszöblben lenne.

- A beruházás kezelői hozzájárulással ellátott terv alapján valósult meg az Airport Rt. finanszírozásában. Jelenleg a balra kanyarodó sáv kapacitásának növelését (zöldidő-növelés, sávmeghosszabbítás) tervezeti az Airport Rt. A buszöbl kialakítása nincs napirenden.

XV. M3-Szerencs kereszteződés

Végre zöld a jelzőlámpa, kifelé haladva a városból, három sávon megindul a hőmpölygő forgalom. És akkor a kereszteződés után rögtön ott egy buszmegálló, a

jobb oldali sávnak hirtelen fékeznie kell. Célszerű lenne az autóbuszoknak kialakítani egy buszöblöt.

- A 3. sz. főközlekedési út-Szerencs utca kereszteződésénél az autóbuszöbl kialakítását mi is támogatjuk. Már több kiskorrekciós programban szerepelt, de különböző okok miatt eddig nem valósult meg.

X. Könyves Kálmán körüti aluljáró

Egy hónap alatt két súlyos baleset az aluljáróban elakadt kamion miatt. Másik két alkalommal „csak” beszorultak a járművek. Mit lehetne tenni? Fessük fel a magasságkorlátozásra figyelmeztető jeleket a hidra, szemmagasságban! Ezeket talán észre veszik a járművezetők, ha már az út melletti táblákat nem veszik észre.

- A Könyves Kálmán körúton több előjelző tábla is jelzi a magasságkorlátozásra vonatkozó tilalmat. A közlekedési sávok fölött is ott a villogó jelzéseképű tájékoztató tábla.

V. Alkotmány-Bajcsy-Zsilinszky sarkok

Nagyon hiányolják a taxisok a kiegészítő lámpát a Bajcsy-Zsilinszky úton haladva az Alkotmány utca torkolatánál. Nem tudni miért szerelték le, miért nem lehet hamarabb fordulni a Parlament irányába?

- Az érvényben lévő előírások nem teszik lehetővé, hogy nyíl alakú kiegészítő jelzésre jobbra kanyarodó járművek és velük párhuzamosan érkező és tovább haladó gyalogosok egyidejűleg kapjanak szabadjelzést. Az Alkotmány utcát keresztező gyalogátkelő zöld jelzése után biztosítandó közbenső idő és az egyéb, tiltásban lévő csomóponti mozgások szabad jelzése miatt nem lehet a Nyugati tér felőli irányban kiegészítő jelzót alkalmazni.



VIII. Szigony utca. Ha jobb oldalon is parkolnak, akkor már nem férnek el a szembe jövő járművek

VIII. Szigony utca 10.

Elkészült egy új épület a VIII. kerületi Práter utca-Szigony utca saroknál. Így viszont a kétirányú forgalom csak akkor tartható fenn, ha az épület mellett megtiltjuk a megállást.

- A megállási tilalom bevezetésére intézkedtünk.

XIV. Állatkerti körút

Hétvégeken nehezen járható az Állatkerti körút. Célszerű lenne kettévágni az utat, mint a IX. kerületi Lónyay utcát és csak a tömegközlekedést (BKV és taxik) átengedni.

- Hétvégenként a Kós Károly sétány lezárásával egy időben az Állatkerti körút átmenő forgalma megnő. Jelenleg a Hermína úti és az Állatkerti körút – Állatkerti út kereszteződésében van kihelyezve „Mindkét irányból behajtani tilos, kivéve célforgalom” jelzőtábla. Ennek a tilalomnak a betartatása a rendőrség feladata. Ennél szigorúbb tilalom bevezetését a BFFH Közlekedési Ügyosztály rendelheti el.

XIV. Ajtósi Dürer sor

Szükség lenne buszsávra befelé az Ajtósi Dürer soron. Azonban jelenleg csak a Stefániától van. Pedig már a Hermína úttól kellenne.

- Az Ajtósi Dürer sor Hermína út és Stefánia út közötti szakaszán a torlódás nem jellemző, és a tömegközlekedési járatok sűrűsége sem indokolja tömegközlekedési sáv kijelölését.

– Hogy hívják az üzemanyagot, amit az autóba töltünk?

– Benzin.

– És a kipufogógázt, ami kijön az autóból?

