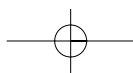


XVI. évf. 4. sz.

2006.

Április



TARTALOM

Nem a Közlekedési Felügyeletet osztják az osztrák engedélyeket	4.
Jöhet a fix tarifa?	5.
Főpolgármester áruhában	11.
A világ leggyorsabb taxifőrei	11.
Rendeződhet a helyzet Ferihegyen	12.
Bemutatkozott hazánkban is a Volkswagen Multivan Business	15.
Bevállás, befizetés	15.
Világpremier a lipcsei autókiállítás: smart fortwo földgázüzemű motorral	16.
Best of Budapest 2005	16.
- a minőség mércéje	17.
Megérkezett az új Skoda Octavia RS és az Octavia Combi RS	18.
Miért kell fizetni a taxinak is a kórházakba való behajtásnál?	21.
Rács mögött a taxisgyilkos	22.
Útfelújítások Budapesten	23.
BTI-Taxicentrum hírek	27.
Évforduló előtt a Taxi 2000	28.
Tudod vagy tippelsz?	32.
Korszerű, tágas irodaházba költözött a City Taxi	37.
Morfondáriák	39.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	40.
Taxi csak regisztrált tagoknak	42.
Hat év türelmi idő	43.
Megújult a SEAT Ibiza	43.
VW Caddy-DSG automata váltóval	44.
Milyen kód van a jogsídban?	45.

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:

XI. ker. Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Taxikat foglaltak le az osztrák határon

NEM ÁPRILISI TRÉFA

Bekeményítettek az osztrák határőrök. Április elején előbb 1500-2000 euróra bírságolták külhonban a magyar taxisokat, majd arra ragadtatták magukat, hogy legutóbb már taxit foglaltak le és egymillió forintot követeltek a magyar fuvarozótól.

Az osztrák taxiskamara lobbitevékenysége már többször okozott kellemetlenséget a magyar fuvarozóknak. Most úgy tűnik, ismét találtak egy ürügyet a szomszéd szállítók érdekvédői, hogy az osztrák hatóság embereit „küldjék” a magyar taxisokra.

Az indoklás szerint az zavarja a sógorokat, hogy a magyar taxik úgynevezett üresjáratban lépnek ki Magyarországról, viszont utassal térnek vissza. Vagyis az osztrák fuvarozók elől halásszák el az utasokat és ezzel rontják az ő üzleti érdekeiket. Azt a magyarázatot nem dhajtották még csak mérlegelni sem az osztrákok, miszerint nyugat-magyarországi szállodába érkező vendégekért járnak ki a honi taxisok. A szálloda ugyanis úgy hirdeti szolgáltatásait: ha a kedves vendég Bécsbe repülővel érkezik, akkor a szálloda saját költségén fuvarozza szálláshelyére. Tehát kénytelen a magyar személyszállító üres autóval átlépni a határt, hogy a szállóvendéggel térhessen vissza.

Németh Krisztina bécsi főkonzul a hely-

zet tisztázása érdekében elmondta: az úgynevezett üresjáratok indítása Magyarországról hazánk uniós csatlakozása után is engedélyköteles. Ezeket az engedélyeket pedig a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnál (GKM) kell igényelni. 2004-ig az osztrákok folyamatosan küldtek engedélyt a minisztériumba, de azóta nem.

Mint azt Tóth Judittól, a GKM szóvivőjétől megtudtuk: a kialakult helyzet mihamarabbi rendezése érdekében 300 engedélyt átadott az osztrák fél, amelyet a Közlekedési Felügyeletneknl igényelhetnek a fuvarozók. De hogy ez meddig lesz elegendő, és mikor érkezik újabb kontingens, arra nem tudott választ adni. Azt azonban megígérte, ha a 300 engedély elfogy, akkor újabbakat igényelnek.

Addig is a magyar taxisoknak jó lesz vigyázniuk, mert a szemfüles sógorok már azt is megtették, hogy a Magyarországra kuncsafttal igyekvő fuvarozót megállították, utasait kiszállították és az autóját a bírság fejében lefoglalták. Nem árt tudni, ha az osztrák jogszabályokban az 1500-2000 eurós bírság benne foglaltatik, akkor azt a hatóság érvényesíti is, ugyanakkor mint minden döntés ellen, lehet és ajánlott is fellebbezni.

Addig pedig mindenki próbálja beszerezni az üresjárat engedélyt, mielőtt a sógorok csupaszra nem vetkőztetik.

Cash

Drága lehet az ausztriai fuvarozás

Hát ismét vezető hír lett: az osztrák hatóság magyar taxit bírságol, büntet, lefoglal. Packázik velünk? Vagy csak betartatja az előírásokat?

Talán sokan emlékeznek, bő tíz évvel ezelőtt kezdődtek a problémák a külföldre irányuló fuvarokkal. Elsősorban az osztrák viszonylat volt kemény dió, ahol egy időben külön kilépési engedélyt kellett kiváltani, ha valaki utasát Ausztriába, vagy azon keresztül tovább szeretne volna szállítani. Volt olyan időszak is, amikor a minden taxis jellegétől megfosztott, láthatóan családi nyaralásra induló autót fordított vissza az osztrák határhoz, indok nélkül. Egyszerűen csak rossz napja volt. Meg hát virított a sárga rendszám. És még most is virít...

Sokan nem vagyunk olyan anyagi helyzetben, hogy a munkára használt autó mellett magáncélra is tartsunk egyet, nyilvánvaló hát, hogy az esetleges külföldi magánjellegű utakra is a taxiautót vesszük igénybe. Azt a jótanácsot már többször leírtuk, hogy ilyenkor igyekezzünk a lehető

ecometer®

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



legtöbb taxira utaló jelzést eltávolítani a kocsiról. Ne legyenek rajta matricák, reklámok, antennák, tarifatablák. A szabadjelzót hagyjuk otthon, ne csak a csomagtaratóba dobjuk be. Még így is meg kell barátkoznunk azzal, hogy a sárga rendszám és a taxióra egyértelmű jelzést ad a gépkocsi taxi jellegéről (bár ez utóbbi legalább letakarható – ez ajánlott is –, és semmiképpen ne legyen bekapcsolva, üres kilométer mérése végett sem). Úgy kell eljárni, hogy még a halvány gyanúja se merülhessen fel annak, hogy esetleg taxi üzemmódot szeretnénk alkalmazni külföldön.

Más a helyzet akkor, ha munka van, és a fuvar kimondottan külföldi úticéllal történik. Ebben az esetben nyilván taxiként megyünk ki, és jövünk is vissza, az esetek egy részében utasunkkal együtt. A jelenlegi szabályozás szerint ez minden vállalkozás számára adott lehetőség. Figyeljünk azonban a szabályosságra. A taxióra legyen bekapcsolva, az utas papírjai – főleg ha nem uniós állampolgár – legyenek rendben. Nyilván a taxis nem hatóság, nem is nagyon tud hivatalos iratokat ellenőrizni, ám amit csak lehet, tegyünk meg ez ügyben: az utóbbi években ugyanis több kollégánk megjárta a német, francia és olasz fogdákat, csak azért, mert – okkal, ok nélkül – embercsempésznék nézték.

Külföldi viszonylatban tehát háromféle fuvarozási forma létezik:

1. Utasunk Magyarországon rendeli a kocsit, itt is száll be, úticélja azonban külföld. Ez esetben elvileg nincs probléma.

2. Utasunk külföldről rendeli meg a fu-

vart, úticélja is külföldön van. Tehát mondjuk egyik ausztriai városból átmegy a másik ausztriai városba. Ez a tevékenység szigorúan tiltott!

3. Utasunk Magyarországon rendeli meg az autót, de külföldre kell kimenni érte, és onnan visszahozni őt az országba. Ez a tevékenység engedélyköteles, mindig is az volt, csak az osztrák hatóságok nem mindig kérték számon azonos intenzitással. Mostanában megint szigorúbban ellenőrznek.

Mint Cash cikkében fentebb olvasható, az osztrákok tehát ismét bekeményítettek: ha a magyar taxist ilyen fuvaron érik, akár több ezer euró óvadékat vagy büntetést fizettetnek ki vele. Akinél pedig nincs ennyi pénz (te hordasz magaddal fél-egymillió forintot?), annak minden további nélkül lefoglalják az autóját az eljárás befejezéséig, aztán menjen haza, ahogy akar. (Nehezíti a helyzetet, hogy ezek az ellenőrzések legtöbbször nem a határon, hanem attól 60-80 kilométerre az ország belseje irányában történnek.) Az eljárás ez esetben bírósági tárgyalást jelent, amelyre legjobb esetben is csak hetek múlva kerül sor. A taxis persze ez alatt nem tud dolgozni, hiszen az autója biztosítékként valamely ausztriai hatóság udvarán pihen...

A fuvarozói érdekképviseletek közül a FUVOSZ lépett leghamarabb e kellemetlen ügy megoldása érdekében. Küldöttségük a közlekedési minisztérium felkérésére az ausztriai illetékes hatóságokhoz utazott április 6-án, üresjáratú engedélyek beszerzése céljából. Az engedélyek kiosztását

– minisztérium szóvivője szerint – a Közlekedési Főfelügyelet végzi.

Az ausztriai fuvarozás tehát ismét bonyolultabbá vált. A sógorok megunták, hogy mindenféle engedély nélkül külföldi taxis vállalkozók fuvarozgassanak országuk területén (mert bizony erre is van példa), és nem tettek mást, mint elkezdtek tételesen alkalmazni a meglévő jogszabályokat. Na ja, ott van józan paraszti ész. Meg persze olyan erős vállalkozói kamara és taxis érdekképviselet, amely ki tudja kényszeríteni a hatóságokból az intézkedést. Vagy lehet, hogy nem is kell kikényszeríteni? Lehet, hogy ott a hatóságok országuk és vállalkozói érdekeit nézve, akár önállóan is tudják mi a feladatuk? Lehet hogy ott nem csak a multit veszik „emberszámba”, hanem a kisvállalkozót is?

Nálunk pedig továbbra is kényelmesen, senkitől sem zavartatva hordják el a fuvarokat a határ menti kaszinókból az osztrák taxik, a pályaudvarokról a román és szerb rendszámú kisbuszok. Nálunk a hatóságok a kisvállalkozót rendszeresen ellenőrzik, mondvacsinált ürüggyekkel büntetik is, a külföldi rendszámú fuvarozók által elkövetett szabálytalanságok láttán pedig elfordítják fejüket, mert azzal „dolog van”. De lám, haladunk Európába. Liberálisak vagyunk, befogadók vagyunk, megengedők vagyunk. Kedvezményeket adunk, kisebb stíkliket elnézünk. Másoknak. És nem vesszük észre, vagy nem akarjuk észrevenni, hogy mindezzel saját vállalkozóinkat tesszük esetleg tönkre...

–oli–

Nem a Közlekedési Felügyeletek osztják az osztrák engedélyeket

Peredi Péter, a FUVOSZ főtitkára az Osztrák Üresjáratú Taxiengedélyek igénybejelentésével és átvételével kapcsolatban az alábbi tájékoztatót küldte szerkesztőségünknek:

Személytaxis és személygépkocsi személyzárlítók figyelmeztelése!

A személytaxizást az EU nem szabályozta, ezért erre a tevékenységre a nemzeti jogszabályozás az érvényes. Ausztriában egy többször módosított 1996. évi törvény – mely egyben piacvédelmet is szolgál – előírása teszi kötelezővé, hogy az Ausztriába utas nélkül érkező taxi-gépkocsi, amelyik utast szándékozik előzetes megrendelés alapján Magyarországra szállítani, az osztrák szaktárca által kiadott Üresjáratú Engedéllyel rendelkezzen. Az Osztrák Üresjáratú taxiengedélyek használatára kötelezettek figyelmét felhívjuk, hogy az engedély nélküli tevékenységet az utóbbi hetekben Ausztriában keményen büntették. Olyan esetek fordultak elő, ahol az eljárás befejezéséig a magyar személytaxit az osztrák hatóságok lefoglalták, jelentős kaució ellenében (ezer euró vagy azt meghaladó volt a

mérték), engedték meg a gépkocsi hazajövetelét. Az esetek egyedisége miatt, az ausztriai eljárásban osztrák ügyvéd közreműködése és az időzhetőség érdekében ausztriai cím szükséges. Mindezek elkerülése érdekében a magyar szakhatóság intézkedése nyomán, kölcsönösségi alapon, az osztrák fél engedélykontingent bocsátott Magyarország rendelkezésére. Ezeket az engedélyeket a FUVOSZ olyan diszpécser szolgálatokhoz telepíti, ahol a jogosultak 0-24 óra között, az alábbi feltételek megléte esetén átvehetik:

– A taxis vállalkozás és a taxigépkocsi-vezetés hazai engedélyezetttségének dokumentáltsága.

– A Magyarországról üresen induló, de Ausztriából Magyarországra utast hozó fuvarvart kezdeményező bizonyított megrendelő.

– A felhasznált engedély előírt időbeni visszajuttatását garantáló kaució letétele (10000 Ft/db), mely a visszajuttatás után a letétnyújtónak visszaadásra kerül.

Kérjük az érintett vállalkozásokat, hogy az

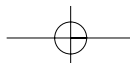
Osztrák Üresjáratú Taxiengedély-igényüket juttassák el a fuvosz@axelero.hu e-mail címre, vagy a 06-1-425-2078 fax-számra, vagy levélben a FUVOSZ, 1213 Budapest, Toboz utca 6. címére.

Az engedélyek kiadását – a beérkezett igények sorrendjében és az igénylő kiértesítés alapján – április 11-én megkezdjük. Azokat az igénylőket, akiknek az internetes elérhetőséget az igénybejelentés tartalmazza e-mailben: (fuvosz@axelero.hu) tájékoztatjuk.

További információ: www.fuvosz.com

Lapzártakor megtudtuk, hogy a FUVOSZ a korábbi gyakorlatnak megfelelően a nagyobb fővárosi taxitársaságoknál, illetve a határ-közeli taxiközpontok diszpécser szolgálatánál helyezi el az osztrák engedélyeket. Ezeket a helyeken a fentebb felsorolt feltételek megléte esetén, 10 000 Ft kaució letétele után, átvehető lesz minden taxis számára az ügy tüniük, újra elengedhetetlen hivatalos engedély. A részletes listát következő számban közöljük.

A szerk.



Jöhet a fix tarifa?

Átfogó változtatást javasol a kamara

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítványozás Osztály keretein belül működő Taxis Szakmai Kollégium a szakma átfogó rendezésének elősegítése érdekében a Gazdasági és Közlekedési miniszterhez fordult javaslatával. Megkerestük Dudás Zoltánt, a beadvány egyik készítőjét, hogy egy kicsit részletesebben fejtse ki a leírtakat olvasóinknak.

• **Tekintettel arra, hogy mire ez a lap szám megjelenik, már túl leszünk a választásokon, ám ennek végkimenetele a beadvány postázásakor még nem látható előre, kinek címezték a levelet? Ma még az sem biztos, hogy a közlekedés a jövőben is a gazdasági tárca alá lesz rendelve, a miniszter személyéről és pártjáról nem is beszélve...**

• Levelünket a Gazdasági Minisztérium vezetőjének, a miniszter úrnak címezzük, melyet még március utolsó napján feladtunk. Úgy gondoltuk, hogy tartalmával az utóbbi időszak negatív eseményei miatt meg kell ismerkednie a tárca vezetőjének. Szeretnénk a szakma további lejáratozásá-

nak minél előbb gátat vetni, mert a folyamatosan romló helyzetet a tisztességes taxisok sanylik meg.

• **Átfogó rendezésre vonatkozó anyagból már több is készült az utóbbi másfél évtizedben. A legutóbbit pont te állítottad össze, ám sem annak, sem az azt megelőzőeknek nem lett érdemi következménye. Miért gondolod, hogy a választási időszak hajrájában bárki is foglalkozna egy nemzetgazdasági szempontból észre sem vehető szakma problémáival?**

• Ahogy azt tréfásan mondják: a remény hal meg utoljára. Komolyra fordítva a szót, én azt gondolom, a felelős politikusok, illetve azok a szakemberek, akik a minisztériumokban ezeknek a törvényeknek az elkészítésével foglalkoznak, előbb-utóbb rá fognak jönni, nekik is tenni kell valamit annak érdekében, hogy ez a szakma ne ott tartson, ahol jelenleg tart.

• **A Javaslatban a szakma által másfél évtizede szorgalmazott négy fő elem, vagyis a tarifa, a létszám a droszt és az ellenőrzés kérdésköre jól érzékelhetően megjelenik. Ám ezekre a változtatásokra különféle minisztériumoknak kellene javaslatot tenni. Ráadásul a módosítást**

igénylő jogszabályok között sok törvény is van, így a végső döntés a parlament hatáskörébe tartozik majd. Ezt végigvinni, összefogni nagyon komoly munkát, megfelelő kapcsolatrendszert, és nem utolsósorban hatalmas lelkesedést kívánna. Lesz erre megfelelő politikus?

• Sok az akadály, ez kétségtelen. Számos feladatot kell a jövőben megoldani, de gondolom, eljutunk egyszer ahhoz az emberhez, aki problémáinkat átlátja és képes is végigvinni a szükséges módosításokat. Céljaink eléréséhez minden tisztességes eszközt fel kell használni. Előbb-utóbb megszületik a lobbitorvény is Magyarországon, ami lehetőséget ad majd arra, hogy a gazdaság szereplői legális politikai segítséget vegyenek igénybe. Meghózza a legmegfelelőbb helyről. Így el lehet majd érni, hogy ez a piac szabályozásra kerüljön és az itt tevékenykedő vállalkozóknak tisztességes megélhetést tudjon nyújtani.

• **A Javaslat első pontjában a kamarát említed, melynek szerepet szánsz többek között az oktatási anyag összeállításában, illetve a vizsgáztatásban. Az érdekvépviselet ezek szerint kiszorulnának ebből a reformból?**

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

**Dr. Kóka János
miniszter úr részére
Budapest
Honvéd u. 13-15.
1055**

Tisztelt Miniszter Úr!

Bizonyára Ön előtt is ismertek az elmúlt időszakban a taxis szolgáltatás területén történt kirívó események, melyek fővárosunk és országunk megítélését károsan befolyásolják. A magyarországi és főképpen a budapesti taxis szolgáltatásban ismétlődő, a médiákban nagy publicitást kapó súlyos esetek felháborítják a becsületes vállalkozók ezreit és minden bizonnyal félelmet keltenek a lakosságban.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Osztály Taxis Szakmai Kollégiuma, a tisztességes taxis vállalkozók és

minden utas érdekében, azzal a kéréssel fordul Önhöz, hogy jogkörénél fogva legyen segítségünk a rendteremtésben.

A mellékelt javaslat véleményünk szerint záloga lehet annak, hogy fővárosi és országos szinten is kiszűrhetőek legyenek a taxitevékenység végzésére alkalmatlanok, illetve európai szintűre emelkedjen a szolgáltatás színvonala.

Budapest, 2006. március 28.

**Antal Attila
BKIK Közlekedési Osztály
Elnök
Sipeki József
BKIK Közlekedési Osztály
Taxis Kollégium
Elnök
Dudás Zoltán
MKIK Közlekedési
és Infrastrukturális
Kollégium Egyéb
Közlekedés Bizottság
Elnök**

Javaslat a taxis piac átfogó szabályozására

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési Osztály Taxis Szakmai Kollégiuma az alábbi javaslatot teszi a taxis piac átfogó szabályozására, annak érdekében, hogy a piac szolgáltatói oldala az európai normákhoz igazítva megtisztuljon, valamint minden tekintetben ellenőrzötté váljon.

Javaslataink a taxis szabályozás négy fő eleme szerint:

1. A létszám szabályozása és a szolgáltatás színvonalának emelése, a pályára kerülés feltételeinek szigorításával, első lépésként az érvényben lévő rendeletek alapján

1. A szakmai alkalmasság vonatkozásában a szaktanfolyamok anyagának bővítésével, illetve átdolgozásával, valamint,

a tanfolyamok megszervezésének és a vizsgáztatás jelenlegi rendjének jelentős szigorításával lehet emelni a szolgáltatás színvonalát.

Az oktatási tematika összeállításában és a vizsgáztatásban a kamara aktív közreműködése elengedhetetlen.

Távolabbi célként kívánjuk elérni, a taxigépkocsivezetői tevékenység szakmáztatását. Az ehhez szükséges szakmai anyag elkészítésében a kamara szinten feljajánlja segítségét. (Hasonlóan a 111/2004. (XI. 18.) sz. GKM rendeletben foglaltakhoz.

2. A személyes megbízhatóság igazolásánál szorgalmazzuk az erkölcsi bizonyítvány bekérését a vállalkozóknál és a taxigépkocsivezetőket foglalkoztatóknál évente egy alkalommal, a gépjármű műszaki vizsgáztatásánál.

3. A pénzügyi teljesítőképes-

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



Dudás Zoltán: – A fix tarifával együtt a különböző engedményeket rendeletilag kellene megszüntetni

• Természetesen nem! Am, mivel ezt az anyagot a kamara készítette, nem nyilatkozhatunk az érdekképviseletek nevében. Ugyanakkor több helyen utalunk a Javaslathoz arra, hogy az elvárt konszenzus kialakításához elengedhetetlenül szükséges az érdekképviseletek bevonása is, már az előkészítési szakaszban. Az nyilvánvaló, hogy a jelenleg oktatott és számonkért anyagot szigorítani kellene. Mélyebb, átfogóbb képzésre lenne szüksége a leendő taxikároknak. Mi, akik benne vagyunk ebben a szakmában, pontosan látjuk, hogy hol van-

nak a gyenge pontjai a ma pályára kerülő taxikároknak. Ebben nincs ellentét az érdekképviseletek és a kamara között.