– Benzout.



II. Labanc út. Szerintünk az utca alkalmatlan kétirányú közlekedésre, azonban egyéb okok miatt nem lehet változtatni...

II. Labanc utca

Már évekkkel ezelőtt jeleztük, hogy a Labanc utca felső szakasza alkalmatlan a kétirányú közlekedésre! Az alsó része már most is egyirányú. Fényképet is mellékelünk. A keskeny utcában egyik oldalon folyamatosan parkolnak, mellettük nem marad hely a kétirányú fogalomra. Legyen az utca itt is egyirányú!

• A Tűzoltóság és a Vám- és Pénzügyőrség miatt nem lehet egyirányúsítani az alsó szakaszt. A várakozó gépjárművek között van félrehúzóási lehetőség.

Észrevételeit köszönjük és kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását.

*Jenovai Zoltán
forgalomtechnikai főosztályvezető
Hamza Zsolt
forgalomszervezési osztályvezető*

Köszönöm a kollégák kérdéseit, kéréseit. Továbbra is továbbítom azokat az illetékes asztalára. Az elérhetőség változatlan: vagy a szerkesztőségen keresztül, vagy közvetlenül.

SMS: 06/20-9247-645

Üzenetrögzítő: (06-1)-322-3176

E-mail: lampafelelos@freemail.hu

Továbbra is sok a panasz a taxisokra!

Miért nem lehet békében egymás mellett élni? Miért kell hergelni a lakosságot? Egyre több telefon és panaszlevél érkezik a taxitársaságokhoz a taxisok viselkedésével kapcsolatban! Szemetesek a taxiállomások, hangosan szól a rádió, kiabálnak a sofőrök! Nemrégiben a Taxisok Világában olvastam a XIII. kerületi Tahí út környékén lakók panaszáradatairól. De szó volt már a II. kerületi Vérhalom „tuti”-ról, az I. kerületi Vár oldalból dolgozó kollégák viselt dolgairól is.

A mellékelt képet a VIII. kerület egyik taxiállomásánál készítettem. Reggeli maradványok, csikkek, papírhulladékok és taxa-

méternyugták minden mennyiségben! Legszívesebben beküldeném a szerkesztőségbe a nyugtát, hiszen azon rajta van a taxi adata is. Nyugodtan pellengérré lehetne állítani! De hát nem ez a cél, hanem az, hogy elmagyarazzuk egymásnak (ha valaki magától nem jön rá): helytelen a szemetet kiszórni a taxi ablakán a várakozás közben! Naponta, kétnaponta, háromnaponta tankolunk. Ott a hatalmas szemetes tartály a benzinkutaknál! Gyűjtjük össze kis szatyorba addig, ha nem akarjuk óránként felkeresni a szemetes edényt!

E mellett fontos az is, hogy ne bömböl-



Nem hivatalos taxiállomás a VIII. kerületben. A kép önmagáért beszél

tessük az URH-t, vagy a rádiót. Ez zavarja a lakosságot! Próbáljunk meg békésen egymás mellett élni!

Mészáros Szabolcs

CSERGO
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
 1139 Budapest, Teve u. 41.
 Tel.: (361) 330-0000
SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!
TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!

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

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

- Fenéket papagáj! Pingvin!

* * *

A kiskakas az egyik reggel felszáll a török császár kerítésére, és így szól:

- Kukurikú, török császár! Add vissza a gyémánt félkrajcáromat!

Mire a török császár: - Tessék.

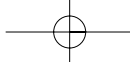
* * *

A nyuszigyerek sírva megy haza. Az apja megáll előtte, feltűri a karjain az ingét, és így szól: - Ki bántott fiam?

- A medve! - szípigja a kisnyuszi.

Az apja lehúzza a karjain az ingét és így szól:

- Te bajod! Miért szívóztál vele.



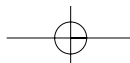
AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Bármely Taxitársaság mozgás-
képtelen 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



Salsa a rádióban, keleti istenek a szélvédőn

Bevándorlók a taxik volánjánál

Az USA és Nyugat-Európa után most délen is egyre több bevándorló tesz sikeres taxisvizsgát és ül be a volán mögé akár úgy is, hogy a legcsekélyebb helyismerettel sem rendelkezik. Barcelonában egy tanulmány rámutatott: a 193 taxis 34 nemzetiségű.