• **Menjünk előbbre a javaslatban. Ebben szorgalmazták azok kiszűrését, akik köztartozásokat halmoztak fel. Vagyis az éves vizsgáztatásnál mindig egy újonnan beszerzett nullás papírt kellene bemutatni. Ezzel igen sokan nem értenek majd egyet.**

• Ennek az anyagnak az összeállításánál úgy gondoltuk – ami egyébként magának a kamarának is az alapértékei között szerepel –, hogy a piac tisztességes szereplőinek az érdekében lépünk fel. A jelenlegi kiélezett versenyhelyzetben, hátrányba kerülnek azok a tisztességes vállalkozók, akik minden befizetési kötelezettségüknek időben eleget tesznek. Ez számukra komoly terhet jelent azokkal szemben, akik ezt nem így csinálják. Az így „megtakarított” pénznek köszönhetően utóbbiak kedvezőbb piaci helyzetbe kerülhetnek. Például könnyebben tudnak új vagy jobb munkaeszközt vásárolni, igaz, már nem a saját vállalkozásuk nevére! Mindenki tudja ebben a szakmában, hogy miről beszélünk. Úgy gondoljuk tehát, hogy a kamarának a tisztességes piaci szereplők érdekében kell fellépni. Nyilván ezek a szigorítások a „megtisztulás” átmeneti időszakára vonatkoznak, és csak akkor képzelhetők el, amennyiben a papírok beszerzésének ügymenete egyszerűsödik.

Ebben a kamara kész együttműködni az államigazgatással.

• **Két hónappal ezelőtt írtunk arról az ötletéről, hogy kétüléses autóval is lehet taxizni. Ez a javaslat a közlekedési miniszter elé került, tehát komolyan vették. A kamarai javaslatban szerepel autóméret, tengelytáv-meghatározás, vagyis egy minimumot szeretnétek kikötni az utasok érdekében. Nem mindegy? Hiszen ha az utasnak nem tetszik, nem ül be, vagy majd egy másik cégtől rendel autót.**

• Igen, a smart-ötlet valóban aktualitást ad ennek az anyagnak, ami már jóval korábban készült és más fórumokat is megjárta. Am attól függetlenül, hogy ezt valaki most felvetette, mi naponta szembesülünk azzal a gyakorlattal, hogy bizonyos autótípusokat a megrendelők ma már nem szívesen fogadnak el. Viszont mindaddig, amíg ez nincs szabályozva, addig a taxikároknak jogosan vásárolnak olyan kisebb méretű, gazdaságosabbnak tűnő autót, amelyek taxiként engedélyezettek. A taxitársaságok pedig folyamatosan küzdenek azzal, hogy ezt valamilyen formában meg tudják változtatni, kínálatukat igazítani tudják az utasok valóságos igényeire. Itt a kiszolgálás minőségéről beszélünk. Tisztességesebb lenne, ha olyan alapértékeket tudnának adni az illetékesek az autók méretére, ami a jelen mellett a jövőre nézve is érvényes lesz Magyarországon.

Folytatás a 9. oldalon

ség vizsgálatánál átgondolásra javasoljuk az utasülésenkénti 25.000.- Ft-os kaució összegét, ill. annak a jelenlegi gyakorlatnak a megszüntetését, hogy ez felelősségbiztosítással kiváltható legyen.

A már pályán lévőknek egy év türelmi idővel kellene megfelelniük a módosított elvárásoknak.

4. A piacon szereplő tisztességes vállalkozók érdekében javasoljuk, hogy az adófizetési kötelezettségek folyamatos ellenőrzésével szűrjék ki azokat a vállalkozásokat, amelyek két gépkocsisere között jelentős adóterheléseket halmoznak fel, vagy úgy próbálnak kibújni az adófizetési kötelezettség alól,

hogy tevékenységüket alkalmazottként folytatják tovább.

Az alkalmazottat foglalkoztatók esetén szükséges az APEH igazolás bemutatása a foglalkoztatottak bejelentéséről. Ez történhet az évenkénti műszaki vizsgáztatás alkalmával vagy az Önkormányzat illetékes szervezetének közreműködésével.

5. A taxi gépkocsira vonatkozó 21/1992. (X. 27.) KHVM rendeletben foglaltak felülvizsgálata, különös tekintettel a környezetvédelmi osztályba sorolásra.

6. Szükséges meghatározni a taxiszoállításban résztvevő gépkocsik legkisebb méretét a tengelytáv, az utastér és csomagter-légtöbméter alapján.

7. További engedélyek kiadá-

sának szüneteltetése addig az időpontig, ameddig a Fővárosban kiadott taxiengedélyek száma a közigazgatási határon belül el nem éri a kereslet-kínálat szempontjából szükséges és elégséges szolgáltatói létszámot. A létszám a megfelelően kialakított drosztférőhelyek háromszorosát nem haladhatja meg.

8. A Főváros területére kiadott kiterjesztések feltétele legyen a budapesti helyismereti vizsga, az 1. pontban meghatározottak alapján.

Vagy alternatív javaslatként; a kiterjesztés lehetősége szűnjön meg, mindenki csak ott taxizzon ahová az engedélyt váltotta.

9. A szükséges és elégséges

szolgáltatáshoz megfelelő létszám elérését követően a taxiengedélyek licenc rendszerének kidolgozása.

10. A szükséges és elégséges szolgáltatás szintjének és ennek alapján a licencek számának megállapítása és felülvizsgálata.

II. A taxiállomás-férőhelyek száma, a taxiállomások üzemeltetése és ellenőrzése

1. A fővárosban, valamennyi kerületben a kamarával egyeztetett számú és elhelyezkedésű taxiállomás üzembe helyezése és folyamatos üzemeltetése a várható forgalomgenerálódás területi eloszlásának ismeretében.

2. A taxiállomások használatának folyamatos biztosítása.

DIGITAXI TAXIÓRA
EÖRDÖGH TRADE KFT.

1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.
Telefon: 282-4280, SOS: 06-20-959-0098 Nyitva: H-P 9-13 és 14-18 óráig.
www.eordoghtrade.fw.hu eordogh@axelero.hu

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

Könyvelés, adótanácsadás

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

Novotax Kft.

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

Folytatás a 6. oldalról

• **Erre szokták azt mondani, hogy a piac úgyszólván dönt. Ha valami nem megfelelő, akkor azt majd nem veszik igénybe az utazók.**

• Nekem föláll a szőr a hátamon, amikor azt mondják, hogy a piac majd eldönti ezt vagy azt a kérdést. Nagyon jól tudjuk, látjuk, tapasztaljuk évtizedek óta, hogy ezen a piacon valamilyen nem működnek, legalábbis nem pontosan úgy működnek a piac szabályozó tényezői, mint más egyéb szakmákban. Az utas kényszeredetten tudomásul veszi, ha ilyen, vagy olyan helyzetbe kerül. Például lerobbant, kis méretű kényelmetlen autóba kell beszállnia. A legtöbb esetben csak magában zsörtölődik. Mondhatnék konkrét példákat is, de nem szeretnék senkit sem megsérteni. Azt a mai napig tudjuk, hogy Ladákkal, és régi Daciákkal taxiznak még elég sokan. Ez azt jelenti, hogy a piac mégsem szűrte ki a ma már korszerűtlen taxikat.

• **A javaslat kitér a taxiállomásokra is. Ugyanakkor nem csitul az a szakmai vita, mely arról folyik, hogy egyáltalán beálljanak a taxiállomásokra a céges autók, vagy sem. Ez pedig alapvetően határozza meg a drosztokhoz való hozzáállást.**

• Ebben a kérdésben valóban megosztott a taxistársadalom. A kollégák egy része azt az álláspontot képviseli, hogy nem áll be a drosztokra, jelenlegi körülmények között arról azt kell mondjam: meg is értem. Má-

sok viszont végre szeretnék már nyugodtabb körülmények között dolgozni. A megépített budapesti taxiállomás-hálózat most nem használható. Ne menjünk bele, hogy miért, számos esetben ezzel kapcsolatban megnyilatkoztunk, vitatkoztunk az érintett és felelős személyekkel. Nincs ma olyan helyzetben a budapesti taxiállomás-hálózat, hogy ezekre a taxitársaságok rászervezzék a fuvarjaikat. Úgy gondolom, hogy ezt is előbb-utóbb meg kell oldani. Talán egyszer el fogunk jutni odáig, hogy mindenhol megfelelő minőségű és számú taxiállomást építenek ki a fővárosban. Akkor viszont nagyon alaposan meg kell majd gondolni azt, hogy ezeket a drosztokat a taxitársaságok is használják.

• **A taxisok, legalábbis a fővárosi taxisok jelentős része vallja, hangoztatja, hogy a taxitársaságok kifejezetten fixtarifa-ellenesek. A javaslatban viszont azt fejtitek ki, hogy a fix tarifát hogyan kell bevezetni, milyen szakbizottságokat kell ehhez létrehozni. Változott valami? A kamara és a taxitársaságok mára már mégiscsak pártolják a fix tarifát?**

• Igen. Abban az időszakban, amikor a fixtarifa napirenden lévő téma volt, olyan magasra csaptak az érzelmeik, hogy kifejezetten szakmai érveinket már senki nem akarta meghallgatni. Nem csak a politikai oldal hagyott figyelmen kívül minden ésszerű szakmai érvet, hanem a taxisok is. Mi csak annak a rendelettervezetnek hibáira, csap-

dára mutattunk rá. Talán most már, amikor egy kicsit lecsillapodtak a kedélyek, fel lehet sorolni azokat a fontos szempontokat, amelyeket annak idején is elmondunk. Természetesen szeretnénk, ha a taxis szakma szabályozásának keretein belül – mert mindig a négyes egységről beszéltünk – a tarifa szabályozására is sor kerülne. Mi is a fix tarifában látjuk a megoldást. Ezt akkor is elmondtuk, de nem akarták meghallani. Am kiemelve abból a környezetből, vagyis az ellenőrzés, a létszám és a taxiállomások kérdésének megoldása nélkül a fix tarifa bevezetése inkább ártott, mint használt volna. Változatlanul azt mondjuk, hogy szükség van a fix tarifára! Az annak idején felsorolt szakmai érveket fenntartva javasoljuk ebben az anyagban is, hogy a fix tarifa bevezetésére kerüljön, de csak a szakma átfogó szabályozásának keretein belül, azzal szoros egységben és azonos időben. Ugyanakkor szükséges e kérdéskör rendezésekor egyértelművé tenni, hogy utólagos kedvezmény senki által se legyen adható, hogy szűnjenek meg a transzferek, a körzet-tarifák stb. Amíg ez nincs a rendeletben egyértelműen szabályozva, addig nem csináltunk semmit...

• **A helyi önkormányzatok eldönthetik, hogy a taxizást szabad, vagy hatósági árformában engedélyezik saját területükön. Jelenleg Budapesten a hatósági maximált ár érvényes. A hatósági fix**

3. További taxiállomások kialakítása, valamint a meglévővel kapcsolatos bármilyen módosítás kizárólag egy ún. „szakbizottságban” történi egyeztetést követően legyen lehetséges.

4. A taxiállomások rendjének ellenőrzése az Ellenőrzés címszó alatt kerül pontosításra.

III. A fix tarifa meghatározása ott, ahol a helyi önkormányzat ezt bevezeti

1. Az utazóközönség bizalmának visszaszerzése érdekében a fix tarifa bevezetését javasoljuk. Az ellenőrzés hatékonyságának következtében megtisztult piacon később módosítható és figyelembe vehetőek egyéb szempontok, például: kiállási díj, éjszakai, hétfévi, ünnepnapos tarifa.

2. A tarifa mértékének megállapításához elengedhetetlenül szükséges a piac elemzése kereslet-kínálat szempontjából, hogy a szükséges és elégséges szolgáltatás szintje megállapítható legyen.

3. Javasoljuk, hogy egy ún. „szakbizottság” legyen jogosult megállapítani a tarifát (annak összes elemével). A „szakbizott-

ságban” kapjanak helyet az önkormányzat, a kamara, az érdekképviseletek és a fogyasztóvédelem képviselői.

4. Kerüljön rögzítésre, hogy a „szakbizottság” kivel és milyen szintű egyeztetést köteles végezni.

5. Kerüljön rögzítésre, hogy milyen időközönként, és/vagy milyen gazdasági események hatására történik a tarifa korrekció.

6. A tarifa megállapításának alapja a kamara által készített költség alapú „Tarifaképzési útmutató” legyen, vagy szakértők bevonásával kerüljön kidolgozásra új kalkulációs szabályzat. Ennek keretében kerüljön rögzítésre: milyen átlagos kihasználtság, milyen értékű gépkocsi és mekkora üzleti nyereség a kalkuláció alapja.

7. A Budapestre kiadott, illetve kiterjesztett engedélyek feltétele legyen, hogy a taxiórákban kizárólag a Főváros területére megállapított tarifa/tarifák szerepelhetnek.

8. A rendeletben szükséges rögzíteni, hogy személytaxi szolgáltatás esetén Budapest

közigazgatási határában belül transzfer-, illetve megállapodásos ár nem alkalmazható, kizárólag a taxiórában szereplő összeget fizetheti az utas.

9. Rögzíteni kell, hogy a személytaxi-szolgáltatás díjából utólagos (halasztott vagy átutalásos) fizetés esetén sem adható és nem vonható le semmilyen jogcímen kedvezmény.

10. A vidékre irányuló fuvarok kezelése; Budapest közigazgatási határában belül taxiórával előzetes megállapodás alapján, kötelező számlaadás mellett.

IV. Ellenőrzés

1. Az ellenőrzés egy kézbe összpontosítása, a megfelelő

jogszabályok delegálásával az illetékes hatóságok részéről. (Közlekedés-felügyelet, Taxiállomás Kht., Fogyasztóvédelem, Fővárosi Önkormányzat stb.)

2. Egységes, a taxis vállalkozásokra vonatkozó „működési szabályzat” (Etikai kódex) kidolgozása, mely az elkövetett vétségekhez megfelelő szankciókat rendel. Az Etikai kódexben foglaltak elfogadása – amennyiben van ilyen – a Taxiállomás-használati engedély átvelelekor nyilatkozat aláírásával történhet.

3. Az ellenőrzésre jogosult szervezet összetételének rögzítése. Javasoljuk a kamara és az

BKV buszon:
– *Jegyeket, bérleteket kérek!*
Pistike megszólal:
– *Anyád tudja, hogy kéregetsz?*

* * *

Csikorgó fékekkel megálló taxiból ugrik ki egy ember a badacsonyi kikötőben. A hajó kb. tíz méterre a parttól. Kofferét nagy ívben a hajóra

dobja, szó nélkül a vízbe veti magát, majd néhány karcspás után csuromvizesen felkapaszkodik a fedélzetre.
– **Sikerült! – lihegi elégedetten.**

Mire megszólal az egyik matróz:

– **Az igaz! De mondja uram, nem tudott volna addig várni, amíg kikötünk?**



ártól ez nem túl sok mindenben tér el. A jelenlegi hatósági árakhoz viszont több mint fél évtizede nem nyúl hozzá a Fővárosi Közgyűlés annak ellenére, hogy ezt a taxis-oldal több alkalommal is kérte. Vagyis a hatósági fix ár is lehet csapda, melyből aztán hosszú évekig szintén nem lesz kiút...

• Pontosán abból a hibából kellett okulnunk, amit akkor követett el a szakma, amikor a maximált tarifarendeletet a Fővárosi Közgyűlés ebben a formájában bevezette. Ugyanis abba semmilyen olyan garancia nem került bele, hogy mikor, milyen körülmények között kell változtatni a maximált tarifa értékein, vagy ki is kezdeményezheti annak változtatását. Az elmúlt évek üzemanyagár-emelkedései kapcsán a kamara tavaly kezdeményezte a fővárosnál a maximált tarifa felső értékeinek a megváltoztatását. Erre még csak választ sem kaptunk az illetékes bizottság elnökétől. Pedig a szabadúszó kollégák már régóta a felső tarifahatáron dolgoznak, de a taxitársaságok is használják már a maximumot az utcai viteldíjakban. Emelni ezen viszont nem lehet, mert az illetékesek nem hajlandók még tárgyalni sem a kérdésről. Tehát úgy gondoljuk, hogy az általunk javasolt szakbizottságban meg kell találni a megfelelő válaszokat problémáinkra, és garanciákat kell kapnia a szakmának, hogy a tarifaváltoztatásokra milyen időközönként, kinek a javaslatára kell sort kerítenie a főváros vezetésének.

• **Az ellenőrzést a Javaslat szerint „egy kézbe” kellene helyezni. Vagyis hatósági, rendőri jogkörökkel kellene felruházni a taxiellenőröket. Komolyan hihető, hogy bármelyik hatóság erről a jogáról lemondana egy ilyen csoport javára?**

• Igazából nem tudom, hogy szeretik-e egyáltalán ezek a szervek, ha az ellenőrzési jogok náluk vannak? Úgy gondolom, hogy ez inkább púp a hátukon. Ráadásul a Közlekedési vagy Közterület-felügyeletről beszélve azt kell lássuk, hogy nem élnek együtt a taxival. Mi 365 napon keresztül folyamatosan 24 órában dolgozunk. Ők viszont közalkalmazotti munkaidőben. Se este, se éjszaka, sem a hétvégén, sem az ünnepnapiokon. Ezért aztán vannak olyan taxisok, akik soha életükben nem láttak még ellenőrt. A taxiállomásokon is következmények nélkül parkolhatnak a civil autók munkaidőn túl, biztosan nem lesz következménye ennek a szabálytalanságnak sem. Tisztességes kollégáinknál a rendszeres ellenőrzés nem okozna gondot. Ellenkezőleg, amikor a fővárosi taxitársaságok etikásai a közös ellenőrzésen vettek részt a Taxiállomás-kezelő kht. embereivel és néhányan fennakadtak a rostán, a kollégák lelkesen üdvözölték, hogy megkezdődik a „rendcsinálás”. Azután a mai napig kideríthetetlen okból a kht. már nem akart velünk közösen ellenőrizni! Ugyanakkor a tisztességtelenül szolgáltatók kiszűrése csak ilyen eszközökkel lehetséges. Azt gondoljuk ezért, hogy az

ellenőrzésnek egy kézbe tétele elengedhetetlenül szükséges lenne. Ha kell, akkor a hatósági jogok megadásával is. Nevezhetjük a felállítandó szervezetet taxirendőrségnek, vagy bárminek. Nem a név a lényeg, hanem az, hogy ennek az ellenőrzési tevékenységnek 365 napon keresztül, a nap 24 órájában kell zajlania és minden taxisra kiterjedően átfogó ellenőrzési és szankcionálási jogkörrel kellene rendelkeznie.

• **Ki fizetné a révést? Azt láttam, hogy a Taxiállomás Kht. költségvetéséből gondoljátok. Vagyis abból a sok millió forintból, melyet jelenleg a Taxiállomás Kht. fizet a taxisok befizetéseiből a Közterület-felügyeletnek a jelenleg tapasztalható ellenőrzésért. Elég lehet ez a pénz?**

• Nyilvánvalóan ez olyan kérdés, amit nagyon alaposan körüljárva kell meghatározni. Számítanánk valóban erre a forrásra is, de úgy gondolom, hogy a rendnek ára van. Tudom, hogy ez nem népszerű kijelentés, de ha végiggondolja mindenki, hogy a tisztességesen működő piacon az utazóközönség bizalmának visszaszerzését követően milyen mennyiségű újabb fuvar generálódhatna, azt gondolom, hogy nem is kérdés, erre feltétlenül áldozni kell.

• **Köszönöm a tájékoztatást! –kó**

érdekképviselők delegáltjai is teljes joggal vegyenek részt az ellenőrzésben.

4. Szükséges az ellenőrző szervezet ellenőrzési és szankcionálási rendjének kialakítása és annak a „szakbizottság” általi elfogadása.

5. A folyamatos, 24 órás, ellenőri jelenlét megszervezése nem kerülhető meg.

6. Az engedély visszavonása esetén a „Taxivezetői engedély” kerüljön visszavonásra, amennyiben a gépkocsivezető vállalkozó is, akkor egyidejűleg a „Taxi engedély” is kerüljön bevonnásra. A bevont engedélyekről vezetett nyilvántartás alapján ne legyen lehetősége a

szankcióval sújtott taxi gépkocsivezetőnek más vállalkozás működési engedélyének alapján „Taxivezetői engedély” kiállítására. (Ez ugyanis ma napi gyakorlat!)

7. Folyamatos, 24 órás központi panasziroda felállítása, mely munkaidőn túl üzenetrögzítő rendszerben teszi lehetővé a panaszok, illetve a talált tárgyak kezelését.

Összegezve:

A taxi szolgáltatás rendbetétele a fenti négy pont együttes, összehangolt szabályozásával képzelhető el.

Kiemelten hangsúlyozzuk, hogy elengedhetetlenül szükséges a piac elemzése kereslet-ki-

nálat szempontjából, hogy a szükséges és elégséges szolgáltatás szintje megállapítható legyen. Ennek ismeretében alakítható ki a létszám, valamint a kereslet alapján, a kihasználtság figyelembe vételével az ár is meghatározásra kerülhet.

A szükséges létszám és a várható forgalomgenerálódás területi eloszlásának ismeretében felül kell vizsgálni a jelenlegi taxiállomás-hálózatot, és az igényeknek megfelelően átalakítani.

Az átfogó szabályozás hatékony és minden részletre kiterjedő végrehajtásának biztosítása érdekében javasoljuk, hogy Miniszter Úr kezdeményezze a vonatkozó törvények és rende-

letek módosítását, illetve egy teljesen új, egységes rendelet megalkotását. Támogatjuk, hogy a taxis szakma szabályozása és ellenőrzése egy helyre, a területileg illetékes önkormányzatokhoz, a fővárosban a Fővárosi Önkormányzathoz kerüljön, oly módon, hogy a szakmai irányításra kijelölt önkormányzati testületben döntési, illetve szavazati joggal a szakma képviselői is kötelezően helyet kapjanak.

Fenti javaslataink részletes kidolgozására, felkérés esetén, a taxis szakma képviselői vállalják az együttműködést a minisztérium illetékes szakértőivel.

Budapest, 2006. március 28.

Antal Attila

BKIK Közlekedési Osztály

Elnök

Sipeki József

BKIK Közlekedési Osztály

Taxis Kollégium

Elnök

Dudás Zoltán

MKIK Közlekedési

és Infrastrukturális

Kollégium

Egyéb Közlekedés Bizottság

Elnök

A fiatalok 50%-a optimistán tekint a jövőre. A másik felének nincs pénze drogokra.

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

- **Mi az, sárga és öt betű?**

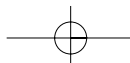
- **Sárga.**

Jó pap holtig él.

Ne vedd túl komolyan az életet! Úgyse kerülsz ki belőle élve.

Repülön, miután tízerer méteres magasságban leálltak a motorok:

- **Kérem, mindenki maradjon a helyén, ne nehezsék meg az azonosítást... Köszönjük!**



Fuvardíj négyszeres szorzóval

FŐPOLGÁRMESTER ÁLROUHÁBAN

A hazai taxisok visszaéléseire hívja fel a figyelmet a média léptenyomon. A külföldieket sorozatosan átverő, meztlábás fuvarozók trükkjeiről próbálják lerántani a leplet az újságírók, csak hogy a tényfeltáró riportok önmagukban nem jelentenek megoldást. Ugy tűnik, nem speciálisan magyar jelenéségről van szó. Legutóbb Prágában, az álruhában utazó főpolgármesternek is mélyen a zsebébe kellett nyúlnia.

Pavel Bem, Prága főpolgármestere nem először kap ihletet a mi Mátyás királyunktól, ő már tavaly is álruhát öltött és személyesen tesztelte a személyszállítókat. Arról az újtjáról és tapasztalatairól beszámoltunk magazinunkban, így az idei élményeitől sem fosztjuk meg hűséges olvasóinkat.

Tavaly a legdurvább élmény akkor érte a városháza főemberét, amikor az egyik taxis hét-szeresét kérte el a viteldíjnak, minden szemrebbenés nélkül. Az olasz turistának maszkírozott városatyja előző évi álcája nem sikeredett

túl jóra, mert akadt olyan sofőr, aki felismer-te. Idén erre is odafigyelt a főpolgármester. Háromnapos borostával, egy ragasztott bajusz-szal és napszemüvegben, rockszárnak öltözve furikáztatta magát keresztül-kasul a fővároson. A hírek szerint a legelszomorítóbb a helyzet a prágai Vencel téren és környékén, valamint a teljes Óvárosban. A külföldieket szemérmetlenül átverő taxisokat ugyanis igen nehéz tettenérni és csalást bizonyítani. A 42 éves Pavel azonban nem csak némán, mondhatni balgán tűrte az átveréseket, hanem aktívan közreműködött sofőrei lebuktatásában.

Az egyik taxis olyannyira bizalmába fogadta a keményzene világában jártas „zenészt”, hogy előbb a lemezboltokról rögtönzött neki előadást: hol, mit lehet olcsóbban beszerezni, nem egészen jogdíjas felvételek megvásárlásával, majd a szexuális örömök irányába, a prostikhoz igyekezett a város első emberével. Végül, hogy az élvezetek csúcására jutassa kuncsaftját a mindenre kész vállalkozó, a lányok meglátogatása előtt egy marihuana-dealerhez is beugrottak. Itt azonban véget ért a furiká-

zás, mert a város első embere e fölött már nem hunyhatott szemet, így a sofőr ellen eljárás indult.

A főpolgármester ideji tapasztalatairól a *Mlada Fronta Dnes* nevű cseh lap riportérének számolt be. Ebből kiderül, hogy 2006-ban már „csak” a fuvardíj négyszeresére akarták levenni az álruhás politikust, ami az előző évi hétszeres viteldíjhoz képest mindenképpen szolid átverés. A tíz próbaútból négy esetben kapott rossz számlát a kuncsaft, ám ezzel az eredménnyel sem volt elégedett a városháza vezetője. Mint mondotta: a megtörtént és átélt élmények nem növelik a bizalmat a prágai taxisok iránt, és nem csoda, ha a turisták elkerülik a fuvarozókat és minél több negatív élményt szereznek, annál többen a cseh fővárost is.

Azért arról is személyes élményeket szerezhetne a főpolgármester, hogy a vendéglátóhelyeken a külföldiek számára külön étlapot kínálnak a pincérek turbózott árakkal. Ez is megérne egy kalandtúrát, bár azt sem lehet elhallgatni, hogy mi magyarok ezen a területen sem állunk csehül.

Cash

A világ leggyorsabb taxisofőrei

„Mindegyik tanítványomnak ki kellene próbálni ezt, hiszen egészen különleges tapasztalatokat szerezhetnek – mondta fellekesülve Felix Magath, a Bayern München labdarúgócsapatának mestere, miután kikészülődött egy Audi A4 DTM „versenytaxiból”.

Mint ismert, április 9-én kezdődtek a DTM sorozat versenyei, s ebből az alkalomból alakították át kétülésessé az autót, hogy a legfontosabb partnerek, ismert személyiségek is megízlelhessék, milyen belülről a verseny, milyen érzés versenytempóban száguldani. Az Audi hivatásos pilótái pedig a bemutató idejére a világ leggyorsabb taxisofőreinek szerepére vállalkoztak.

Magath mellett a német válogatott kapitánya, Michael Ballack, a síugró Sven Hannawald, az úszó Antje Buschschulte és még sok más jól ismert német nagyság is helyet foglalhatott a versenyautóban.

Mindössze három másodpercre van szüksége az Audi A4 DTM „versenytaxinak” ahhoz, hogy 100 kilométeres sebességre gyorsuljon. Az utasok szinte belepréselődnek az ülésbe, a rájuk ható erő eléri testsúlyuk kétszeresét is. Hasonló tapasztalatokat az utasok legfeljebb a hullámvasúton szerezhettek korábban.

Az április 9-én indult sorozatban debütált a DTM új kvalifikációs rendszere, a „shoot out”, amely még izgalmasabbnak ígérkezik, mint a korábbi „super pole” rendszer, amelyben a 10 leggyorsabb autó vetélkedett a legjobb starthelyekért a mért körök alapján. Az Audi csapat sztárjai izgatottan várják az újfajta kvalifikációt, amelyet már sikeresen használnak a Forma 1-es versenyeken. A legjobb rajtkockák 3 forduló alapján kerülnek felosztásra: az első 14 perces

rész során mind a 20 autó egyszerre rója a köröket, amelyből a 6 leglassabb esik ki először. A második szakasz 10 percig tart, és újabb 6 autó búcsúzik a végén. Az utolsó felvonás során a megmaradt 8 autó küzd az első rajtkockáért egy 7 perces menetben.



Újabb ígéret?

Rendeződhet a helyzet Ferihegyen

Április elején jelentek meg azok a sajtóhírek, melyek szerint a Budapest Airport új tulajdonosa „kítakarítja a hiénákat” a repülőtérrel. Azt nem lehet tudni, hogy kiket értett a külföldi nyilatkozó „hiénákon”, mint ahogy azt sem, hogy pontosan mit terveznek. Meglátjuk. Mindenesetre az alábbi sajtónyilatkozat alkalmazottokról beszél, ám 150 taxis alkalmazottja ma egyetlen fővárosi cégnek sincs. Tehát vagy tévedésről, fordítási hibáról lehet szó, vagy tényleg úgy gondolja a BA Rt. vezetése, hogy alapítani kell egy ilyen céget.

Probléma továbbá, hogy körzet-tarifákról is írnak, ám az érvényes fővárosi szabályozás szerint bekapcsolt taxiórával lehet csak fuvarozni, melyben alap-, kilométer- és percdíj van programozva. Zónatarifa nincs. Most. Mindenesetre az reményt keltő, hogy a rendelésre érkező taxisok helyzete mindenféleképpen rendeződik, és az utasok kiszállásáért sem büntethet majd a rendőr. Hogy a „beülős” taxit ki üzemelteti majd, az jelenleg még nem dőlt el. Gondolom...

Gyökeresen átalakítja a ferihegyi taxi- szolgáltatások rendszerét a Budapest Airport

Nyílt pályázat után, egy társasággal köt majd szerződést a reptér-üzemeltető

2006. március 30. – A ferihegyi repülőtér színvonalának javítása érdekében gyökeres változásokat tervez a reptéri taxiszo-
lgáltatások területén a Budapest Airport. A változtatásokra annak érdekében van szükség, hogy a repülőtér Magyarországhoz méltó módon fogadja az idelátogatókat.

A Budapest Airport vezetése kiemelt feladatának tekinti a repülőtér színvonalának emelését, hogy az utasok jobb szolgáltatásokat kapjanak pénzükért. A javasolt változásokat megelőzően ezért a Budapest Airport többször egyeztetett a taxiszo-
lgáltatást nyújtó társaságokkal, a rendőrséggel, illetve határőrséggel, a Fővárosi Önkormányzattal, valamint a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarával.

A taxiszo-
lgáltatás jelenleg szabályozatlan Ferihegyen, ezért annak színvonala nem megfelelő.

„A legtöbb panasz a taxiszo-
lgáltatások színvonala miatt érkezik hozzánk. Az egész ország tudja, hogy a szolgáltatás csapnivaló. Nem ez a megfelelő fogadtatás a Magyarországra látogatóknak, ezért lépünk kellett az ügyben.” mondta Chris Woodruff, a Budapest Airport vezérigazgatója.

„A bevezetendő új rendszer megfelelő áron nyújt minőségi és átlátható szolgáltatást a repteret igénybe vevő utasok milliói számára. Ferihegy az első és az utol-

só benyomás Magyarországról, és ezek a változások hozzá fognak járulni ahhoz, hogy ez a benyomás a lehető legkellemesebb legyen.”

A Budapest Airport azt tervezi, hogy egy nyílt és igazságos pályázatát követően, egyetlen személyszállító társasággal köt majd szerződést a reptéri utasfelvételre.

A pályázaton bármelyik személyszállítást végző társaság elindulhat, de a részvételhez számos feltételnek kell megfelelni: érvényes engedélyekkel és egy bizonyos minimális flotta-mérettel kell rendelkezni; hozzá kell járulni ahhoz, hogy biztonsági ellenőrzés alá vessék mind a vállalatot, mind pedig annak alkalmazottait.

A pályázat győztesével olyan szerződést fog írni a Budapest Airport, mely többek között garantálja:

- Az utasbarát szolgáltatást
- Az előírt színvonalú tiszta és biztonságos járműveket
- A nem dohányzó gépkocsivezetőket, akik elegáns öltözetben dolgoznak, és legalább alapfokon beszélnek egy idegen nyelvet
- A rögzített, átlátható és könnyen érthető díjtáblázatot, mely a viteldíjat a város különböző övezetei szerint állapítja meg.

A pályázatot várhatóan áprilisban írja ki a Budapest Airport, győztest júniusban hirdetnek. A hatályos jogszabályoknak megfelelő új rend-

szer várhatóan júliustól lép életbe, és három évig marad érvényben.

A Budapest Airport ezzel egy időben infrastrukturális fejlesztéseket hajt végre a terminálok előtt: kulturált taxi-parkolóhelyet alakít ki, és a gépkocsivezetők részére jobb szociális infrastrukturális feltételeket teremt.

A reptereken három különböző taxiszo-
lgáltatás van:

1. **Drosztnál várakozó taxik**, amelyek felveszik a terminálból jövő utasokat.
2. **Rendelt taxik**, amelyek az előre telefonáló utasok hívására érkeznek.

3. **Érkező taxik**, amelyek a reptérre hozzák az utasokat.

Az új rendszer elsősorban az első kategóriába tartozó szolgáltatásra vonatkozik, bár a másik két kategóriába tartozó taxik utas-leadási és utas-felvételi körülményeit is javítani fogja.

BUDATAXI BUDAPEST TAXI
CITY TAXI FÓTAXI 6X6 TAXI
TAXI2000 TAXI4 TELESTAXI
Budapest Airport Zrt.

Tisztelt Chris Woodruff
Vezérigazgató Úr!

Budapest vezető taxitársaságai örömmel értesültek róla, hogy az Ön vezetése alatt álló Budapest Airport Zrt. rendet kíván teremteni a repülőtéri taxiszo-
lgáltatás területén.

Miután mi valamennyien hosszú idő óta azon fáradozunk, hogy Budapesten a taxiszo-
lgáltatás minőségét javítsuk, és ebben érdekeink meg-
egyeznek az Önökével, kérjük, hogy a pályázat kiírását megelőzően személyes találkozó keretében fejthessük ki álláspontunkat e tárgyban.

Üdvözlettel:

Pásztor György, Ügyv. ig.
Budataxi, Tele5Taxi

Hrumo Miklós, Ügyv. ig.
Budapest Taxi

Tamás Miklós, Elnök
City Taxi

Garamszegi Miklós
Vezérigazgató, Fótaxi

Surányi Attila, Ügyv. ig.
6x6 Taxi

Szenci Szabó János.
Ügyv. ig.

Taxi 2000
Pásztor Gábor, Ügyv. ig.
Taxi4

Prórhirdetés:

Fiatal, jóképu üzletember vagyok. Hat autóm, két mobilom van, és egy nyaralóm a Karib-tengeren. Nem keresek senkit, csak dicsekedni akartam.

Mi a különbség a hihi és a húha között? Kb. 10 centi.

„A munka nem farok, effektíve állhat napokig...”

– Mit mondott a nyuszika amikor lemászott a rókáról?
– Meghúztam a ravaszt!

Én az a fickó vagyok, aki megérdemli, hogy olyan nője legyen, akit nem érdemel meg.

– Mi Palacsintaország fővárosa? – Lékváros.

Bemutatkozott hazánkban is a Volkswagen Multivan Business

A Volkswagen azoknak is kínál megoldást legkülönlegesebb igényeikre, akiknek a Multivan nem elég. A valódi csúcsmo- dell, a Multivan Business minden esetben más és más, ahogy nincsen két egyforma ember, ahogy nincsen két egyforma vállalkozás sem. A Multivan Business a tulajdonos kívánsága szerint készül a legapróbb részletekig, hogy mindenkinek ugyanazt jelentse: az utolérhetetlen kényelmet, a tökéletes mobil irodát, amelyből ki sem akar majd szállni.

A Multivan Business az üzletre készült. Kifinomult eleganciával utolérhetetlen feltételeket biztosít az úton lévő üzletemberek számára. A belső tere kialakításának minden mozzanata ezt a célt szolgálja. Ennél a modellnél a rendelhető opciók listáját emlegetni értelmetlen: az autó az ügyfél kívánsága szerint készül el. A lista esetleg a választást könnyíti meg: az ajánlott négyféle Alcantara és négyféle Nappa bőrkárpit számtalan lehetséges kombinációja az autó belső terét gyakorlatilag teljesen beborítja.

Az utastér négy különálló Pullman-ülését a luxusautókhoz szokott utasok ismerősen találhatják. Minden ülés fűthető és elektromosan állítható minden irányba, szintén állítható fejtámlákkal és combtámaszokkal. A második sor ülései forgathatók, így akár tárgyaláshoz, akár hosszabb utazáshoz az ideális belső tér alakítható ki egy

mozdulattal. Ebben a modellben is megtalálható a megszokott sínrendszer továbbfejlesztése: így választhatunk, hogy a lábunknak vagy a csomagoknak biztosítunk még nagyobb teret.

Az utastérbe a jobb oldali elektromosan működtethető toloajtón keresztül szállhatunk be. Már a megvilágított fém fellépő is az autó luxusjellegét hangsúlyozza. Az autó bal oldalából varázsolható elő - szintén gombnyomásra - a tárgyalóasztal. Amikor nincsen szükség rá, észrevétlenül eltűnik a bőr-, fém- és fabetétek mögött.

A hátsó két ülés között található középkonzol tartalmazza a hűtőbokszt, mely a sikeres tárgyalás utáni jéghideg pezsgős koccintás eszközeit rejtheti. Itt található a különböző elektronikai berendezéseket irányító panel is.

Az üzlet: kommunikáció. A Multivan Business-ben nem kell lemondania arról, hogy a világ eseményeit percről percre követni tudja. A kartámaszokba épített 2 db. saját SIM kártyával



rendelkező telefonon keresztül állandó kapcsolatban állhat üzleti partnereivel.

De tudjuk, hogy ez ma már nem elég. Éppen ezért rendelhető az autóhoz az a Multifunkciós Mobil Iroda (MMI), amely egy modern iroda minden eszközt egyesíti, kivéve talán az iratmegsemmisítőt... A készülék saját SIM kártyáján keresztül bonyolítja a kimenő és bejövő faxoláshoz szükséges adatforgalmat. A készülék képes a faxok és más dokumentumok nyomtatására, másolására is. Sőt, szkennerként is jól használható. A saját telefonkönyve valóban egyszerűen kezelhetővé teszi. Az MMI természetesen internet kapcsolatot is biztosít, így a hírek, információk on-line eljutnak az utasokhoz.

Bevallás, befizetés Mikor, mit, hogyan?

Az adózási és bevallási előírások változásai miatt sok a félreértés a követendő szabályokról. Havonta vagy negyedévente, esetleg évente? Kell bevallani, vagy csak fizetni? Egyáltalán mindenkire vonatkozik?

A félreértések eloszlátása végett összefoglaljuk, amit jelenleg tudni lehet az adó- és járulékbefizetések és bevallások gyakoriságáról, a fontosabb határidőkről. Fontos megjegyezni, hogy bár az adótörvényeket év közben nemigen változtatják, azok értelmezésében és végrehajtásában már nem ennyire egyértelmű a helyzet. Az első negyedévben többször is téves vagy félinformációk láttak napvilágot - akár adóhatósági körből is - a járulékbefizetések és bevallások témaköréből.

Amit tehát ma, 2006. április 5-én tudni lehet:

Befizetések - járulék

- A főfoglalkozású vállalkozók járulékfizetése havonta történik, a tárgyhónapot követő hó 12-ig. A járulékalapja a vállalkozói kivét, vagy átalányadó alap, de legalább az aktuális minimálbér mértéke
- Az ún „többes jogviszonyú”, vagy egysze-

rűbben másodos vállalkozók járulékfizetésére kötelezettek abban a hónapban - következő hó 12-ig történő befizetési határidővel amikor vállalkozói kivétet realizáltak. A jellemző, hogy ez évente egyszer, december 31-én történik meg...

- A nyugdíj melletti vállalkozók az ún baleseti járulékot (mértéke 5%) évente egyszer, az adóbevallásukkal egyidejűleg fizetik

Befizetések - személyi jövedelemadó

- A főfoglalkozású vállalkozók adóelőleg-fizetése negyedévente esedékes, a tárgynegyedévet követő hó 12-ig. Az adó alapja a tényleges vállalkozói kivét és vállalkozói személyi jövede-

lemalap (részletesen ld. lejjebb) vagy az átalányadó alap.

- Az ún „többes jogviszonyú”, vagy egyszerűbben másodos vállalkozók adóelőleg-fizetésre kötelezettek abban a negyedévben, amikor vállalkozói kivétet, vállalkozói nyereséget realizáltak.

- A nyugdíj melletti vállalkozók adóelőleget a tényleges vállalkozói kivétjük, átalányadó alapjuk után negyedévenként fizetik meg

Bevallás - járulék

- Mind a főállású, mind a másodos vállalkozók havi járulékbefizetésre kötelezettek 2006-tól. Ezt a kötelezettséget azonban utólag, legkésőbb 2007. január 31-ig is teljesíthetik. Fontos, hogy a bevallás kizárólag elektronikus úton juttatható el a hatósághoz. Mindenfajta papíralapú bevallás 2007. január 1-jétől megszűnik.
- Nyugdíj melletti vállalkozók havi járulékbefizetésre NEM kötelezettek. Ők éves adóbeval-

Először megtanítanak járni és beszélni, később azt mondják:

„Ülj nyugodtan és maradj csendben” !!!

Annyira gyötör az állmatlanság, hogy már a*

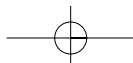
munkahelyemen se tudok aludni.

Akármilyen rossz is a kölyök, adókedvezménynek megteszi.

Azt mondják, a férfi-

ak állandóan a szexre gondolnak. Ez nem igaz, sokszor eszünkbe jut a sör is.

Kórustag voltam, amíg rá nem jöttem, honnan jön a zaj.





lásukkal egyidejűleg nyilatkoznak baleseti járulékkötelezettségükről.

Bevallás – személyi jövedelemadó

• Mind a főállású, mind a másodos vállalkozók negyedévente adóelőleg-bevallásra kötelezettek. A bevallást nem a „papíron” kivett jövedelem, hanem a ténylegesen keletkezett nyereség alapján kell elkészíteni. Ez leegyszerűsítve azt jelenti, hogy negyedévenként ki kell számolni a bevételeket és költségeket, figyelembevéve a vállalkozói kivétet, ezen belül az év közben is érvényesíthető adókedvezményeket, valamint a vállalkozói nyereséget, és ezt adóalapnak tekintve fizetni be az adót. A személyi jövedelemadó kulcs idén 18%, a vállalkozói nyereségadó mértéke 16%. Egyszóval negyedévenként mintegy „kis adóbevallást” kell készíteni és a pozitív eredmény után be kell fizetni az adóelőlegeket. Tételes adó-

zónánál ez az eljárás már annyira összetett, hogy feltétlenül szakképzett könyvelő igénybevételét teszi szükségessé. Átalányadósoknak egyszerűbb a dolguk, ott az adott negyedév átalányadó-alapjának bevallása az előírás. A negyedéves adóbevallási kötelezettség teljesítésére ez évben szintén türelmi idő vonatkozik – elhalasztható legkésőbb 2007. január 31-ig.