New Yorkban szinte természetes, hogy a taxi volánjánál színes bőrű sofőr ül, vagy ha fehér ember vezet a kocsi, az sem a tengerentúli kontinens szülöttje. Párizs után Londonban is egyre jellemzőbb, hogy bevándorlók taxiznak. Egy tanulmányból, amely Barcelonában készült, az is kiderült, hogy a városban cirkáló 193 taxis 34 nemzetiséget jelenít meg. Legtöbbször a fuvarozó cég tulajdonosa egy helyi vállalkozó, aki autót vásárol és bevándorlókat ültet a volán mögé kevesebb munkabéért, de már akadnak olyan külföldiek is, akik saját taxistársaságot hoztak létre és alkalmazottakat tartanak. *Coffi Reginaldo* négy éve taxizik Barcelonában, miközben hazájában, az Egyenlítői Guineában elis-

mert énekesnek számít. Egy évig alkalmazottként, három éve pedig tulajdonosként rója az utakat. Büszke rá, hogy ő volt az egyike az első fekete bőrű taxisofőröknek a városban. Mint elmondta: „Összesen ötven vagyunk feketék. Az ügyfelek még nincsenek hozzászokva, s gyakran nem szállnak be az autóba, ha meglátnak.”

A különböző nációnjú sofőrök igyekeznek munkakörnyezetüket hangulatossá, saját kultúrájukra jellemzővé alakítani, így nem csoda, ha a rádióból a salsa vagy a cumbia üvölt, de a különböző országok zászlói mellett a hindu jelképek ugyanúgy fellelhetők, mint a keleti istenek jelképei. Az sem ritka, hogy a taxis saját nemzetiségére jellemző ruhában ül a volán mögött, elbizonytalanítva ezzel a kuncsaftot eredeti

utazási szándékukban. A turbánban vagy fejkötőben várakozó szolgáltató nem mindig vonzó egy konzervatívabb helyi polgár számára. Persze mindenhez hozzá lehet szokni, csak idő kérdése. A tanulmányból azt is megtudtuk: Barcelonában a taxisok között legnépesebb a francia származásúak köre, 30-an vannak, őket az argentinok követik, akik 21-en ülnek a volánnál, míg harmadik helyre – eggyel lemaradva – a marokkóiak kerültek.

A tendenciát figyelve nem kell hozzá sok idő, hogy Magyarországon is erőteljesebbé váljon a szomszédos országok állampolgárainak jelenléte, de ne legyen senkinek illúziója, lesznek ázsiai és afrikai sofőrök is hamarosan a taxi volánjai mögött.

Cash

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. Esőzés kezdetén a csapadék az úttestet borító porral nyálkás réteget alkot, ami az aszfaltot különösen csúszóssá teszi.

2. Helyes az „A” válasz. A „Tehergép-kocsival előzni tilos” tábla a taxi számára nem jelez előzési tilalmat.

3. Helyes a „B” válasz. Ha a „Gyalogút” tábla alatt a kiegészítő tábla időszakot jelöl meg, ezen időszakon kívül – legfeljebb 20 km/h sebességgel, a gyalogosok veszélyeztetése nélkül – célforgalomban járművek is közlekedhetnek a gyalogúton.

4. Helyes az „A” válasz. A felfelé haladó taxi magától is lassul, így fékútja is rövidebb lesz a sík úthoz képest.

5. Helyes az „A” válasz. A „Hólánc használata kötelező” táblával jelzett útra csak olyan taxival szabad ráhajtani, amelyet hóláncal szereltek fel. Tehát a tábla behajtási tilalmat jelent mindazoknak a gépkocsiknak, amelyek hólánc nélkül közlekednek.

6. Helyes az „A” válasz. Bizony porul járhat az a vezető, aki nem veszi időben észre a vízfolyást, és sportosan akarja venni az útkanyarulatot. A relatív gyorsahajtó gépkocsija könnyen megcsúszhat, kifarolhat a vizes útfelületen.

7. Helyes a „B” válasz. Főútvonal lakott területen kívüli utastjén a taxi legfeljebb 90 km/h sebességgel közlekedhet.

8. Helyes az „A” válasz. A biztonsági öv és a légszák kiegészítik egymást, együtt nyújtanak megfelelő védelmet.

Frontális ütközésnél a biztonsági öv nélkül utazó vezető teste túlságosan előre lendül, így a hangsebességgel robbanó légszák számára veszélyessé válik.