• Nyugdíj melletti vállalkozó negyedéves adóelőleg bevallásra NEM kötelezett, befizetésre azonban – a fentiek szerint – igen.

További befizetési és bevallási kötelezettségek

• **NYENYI** – a mulatságos nevű nyomtatványnyal utoljára 2006-ban kell foglalkozni, a továbbiakban a havi járulékbavallás tartalmazza majd adatait. A 2005-ös évről azonban most még ki kell töltenünk a papíralapon vagy floppy-n megkapott NYENYI bevallást. Nyugdíj

melletti vállalkozóknak ezzel a bevallással sem kell foglalkozniuk. A beadási, ill. beküldési határidő április 30. Eddigi tapasztalataink alapján a késedelmes beküldést e nyomtatvány tekintetében nem szankcionálták, de jobb a békesség: inkább igyekezzünk vele. A NYENYI bevallással külön fizetési kötelezettség nem jár, azt már a járulékok befizetésekor rendeztük.

• **Iparűzési adó** – bár egyre több helyről hallani, hogy az iparűzési adó nem EU-kompatibilis, és 2008-tól állítólag meg is szűnik, egyelőre azonban foglalkoznunk kell vele. Ezt az adóívet ki kell tölteni minden vállalkozónak, függetlenül attól, hogy főállású, másodos, vagy nyugdíj mellett gyakorolja az ipart. A bevallás határideje május 31. Fizetnie csak annak kell, akinek korrigált nettó árbevétele a 700.000 Ft-ot meghaladta. A befizetés határideje – a már előlegként befizetett összegek levonásával – szintén május 31.

Világpremier a lipcsei autókiállításon:

A **smart** Lipcsében világpremiert ünnepelt. A 2006. április 1-9. között megrendezésre került Auto Mobil International nemzetközi autókiállításon a **smart** első ízben mutatta be földgázzal üzemelő prototípusát. A **smart fortwo** cng (compressed natural gas) bivalens hajtással rendelkezik. Az ún. monovalens hajtáskonceptióval rendelkező járművekkel szemben e prototípus választást kínál benzin- vagy földgázüzem között.

A **smart fortwo** moduláris építési módja lehetővé teszi a 2 x 16 literes nagynyomású földgáztartály és a 12 literes benzintank komplett padló alatti elhelyezését. Így az utastér és a csomagtartó tere fogata változatlan marad. Az egyetlen eltérés, hogy a tank-töltöttségi mutató és a két hajtás mód közötti választókapcsoló a középkonzolon nyert elhelyezést. A két üzemanyag közötti váltás menet közben is lehetséges. Az egyik üzemmódról másikra történő átmenet rendkívül harmonikus. Amennyiben a földgáztartalék fogyóban van, az autó minden további nélkül folytathatja útját a következő tankolási lehetőségig benzinnel.

100 kilométerre számított kb. 3,2 kilogramm földgáz-, illetve 4,7 literes benzinfogyasztási normaértékével a **smart fortwo cng** hatótávolsága 385 kilométer (földgázzal 138 km, benzinnel 255 km).

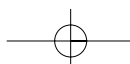
smart fortwo földgázüzemű motorral



Jól elrejtették a két 16 literes földgáztartályt



A választókapcsolót a középkonzolon helyezték el



BEST OF BUDAPEST 2005 – A MINŐSÉG MÉRCÉJE

XIII. Díjkiosztó Gála



A *Budapest Week Publishing* 1993 óta, minden évben megkérdezi olvasóit és üzleti partnereit – közel kétezer embert, ill. a kiadó bizottságának tagjait is – arról, hogy kit tartanak a hazai vendéglátó-, szálloda- és más szolgáltatói szféra legjobbjainak. Az így beérkezett szavazatok, valamint a kiadó szigorú ellenőrzése alapján ítélik oda immáron 13. éve, mintegy hatvan kategóriában a legjobbaknak járó elismerést.

Mára a pezsgő hangulatú budapesti élet egyre több felfedezni valót tartogat a magyar közönség és az ide látogató turisták számára. A lehetőségek egyre változatosabbak, a színvonalas szolgáltatók számának jelentős növekedése pedig szükségszerű folyamat, hiszen a vendégek és a vásárlók igényeihez minden apró részletnek igazodnia kell.

A Budapest Week Publishing díjátadó ünnepséget minden évben emlékezetes gálával teszi maradandó élménnyé. A meghívottak körében üdvözölhetik városunk prominens személyiségeit, a legkiválóbb szolgáltatók képviselőit és az üzleti élet meghatározó szereplőit, döntéshozóit. Idén már másodszor adtak át személyre szóló különdíjakat: egy „életműdíjat” és ketten vehették át „a 2005. év vendéglátósa” díszoklevelet.

A 2005-es év nyerteseit, március 18-án, a „XIII. Best of Budapest” Díjkiosztó Gálán hozták nyilvánosságra. A rendezvényt az InterContinental Hotel báltermében tartották meg több mint 600 vendég részvételével,



Rusznák Imre gratulált a kitüntetett taxicégeknek az általuk nyújtott magas színvonalú szolgáltatásért. A képen láthatók jobbról balra: Rusznák Imre (Fővárosi Közgy.), Bősz Péter, Tamás Miklós (City Taxi), Dudás Zoltán, Pásztor György (Buda Kft.) és Lengyel Sándor (6x6 Taxi Kft.)

ahol köszönetet mondtak mindazoknak, akik a múlt évben kiváló tevékenységükkel emeltek a „minőség mércéjét”.

A „Best of” „a legjobbakat” jelenti, így a megmérettetés során egy kategóriában többen is kivívhatták a közönség elismerését.

Évek óta rengeteg nagyszerű ember csatlá-

kozik e programhoz és fog össze annak érdekében, hogy a magas minőséget nyújtó szolgáltatók méltó elismerésben részesüljenek.

A 2005-ös évben a City, a 6x6 és a Tele 5 Taxi kapott „Best of...” elismerést. A teljesítményhez mindhárom taxicégnek gratulálunk!

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Motorola URH eladó. Irányár: 45.000 Ft.

Érdeklődni lehet:
06/30-655-8628



Balatonkenesén ötszobás családi ház 180 négyszögöles telken 160 m²-es, három szintes, eladó 24 MFT-ért.

Telefon: 06/30-942-1366



Taxinak felszerelt személygépköci bérbeadó, lízingelhető.

Érdeklődni lehet:

06/70-708-5708 számon.



Opel Omega Elegance 2.2 benzines, 2000. VII. havi, metalfekete, vajbőr ülésekkel, 5

sebességes, manuális váltó, xenonlámpos, fullos, alu 17-es, téli gumi 15”, áron alul 2.2 millió forintért eladó.

Érdeklődni lehet:
06/70-364-2732



Taxinak felszerelt Ford Mondeo 1.8 TD combi kedvező feltételekkel bérelhető, esetleg lízingelhető.

Érdeklődni lehet:
06/70-206-3727



Opel Astrára 2 db komplett kerék, 13 colos vadonatúj nyári gumikkal olcsón eladó.

Érdeklődni lehet:
06/20-955-8720



Renault 11, 1.4-es, dönthető hátsó ülésekkel, 176 ezer km-t futott, 5 ajtós, 84-es évjárat, karbantartott, szép állapotban, eladó. Ára: 125.000 Ft.

Érdeklődni lehet:
06/20-9188-223



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

Érdeklődni lehet:
06/20-918-8223



85-ös évjáratú Passat (San-

tana) 1.6 D (5,5 l-es fogyasztással) fehér vagy sárga rendszámú, ezüstmetál színű, megkímélt, jó állapotban, extrákkal eladó.

Érdeklődni lehet:
06/20-918-8223

KIADÓ TAXIK

km leadós vagy napi díjas konstrukciókkal!

Ülj be és vezess!

akció: kaució 0 Ft!

E-s Mercik, Opel Vectra Signumok.

Tel.: 06-70/375-8874, vagy itt:

X. ker, Fogadó utca 4.(Genex),

C.ép.1.em/2."

A dinamikus autózást kedvelőknek

Megérkezett az új Skoda Octavia RS és az Octavia Combi RS

A Skoda Octavia család bővítése szempontjából 2005 ősze volt a legutóbbi fontosabb állomás. Ekkor mutatták be ugyanis a nagyközönségnek a sportos családi autók koncepciójának cseh változatát a frankfurti autósalonon. A Skoda Octavia RS és az Octavia Combi RS fejlesztésekor az ésszerűség elvét követték a mérnökök, amikor a sportos felszereltséget, a nagyon erős motort, a kiforrott műszaki tartalmat, a biztonságos, családi méretű karosszériát

tett sportfutóművet kapott. A kocsik motorizálására jellemző, hogy a jelenleg beépített 2.0 TFSI benzinmotor mellett az év közepétől választható lesz egy gazdaságos, ám kirobbanó teljesítményű, részecskeszűrővel szerelt, 170 lóerős (125 kW-os) 2.0 PD TDI dízelmotor is.

A különleges menetteljesítményen kívül a sportos külső is megkülönbözteti az Octavia RS-t a családi változatoktól. A karosszéria leültetése már önmagában agresszív, dinamikus külsőt kölcsönöz a modellnek, de a spoilerrel egybeépített első és hátsó sportlökharítók, az ötajtós változat hátsó „szárnya”, vagyis az 5. ajtóra szerelt spoiler, a 17 colos Zenith könnyűfém keréktárcsa, valamint a krómzott iker kipufogócső is a különleges menetteljesítményt hivatott demonstrálni. A sportos hangulat azonban nem marad az ajtón kívül, hanem egyeduralgokdóvá válik az utastérben is – köszönhetően a fekete-ezüst kárpitozású sportüléseknek, a műszerfalat és az ajtók belsejét díszítő, alumíniumhatású dekorbetéteknek vagy a háromküllős kormánykeréknek. De a sportosság apróbb, mégis látványos stílusjegyeivel is



A szerencsések négy kört tehettek meg szabályos versenykörülmények között az RS-sel a Hungaroringen

és a magas vezetési komfortot próbálták meg ötvözni a valóban sportos menetlajdonságokkal.

Az elődmodellét 2001-ben kezdte forgalmazni a Skoda Auto, miután a szoros piaci helyzetben egyre világosabbá vált: a tömegautó-gyártók számára immár presztízskérdés: jelen lenni a sportos autók szegmensében is. Az Octavia RS/Octavia Combi RS modellek előző generációjából tavaly augusztus végéig, az új modell megjelenéséig összesen 16 ezer 374 darabot gyártottak (12 ezer 809 Octavia RS-t és 3565 Octavia Combi RS-t), s ez az Octavia teljes éves gyártási mennyiségének durván 2,9 százalékát teszi ki.

Az elődmodell technikai leszármazottjának tekinthető új generációs Skoda Octavia RS természetesen vadonatúj, 200 lóerős (147 kW-os) turbótöltésű benzinmotorral, és kétféle karosszériaváltozatban, ötajtós és kombi kialakításban rendelhető meg. Változatlanul tágas, alaphelyzetben 560, illetve 580 literes a csomagteret terfoglata, de a módosított és megerősített fenéklemez, a sportos belső kialakítás, valamint az egyedi külső design megkülönbözteti a szériaautóktól. A rendkívüli vezetési élményről 2.0 literes TFSI turbótöltésű benzinmotor gondoskodik. A 200 lóerős, 280 Nm-es nyomatékmaximum leadására képes erőforrással karosszériaváltozat szerint 7,3, illetve 7,5 másodperces gyorsulásra képes a szériában 6 sebességes manuális váltóművel szerelt autó, a kocsik végsebessége pedig eléri az óránkénti 240 (238) kilométeres csúcsot. A sportos, tartósan nagy igénybevétel miatt, a dinamikus és biztonságos vezethetőség érdekében az Octavia RS ulti-



Ki gondolná, hogy a tervezők kombinak álcáztak egy versenyautót?

operál a gyártó, hiszen az új Octavia RS is stílusos és jókora méretben valamennyi ülés háttámláján is. A két új színű fényezés, valamint az opciós, 18 colos könnyűfém felni a nyártól kizárólag az RS-modellekhez lesz megrendelhető.

Az Octavia RS, illetve az Octavia Combi RS széria-felszerelése között található négy légszak, ESP, minden irányban állítható bőr kormánykerék, szabályozható magasságú vezető- és első utasülés, távirányítós központi zár, fedélzeti információs rendszer, elektromos mozgatható ablakok és fűthető külső tükrök, Climatronic légkondicionáló, nagy erejű Xenon fényszóró, valamint CD-lejátszóval kombinált, minőségi hangzást nyújtó Stream rádióegység is. Az opcióban rendelhető felszereltség széles választéka pedig jelzi,

hogyan az új sportos családi modell nem a kompromisszumok és korlátozott lehetőségek autója. Így került a listára többek között a biztonságos közlekedéshez elengedhetetlenül szükséges függönylégszák, a sebességtartó automatika, az első ülésfűtés, az esőérzékelő, az automatikusan első-tétedő belső és külső viszapillantó tükör, a Bluetooth telefon-kihangozó, vagy az MP3 kezelésére is alkalmas CD lejátszó, illetve a navigációs rendszer.

A közvetlen üzemanyag-befecskendezésű, négyhengeres, szürkeöntvény blokkból és alu-ötvözetből készült hengerfejből álló benzinmotor turbófeltöltésű folyadékűtésű és töltőlevegő-hűtővel van ellátva. A főtengelyt 5 helyen csapágyazták. A 2.0 TFSI az első közvetlen befecskendezésű turbómotor a piacon, műszaki alapjául a 2.0 FSI erőforrás szolgál. A 2xOHC erőforrás további jellemzője a hengerekénti 4 szelep, a változó, hidraulikus szívószelep-vezérlés, a változtatható hosszúságú szívócső, a két kiegyenlítő tengely, az elektronikus gázpedál érintésménes pedálpozíció-érzékelővel, a kopogásszabályozás két kopogásérzékelővel, a három, hármashatású katalizátor öt lambda-érzékelővel és a kipufogógáz recirkulációja.

A 6 sebességes kézi váltó pontosan, könnyen kapcsolható. Jellemzője a két áttételi arány: az első az első 4 sebességfokozathoz, a második az ötödikhez, a hatodikhoz és a tolatáshoz tartozik. Ezzel a megoldással a sebességváltó háza kompaktabb és mérete

megegyezik a hagyományos, 5 sebességes váltóéval. Az Octavia RS kipufogórendszerét a mérnökök teljesen áttervezték, hogy egyéni, sportos hanghatást érjenek el.

Az új sportos Octavia RS és Combi RS modellekbe épített gazdag elektronika közül kiemelésre érdemes az ESP, amely széria-felszerelés. Az elektronikus stabilitásprogram több, külön-külön is nélkülözhetetlen aktív biztonsági védelmi rendszert egyesít magába. Az ESP részei: az ABS (blokkolásgátló), az EBD (a tengelyek közötti elektronikus fékerő-elosztó), a HBA (hidraulikus fékrásegítő), az EBC (motorfék-vezérlés), az EDL (elektronikus differenciálzár), az ASR (kipörgésgátló), az ESBS (ki-bővített vezetéskormányozás-támogatás).



A tereppálya meg sem kottyan a 4x4-es Octavia Combinak

A kocsikarosszériájának kialakítása megegyezik a hagyományos családi Octavia modellével, azzal a különbséggel, hogy az ültetett sportfutóműre és a nagyobb fizikai igénybevételre tekintettel, a hátsó traktus speciális erősítést kapott a torziós merevség növelése érdekében. Ennek köszönhetően az Octavia RS-modellekre minden gond nélkül akár 18 colos kerekek is felszerelhetők.

MIÉRT KELL FIZETNI A TAXIKNAK IS A KÓRHÁZAKBA VALÓ BEHAJTÁSNÁL?

Teljesen jogos problémával kereste meg kollégánk szerkesztőségünket. Miért kell az utasának azért fizetnie, mert bemegy a kórház területére? Elhozta a befizetést igazoló nyugtát is. Minden kórháznak szüksége van minden egyes fillérré ebben az inséges időben. Érthető, ha belépti díjat szed a beteglátogatótól, akik lusták gyalogolni pár métert a kórház kapujától az épületig.

A betegek nem kényelmi szempontok miatt mennek taxival, hanem mert betegek. Minden lépés nehezükre esik! Mennének ők mentővel, ha lenne egy egészséges mentőszolgálat... De arra sincs pénz! Ezért mennek taxival.

A kollégánk kérését tolmácsoltam.

Tisztelt Miniszter Úr!

Kérem az állampolgárok érdekében: Jelenleg minden kórházban más a szabály a taxik behajtásával kapso-

latban a kórházak területére. Van, ahol ingyenes, akadálytalan a taxik behajtása. Van, ahol kórházi „beutaló” esetén semmi gond, mehet az autót. Viszont van, ahol mindenképpen fizetni kell, ha a taxi be akar menni a kórház területére.

Miniszter Úr! Minden kórháznak szüksége van minden bevételre. De mindenáron? A mozgássérült, a beteg, az idős betegek nem kényelemből ülnek taxiba! Ha lenne ingyenes mentőautó, akkor azzal mennének, de nincs.

Kérjük szíves intézkedését, hozzon egy döntést, hogy minden kórházba ingyen, akadálytalanul bemehessenek a taxik!..

Megérkezett a válasz:

Tisztelt uram!

Dr. Rác Jenő miniszter úrnak címzett levelére válaszul tájékoztatom, hogy azt – illetékesség és hatáskör hiányában – csatolt

mellékletével együtt megküldtem a Fővárosi Önkormányzat Egészségügyi Ügyosztály vezetőjének.

Erdemi választ a fenti vezetőtől fog kapni, addig szíves türelmét kérem.

Intézkedéseinket a személyes meggyőződés, a legteljesebb együttérzés mellett is a jogszabályokhoz kell igazítani.

A fentiekre tekintettel a hatályos jogszabályok alapján továbbítottuk beadványát az intézkedésre, szakmai válaszára jogosultaknak.

Dura Márta
osztályvezető
Tájékoztatási,

Érdekegyeztetési és Cívil
Kapcsolatok Önálló Osztály
Egészségügyi Minisztérium

Egyszerűen továbbpasszolták a labdát...

„Javaslat, miszerint Miniszter

úr hozzon olyan utasítást, hogy a személygépkocsik (taxigépkocsik) az idős, beteg emberek orvoshoz jutásának megkönnyítése céljából díjmentesen tudjanak a kórházak (így a fővárosi kórházak) területére behajtani, figyelmet érdemel. A fekvőbeteg-gyógyintézetekbe való

- Miért vágja le a szőke nő a haját hegymászás előtt?

- Hogy ne egy hajszálon múljon az élete!

- Mikor nem néz bele egy nő a tükörbe?

- Amikor kifelé tolat a parkolóból.

- Hogy hívják a ronda nővel járó hozományt?

- Fájdalomdíj.

behajtás azonban – az intézetek elértő adottságai és a helyi, főigazgatói felelősség miatt – központilag nem szabályozható.

Valamennyi kórház rendjéért, így a behajtás rendjéért is a kórházat vezető főigazgató fe-

lel, amely felelősség nem vonható el miniszteri utasítással. Nincs is erre ok, hiszen az adott intézmény sajátosságait helyben lehet és kell kezelni, és ha az intézmény vezetője – nyilvánvalóan nem üzleti, hanem például technikai okokból –

jelképes díjat ír elő, annak kifizetése nem feltétlenül kell, hogy a taxi üzemeltetője által áthárításra kerüljön.

Tisztetettel:

Dr. Bognár Ilona
ügyosztályvezető
 Bp. Főv. Önkormányzata

Főpolgármesteri Hivatal
Egészségügyi Ügyosztály

Hát én inkább nem is kommentálnám ezt a választ. Mindenki levonhatja a tanulságot. Így állnak hozzá odafönt az ideletti problémákhoz. *Juhász Péter*

Szomszédja végzett a Főnix 4-gyel

Rács mögött a taxisgyilkos

Március 6-án őrizetbe vette a Hajdú-Bihar Megyei Rendőr-főkapitányság B. Józsefet, aki alaposan gyanúsítható azzal, hogy 2005. március 28-án éjszaka Nagymacsra több kézzúrással megölte a 68 esztendő S. Ferenc taxist. A gyanúsított előzetes letartóztatásban várja a büntetőeljárás folytatását.

Mint arról magazinunkban beszámoltunk, 2005. március 28-án éjjel ismeretlen tettes Debrecenből a közeli Nagymacsra vitette magát a 68 esztendő S. Sándorral, aki nyugdíjasként egy zöld Suzukival taxizott. Utasai, kollégái békés, udvarias, nyugodt emberként ismerték. Másnap reggel Nagymacsra a Kastélykert utcában vérbe fagyva találtak rá az idős emberre, ám az autóját az ismeretlen tettes magával vitte. A nagy erővel induló nyomozás első eredményeként délután előkerült a fuvarozó autója Debrecenben a Domokos Lajos utcában, de heteken, hónapokon keresztül semmi olyan nyom nem merült fel, ami közelebb vihette volna a nyomozókat az elkövetőhöz.

A Suzukit beszállították a főkapitányságra, ahol a bűnügyi technikusok minden lehetséges anyagmaradványt, nyomot rögzítettek annak érdekében, ha lesz az ügyben gyanúsított, akkor legalább közvetett bizonyítékoknak ne legyenek híján. A megyei főkapitány félmillió forintot ajánlott föl a nyomravezetőnek, de ez sem könnyítette meg a detektívek munkáját, nem érkezett egyetlen használható információ sem a bűncselekménnyel kapcsolatban. A nyomozás vezetői jelen pillanatban sem árulnak el részleteket arról, hogy mi alapján sikerült azonosítaniuk a tettest. Annyi azonban mára kiderült, hogy S. Ferenc több alkalommal is fuvarozta későbbi támadóját.