9. Helyes a „C” válasz. A körforgalmú útra történő bekanyarodás az egyetlen kivétel, amikor az irányváltoztató jármű vezetőjének nem kell irányjelzéssel jeleznie a manőverét.

10. Helyes a „C” válasz. Az irányjelzést az irányváltoztatás megkezdése előtt olyan időpontban kell adni, hogy a jármű mozgása a közlekedési partnereit ne érje váratlanul, és képesek legyenek ennek megfelelő együttműködő viselkedésre.

11. Helyes a „C” válasz. Az ellentétes irányú villamospályát taxival előzés céljából tilos igénybe venni.

12. Helyes a „C” válasz. Általános szabály az, hogy előzés végrehajtását a sebesség fokozásával, balra húzódással vagy más módon akadályozni nem szabad.

13. Helyes az „A” válasz. A talajnak üzemanyaggal, olajjal, hulladékkal stb. való szennyezése gátolja a növény és állatvilág fejlődését. A káros anyagok a talajból a felszíni, illetve a felszín alatti vizekbe kerülve vízszennyezést okoznak. A táplálkozási láncba beépülve, közvetett úton fejtik ki károsító hatásukat az emberi szervezetre.

14. Helyes a „C” válasz. Az egyenrangú utak kereszteződésében a jobbkezes szabály szerint alakul a továbbhaladás sorrendje.



2005. október 1-jétől Ausztriában KÖTELEZŐ nappal is a tompított fényszóró használata LAKOTT TERÜLETEN BELÜL IS! Első alkalommal átlagban 100-150 euró büntetéssel lehet számolni, ha a szabálysértést elkövetjük!

A medve, a farkas, a róka és a nyuszika beleesnek egy gödörbe, és nem tudnak kimászni. Végül éhségükben úgy határoznak, hogy a leggyengébb állatot fel kell áldozni. A nyuszika megszólal:
– Senki ne merje bántani a medvét!

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

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

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 79. RÉSZ

Viteldíjak, utalványok

Miközben a magántaxisok forgalma, napi bevétele a súlyosbodó benzinhiány miatt csökkent, újabb teher szakadt rájuk. 1947. októberének első napjaiban új kollektív szerződés megjelenéséről írtak a lapok. E szerződés a sofőrök munkabéret szabályozta. Eszerint a 0-2 gyakorlati, szolgálati évvel rendelkező alkalmazott sofőrök órábéré 1,3 forint, a 2-5 éveseké 1,46 Ft, az 5-10 éve vezetőké 1,7 Ft, a 10 éven felüli szolgálati év után 2,2 Ft. Ha a vezető tanult autószerelő, minden csoportban 20 fillérrel magasabb órábér illette meg. A gépjárművezetők, szolgálati éveiktől függetlenül, bundával, kesztyűvel, tányérsapkával látandók el, ezeket a közeledő télre tekintettel azonnal ki kell osztani közöttük.

A benzinhiány következtében addig sem működhetek a taxisok teljes műszakban, folyamatos két műszakról már csak almozdokat, a kollektív szerződés miatt újabb alkalmazott sofőrök kerültek utcára, mert az engedélyes bevétel kevés volt a ruházat megvételére. A munkájukat veszített gépkocsivezetők száma megnőtt, mert a rokon-szakmákban is megnövekedtek a kiadások. A MÁVAUT (Volán elődje), a Fővárosi Autóbuszüzem, a MATEOSZ (a TEFU elődje) felülvizsgálta személyzeti politikáját, létszámát csökkentette, vagy létszámstopot léptetett életbe. Az utcára került taxisofoőrök is a Gépjárművezetők Szabad Szervezetének munkaközvetítő irodájában regisztráltatták magukat, munkát azonban ott sem kaptak. A taxisofoőrök közül - a visszaemlékezések szerint - 32-en jelentkeznek a rendőrségen, hivatkozással Tardi István őrnagy augusztusi ígéretére, amely szerint a jól képzett taxisofoőrök, ha pályamódosításra szánják el magukat, jelentkezzenek a rendőrségen, mert ott is szükség van jó sofőrökre. A 32 jelentkezőt azonnal állományba vették, a nyelveket beszélők közül néhányan magas beosztású rendőrtisztek sofőrjei lettek, anyagilag is jól jártak.