A nyomozók megpróbálták rekonstruálni az áldozat utolsó napjának minden pillanatát. Ebből kiderült, hogy sofőr és gyilkosa március 28-án este találkoztak a 10 emeletes ház liftjében. B. József megkérte a taxist vigye el a nem messze lévő Nagymacsra. A két férfi útnak is indult, mígnem a város határában az utas kést rántott, és hat szúrással megölte a fuvarozót, majd autójából kilökve magára hagyta az út szélén. A megszerzett taxival furiká-

zott még, majd visszaérve Debrecenbe a Domokos Lajos utca 1. szám előtt a parkolóban hagyta.

A gyilkos az emeletes ház nyolcadik emeletén, míg áldozata a hetediket lakott. A taxis több alkalommal is fuvarozta korábban támadóját, akit a többi taxis erőszakos és kellemetlen embernek tartott, nem szívesen szállították.

A gyilkosság indítéka egyelőre ismeretlen. A nyomozás vezetői a bizonyítás sikere érdekében semmilyen információt nem hoznak nyilvánosságra, az elfogás tényén kívül. A bíróság az őrizetbe vétel után elrendelte a gyanúsított előzetes letartóztatását, amiből arra lehet következtetni, hogy a rendőrök annyi bizonyítékkal biztosan rendelkeznek, amely az alapos gyanú megfogalmazásához elegendhetlen, különben a bíróság nem hagyta volna jóvá a személyi szabadság ilyen fokú korlátozását.

Ha a gyanú beigazolódnak, abban az esetben a tettes közfeladatot ellátó személy ellen elkövetett emberölés gyanújával kerül a vádlottak padjára, amely alapesetben is tíztől tizenöt évig terjedő, vagy életfogytiglan terjedő szabadságvesztéssel sújtható. A büntetési tétel nem súlyosbit, de a gyilkos tettének megítélését minősítheti amennyiben kiderül, hogy mindezt előre kiterve, nyereségvágyból vagy aljas indokból, illetve célból, különös kegyetlenséggel követte el.

A gyanúsított édesanyja lakásukból egy Debrecen közeli kistelepeülésre költözött, mert szegyélli, amit a fia tett, és nem tud az áldozat özvegyének a szemébe nézni.

k.z.t.

Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az Ön számára

Ingtalan jelzálog hitel, kötött, vagy szabad felhasználásra!

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

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

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

Best Credit Kft

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

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

Anyós és a veje hazafelé tartanak a piacról. Nehéz a csomag, cammog a mama, mire a veje dühösen kifakad:

- Mama, igyekezzon már, mert ha így haladunk, holnapra sem érünk haza!
- Majd meglátom én fiam, ha te is 80 éves leszel, hogy fogsz sietni!
- Az istenfáját magának, hát még azt is meg akarja érni?!

Fehérvári út	Kondorosi út - Forgalmi u. között	2006.03.05	2006.05.15						
Karolina út	Bartók Béla út - Nagyszőlős u. között	2006.04.01	2006.06.22						
Péterhegyi út	Neszmélyi u. - Ringló u. között	2006.05.10	2006.08.06						
XII. kerület									
Eötvös út	Diana u. - Konkoly Thege M. u. között	2006.03.06	2006.06.30						
Maros utca	Krisztina krt. - Csaba u. között	2006.04.24	2006.05.21						
XIII. kerület									
Gomb utca, Szegedi út	Pap Károly u. - Reitter Ferenc u.	2006.06.09	2006.10.04						
Fiastryúk utca	Násznagy u. - Béke út között	2006.04.02	2006.07.09						
Gyöngyösi út	Béke út - Reitter Ferenc u. között	2006.04.02	2006.06.01						
Hegedűs Gyula utca	Dráva u. - Bessenyei u. között	2006.04.10	2006.06.10						
Peimházy utca	Lomb u. - Béke út között	2006.04.02	2006.06.19						
Pozsonyi út	Radnóti Miklós u. - Raoul Wallenberg u. között	2006.05.01	2006.05.22						
XIV. kerület									
Csömöri út	Nagy Lajos király útja - Korvasút sor között	2006.06.19	2006.08.30						
XV. kerület									
Régi Főti út	Szentmihályi út - Felsőkert u. között	2006.04.15	2006.09.09						
Arany János utca	Bercsényi Miklós u. - Bánkút u. között	2006.04.10	2006.06.01						
Arany János utca	Eötvös u. - Klapka u. között	2006.04.10	2006.06.02						
Eötvös utca	Hubay Jenő tér - Arany János u. között	2006.05.15	2006.05.30						
Epres sor	Széchenyi tér - Régi Főti út között	2006.07.24	2006.08.22						
Rákospalotai korvasútsor	Kolozsvár u. - Arvavár u. között	2006.06.01	2006.06.30						
M3 bevezető szakasz	Szentmihályi út XIV. ker. határ között	2006.07.01	2006.08.15						
XVI. kerület									
Timur utca	Szlovák út - Árpádföldi út között	2006.05.20	2006.09.21						
Csobór utca	Árpádföldi út - Budapest határa között	2006.08.20	2006.09.15						
János utca	Rákospalotai határút - Rákosi út között	2006.04.15	2006.07.24						
Budapesti út	Futóruza u. - Mátyás király út között	2006.07.25	2006.08.14						
Simongát utca	Nógrádverőce u. - Vidám vásár u. között	2006.09.10	2006.09.27						
XVII. kerület									
Bakancsos utca	Pesti út - Széchenyi u. között	2006.08.08	2006.09.10						
Cinkotai út	Gyöngytyúk u. - Rákos patak között	2006.08.08	2006.09.02						
Szent Imre herceg utca	Bartfai u. - Tarcsai út között	2006.04.01	2006.09.09						
Bartfai utca	Szent Imre herceg u. - Diadal u. között	2006.04.10	2006.06.09						
Ferihegyi út	Szabadság u. - Meiczter u. között	2006.07.14	2006.08.10						
Táncsics Mihály út	Szabadság u. Széchenyi u. között	2006.08.11	2006.09.03						
XVIII. utca	Ferihegyi út - Aroktó u. között	2006.04.10	2006.06.16						
Zrínyi utca	Pesti út - Rózaszál u. között	2006.04.05	2006.07.25						
Aramylúd utca	Lázár u. - Flamingó u. között	2006.06.12	2006.07.12						
XVIII. kerület									
Kettős Korós utca	Péterhalmi u. - Lőrinci út között	2006.08.23	2006.09.17						
Királyhágó utca	Béke tér - Halomi út között	2006.08.05	2006.09.04						
Lakatos utca	Üllői út - Egressy u. között	2006.06.01	2006.09.02						
Margó Tivadar utca	Bartók L. u. - Városház u. között	2006.08.06	2006.08.28						
Méta utca	Kele u. - Ipacsfa u. között	2006.08.06	2006.08.27						
Kele utca	Méta u. - Városház u. között	2006.08.06	2006.08.20						
Gyékény tér	Szabadka u. - Száva u.	2006.06.04	2006.06.10						
Nemes utca	Rakóczi u. - Kisfaludy u. között	2006.09.13	2006.09.30						
Szabadka utca	Sallai u. - Gyékény tér között	2006.05.29	2006.06.04						
Száva utca	Gyékény tér - MAV átjáró között	2006.06.07	2006.06.14						
Béke tér szervizút	Királyhágó u. Üllői út	2006.08.10	2006.09.03						

Dózsa György út	Nagykőrösi út - Budapest határa között	2006.08.21	2006.09.13						
Jegenyefa sor	Széchenyi u. - Mikszáth u. között	2006.09.17	2006.09.23						
Kinizsi Pál utca	Baross u. - Margó Tivadar u. között	2006.06.05	2006.07.13						
Nagybánya utca	Ködmön u. - Temesvár u. között	2006.05.20	2006.08.20						
XIX. kerület									
Derkovits Gyula utca	MÁV átjáró - Sibrik felüljáró	2006.06.15	2006.10.23						
Kossuth Lajos utca	Esze Tamás u. - Zalaegerszeg u. között	2006.06.25	2006.10.18						
Ulloi út	Határ út - Szabó E. u. között	2006.04.02	2006.11.08						
Kós Károly tér		2006.07.07	2006.08.04						
Simonffy Zsigmond utca	Ulloi út - Bartók Béla u. között	2006.07.30	2006.08.20						
Ady Endre út	Határ út - Baross u. között	2006.05.15	2006.06.30						
Bartók Béla utca	Simonffy Zs. u. - Szabó E. u. között	2006.05.20	2006.06.30						
Báthory utca	Ulloi út - Ady Endre út között	2006.07.15	2006.07.31						
Hoffherr Albert utca	Nagykőrösi út - Mészáros L. u. között	2006.06.19	2006.07.08						
Hungária út	Ady Endre út - Kós Károly tér	2006.08.21	2006.09.18						
Hunyadi utca	Ulloi út - Ady Endre út között	2006.07.14	2006.07.31						
Kistaludly utca	Ady Endre út - Ulloi út között	2006.08.02	2006.08.19						
Pannónia utca	Almos u. - Zalaegerszeg u. között	2006.06.30	2006.08.11						
Vak Botyhán utca	Derkovits u. - Katica u. között	2006.06.01	2006.07.14						
XX. kerület									
Topánka utca	Szent Imre herceg út - Haisinki út között	2006.08.15	2006.09.27						
Abraham Géza utca	Virág Benedek u. - Eperjes u. között	2006.03.16	2006.10.30						
Knézy utca	Nagysándor József u. - Székelyhid u. között	2006.04.01	2006.07.09						
Szent Imre herceg utca	Nagysándor József u. - Kossuth Lajos u. között	2006.05.10	2006.07.26						
Wesselényi utca	Orsolya u. - Ady Endre tér	2006.07.17	2006.09.28						
Haisinki út	Grassalkovich u. - Határ út között	2006.07.01	2006.09.09						
Nagysándor József utca	Nagykőrösi út - Haisinki út között	2006.04.01	2006.09.08						
XXI. kerület									
II. Rákóczi Ferenc út	Vas Gereben u. - Budapest határ között	2006.03.06	2006.09.29						
Ady Endre út	Gubacsi hid - Duna u. között	2006.08.15	2006.08.29						
Kossuth Lajos utca	Ady Endre út - Szent István u. között	2006.05.30	2006.08.28						
Szabadság utca	Vénusz u. - Orion u. között	2006.07.18	2006.08.05						
Szent István utca	II. Rákóczi Ferenc út - Kossuth Lajos u. között	2006.07.04	2006.07.14						
XXII. kerület									
Kertész utca	Falka u. - Gádor u. között	2006.08.15	2006.09.18						
Balatonai út	Kerülethatár - Budapest határa között	2006.05.04	2006.05.26						
Klauzál utca	Nyel u. - Zabola u. között	2006.05.10	2006.05.16						
Rózsakert utca	Nagytéányi út - VII. u. között	2006.06.16	2006.08.01						
Szabadkai utca	Balatonai út - Brassó u.-i buszforduló között	2006.05.16	2006.05.30						
Tóth József utca	Nagytéányi út - Temető u. között	2006.06.20	2006.07.16						
XXIII. kerület									
Külső Vörösmarty utca	Alsó határút - Tarcsey u. között	2006.06.01	2006.07.05						
Tarczás utca	MÁV átjáró - Láng E. u. között	2006.05.10	2006.06.26						
Tarcsey utca	Külső Vörösmarty u. - Köves u. között	2006.05.10	2006.06.28						
Véczés út	Arany János u. - Tangazdasághoz vezető út	2006.06.01	2006.08.04						
Zománc utca	Wekerle Sándor u. - Könyves u. között	2006.05.20	2006.06.28						
Alsó határút	Könyves u. - Vágóhid u. között	2006.07.04	2006.07.24						
Dózsa György út	Majon út - Ulltetvény u. között	2006.08.10	2006.09.11						
Tisza utca	Rézontó u. - Tarczás u. között	2006.06.14	2006.06.23						

BTI-Taxicentrum hírek

Elköltöztünk!

A BTI-Taxicentrum és a Taxisok Világa Szerkesztősége új székhelye a XI. kerületi Vahot u. 6. szám alatti irodaházban található. Taxisnak talán nem szükséges magyarázni, de azért a könnyebb eljutás érdekében ime néhány támpont: A Vahot utca az Etele úttal párhuzamos, a Tétényi útnál kezdődik. Az irodaház, ahol található vagyunk a Tétényi út és a Bártfai utca közé esik egy fakövek épület. A bejárat felett nagy City Taxi embléma látható, (1. sz. kép.) Az épületbe belépve szemben található a portaszolgálat (2. sz. kép), ott felvilágosítást nyújtanak irodánk elhelyezkedéséről, amely egyébként jobbra fordulva a folyosó (3. sz. kép) végén található (4. sz. kép). **Telefonszámunk** is megváltozott, most a **(06-1) 229-3736**-os számon vagyunk elérhetőek.

Nyitvatartásunk bővült, hétfőn és kedden 9–17 óráig, szerdán és csütörtökön 10–17 óráig, pénteken 9-től 14-ig állunk a kollégák rendelkezésére.

Az iparüzési adó nyomtatványokat a főváros már kipostázta minden vállalkozónak.



1. A Vahot u. 6. számú épület bejárata a hatalmas parkoló felől

tumban.

A BTI – Taxicentrum irodában készségesen segítünk azoknak a kollégáknak, akik nem boldogulnak a bevallással, vagy egyszerűen csak szeretnék szakértő kezekbe adni azt. **Tagjainknak ez a szolgáltatás díjmentes**, másoknak 2000 Ft-ot számítunk fel. A bevallás elkészítéséhez szükséges az előző évi (2004-es) iparüzési adó bevallás, valamint a 2005-ös személyi jövedelemadó bevallás saját példányában.

Sikeresen indult a BTI új telephelyén a **könyvelőiroda**, a teljes körű könyvelési szolgáltatás.

Az elektronikus bevallások és ügyintézés miatt bonyolultabbá vált az adminisztráció,



2. A portaszolgálat egész nap üzemel, itt kell jobbra fordulni

Aki saját maga kíván „megküzdeni” vele, annak javasoljuk az űrlap szokásosnál alaposabb áttanulmányozását, mert a tavalyihoz képest változások történtek a formá-



3. Aki a portánál jobbra fordult, az a nyíllal jelzett bejáraton jut el a BTI-hez és a szerkesztőségbe

– *Miért nem lehet az anyóssal bújócskázni?*

– *Mert ki az a hülye, aki megkeresné.*

Van Tesco gazdaságos óv-

szer, csak előbb ki kell enni belőle a kempingsajtót.

Ha véghezviszed a lehetlent, a főnököd felveszi a napi teendőid közé.

elsősorban a tételes könyvelést választóknál. A havi járulék- és negyedéves adóelőleg-bevallás több oldalas kitöltést és elektronikus úton való továbbítást igényel, még ha végső határideje 2007-ig elhalasztott is. Továbbra is azt javasoljuk tehát, hogy ha teheti, senki ne bajlódjon vele, bizza szakemberre. Például ránk...

Itt is megismételjük, mert sok kollégánál bizonytalanságot okozott, hogy **nyugdíj melletti vállalkozónak** a havi járulékbavallással nem kell foglalkoznia, neki csak évente egyszer kell számot adni baleseti járulékfizetéséről (befizetni is elegendő évente). Az adóelőleg-bevallás azonban negyedévenként a nyugdíj melletti vállalkozóknak is kötelező, de beadható visszamenőlegesen jövőre is, a végső határidő 2007. január 31.

Egyébként minden negyedévet követő hó első két keddjén és csütörtökjén **személyes tanácsadással** is áll a kollégák rendelkezésére **könyvelőnk**. (Kedden 9–13-ig, csütörtökön 12–16-ig.)



Aki az asztal mögött alig látszik: Nagy Zoli, mellette az olvasók előtt Kapitányként ismert Szirotny László

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

Budapest közigazgatási területén már **nettó 7.000.- Ft + áfától** szállítjuk bármelyik taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,7 t súlyhatárig.

Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futómű-sérült, vagy kitorított kerekű gépjárművét. Balesetes gépkocsikat a mindenkor FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a biztosítótársaság várhatóan megtéríti. **A kedvezmény csak a Taxinak jár, a biztosítónak nem!**

24 órás telefonos ügyeletünk: **2900-626, 2970-252, 70/370-6890, 70/370-6880**

Szállítás éjjel-nappal, **hétvégén és ünnepnapokon!**
Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszpécserunktől

Összehozza, mint lottóötös a rokonságot.

Évjorduló előtt a Taxi 2000

Beszélgetés Szenci Szabó Jánossal

1996 júliusában adtunk először hírt arról, hogy a fővárosban egy új taxitársaság kezdte meg működését. A piacot (akkor is) erős túlkínálat jellemezte, a már meglévő cégek egymás alá ígéretve próbáltak jobb pozícióba kerülni. Vagyis szinte kilátástalannak tűnő helyzetben indult „A JÖVŐ TAXI”. Ugyanakkor a tulajdonos nagyon kemény, szívós reklám-marketing munkát ígérve reményét fejezte ki: néhány év alatt sikerül az új céget biztos lábakra helyezni.

• **10 évvel ezelőtt hányan kezdtek, illetve ki maradt meg a mai napig az akkori kollégák közül?** – kérdeztük Szenci Szabó Jánost.

• Pontosan 82-en voltunk. Ma a diszpécserszolgálatnál ketten vannak olyanok, akik tíz éve – vagyis a kezdetek óta –, négyen pedig kilenc és fél éve dolgoznak velünk. Utóbbiaknak annak idején fél év kellett ahhoz, hogy bizakodni kezdjenek: talán mégis lesz ebből

valami. Ők, akik ugye nem forradalmárok és nem pionírok, hanem többnyire családfenntartók, érthetően biztosra akartak menni. Valószínűleg megtalálták a számításukat, mert néhány hónap híján azért egy évtizede nálunk dolgoznak. A taxisok közül körülbelül 50-55-re tehető azok száma, akik alapítók voltak, velünk együtt. Ilyen például a Haltenberger Samu-díjas Misi bácsi, aki nyugdíjasként néha még bejön beszélgetni. Ő már nem aktív taxis, ám alapító tag volt az Éro Taxinál és a Gábrriel Taxinál is. Érdekes így visszagondolni a kezdetre, amely azért nem is olyan régen volt, és mégis egyre távolabbinak tűnik. Biztos vagyok abban is, hogy azok, akik hosszabb ideje nálunk dolgoznak, szintén éreznek egyfajta nosztalgiát az elmúlt időszakokkal kapcsolatban. Sok kolléga idézi fel most a közelgő tízéves évforduló kapcsán, hogy milyen körülmények között is kezdtük el a közös munkát. Például nemrég a kezembe került egy kézzel írott diszpozíció, egy úgynevezett „sajtcetli”, amiről annak idején

azt mondták a diszpécsereknek: „ha nem tudod kiadni, akkor csinálj belőle repülőlt!” Ma már a beérkező telefonszámot felismeri az a szoftver, amit erre a célra a társaságok között elsőként fejlesztettünk ki. Vagyis az ilyen „sajtcetlik” kora lejárt. Ifjabb kollégáinknak ezek az emlékek már semmit sem jelentenek. Nekik természetes a korszerű központ, a számítógépes fuvarirányító rendszer.

• **Egy kicsit elanyagiasult világunkban sokan örülnek az ünnepeknek, mert abból általában más is jól jár. Vagyis az ilyen örömben sok esetben önzés is vegyül. Ezen nem tudunk változtatni, nézzük tehát, kinek mi jut a ti születésnapotokból? Kezdjük talán az utasokkal.**

• Szeretnénk a törzsutaskártya-rendszerünket fejleszteni. El kellett gondolkodnunk azon, hogy nagyon sok taxitársaságnál igen régóta különböző kedvezményeket, különböző típusú kártyákkal lehet igénybe venni. A jelenlegi piaci viszonyokat figyelembe véve már túl egyszerűnek tűnik saját

gyakorlatunk. Az, hogy mi csak egy törzsutaskártya-rendszert vitünk végig az elmúlt 10 év alatt. A tervezett új kártya már megcsilantja a jövőképet is. Amikor majd olyan készülékek működnek taxijainkban, melyek alkalmasak a helymeghatározáson kívül a különféle adatok leolvasására, értelmezésére is. Például arra, hogy képesek lesznek különbséget tenni az üzleti célú és a magánjellegű felhasználás között. Akkor is, ha a kártya felmutatója ugyanaz a személy. Például a napközbeni használatot a cég fizeti majd, hiszen felismeri a rendszer az engedélyezett időpontot, amikor pedig privát emberként utazik a megrendelőnk, akkor a magánkedvezményét érvényesítheti a korszerű rendszeren keresztül. Természetesen a 10 éve velünk utazók számára külön kártyarendszert akarunk biztosítani. Ők érdemesek a megkülönböztetett figyelemre, ha már 10 évig kitartottak mellettünk. Minden velünk utazó érdekelt lesz egy játékban, melynek keretén belül negyedévente utazásokat lehet nyerni. Év végén pe-

Folytatás a 31. oldalon

Folytatás a 28. oldalról

díj egy földija is lesz ennek a játéknak. Azok az ügyfeleink, partnereink, akik végig velünk voltak az elmúlt tíz évben – legalább 80-100 ilyen partnerünk van – közlekedési múzeumi meghívást kapnak egy állófogadásra. Ez azt hiszem természetes gesztus az irányukba, mert ők 10 évig kitartottak mellettünk minden hibánk ellenére. Azt ugyanis a közlő születésnap ellenére is be kell ismernünk: az elmúlt évtizedben bizony sok hibát is elkövettünk. Többek között a megrendelőinkkel szemben is.