Az október 25-én megtartott kibővített elnökségi ülésen, amelyen a Kéttaxi Szövetkezet vezetői is részt vettek, már csak az orvosolhatatlan panaszok hangzottak el. Tárgyaltak a kiszívárgott benzinjegyrendszer bevezetésének várható következményeiről, a téli ruházatról, ennek költségeiről, s abban állapodtak meg, hogy a Társulat vagy a szövetkezet nem vállalja a bundák szezon utáni tárolását, őrzését, karbantartását, tisztítását. Míg korábban, a két világháború között az Ipartársulat bonyolította le beszerzésüket s megszervezte őrzésüket, tisztításukat a szezon utáni összegyűjtésüket srb., most mindez az enge-

délyesekre hárult. Csakhogy az engedélyesek jövedelméből már nem futotta bundára, a fél műszakban dolgozó taxis családját alig tudta eltartani, bundára már nem tellett. Többek között szóba került az új autók beszerzésének kérdése, amivel korábban még a főhatóság is áltatta őket. Endrényi dr. elmondta, hogy épp a napokban érdeklődött az új angol gyártmányú autók beszerzéséhez szükséges valutakeret felől. Az illetékesek szerint a meglévő szűkös keretből először a főváros tömegközlekedését kell feljavítani, autóbuszokat és a villamosok hajtására szolgáló elektromotorokat vesznek külföldre, de a MÁVAUT járműparkját is bővíteni kell. Talán majd a következő évben adódik lehetőség a magántaxisok gondjainak enyhítésére. Endrényi még elmondta, közölték vele, hogy a kívánt két festék megrendeléséhez szükséges valutamennyiség kiutalására se számítsanak az engedélyesek. Az ülésen ismét szóba került a külföldre hurcolt kértaxik sorsa, hazahozataluk kérdése. Az elkedvetlenedett társaság elhatározta, hogy az általuk ismert taxilelőhelyek jegyzékét újra átadják a Közlekedési Minisztériumnak azzal, hogy a járműveket, előzetes szemle után, esetleg szállítsák haza, a szükséges költségeket a minisztérium teremtse elő. A taxisok, akár szakértői szinten is szívesen közreműködnek. Azonban szükségesnek tartják a Külügyminisztérium bevonását a munkába, mert e nélkül bonyodalmak támadhatnak a helyszíneken. A lista szerint a magyar taxik többsége Ausztriában, Csehszlovákiában és Németországban pusztulnak folyamatosan. Endrényi megkérte a jelenlévőket, gondolkodjanak azon, hogy adott esetben kik képviseljék a kéttaxisokat a külföldi szemléken, akik jól beszélnek németül vagy csehül, és tárgyalóképesek. A kérés megzavarta az ülés hangulatát, mert mindenkinek jól jött volna a külföldi utazás. Amikor azon-

KÖZLÖNY

1947. október 31.

A közlekedésügyi miniszter
50.800/1947. Közl. M. számú rendelete

a közúti gépjárművek üzemanyagmennyiségének megállapítása tárgyában.

A gépjárművek üzemanyagfogyasztásának és kerékabroncsellátásának szabályozásáról szóló 12.430/1947. Korm. számú rendelet (Magyar Közlöny 241. szám) 2. §-ában és 21. §-a (2) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján az iparügyi miniszterrel egyetértésben a következőket rendelem:

1. §.

Általános rendelkezések.

A közúti gépjárművek számára a 2-5. §-ban megállapított benzin- (gazolin-), gázolaj-, illetőleg benzol-, motorolaj-, sebességváltóolaj- (a továbbiakban együtt: üzemanyag-) mennyiséget — a 6., illetőleg 7. §-ban megállapított mértékben és módon — kell kiszolgáltatni.

2. §.

A benzin (gazolin) és gázolaj mennyisége.

(1) Benzinüzemű személygépkocsi számára, amelybe épített motor hengerűrtartalma

legfeljebb 1000 cm ³	60 liter,
1001—2000 cm ³	100 liter,
2000 cm ³ -nél több	150 liter

benzint (gazolint) kell havonként kiszolgáltatni. Állami (rendőrségi, honvédségi, posta) forgalmi rendszámmal ellátott, valamint közhasználatu személygépkocsi (autótaxi vagy bérautó) számára a hengerűrtartalom szerint megállapított benzin- (gazolin-) mennyiség kétszeresét kell kiszolgáltatni.

(2) Benzin-, illetőleg gázolajüzemű tehergépkocsi, társaságépkocsi (autóbusz) és különleges (mentő-, hullaszállító-, tüzoltó-, öntöző-, vontató-) gépjármű számára, amelynek összsúlya

legfeljebb 2000 kg	200 liter,
2001—3000 kg	300 liter,
3000 kg-nál több	500 liter

benzint (gazolint), illetőleg gázolajat kell havonként kiszolgáltatni. Állami (rendőrségi, honvédségi, posta) forgalmi rendszámmal ellátott, továbbá közhasználatu tehergépkocsi, társaságépkocsi és vontató számára, valamint a

Részlet az üzemanyagjegy-rendeletből

ban felvetődött, hogy a külföldön eltöltött napokért – bevételkiesésükért – nem valószínű, hogy pénzt kapnak, lelkesedésük csillapodott. Felkérték Kuti Ferencet, a Társulat elnökét és dr. Endrényi Tivadar jogászt, próbálják megtudni, hogy a külföldi utazásért mennyi pénzt kaphatnak és kit terhel a járművek, vagy a belőlük kimenett fődarabok, tartozékok hazaszállításának költsége.

Breier alelnök a Társulat sorsa felől érdeklődött, ám a megjelentek közül senki sem tudott a Társulat jövőjéről, leendő sorsáról.

Kuti és Endrényi felkeresték a Pénzügyminisztériumot a külföldön lévő kéktaxik ügyében. Azonban közölték velük, hogy a kérdés egyelőre nem időszerű, amennyiben valami változás történne, majd értesítik a magántaxisokat összefogó szervezetet, a költségekről pedig akkor tárgyaljanak.

1947. november 1-jétől benzinutalványokat rendszeresítettek Magyarországon. A közlekedési miniszter 50 800/1947. sz. rendelete szerint a gépkocsik hengerűrtartalmától függően az autósok a következő benzinmennyiséget kapják havonta: 1000 cm³ 60 litert, 1001-2000 cm³-ig 100 litert, 2000 cm³ fölött 150 litert. A taxik és a bérautók ennek dupláját kaphatják. A kisebb taxik napi alig több mint 6 litert fogyaszthattak, a nagytaxik 10-et, amennyivel a kicsik naponként kb. 50 km-t, a nagyobbak sem sokkal többet közlekedhettek. A Társulat november 1-jén kibővített választmányi ülést hívott össze, s meghívták Seres Tibor főosztályvezetőt és Feledy Bélát, a fő. főmérnökét, de egyikük sem jelent meg, csakúgy, mint a november 3-i ülésükön. A taxisok ellehetetlenültek.

Kuti Ferenc elmondta, időközben felkeresték a Közlekedési Minisztériumot, a Pénzügyminisztériumot, az Iparügyi Minisztériumot, de a benzinmennyiséggel kapcsolatos kérésüket mindenütt elutasították. Ezután a köztársasági elnök hivatalát keresték fel, ahol átvették memorandumukat. Ebben leírták, hogy a KM rendelete megszünteti az autótaxi-forgalmat, az országot a fogatoltjárművek korszakába süllyeszti vissza.

Mint később kiderült, a többi autófuvarozó vállalat is felkereste a minisztériumokat, de őket sem fogadták, írásos kérelmüket azonnal elutasították. Azonban a köztársasági elnök titkárságáig csupán a magántaxisok merészkedtek. Minthogy Kutiék a memorandumuk mellé csatolták a KM rendeletet, így az illetékesek a hivatalos szöveget is láthatták, olvashatták, s összevethették Kutiék értékelésével.

November 2-án sem a MATEOSZ, sem a magántaxik nem állhattak forgalomba, ugyanis sem az árufuvarozók, sem a magántaxisok nem kapták meg benzinutalványait. Az állami taxik közül is csak 30 taxi állt ki a drosztokhoz. A rendőrség állam-

védelmi osztálya olyan bejelentést kapott, hogy a fuvarozók sztrájkot szerveztek, ezért nincs elegendő taxi, illetve teherautó a forgalomban.