• **Az előbb említett új kártya már része a további terveiteknek? Tudom, hogy elég régóta szeretnétek korszerűsíteni a fuvarirányító rendszereteket. Hol tartanak ezek a beruházások? Vagy ez titok, meglepetés?**

• Nem titok. Ezek a tárgyalások folynak. Ha sikerrel zárulnak, akkor azt az adatátviteli rendszert, ami Nyugat-Európa 55 városában kifogástalanul működik, hamarosan használhatják taxisaink is. Egy Indelco-rendszerrel felszerelt központ 1400 autót tud hibátlanul koordinálni. Hiszem, hogy rövidesen az utazóközönségünkkel együtt taxisaink megkapják ezt a korszerű lehetőséget, mely igazságosabbá, kiszámíthatóbbá és észszerűbbé teszi a címfelvételt.

• **Ezek szerint nem magatok-**



Szenci Szabó János: – Szeretnénk továbbfejleszteni törzsutaskártyarendszerünket

nak akartok valamilyen rendszert kifejleszteni, hanem egy Európában már régóta jól bevált szisztémát vásároltok meg?

• A saját fejlesztést nem tartjuk gazdaságosnak! Sőt, borzasztó drágának találjuk. Erre a konkurencia hozzánk is eljutó példái is figyelmeztetnek. Ha ma az interneten szinte bármilyen keresőprogramba beírod a helymeghatározó rendszerek szóösszetételt vagy taxibook kifejezést, akkor több tucat oldalnyi adatot kaphatsz. Ez Ázsiától Európán keresztül Amerikáig sorolja a jól működő fuvarirányító rendszereket. Felesleges tehát drága pénzen feltalálni a „spanyolviaszt”. Olyan fejlődés van a világban, hogy ebből Magyarország, Budapest sem maradhat ki. Még a vidéki városainknak is egy nagy előrelépési lehetőséget jelent majd ez a szisztéma. Nem is sza-

bad abban gondolkodni, hogy mi budapestiek ezt létrehozhatjuk magunknak, hanem hozzáférhetővé kell tenni a vidék számára is!

• **Az utasokról már beszélünk. Mi lesz a taxisaitokkal ebben az ünnepi évben? Nekik mit terveztek?**

• Próbálunk olyan rendezvényeket szervezni számukra, ahol jól érezik majd magukat. Több mint valószínű, hogy Neszmélyen, Magyarország egyetlen hajó-skanzenjében tartunk majd egy családi összejövetelt. A szabadidős programjaink általában nagyon jól sikerültek eddig is. Évforduló nélkül is sokszor találkoztunk például horgászversenyeken, de elmentünk együtt Balatonra is. Volt már arra is példa, hogy meglátogattuk az északi partot, és 30-40 autóval megszálltunk egy régi SZOT-üdülőt, ahol mindenki nagyon jól érezte magát. A szabadidő rendezvényeink mindig sikert

arattak. Ezért is szeretnénk ezt a neszmélyi ünnepséget megszervezni. Nostalgia-vonattal mennénk, illetve aki a saját autójával akar, az azzal jönne. Ott terveink szerint az éjszakai és nappali taxisok között különböző versenyeket kívánunk rendezni. Kellő számú érdeklődő esetén először elmegyünk majd a Vasúttörténeti Parkba egy „hajtányversenyre”, megnézzük, hogy egy ilyen sínen mozgó, de emberi erővel hajtott eszköz mozgásában ki az erősebb. Majd terveink szerint a neszmélyi helyszínen egy 15 négyzetméteres, több egységből összeállított tutajon, mondjuk 15 ember – 15 nappali, 15 éjszakai – egy versenyben döntheti el: ki a jobb tutajos. De más erőpróbákat is tervezünk: ki tud szebb kenyeret sütni, ki tud szebb kalácsot fonn.

Ez a hely ugyanis arról nevezetes, hogy 9 vagy 10 nyitott kemence van egymás mellett, és ez pontosan alkalmas egy kenyérralács sütő verseny lebonyolítására. A gyerekeknek külön programjuk lesz pónilovakkal. Rájuk, amíg a szülők szórakoznak külön óvónó vigyáz majd. Hasonlóképpen gondoskodunk ez alatt az idő alatt az iskoláskorúakról is. A rendezvényeket most szervezzük. A közeljövőben eldől, mikor lesz megrendelőink számára az állófogadás a Közlekedési Múzeumban, mikor kezdődik az utazóközönség számára szervezett játék, illetve mikor kerül sor taxisaink családjá számára szervezett kirándulásra. Remélem, sokakban fog tudatosulni, hogy 10 év alatt ez a taxitársaság a kisiskolás korból felső tagozatba lépett. A „Jövő Taxi” nem csak elképzelés volt, az mára már valósággá vált.

• **Sok sikert az előtettek álló időszakhoz!** –bk–

MIKROHITEL:

Támogatott forinthitel, Nincs devizakockázat! (pl.: 3 Mft 5 év, össz.kamat 5 év alatt: 450.000 Ft)

SZABADFELHASZNÁLÁSÚ ÉS LAKÁSHITELEK (Támogatással)

(pl.: 10 Mft 20 év 44.899 Ft/hó-tól, THM: 4,81%*

Ingtatlanlizing: Ingatlan értéke 100%-áig is.

Nem baj, ha:

nincs jövedelmed (legalábbis papíron), BAR listás vagy, nyugdíjas vagy (mert nincs lejárat korlát), problémás a felajánlott ingatlan, végrehajtás sem akadály.

Hívj bizalommal:

**Bíró László, (volt) City 767
SAP-ART Tanácsadó Stúdió
1138 Bp., Esztergomi út 12.
Tel/Fax: 06-1-789-3090; 06-70-383-8767;
06-70-316-2071; 06-30-576-0361
sap-art@chello.hu**

*CHF alapon, állami támogatással.

A bíró megkérdezi a vádlottat:

– **Maga ellen az a vád, hogy megölte az anyósát. Miért tette?**

– **A feleségem kért rá...**

– **Hogy mondhat ilyet? Szégyellje magát! Hiszen a felesége imádta az anyját!**

– **Igaz, bíró úr, de mielőtt aznap elment, azt mondta nekem: „Lajos, ha a mamát alvás közben egy légy megzavarná, ne keltsd fel, szó nélkül csapd agyon!!!”**

* * *

A feleség nagyon szomorú és aggódik,

mert az anyja súlyos betegen fekszik a kórházban. Míg dolgozik, elküldi a férjét, hogy nézzen utána, hogy van az anyja. Alig egy óra múlva hívja a férje telefonon, kérdi a feleség:

– **Hogy van a mama?**

– **Anyádat bármelyik pillanatban hazarendelhetik.**

– **Micsoda? Az nem létezik! Hogy engednék már haza az intenzív osztályról?!**

– **Nem tudom, részleteket nem közöltek, de a főorvos azt mondta, hogy készüljek fel a legrosszabbra.**



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Taxijával a táblával jelölt út külső forgalmi sávjában közlekedik. Mit tehet, ha közben utolér egy másik gépkocsit mely a belső sávban ugyancsak folyamatosan halad?

- a) Behúzódik mögéje és hang- vagy fényjelzéssel figyelmezteti a jobbra tartási kötelezettségére.
 b) Fékezéssel csökkenti a taxija sebességét, és mindaddig nem halad el mellette, amíg partnere nem húzódik le Ön elé a szélső sávba.
 c) Fokozott figyelemmel jobbról elhalad mellette.



2. A táblával jelzett helyen a túlzott sebesség miatt taxija megcsúszik. Mik az első teendők, és milyen sorrendben kell ezeket végrehajtani?

- a) Fékez, majd ellenkormányoz.
 b) Nagyobb ívre kormányozza a taxit, majd erőteljesen fékez.
 c) A vonóerőt csökkenti, majd nagyobb ívre kormányozza a taxiját.



3. Taxijával a táblával jelölt útszakaszon kíván várakozni. Köteles-e a kiegészítő táblán jelölt módon megállítani járművét?

- a) Igen.
 b) Csak akkor, ha nem marad a járműve közelében.
 c) Nem.



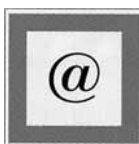
4. Növelheti-e taxija sebességét az ilyen tábla vonalában?

- a) Igen.
 b) Csak akkor, ha valamilyen jelzőberendezés biztosítja a vasúti átjárót.
 c) Nem.



5. Bekanyarodhat-e taxijával jobbra, ha az útkereszteződés előtt egy ilyen táblakombinációt helyeztek el?

- a) Igen, mert a taxi közhasználatú gépkocsi.
 b) Csak 22 és 6 óra között.
 c) Nem.



6. Mit jelez ez a tábla?

- a) Internetes közlekedési információs szolgáltatást.
 b) Számítástechnikai vizsgacentrumot, internetes csatlakozással.
 c) Közösségi Internet hozzáférési (eMagyarország) pontot.



7. Az útkereszteződés előtt egy ilyen táblát lát. Jobbra bekanyarodás előtt köteles-e a szemelőt érkező jármű részére elsőbbséget adni?

- a) Igen.
 b) Csak akkor, ha a partnere az úttest jobb szélén lévő kerékpárúton vagy kerékpársávon egyenesen halad tovább.
 c) Nem.

8. Lakott területen kívül éjszaka közlekedik. Köteles-e taxija a távolsági fényszóróját használni?

- a) Igen.

- b) Csak akkor, ha nem vakítja el a más járművek vezetőit.
 c) Nem.

9. Az út melyik részén kell az őrizetlenül hagyott taxit kivilágítani, ha a járművet külső fényforrás nem világítja meg?

- a) Az útpadkán, a leállósávon és az úttesten egyaránt.
 b) Az úttesten és a járdán.
 c) Csak az úttesten.

10. Befolyásolja-e a tengelykapcsoló holtjátékát a kapcsolótárcsa súrlódó betétjének a kopása?

- a) Igen, a súrlódó betét kopásával a holtjáték csökken.
 b) Igen, a súrlódó betét kopásával a holtjáték növekszik.
 c) Nem.

11. Vezetői engedélye csak „B” kategóriára van érvényesítve. Vezethet-e mezőgazdasági vontatóból és egy könnyű pótkocsiból álló járműszerelvényt?

- a) Igen
 b) Nem.

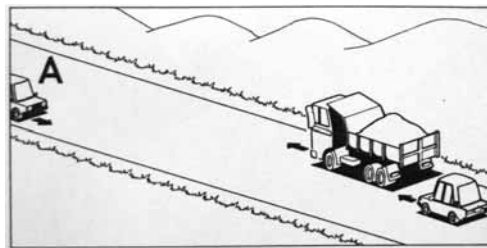
12. Vezethet-e valamilyen gépi meghajtású járművet, ha „B” kategóriás vezetői engedélye van, de annak egészségügyi érvényessége már lejárt?

- a) Legfeljebb mezőgazdasági vontatót, segédmotoros kerékpárt és lassú járművet.
 b) Csak kerti traktort.
 c) Nem.

13. Vezethet-e egy 3030 kg megengedett legnagyobb össztömegű, kilenc állandó ülőhellyel felszerelt mikrobuszt, ha csak „B” kategóriára érvényesített vezetői engedéllyel rendelkezik?

- a) Igen.
 b) Csak akkor, ha már betöltötte a 21. életévét.
 c) Nem, az ilyen jármű vezetéséhez legalább „D1” alkategóriás jogositvány kell.

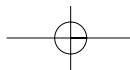
14. Az „A” jelű gépkocsi vezetője látja, hogy a szembejövő tehergépkocsi mögött a személygépkocsi előzésbe akar kezdeni. Hogyan kerülheti el a veszélyhelyzetet?



- a) Hang- és fényjelzéssel figyelmezteti az izgága partnerét, hogy mondjon le a kockázatos manőverezési szándékáról.
 b) Behúzódik az úttest felezővonalához, hogy ha az előzni szándékozó kihúzódik a teherautó takarásából, azonnal észre vegye, hogy hárman egyvonalban nem férnek el a keskeny úttesten.
 c) Intenzíven fékez, s egészen az úttest szélére, esetleg az útpadkára húzódik és ott megáll, majd kivárja a további fejleményeket.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.



Fizetendő minimális járulékok 2006. április hónapra

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimálbér 62 500 Ft	Járulékalap 15%-a 9375 Ft	Járulékalap 26,5%-a 16 563 Ft	Járulékalap 18,5%-a 11 563 Ft (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 5000 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft (2006 novembertől megszűnik)	Járulékalap 4%-a 2500 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	6875 Ft	A járulékalap 18%-a 11 250 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét	Járulékalap 15%-a	Járulékalap 26,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Átalányadósnaknál a tárgyhavi 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 tárgyhónapot követő hónap 12-e.
Az áprilisi hónapra tehát 2006. május 12.**

Erről írt a Taxisok Világa 1996 áprilisában

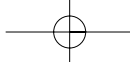
10 éve történt

Tehetetlen a Fogyasztóvédelem Példát statuál a Fogyasztóvédelem

Az esetek még a szabadár időszakában történtek. Az első történetben egy 9 km-es útszakaszon két taxi tarifája között több mint ezer forintos differencia mutatkozott (vegyük figyelembe, hogy az átlagos kilométerdíj akkor jócskán 100 Ft alatt mozgott). Az utas reklamációjára a fogyasztóvédelem szétárta a karját: a számla szabályos, a taxióra szabályos, az ár szabad – nincs mit tenni.

A másik esetben kollégánk ellenőrzést kapott. Az utas ötézzrellel fizetett, a taxis visszaadott, de tévedésből 12 forinttal kevesebbet. Nyilvánvaló volt hogy nem szándékoságról, hanem tévedésről volt szó, hiszen tizenkét(!) forinttal senki sem akarja becsapni az utasát. A felügyelőség ennek ellenére példás büntetést szabott ki: 20.000 Ft-ra büntette a taxis vállalkozót. Még azt a nyilvánvalóan cinikus megjegyzést is megengedve, hogy „súlyosbító körülményként értékeltem a fogyasztói megkárosítás mértékét”. Tizenkét forint tévedés tehát súlyos büntetéssel járt, az átlagos tarifához képest több mint ezer forintos túlszámlázás azonban szabályosnak nyilvánított. Nem biztos, hogy csak a hatóság az elmarasztalható: ilyen felemás szabályozás volt abban az időben. Ma már ez nem fordulhat elő, hiszen maximált tarifák érvényesek a fővárosban. Bár kérdés, hogy mennyire lehet komolyan venni azt a hatósági árat, amely mindenfajta üzemanyagár-emelkedés és egyéb inflációs hatások ellenére hat éve(!) egy fillért sem emelkedett...

Eladom az Internet teljes másolatát 5689 db DVD-n (vagy 2 DVD-n pornó nélkül).



A BTI kínálata	
Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda	
1119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház”. Tel.: (folyamatban), mobil: 30/989-4279 (ez tuti)	
E-mail: bti@taxicentrum.hu, Web: www.taxicentrum.hu	
Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök 10-17, péntek 9-14 óráig.	
MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése*	4.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI-tagdíj (havonta)	1.200.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év*	15.000.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.500.-tól
Elektronikus bevallások	1.500.-tól
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önírós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önírós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önírós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önírós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.780.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz	2.340.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
DYNO-TAB fogyasztáscsökkentő tableta (60 liter üzemanyaghoz)	400.-
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2006 (Ft/liter) – www.apeh.hu			
Időszak	98	95	gázolaj
Január.	270.00.-	260.00.-	255.00.-
Február	266.00.-	253.00.-	259.00.-
Március	277.00.-	267.00.-	260.00.-
Április	272.00.-	262.00.-	259.00.-

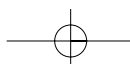
2006-tól az APEH az eddigi negyedéves gyakoriság helyett havonta teszi közzé a bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagárakat. Ha a vállalkozó az üzemanyagot e közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

A férfiak olyanok, mint a jó bor. Szőlőként kezdik, aztán a nők addig tapossák őket, amíg valami elfogadható dolog lesz belőlük, amivel már érdemes vacsorázni.

* * *

– Nézd csak! Az ott nem egy macska az autó előtt... alatt... mögött?

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)	
Időszak	Százalék
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20-tól	6,00%





GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ

HA ÖNNEK SZÁMÍT AZ UTASA ÉS
SAJÁT BIZTONSÁGA!

DUNLOP - FULDA - DEBICA

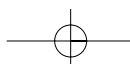
nyári és négyévszakos abroncsok



TAXIS KEDVEZMÉNY -30%



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



Elegendő parkolóhely, büfé, szép környezet

KORSZERŰ, TÁGAS IRODAHÁZBA KÖLTÖZÖTT A CITY TAXI

• **A City Taxi Szövetkezet évenként keresztiül saját ingatlan megvásárlásában gondolkodott. Ebből az elképzelésből végül mégis bérlemény lett. Miért változtattatok eredeti elképzeléseiteken?** – kérdeztük Tamás Miklóst, a szövetkezet elnökét.

• Valóban közel 10 évig takarékoskodtunk azért, hogy előbb-utóbb saját székházunk legyen. Am nemrég belefogtunk egy szofverfejlesztésbe, ami balul sült el. Ez a pénzügyi fiaskó olyan mértékben apasztotta le korábbi megtakarításainkat, hogy a székházzal kapcsolatos eredeti elképzelésünket fel kellett adjuk. A kérdésről végül is a szövetkezet közgyűlése döntött igen bölcsen, mely korábban a vásárlással kapcsolatos határozatot is hozta. Mi ezzel az új megbízással hónapokon keresztül jártuk a várost, néztük a kiadó ingatlanokat, kerestük a legmegfelelőbb helyet. Nagyon sok szempontnak kellett megfelelnie annak az épületnek, amit a City számára hosszú távra szeretnünk volna kibérelni. Mindent figyelembe véve döntöttünk a kelenföldi Vahot utca 6. szám mellett. Itt nem csak megfelelő kialakítású helyet találtunk, hanem elegendő parkoló is taxisainknak, vendégeinknek.

• **Miért kellett az Attila utcából eljönni?**

• Egyrészt bérleti szerződésünk lejárt. Másrészt a több mint 10 évvel ezelőtt még korszerűnek ítélt ingatlan 2006-ra már nem felelt meg egy piacvezető taxicég igényeinek. A parkolás a szűk utcában szinte lehetetlen volt. A központ, lepusztultá vált egy évtized alatt. Nagyon sok pénzt kellett volna ráköltetni a felújításra új tulajdonosának, ám erre nem is volt lehetősége, mert a kerületi tervek szerint bontásra ítéltetett az épület. Ráadásul, akitől béreltük az irodát, belefogott a szomszédos épület felújításába is, ami a diszpécsereknek állandó és időnként tényleg elviselhetetlen zajterhelést okozott. Taxisainknak, a bent dolgozóknak és vendégeinknek pedig maradt az építkezésből adódó sár és piszok, valamint a lerobbant épület. Mindent egybevetve onnan mennünk kellett, kényszerpályán mozogtunk.

• **Egy taxicég a megrendelőnek telefonon keresztül szolgáltat, úgy, hogy az autót rádióon küldi a megfelelő címre. Vagyis az utasok nem tudnak arról, hogy az adott társaság központja pincében, padláson, vagy akár egy szép irodaházban van. Megéri te-**



Tamás Miklós: – Új pénzügyi programunkat már teszteljük, és szeretnénk, ha június-júliusra a címkiadó rendszer is működne

hát egy ilyen beruházásba belefogni? Mert azért az új irodák kialakítása és egy ilyen méretű költözés igen sokba kerül manapság...

• Kétségtelen, hogy kollégáink többsége havonta átlag mindössze 20-30 percet tölt el a központban. Ám még nekik sem mindegy, hogy ezt a félórát milyen körülmények között kell eltölteni, végigállni. Sokan vannak, akik azért ennél jóval több ideig tartózkodnak valamilyen okból a központban. Amennyiben törekszünk arra, hogy piacvezető cégeként tartsanak számunk bennünket, vagy akár csak „dobogós” helyre szeretnénk

kerülni, a helyre is figyelniük kell, melyben dolgozunk. Ide ugyanis nem csak a taxisaink jönnek, hanem megrendelői körünk egy része is megfordul nálunk. Itt folytatjuk le velük a tárgyalásokat, kötik a szerződéseket, tehát nem mindegy, milyen arcunkat mutatjuk a hozzánk fordulóknak.

• **A diszpécserek számára kialakított hellyel kapcsolatban is sok kritikát fogalmaztak meg az Attila utcában. Gondolom, változott a helyzet...**

• Természetesen! A központ kialakítására különös figyelmet fordítottunk. Ez az alapja szol-



A folyosó végén lévő ajtó mögött kapott helyet a vezetés és a marketing. Az üvegfal mögött balra a pénztárak találhatók

Az egyik férj panaszkodik a másiknak, hogy kibíratatlan az anyósa, mire a másik:

– **Miért nem veszel neki egy autót?**

– **Azt meg minek, hiszen vezetni sem tud!**

– **Éppen ez az! Elkezd tanulni, nekimegy valaminek és már csak el kell temetni.**

Néhány hét után újra találkoznak és érdeklődik a másik, van-e már eredmény?

– **Á, semmi. Vettem egy Trabantot, de a balesetet megszuza pár karcolással!**

– **Nem jó! Gyorsabb autót**

vegyél neki, azzal nagyobb tud ütközni!

Újabb két hét után az érdeklődésre a válasz:

– **Még mindig semmi. Kapott egy Opelt, persze összetörte, de a mentők be sem vitték, elengedték az elsősegély után.**

– **Akkor nincs mese, vened kell neki egy Jaguárt!**

Pár nap múlva újra találkoznak:

– **Na mi van? - kérdi a másik.**

– **Hát, barátom, ezzel kellett volna kezdeni! Már a garázsban felfalta!**



Sokkal jobb körülmények közé kerültek a diszpécserek és telefonosok

gálta-
tásunknak. Itt most minden új és a lehető legmodernebb: a gépek, a padlók, a járólapok, a székek. Közel negyven munkatársunk dolgozik itt 24 órás műszakban. Egyáltalán nem mindegy, hogy milyen körülmények között. Úgy érzem, sikerült a XXI. századhoz méltó szintű munkahelyet teremteni számukra.