Kutiék csupán november 5-én reggel kapták meg a minisztériumtól a 11x11 cm méretű üzemanyag-utalványokat, amelyek közül az egyik a benzinjegyeket, a másik a kenőolaj-utalványokat tartalmazta. Amint szétosztották ezeket, a taxisok felsorakoztak a benzinkutaknál. 1947. november 1-jétől megszűnt az üzemanyag szabad árusítása Magyarországon, egyidejűleg felvirágzott a feketekezeskedelem.

Kutiék a Közlekedési Minisztérium fel-

szólítására keresték fel a gazdasági osztályt, ahol az utalványokat adták ki. Kuti és Tallóczy Imre, egykor az Autótaxifuvarozók Szervezetének forgalmi főnöke megdöbbenően tapasztalták, hogy a tisztviselő 829 magántaxi utalványait akarja átadni. Közölték vele, hogy itt valami tévedés lehet, mert a fővárosban engedélyezett magántaxi létszáma összesen 735, s ezt a keretszámot még az 1930-as évek elején határozta meg a főhatóság. Így hát a 94-es többletet nem vehetik át. A tisztviselő állította, hogy a minisztérium nyilvántartása pontos, nyugodtan vegyék át a 829 kocsihoz szóló utalványokat. Minthogy a taxisok erre nem vol-



MAGYAR ORSZÁGOS GÉPKOCSI ÜZEMI R.-T.

BUDAPEST

1947. május 21. -----

Díjmentes! "C"csop.153 sz. Osztály és jel:
Roncsosztály./R.-
7989.-

T.

Steyr-Austro-Daimler-Puchművek
Magyar Kereskedelmi Rt.,
Budapest, VI.,

Lehel utca 25.-

T. Cím által bemutatott és a Magyar Közlekedésügyi Minisztérium által láttamozott igazolás alapján, a 15011/VI/1-1946 sz. rendelet értelmében mellékelten átadjuk

a Fiat Aráda gyártmányu, 11 A 006997 motor- és 11 A 006997 alvázszerkezetű személygépkocsira vonatkozó 82.430 sorszámú gépjármű eladási igazolványt

a rendeletileg előírt

Frt.40.-, azaz Negyven forint /- 3% forg. adó /- 5%o számlabélyegilleték és alaplevonás

kezelési költség egyidejű lefizetése ellenében.-

A bemutatott igazolást és a rendelési szerinti nyilatkozatot bevontuk.-



Tisztelettel
igazgató.-

A szocializációt a magyar nemzet.
Köztársasági hivatal I. K. H.
1946. III. számú engedélyje
amelyben...

Az állam közvetlenül a II. világháború után a MOGÜRT-re ruházta a roncsautók legalizálásának jogát. A műveletért viszonylag csekély összeget kért, s ebből az összegből kártalanította az időközben előkerült eredeti tulajdonost

Budapest, 1947 szeptember hó.

5. szám.

GÉPJÁRÓMŰ KÖZLÖNY

SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL: BUDAPEST, VIII., BAROSS-UTCA 76.

Egyes szám ára 250 forint. Előfizetés 1 évre 24 forint.

Postatakarékpénztári csekk számla: 28.427.

A
MAGYAR KÖZHASZNÁLATÚ
GÉPJÁRMŰVÁLLALATOK
ORSZÁGOS EGYESÜLETE „KÖGE”
BUDAPEST, VIII., BAROSS-U. 76.
TELEFON: 137-660
ÉS AZ ABBA TARTOZÓ:

MAGYAR TEHERAUTÓFUVAROZÓK
ORSZÁGOS SZÖVETKEZETE
„MATEOSZ”
BUDAPEST, VIII., BAROSS-U. 76.
TELEFON: 137-660

AUTOBUSZVÁLLALATOK
BUDAPESTI GÉPEREJŰ BÉRKOCISI-
TÁRSULAT „KÉKTAXI”
BUDAPEST, VIII., BÉRKOCISI-U. 24.
TELEFON: 33-33-33

AUTOTAXI BUDAPESTI AUTOMOBIL-
KÖZLEKEDÉSI R.T. „SZÜRKETAXI”
BUDAPEST, X., KEREPESI-ÚT 15
TELEFON: 222-222

BUDAPESTI BÉRAUTÓFUVAROZÓK
IPARTÁRSULATA,
BUDAPEST, VII., NAGYATÁDI SZABÓ-U. 28
TELEFON: 223-636

VIDÉKI TAXI-
ÉS BÉRAUTÓVÁLLALATOK
HIVATALOS LAPJA

Szürketaxi: 222-222

*

Kéktaxi: 333-333

TARTALOM:

- A vadfuvarozás*
A Nemzetközi Kereskedelmi Kamara állásfoglalása a vasut-autó kérdésben
Az autofuvarozók szakmai érdekképviselete Angliában
A magyar autobuszközlekedés jövőbeli kocsijai
Szavatossági károk bejelentése
A kilométeróra
Külföldi szemle
Az Egyesület közleményei
A Mateosz közleményei
Az autóbusszakosztály közleményei
A Budapesti Géperejű Bérkocsitársulat (Kéktaxi) közleményei
A Budapesti Bérautófuvarozók Ipartársulata közleményei

tak hajlandók, a tisztviselő felhívta Seres Tibort, a VI. fő. vezetőjét, aki nem tudta eldönteni a kérdést. Kutiék a jogos 735-tel távoztak a minisztériumból.

Az elnök és a volt forgalmi főnök tudták, hogy vannak, akik a rendelkezések ellenére sem jelentkeztek be a Társulatba, de arra ők sem gondoltak, hogy a szabálysértők száma ilyen magas. Nem értették a főhatóságot, mint a törvényesség örét, miért nem veszi figyelembe a fővárosi taxis keretszámot, amely összesen 1480 taxiban rögzítette a szürkék és a kékek összlétszámát.

November 7-én megrendezett választmányi ülésen Kuti elnök beszámolt kalandjukról, s arról, hogy 94 utalvánnyal többet akartak nekik kiadni. Ezen hamar napirendre tértek a tagok, de azon hosszan álmództak, hogy a minisztérium mégiscsak fontos intézménynek tartja a Társulatot, hiszen neki kellett szétosztani az utalványokat, akadtak, akik biztos jövőt jósoltak a VIII. ker. Bérkocsis u. 24-ben a székházukban folyó munkának.

Kutit és Tallóczyt november közepén beidézték a rendőrségre azzal vádolva, hogy el akarták sikkasztani a taxisoknak kiadott utalványok jelentős hányadát. Mindkét taxis vállomását jegyzőkönyvbe vették, a kihallgató tiszt felhívta a minisztérium gazdasági osztályát és Seres főosztályvezetőt, ahol a két vállomást megerősítették. A tisztviselő közölte, hogy a 94 utalvány még mindig a páncélszekrényben található. A vádlottak nem tudták meg, hogy ki, vagy kik jelentették fel őket.

Bálint Sándor

A Gépjármű közlöny volt a közúti fuvarozók lapja

„MASZOVOL” MAGYAR-SZOVJET NYERSOLAJ RT.

BUDAPEST, V., SZENT ISTVÁN KÖRÚT 11
TELEFON: 127-330; 127-336; 127-337; 127-338; 127-339
TÁVIRATI CÍM: „MASZOVOL” RUDAPEST
AUTÓBENZIN, AUTÓOLAJ ÉS MINDENFAJTA ÁSVÁNYOLAJTERMÉK FORGALOMBAHOZATALA
EXPORT-IMPORT

Az államosított hazai olajipar a MASZOVOL kezelésébe ment át. E társaság határozta meg a forgalomba kerülő benzin, gázolaj, kenőolaj stb. mennyiségét

A nyuszika már régen látta a rókát, és elindul, hogy meglátogassa. Odafelé azon gondolkodik, hogy hogyan is szólítsa: – Róka elvtárs? – azok az idők már elmúltak. – Róka úr? – urazza őt a fene. – Róka koma? – a farkasnak komája, nem nekem. – Egyszerűen lerókézom.

– Hogyan hívják Maci Lacit nagykorában? – Medve László.

– Hogyan hívják a bevásárlóközpontban dolgozó nénit? – Frauchan.