A költöztetés megszervezése komoly feladat lehetett. Nem voltak nehézségeitek?

• Szinte csak azok voltak. He-lyettesem Szőnyi Tibi és Shranecz Vili, aki a Felügyelő Bizottságunk tagja, gyakorlatilag heteken, hónapokon keresztül ezt szervezték már jó előre. A kivitelezőnek minden elképzelhető segítséget megadtak ahhoz, hogy amikor a tényleges költözésre sor kerül, ne lehessen semmilyen probléma. A tervezéstől a kulcsátadásig az egész projekten rajta tartották a szemüket. Ez egy három hónapos, a kívülálló számára szinte átláthatatlan logisztika feladat volt, melyet csapatmunkában sikerrel megoldottunk.

Mind-
össze egy 20 perces üzemzavar nehezítette a dolgokat, mely egykori szolgáltatóknak, a T-Com-nak volt köszönhető.

Ezért váltottatok szolgáltatót?

• Nem ezért, ez már a hurcolkodás előtt eldőlt. A City Taxinak a kezdetektől a Matávval, illetve jogutódjával a T-Com-mal volt szerződése. Ők kissé nehézkesen álltak hozzá a költözködéshez. Nem érzékelték azt a versenyhelyzetet, melyet mi taxisok nap mint nap tapasztalunk. Nekünk folyamatosan szembe kell nézni a konkurencia által teremtett kihívásokkal. Szerintem egy olyan nagy szolgáltató, mint a T-Com előbb-utóbb szintén rákényszerül majd erre. Visszatérve a kérdésre: nagyon kedvező ajánlatot kaptunk a GTS Datanettől, amit elfogadtunk. Talán még kissé korai a dicséret, de úgy tűnik, jól döntöttünk.

Az utasok ebből mennyit vettek észre?

• Semmit! Mindössze egy kapcsolat volt, és működött az új rendszer. Egy technikai malőr még a költözés előtti napon fordult elő, ami egy körülbelül perces szünetet okozott. Am ez is csak a korábbi szolgáltató túlbuzgóságának volt köszönhető.

ségnek? Léptek tovább, vagy pereskedtek?

• Először is bontsuk két részre a kérdést: múltra és jövőre. A múltat le kívánjuk zárni. Ez már nem a mi kompetenciánk, hanem az ügyvédek és a bíróság dolga. Mi ezzel már nem kívánunk és nem is tudunk foglalkozni. Sajnálatos tény, hogy jelentős veszteséget könyveltünk el. Am mint mondtam, ez már a múlt. A jövő az, hogy miután már a szoftverira-



A titkárság. Balra az elnök és az elnökség, jobbra a marke-

**Kollégáitok-
nak mi a véleménye az új helyről?**

• A visszajelzések messzemenően pozitívak, örülnek az új központnak, a nagy többség elégedett. Úgy érzik ők is, hogy egy piacvezető cégnél nem csak az autók, hanem a megjelenés, a munkakörülmények is fontosak. Parkoló van bőven, a környék igen csendes, nyugodt. Élgedettek az új pénztárral a kulturált körülményekkel.

A szoftverirással kapcsolatos problémákra visszatérve: ezzel most teljesen leálltak, illetve lesz valamilyen következménye a sikertelen-

tás idején is
elegendően szükség volt egy megfelelő programra, így most új megoldásban gondolkodunk. Ebben jelenleg már ott tartunk, hogy az új pénzügyi programunkat teszteljük. Vagyis számviteli dolgozóink éppen a betanulásnál tartanak. Ami a címkiaadó részét illeti a rendszernek, reményeink szerint június-júliusra az is elkészül. Tehát a fejlődés nem áll meg, csak kicsit csúsztunk a határidőkkkel.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
-kó-

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

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

**TAXIÓRA SZERVÍZ
NAGYKANIZSÁN**
DIGITAXI taxiórák
teljes szervízszolgáltatása
Kepe Károly
8800 Nagykanizsa, Március 15 tér 36.
Tel: 06-93/319-443
06-20/48-27-283

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

Szóval én már jól érezhetem magam! Megkaptam a harmincegyedik havi nyugdíjamat. Rá is jöttem, hogy viszont rosszabbul élek, mint negyven éve. De ismerek olyan embert, aki már a háromszázadik havi nyugdíját várja. Igen. Így van ez. Mit, hogy adunk elő, hogy magyarazzuk. Vagy nekem magyarázzák. Sehogy sem tudok például rájönni, hogy a 13. vagy a 14. hónapokat hogy hívjam, mi a nevük? Meg a helyük? December után következnek, vagy a nyugdíjazástól számított 12. hónap után. Sokáig nem is tépelődöm ezen, mindössze csak annyit szeretnék kérni (bárki is lesz a vezér), hogy emeljék a nyugdíjamat 1/12-ed (ez a 13. havi) meg még 1/12-ednyivel (a 14. havi helyett). Ennek örülné minden nyugdíjas, szerintem. Na, mire e sorok megjelennek, már eldőlték a nagy dolgok. Vagy csak a nagyok dolgai. Azért közben sem állt meg az élet. Több médiában elhangzott, nyilatkoztak (angolul persze), hogy a reptéren nyílt pályázatot fog hirdetni az új menedzsment. Hű, de szép magyar szó. Írhattam volna vezetést, vezérkart, tulajdonosokat is. Nem igaz? Szóval rendet szeretnének tenni a taxizásban. Meg is fogják tenni. Érdekes lesz. Azért előtte nem ártana bemutatni, elmesélni, hogy Angliában a Heathrow-i (hiszrói) reptéren hogy működik a taxis szolgáltatás. Ja, hogy ott a taxipiac is egészen más. Az egyik változat, amit hallottam, az idegennyelv-ismeretet, öltönyös sofőrt, kétéves autót említett. Tessék mondani, Angliában is kötelező a nyelvvizsga? Mi lesz, ha átmenetileg megnő a reptér forgalma és elfogynak a taxis szolgáltatásra a taxik. Vagy például egyszer már a cégek is eljutnak arra a szintre, hogy hosszabb távra tervezzenek, és például egységesen nem vesznek fel reptéri fuvarát. Se oda, se vissza. Elég utópisztikus, amit mondok, de hallottam már ilyesmiről. Más városokban persze. Vagy a nyertest a többi cég nem lenne hajlandó kisegíteni. Mindezekről már megint az az elcsépelet hülyeség jut eszembe, hogy a létszámot kellene egy kicsit rendbe tenni. Meg ugye a reptéri nyertesek nem igényelnék a drosztengedélyt. Mint ahogy Juhász Péternek megválaszolták illetékes urak: a Fehérvári 1-2. speciális terület. Miért? Mitől? Megmondom én. Attól, hogy ott bárkit érhet baleset. Fokozottan balesetveszélyes hely. Aki nem tartja be az ott működő szabályokat, az magára vessen. Aki meg arra próbált eddig hivatkozni, hogy ott nincs rend, azt rögtön megnyugtatták, hogy itt minden a legnagyobb rendben van. Látom én, hogy az új tulajdonosok még nem ismerik eléggé az itteni viszonyokat. Mi lesz a személyzeti fuvarokkal? Vagy azzal, aki cégtől rendel taxit? A kis fapaddal meg a sárgamellényes ügyeletes diszpécserrel. A nyertes cég is felkötheti. Eddig ugye volt az A-B-C-D kategória. Nem, nem a jogosítványról beszélnek,

MORFONDÁRIÁK

Most még lesz a reptéri is. Aztán ha elfogy, akkor mi van? Böröndjük mellett ácsorognak az utasok. Nyelvvizsgával rendelkező gyalogellenőr meg nyugtatgatja őket, hogy mindjárt itt a sok kétéves taxi, öltönyös sofőrrel. Közben meg begördül a szép új BKV Volvo reptéri busz. Külön reptéri konstrukció. Csomagterrel, mozgáskorlátozott rámpával, és kb. egy euróért kulturáltan elszállítja a metróig a kedves utasokat. Igaz, hogy itt az öltöny még nem, de a nyakkendő és az egyenruha kötelező a sofőrnek. Azt hiszem, Angliában a taxisofőrt, a buszsofőrt ruháikról is fel lehet ismerni.

Egyszóval érdekes az emberi gondolkodás. A magyar ember meg még érdekesebben gondolkodik. Génjeiben hordozza a szabadság vágyát. De az evolúció eltorzította ezt is. Rögtön úgy akar szabad lenni, hogy csak ő. A másik nem. Miért? Csak! És ezért változnak itt nálunk ilyen lassan a dolgok. Meg épülnek ilyen ütemben az autópályák. Hidak, Nemzeti Színház (ja, az már felépült), infrastruktúra. Na, majd most az EU 7 milliárdjából. Abból sem lesz semmi. Rosszul mondtam. Semmi lesz abból is. Itt az ilyesmihez értenek ám. A betartás, a másik szívatása, kárt okozni a másinak. Ezek vannak. Meg kell nézni a tömegközlekedési járműveinket. A baj az, hogy a tettesek röhögnek a markukban. A bliccelők. A minap is a buszon beszélgetnek a fiatalok. Ugyan miről? Arról, hogy ha az ellenőr rendőrt hív, annak kötelesek a személyi adatait odaadni, de a rendőr az adatokat nem adhatja át az ellenőrnek. Mert ugye ők becsületes tolvajok. Előfordul ez mással,

máshol is. José (Kőbányáról) már ecsetelte a vele történeteket. Szóval a jogszabályok a törvényalkotóink. Azokkal van a baj. Sajnos túl sok jót nem látok, hogy itt jó irányba változna valami. Azért kíváncsi lennék, ha én a jól értesült haverom információi alapján azt híresztelném, hogy robbantási szakértők lődörögnek az országban (udom is, hogy kik, hogy hívják őket), ugyan mit kapnék érte? Pedig én nem is vagyok a miniszterelnök, sem jelölt. Sőt, most már nem is leszek. Teljesen lemondtam róla. Mint ahogy óriásplakát sem szeretnék lenni. Miket csinálnak azokkal?! Ezt-azt hozzávgadosnak, kiszínezik. Jó kis arcukat hoznak létre. Na, mondjuk az a jó, hogy azokat akik ezt művelik, nem az én pénzből (adómból) finanszírozzák. Azért annak megörültem, hogy a szomorú Irma nénit mosolyogni láttam! Állítólag nagyon nehezen tudott olyan elkeseredett arcot vágni, amelyet szerettek volna. Mint mondtam volt: mindig rájött a nevetés, amikor arra gondolt, hogy milyen jól élt négy évvel ezelőtt. Azt nem tudom, hogy az a pár ezer taxis, aki egészen nap a taxijában ül, beleszámít-e a munkanélküli létszámba, vagy csak az eljövendő sikeres kisvállalkozók hátszágából lesi a szebb jövőt. Mert a jövő szerintem a legérdekesebb. Kiváltképpen, amikor átváltozik a múlttá. Ahogy a nóta mondja: „Ma lesz a holnap tegnapi”. Csak legyen már. Ez ellen sokat tenni úgysem tudunk. De próbálkozni azért érdemes lenne. Hogy ne csak mindig hátra tekintsünk. Tegyük valamit. Mert a farvizen evezni könnyebb ugyan, de versenyt nyerni onnan nemigen lehet. Akkor hajrá mindenkinek!

Tisztelettel:

Kapitány

A himzessző mérete elhanyagolható az örömszerzés szempontjából, kivéve ha kicsi.

Egy BKV-s szerint: aki integet, az búcsúzkodik, aki fut, az sportol, az utas pedig az, aki vár a megállóban.

A világ legegészségesebb dol-

ga a születésnap. Minél több van belőle egy embernek, annál tovább él.

Hölgyem, a parfümjede lenyűgöző. Támadásra vagy önvédelemre használja?

Kisasszony, olyan bódító az illata. Mit ivott ma?

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

- Mit kell csinálni az anyóssal, ha véletlenül elalszik?

Újra meg kell gyújtani!

- Hogy hívják a messziről jött hajléktalant?

- Távcsöves!

- Hogy köszönti a pincér az embereket Oroszországban?

- Jó napot Ivánok!



Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• **Kérem szíves tájékoztatásukat egy vitás kérdés eldöntésében, ami jelenleg nem egyértelmű számunkra. Bizva az Önök szakértelmében és a témával szoros kapcsolatuk naprakészségében, azt kérdeznénk tisztelettel: Amennyiben a taxivállalkozásból élő vállalkozó 67%-os rokkant, úgy a rokkantsága akadály lehet az egészségügyi felülvizsgálatkor a II. eü csoportú, így a PÁV minősítés egyik előfeltételként alkalmazsága elismerésének. Magyarul, ha valaki rokkantnyugdíjas, pl. egy korábbi baleset maradványtünetei (rövidebb láb) miatt az eü., illetve a szükséges PÁV minősítése érvényes-e, hogy mint taxivállalkozó folytassa tevékenységét?**

• Tisztelt Kolléga!

A kérdésre egy rövidebb és egy hosszabb válaszunk is van. Kezdjük a rövidebbel: ma is igen sok kollégánk dolgozik 67%-os rokkantként, nyugdíja mellett. Elsősorban mozgásszervi betegségek, veleszületett, vagy baleset során elszenvedett maradandó változások fordulnak elő. Ez a taxist nem akadályozza munkavégzésében, legfeljebb kevesebbet tud teljesíteni. A közlekedézbiztonságra semmiféle külön kockázatot nem jelent az, ha valaki 67%-os rokkantsága mellett gépkocsit vezet, akár hivatásszerűen is.

A hosszabb válasz pedig a következő: A PÁV minősítés egy szerzett bizonyítvány, azt visszavonni csak a kiállító hatóságnak van joga. Általában súlyos közúti baleset okozásakor, vagy abban az esetben, ha valaki rövid időn belül többször is előidézi baleseteket, a hatóságnak jogában áll a gépkocsivezetőt ismételt pályaalkalmassági vizsgálatra küldeni. Aztán ha itt megfelel, PÁV minősítése megmarad. A jogosítvány érvényesítése során a vizsgáló orvosnak szintén jogában áll a hatóság felé javaslatot tenni az ismételt PÁV elvégzésére, de egyik esetben sincs joga „bevonní” PÁV minősítést.

Megjegyezzük, hogy az autóbuszvezetőknek például már ötvenként ismételt pályaalkalmassági vizsgálaton kell résztvenniük, de ez a szabály személyautó vezetésére – akár hivatásszerűen vezetésére – nem vonatkozik. (Félve teszem hozzá: ma még...)

Összefoglalva: Valakit rokkantsága miatt kizárni a vállalkozásból nem lehet, ha érvényes PÁV és orvosi papírokkal rendelkezik.

* * *

• Kedves BT!

A Taxisok Világában már régóta azt olvasom, hogy át kell térniük nekünk, egyéni vállalkozóknak a járulékbemutatók ha-

vi benyújtására, és ehhez regisztrálnunk kell magunkat az APEH-nél, a bevételek elektronikus úton való beküldéséhez.

Én már túl vagyok az ügyfélkapus regisztráción, még az el-sők között elindítottam, mert szeretem az interneten intézni ügyeim. A regisztrációval kapcsolatban most már háromszor is bent voltam az APEH-nél, ahol is a kitértésnél segítséget kellett kérnem, mert hát persze gondok vannak a programban (például mi a használati jogcímkód, vagy egyéni vállalkozónál ki kit hatalmaz meg és mire). A legnagyobb gondom viszont az, hogy az APEH-ben azt a tájékoztatást kaptam, többszöri vita és rákérdezés után is, hogy a járulékbemutató nekünk nem kell havonta benyújtani, csak évente, havi lebontásban. A havi fizetés más dolog. Választható a havi bevételek jövőre, ha bejelölöm a B rész 3. pontján, hogy vállalom az Art. 31§ (2) teljesítését, de szerintük nem kötelező. Tehát a kérdés, hogy mi az igazság? Addig nem is merem beadni a regisztrációs lapot, amíg ezt nem tudom.

• Tisztelt Kolléga!

Lapunkban tavaly november óta többször foglalkoztunk az elektronikus bevételek kérdésével. Miután alapjaiban új dologról van szó, eleinte sok volt a bizonytalanság a hatóságok részéről is. Azt kell mondanom, hogy akár az adóhivatali ügyfélszolgálat is sokszor rossz információt adott.

Mára letisztulni látszik a kép. Mint azt már többször megírtuk, az egyéni vállalkozók (a nyugdíj melletti kivételével) 2006-tól havi járulékbemutatóra kötelezettek, ám ez teljesíthető legkésőbb 2007. január 31-ig egy bevételekben, havi lebontásban. Ez azonban csak egyszerű lehetőség! Jövőre már mindenképpen havonta kell járulékbemutatót adni a jelenlegi szabályozás szerint! Az ún. önkéntes járulékbemutató pedig azt jelenti, hogy már az idén is el lehet kezdeni a havi bevételek beadását „önkéntes” alapon, és nem megvárni vele a jövő januárt. Ennek azonban feltétele az, hogy a vállalkozó április 30-ig beadja erre vonatkozó nyilatkozatát.

Ami a 06180-as nyomtatvány kitöltését illeti: ezen az úrlapon lehet a saját regisztrációt elindítani, egyben nyilatkozni a havi járulékbemutató (idei, önkéntes) vállalásáról. A meghatalmazásra vonatkozó részeket nem kell kitölteni, ha valaki saját részére regisztrál, hiszen ez csak akkor értelmezhető, ha könyvelőn keresztül, az ő regisztrációja alá „besorolva” kívánjuk ügyeinket intézni. Ez utóbbi esetben nem is kell bajlódni semmiféle regisztrációval, azt a könyvelő intézi.

úgy teremti elő, ahogy tudja. Ha akar, menjen betörni a taxival... (Sajnos erre is volt példa.) A taxis még kevésbé izgatott a kocsik állapota miatt. Nem az övé... Az ajtó nyikorog, hát nyikorog. Beesik az eső, akkor beesik. Ma ezen a kocsin van, holnap másikon. Nem érdekelt a minőségben!

Ezen kellene változtatni! Létre kellene hozni egy központi, egy független ellenőri szervet! Akik érdekeltek a rendteremtésben, de nem tartoznak a cégekhez! Akik törődnének a taxik tisztaságával, állapotával! Járnak az utcákat és a minősíthetetlen autókát kivonnák a forgalomból! Akkor a taxisok is rábrednének a kocsik tisztaságának fontosságára és a főnök is odafigyelne a műszaki színvonalra! Akkor eltűnne a különbség alkalmazott autó és vállalkozói autó között.

Erre az ellenőrzésre kellene ráhajtani, nem pedig a droidrendszert ócsárolni.

F.K.

A DROIDRENDSZERRŐL

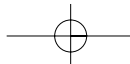
Egy általam igen tisztelt taxisvezető azt mondta, hogy a droidrendszer a taxizás szügyene. Nyilvánvalóan az alkalmazottakra gondolt. Tovább lépek. Van, aki kizárólag egyéni vállalkozókat engedne taxizni. És csak egy autóval! Egy ember – egy autó! Mutassa meg mindenkinek, mi a taxizás! Ne bújunk ilyen olyan bt-k, meg kft-k háta mögé! Ha valaki tud taxizni, az talpon marad, aki meg nem, az távozzon a szakmából.

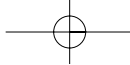
Azért szerintem nem ilyen egyszerű a képlet! A taxisvezető feltehetően a koszos, mocskos, elhanyagolt, igénytelen taxikra és taxisokra gondolt. De hát nem ez a jellemző! Egy állandó utasom megmondja poénra, melyik a vállalkozó taxis és melyik az alkalmazott, mihelyt beül a taxiba. Mi is tudjuk a különbséget... Az egyik tiszta,

ápolat, karbantartott, a másik meg nem. De ez nem a rendszer hibája!

Menjünk ki New Yorkba! Csak alkalmazottak vannak! Ott a hatalmas garázs, jönnek a bevándorlók meg a szinesbőrűek és viszik a taxit egy műszakra. Az első száz dolcsi a főnöké, a másik száz marad zsebben. A biztosításról, az adózásról mindenki maga gondoskodik. A főnök adja a tiszta, ápolat autót. Hasonló a helyzet Nyugat-Európa több nagyvárosában. Vannak gazdag vállalkozók, akik 50-100 autót futtatnak. De ha beül az utas, akkor nincs különbség! Az utas nem tudja, melyik az alkalmazott, melyik a saját autó!

Nálunk ezen kellene változtatni! A főnök nem érdekelt a taxiautó állapotának ellenőrzésében. Ő adja az autót, este várja a „zsetont”. A taxis





Pink franchise a bríteknél

Taxi csak regisztrált tagoknak

Évente tíz nőt erőszakolnak meg vagy zaklatnak szexuálisan Londonban az úgynevezett „cowboy taxikók”. A gyermekeiket és a lányokat féltők között ezért mind népszerűbb az új taxis társaság, amely a Pink Ladies Cab nevet viseli.

Az ötlet újszerű, és úgy tűnik, egyre kifizetődőbb. A vállalkozás Warringtonból indult és mára mintegy tízezer regisztrált nő tagja van. A szolgáltatás a közel-múltban indult el Londonban is, ahol mind nagyobb érdeklődés és igény övezi a kezdeményezést. Lényege, hogy csak azok vehetik igénybe a személyszállítást, akik interneten keresztül regisztráltak, amelynek egy font az ára. Ezután online és telefonon is megrendelhető a taxi, amely ha a címre megérkezett, sms-ben értesíti az utazni vágyót a kiállásról, így egyetlen

percet sem kell az utcán felügyelet vagy védelem nélkül várakoznia az utasnak. Emellett a rózsaszín taxiban, rózsaszín egyenruhás hölgyek a sofőrök, akiktől nem kell tartaniuk a szolgáltatást igénylőinek, sőt a fuvardíjban az is benne foglaltatik, hogy a címre érkezve, mindaddig a taxi nem távozik, amíg az utas biztonságban célba nem érkezett.

Warringtonban már 21 rózsaszín párdúcjargány szeli az utakat, míg Londonban 15 Renault Kangooval kezdte meg a szolgáltatást a vállalkozás, amelynek két hölgy a tulajdonosa. *Tina Dutton* – az egyik tulajdonos – büszkén nyilatkozta a napokban: London után Anglia valamennyi nagyvárosában elindítjuk a pink-franchise-t.

A szolgáltatás egyik állandó kuncsaftja az Atomic Kitten énekes, *Kerry Katona*, lelkesen népszerűsítette az egyik rádióműsorban a szolgáltatást,

hangsúlyozva, csak tagok vehetik igénybe a rózsaszín taxikat, és az is mérhetetlen biztonságot nyújt, hogy az utasok nem egy ismeretlen autóba ülnek be egy vadidegen férfi mögé, ami fölöttébb megnyugtató – nyilatkozta a sztár.

A biztonság fokozása érdekében a rózsaszín cicababa sofőrök közelharcképzésen vettek részt, és különböző legális önvédelmi eszközökkel felszereltek, így egy esetleg támadáskor nagyobb eséllyel veszik fel a küz-

delmet utasaik védelmében, mint egyéb, a gyengébb nemhez tartozó sofőr kollégáik.

Emma Trimble, a társaság szóvivője ehhez még hozzátette: a cégalapítás ötlete két gyermekeiket féltő anyuktól származik, akik lányaik védelmében hívták életre a szolgáltatást, ugyanis a cowboy taxisok mellett számtalan, magukat taxisoknak kiadó bűnöző is okozott eddig kellemetlen perceket a brit szülőknek.

Cash

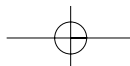
Ezelőtt – minden különösebb ok nélkül – dohányoztam, ittam, kábítószereztem és káromkodtam. Mióta itt dolgozom, jó okom van rá!

Gyakran idézem magam. Színesebb lesz tőle a beszélgetés.

Isteni testem van – mint Buddhának!

Kerüld a csokoládét! Összemegy tőle a ruhád!

Azért kell sportolnunk, hogy szép, izmos halottak legyünk.



25 tagállamban 110-féle jogosítvány

Hat év türelmi idő

Az unió közlekedési miniszteri tanácsa – hosszas vitát követően – márciusban döntött az új jogosítvány bevezetéséről. Amennyiben az Európa Parlament is elfogadja a javaslatot, úgy 2012-től kötelezővé válik az egységes vezetői engedély alkalmazása.

Egy formailag egységes, gyakorlatilag hamisíthatatlan modellt váltja fel az unióban jelenleg érvényben lévő 110 különböző fajtájú vezetői engedélyt 2012-től. Jacques Barrot, az Európai Bizottság közlekedési felelőse kijelentette: egy központi uniós nyilvántartó rendszer létrehozásával biztosítják majd az „egy személy, egy jogosítvány” elvét, vagyis azt, hogy ha bárkinek az egyik tagországban bevonják a vezetői engedélyt – akár ideiglenesen akár végleg –, az ne vezethessen tovább egy másik tagországban megszerzett jogosítvánnyal. Ezzel próbálják a visszaélések lehetőségét kizárni a szakminiszterek. Emellett számos változás várható az új okmány be-

vezetésével. A jelenlegi vezetői engedélyek igen különböző érvényességi idővel rendelkeznek. Vannak tagországok, ahol egyetlen egyszer kell vizsgát tenni a jogosítvány megszerzéséhez, és nem írja elő jogszabály sem a hosszabbítást, sem pedig az orvosi alkalmasságot. Az új okmány esetében az unió 10 év érvényességi időt határoz meg, de a tagállamok ezt felemelhetik akár 15 évre. Arról továbbra is a tagállamok dönthetnek, hogy orvosi vizsgálathoz kötik-e az engedély megszerzését, de 10 évente mindenhol meg kell újítani a jogosítványt, elsősorban a fényképek miatt.

A régi jogosítványokat fokozatosan kell lecserélni, erre 4+2 évük van a tagországoknak, de 2012 után 26 évnél régebben kiállított jogosítvány már sehol sem lehet „forgalomban”.

A magyar, hitelkártya formátumú jogosítvány már megfelel az EU-előírásoknak, azonban az okmány hátoldala egy új piktogrammal fog kiegészülni a jövőben.

A különleges járművek vezeté-

sére szóló engedélyeket a kölcsönös elismerés alapján lehet majd használni 2012 után. Ettől azonban fontosabb változás, miszerint csak 17 év fölöttiek szerezhetnek B kategóriás jogosítványt, bár ettől az egyes tagállamok eltérhetnek. Attól azonban nem, hogy C kategóriás jogosítványt csak 21. élet évét betöltött fiatalok kaphatnak, míg 24 év fölött lehet buszvezető bárki is.

Nem kaphat hivatásos gépjárművezetői engedélyt az a cukorbeteg, akit inzulinnal kezelnek.

Speciális képzés után vizsgán kell bizonyítaniuk alkalmasságukat a nagyobb méretű pótkocsit vagy lakókocsit vontatni szándékozóknak, hogy erre engedélyt szerezzenek.

A négykerékű motorkerékpárokat csak B kategóriával lehet vezetni a jogszabály hatálya alá lépése után. A motorkerékpárokkal kapcsolatosan több szabály is megváltozik a jövőben. Az unió Miniszterek Tanácsa elfogadta a „moped-jogosítvány” egységes bevezetését. Ez a gyakorlatban

azt jelenti, hogy 24 év alatt csak ilyen engedéllyel lehet motorozni. Akik nagy teljesítményű, 35 KW-nál erősebb gépre vágynak, azoknak előbb kétévi kisebb teljesítményű motoros tapasztalattal kell rendelkezniük, majd elméleti és gyakorlati vizsga után ülhetnek csak a nagyobb géppóriások nyeregeibe.

Mindezen változásokhoz azonban még elengedhetetlen, hogy az Európa Parlament elfogadja a módosításokat. Amennyiben ez még az idén megtörténik, akkor is legkorábban csak 2010-től jelenhetnek meg az egységes gépjárművezetői engedélyek az unióban.

Magyarország az elvek jóváhagyását követően alakítja ki saját szabályrendszerét. Az azonban már ismert, miszerint B kategóriás jogosítványt csak 17 év fölöttiek szerezhetnek a jövőben is. A vezetői engedélyek érvényességi idejéről még nem egyeztettek az érintettek, így egyelőre nem tudni, hogy a nálunk jelenleg is érvényben lévő – úrvezetők esetében – 10 éves érvényesség idő mellett dönt-e a szakvezetés, vagy meghosszabbítja 15 évre. Túl sok mozgási teret ugyan a tervezet nem nyújt, a további előírások ugyanis már kötelező érvényűek.

k. z. t.



A SEAT legsikeresebb és legismertebb modellje – melyből tavaly 1901 darabot szállítottak ki – az Ibiza új változata jelentős változtatáson ment keresztül, mind a külső megjelenés, mind a belső dizájn tekintetében. Bár ez nem egy teljesen új Ibiza generáció, a karosszéria dinamikus és sportos jellemzőinek megújulása miatt mégis beszélhetünk új Ibiza-ról. Ugyanakkor, az autó megjelenése még jobban hasonlít a SEAT többi modelljére, az Altea-ra, a Toledóra és a Leonra, megjelenítve azok egyes elemeit.

Az új Ibiza belső kialakítása is komoly fejlődést mutat, mely minőségibb anyagok felhasználását is jelenti. Erre egy példa az új műszerfal és ajtópanél borítás, amely egy új kivitelezést jelent, új színekkel. Ez ugyanúgy igaz a kárpitozásra, ami így még modernebb és vonzóbb megjelenést kölcsönöz az autó számára.

A bevezetés után az új Ibiza-választék magában foglalja az öt felszerelt-

ség szintet: Reference, Stylance, Sport, FR és Cupra. A modell esztétikai megújulásának hatása az első három felszereltség szintjében megegyezik, míg az FR és a Cupra speciális módosításokat mutat, hogy kihangsúlyozza sportosabb karakterüket.

Széles motorválaszték

A benzineseknél az induló modell az 1.2 literes 12V 64 LE-vel, ezt követi az 1.4 literes, 16V 75LE-s, majd pedig az 1.4 literes 16V 100 LE-s változat. A legerősebb benzinmotor az 1.8 literes 20V Turbo, mely egy 150LE-s és egy 180 LE-s változatban jelenik meg, ezek kifejezetten az Ibiza FR, illetve az Ibiza Cupra számára készülnek. Ezen motorok mindegyike ötsebességes manuális váltóval van felszerelve, de az 1.4 literes 75LE-s verzió rendelhető automata sebességváltóval is.

Azok, akik a dízelek iránt érdeklődnek, öt közvetlen befecskendezéses TDI-technológiával készülő változat, két 1.4 literes és három 1.9 literes motor közül választhatnak. Az 1.4 literes 70LE-s a belépő motor, a másik 1.4 literes verzió plusz 10 LE-t kínál. Az 1.9 literesek között az első a 100LE-s, ezt követi a 130 LE-s (Ibiza FR) és a 160 LE-s (Ibiza Cupra) változat, mely az Ibiza kategóriáján belül a legerősebb dízelmotor. Természetesen mind az öt motor teljesíti az EURO IV-es környezetvédelmi szabványt.

A férj hazamegy és meséli a feleségének:

– Képzeld, drágám, az új kolléganóm megtudta, hogy Fradi-drukker vagyok, és hozott egy tolltartót, amiben zöld és fehér tollak voltak. Kis dolog, de jólesik az embernek.

Másnap: – Képzeld, ez a Mucika ma úgy jött be, hogy a blúza fehér volt, a szoknyája meg zöld. Kis dolog, de jólesik az embernek.

Harmadnap: – Ez a Mucika tényleg egy angyal, ma meg zöld bugyit és fehér melltartót vett fel magára. Kis dolog, de jólesik az embernek.

Negyedik nap este viszont a feleség fogadja új hírrel a férjét:

– Képzeld, drágám, ma délután átjött a szomszéd. Három centivel „jobb nálad”. Kis dolog, de jólesik az embernek...

Könnyű kezelhetőség, alacsony fogyasztás

VW Caddy-DSG automata váltóval

A Volkswagen Haszonjárművek nemrég bemutatotta a DSG váltóval szerelt Caddy-t, aminek 1.9 literes PD TDI, 104 LE-s változatát kipróbálhattuk. Tapasztalataink szerint a váltó optimális működése rövid

kapcsolási időt és egyidejűleg rendkívüli kényelmet eredményez. Az eddig csak személyautóknál használt és bevált váltót egy teljesen új területen alkalmazták, amit különösen azok a Caddy-vezetők fognak értékelni, akik az araszoló városi forgalomban háztól házig vezetnek, ilyenek például a taxisok.

Az automataváltóval szerelt turbódízel autók eddig nem voltak olyan takarékosak, mint a manuális váltóval szerelt társaik. Ez a körülmény a különösen a fogyasztásra érzékeny taxispiacon akadályozta meg a dízelmotor és az

automata váltó párosításának elterjedését. A Caddy TDI-DSG-vel a hétköznapi célú használat esetén most először hasonló a fogyasztás a manuális váltóval szerelt változatokéval. A DSG váltó a Volkswagen Németországban található kasseli gyárában készül. A váltó szerkezetét speciálisan a fogyasztásorientált európai ügyfelek igényeire szabva alakították ki. Az eddig a piacon ismert és megtalálható automata váltókhoz képest a legjelentősebb különbség, hogy a DSG-nél nincs hidraulikus fordulat-szám-figyelő.

A megoldás műszaki tartalmát röviden összefoglalva: a kettős kuplunggal rendelkező váltóban a következő fokozat állandóan

készen áll. A keresztben beépített váltóműben két nedves kuplung található (a nedves kuplung a szárazhoz képest magasabb hőterhelést képes elvi-

selni és jobban is szabályozható), amelyek hidraulikus nyomásszabályozóval rendelkeznek. Az úgynevezett 1. tengelykapcsoló (K1) a páratlan számú fokozatokat és a hátramenetet, míg a 2. tengelykapcsoló (K2) a páros számú fokozatokat működteti. Alapjában véve így „kettő az egyben” váltóról van szó. Ennek a parádés kuplungvezérlésnek köszönhetően megszűnik a húzóerő-kiesés és páratlanul dinamikus és kényelmes kapcsolási érzet jön létre. Ezt az autóstársak arcán lehetett elsősorban jól lemérni, amikor egy-egy piros lámpánál megálltunk, majd elindultunk, és később esetleg valahol mégis utolérték...

A DSG váltó hatásfoka szinte eléri a hagyományos manuális váltóét, amely részét a Mechatronik nevű intelligens hidraulikus és elektronikus váltóvezérlésnek, másrészt a két nedves kuplungnak és a két részre „osztott” fokozatoknak köszönhető. Ez a kombináció lehetővé teszi, hogy a következő kapcsolási fokozat állandóan „készenlétben áll” a működésre. Például amikor a jármű harmadik fokozatban halad, már bekapcsolt állapotban „vár” a negyedik fokozat, amely ilyenkor még inaktív. Mihelyt a jármű eléri a negyedik fokozathoz ideális sebességet, kiold a harmadik fokozathoz kapcsolódó kuplung, és hirtelen aktiválódik a negyedik fokozat tengelykapcsolója. A két kuplung nyitása, illetve zárá-



GPS

MITAC MIO

169 | A 201 | 180

2 év garanciával

iGO térképszoftverrel is

hihetetlen áron!

CITY 146

06-70-38-38-146

NAVIGÁCIÓ

sa közötti átmenet hozza létre a fent vázolt komfortos kapcsolást. A teljes kapcsolási művelet néhány századmásodperc alatt megy végbe.

A teljesen automata működésű „D” és „S” (sport) fokozat mellett a DSG Tiptronic funkcióval is rendelkezik, amely manuális kapcsolást is lehetővé tesz. A Tiptronic funkcióban a kapcsolás nemcsak kényelmes, hanem egyúttal rendkívül élvezetes is. Általánosságban elmondható, hogy a DSG váltóval párosított motor a gyors önműködő váltónak köszönhetően mindig képes a kívánt húzóerőt biztosítani. Nem elhanyagolható az a tény sem, hogy a DSG egyúttal egy manuális váltó nagyfokú agilitását is nyújtja – mindezt pedig közel azonos fogyasztási értékek mellett.

Azt tapasztaltuk, hogy az amúgy is igen

nagy Caddy ezzel a felszereltséggel, belső kárpitozással és komforttal ideális taxi lehet, még akkor is, ha sokan ódzkodnak a nagy belmagasságtól. Akit kérdeztünk róla, mind azt mondta, nem is gondolta volna, hogy egy ilyen kellemes élmény elhelyezkedni a Caddybe. Taxiként, utasként egyaránt.



Egészségügyi alkalmasság

Milyen kód van a jogsidban?

Mi a probléma?

A dolog úgy kezdődött, hogy kollégánk a droszton várakozva a Taxisok Világát olvagatta. (Jól tette! A szerk.) Kapitány barátom Morfondáriái élvezetes stílusuk mellett mindig hasznos információkat is tartalmaznak, ezért népszerűek a taxisok körében. A legutóbbiban többek között utal a jogosítványban lévő egészségügyi alkalmassági kódokra. Ahol, mint tudjuk (tudjuk?) a 102-es szükséges a taxihoz, a 101-es meg nem jó. Kollégánk csak úgy kíváncsiságból elővette jogosítványát, aztán elhűlve tapasztalta, hogy 101-es kód szerepel benne, vagyis 1-es egészségügyi alkalmasság. Ennek birtokában pedig autót vezetni ugyan lehet, de taxizni nem. Felhívta ezért szerkesztőségünket, hogy próbáljunk magyarázatot találni a dologra.

Kérdéseinkkel a Pályaalkalmassági Vizsgáló Intézethez fordultunk. Ott megerősítették azt az általunk ismert információt, hogy a 101-es kód az 1-es egészségügyi alkalmasságot jelöli, a 102-es pedig a 2-es egészségügyi alkalmasságot. Hivatásos gépkocsivezetéshez, tehát a taxizáshoz is ez utóbbi szükséges! A pályaalkal-

massági minősítés (PÁV) csak ezzel együtt érvényes! Minden más kombináció érvénytelen (101-es kód PÁV-val, 102-es kód PÁV nélkül). Most rögtön nézd tehát meg a jogsidat. A kategóriák bejegyzés mellett van az érvényességi idő (ha már elővetted, akár ezt is ellenőrizd), a következő, „korlátozások” című oszlopban pedig az egészségügyi alkalmassági kód. Ha ez nem 102-es, akkor baj van...

Mi történhetett?

A Pályaalkalmassági Vizsgáló Intézettől származó magyarázat szerint a következő dolog történhetett: a szóbanforgó kolléga nem a szakrendelőben, hanem házi orvosánál, körzeti orvosánál hosszabbította jogosítványát. Ez esetben automatikusan 1-es eü alkalmasság kerül az űrlapra, hiszen a házi orvos csak „úrrvezetői” jogosítvány hosszabbítására jogosult. Hivatásos jogosítványt kizárólag a helyi szakrendelő foglalkozás-egészségügyi szakrendelése, vagy üzemorvos hosszabbíthat.) Aki nek tehát a házi orvosa adta ki a jogosítvány hosszabbításhoz az orvosi igazolást, és 1-es egészségügyi alkalmasság szerepel benne, az biztos, hogy szabálytalanul taxizik.

Mi a megoldás?

Nem muszáj azért nagyon elkeseredni, mert van kiút! Csak pénzbe kerül. Menj el tehát ismét az orvoshoz, ezúttal azonban üzemorvoshoz, vagy a szakrendelésre, és kérj egy újabb igazolást, mintha lejárt volna a jogsid. Majd ezen ellenőrizd a 2-es eü alkalmasság bejegyzését, aztán menj el bármelyik okmányirodába (nem szükséges sem a helyit sem a központit választani), és csináltassál egy új jogsit. Az orvosi vizsgálat mai áron 3.500 forintba, a jogosítvány elkészítése 4.000 forintba kerül. Összesen tehát 7.500 Ft-ért, egy-két héten belül megoldhatod a problémádat...

-oli-



A Taxi 2000 kollektívája megrendülten tudatja azokkal, akik ismerték és szerették, hogy munkatársunk

Palkovits István

- életének 63 évében - elhunyt.
Aki ismerte, tudta róla, hogy zárkózott természete családszeretetet, kollegalitást, segítőkészséget takart. Határozott jellem volt, véleményét következetesen vállalta.

Emlékét megőrizzük.

Taxi 2000 Kft.

CSERGO

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

SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)
20%
KEDVEZMÉNY!

TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE
10%
KEDVEZMÉNY!



Szégyen!

Ismét folt esett a becsületünkön! Természetesen a rendőrségi vizsgálat lezárásáig senki sem mondhat végső ítéletet, ám a tény az ettől még tény marad: megszurkáltak egy utast! Most, amikor végre majd rendet tesznek a repülőtéren, egy másik területén a városnak meg késelnek! Örület! Sajnos a két utas egyike már elhagyta hazánkat. A másik utas meg emlékszik, amire emlékszik. Én sem emlékszem mindenre, amikor kijöttem éjjeltájt a keresztúri melegezőből, ahol hajnaltájt összejönnek a taxisok. Mert valahol meg kell beszélni az élet dolgait.

Tehát volt egy késelés, amire a szereplők egy része már nem igazán emlékszik. A másik fele meg nem igazán akar emlékezni. De mit láttunk az újságokban? A taxis megszurta utasát! Nem tehetünk igazságot, de azért a tényeket rögzítsük, mert holnap hozzánk ül be ez az utas!

Először is: az ittas utas is utas! Csak másféle törődést igényel! Én például fel

sem veszem, de ez a magánvéleményem. Neki is haza kell jutnia!

Mikor fiatal voltam, beesett mögém a K... művész úr. Hova tetszik menni? - Haza. - Hol tetszik lakni? - Otthon, b... meg! És csendesen elszunyókált. Én meg kétségbeesetten riadóztattam a kollégákat, hol lakhat a művész úr. De akkor még fiatal voltam.

Most már az idegrendszerem nem bírná az ilyenfajta törődést. A másik gond az angol utassal az ominózus esetben: a 200 forintost 2000 forintosnak nézte. Előfordul. Én is kaptam már 480 forintos viteldíjra 5000 forintot. Még meg is köszöntem. Mert az utas is megköszönte... Mindenki jól érezte magát.

A késeléses történet további része már nem egyértelmű. Kinek telefonált a taxis és miért, Miért nem a társaságbelieket riadóztatta, ha úgy érezte riadóztatni, kell valakit? És hol volt a késelés? Ott, ahol a „kedves” utasok kiszálltak, vagy 500 méter-

rel odébb? És érdemes volt-e riadóztatni valakit? Nem felejttem el azt a 20 évvel ezelőtti vidéki esetet, ahol az utas beült a taxiba, majd mielőtt (!) az elindult volna, észrevette taxis barátját a másik sávban. Szólt a ennek a taxinak, hogy bocsi, de átülne a haverhoz.

A taxis meg beleüvöltött a rádióba, hogy menekül az utas a viteldíjjal. Persze utolérték, persze közrefogták, persze volt egy kis testi kényszer és persze volt egy bírósági tárgyalás is a 6 (hat) forint miatt. Mert a legtöbb taxis a tárgyaláson tudta meg, mi volt a vita tárgya! (Akkor még annyi volt az alapdíj.)

A mostani késelés rendőrségi vizsgálatának befejeződéséig, a bírósági tárgyalás lezártaig mindenki vonja le a tanulságot! Nem itéljük el a kollégánkat, mert ez nem a mi dolgunk! Mi egyet kérhetünk! Mielőtt cselekszünk: gondolkodni! Minden utasnál, minden esetben! Ne forduljon elő még egyszer ilyen szégyen! Oldjuk meg a gondokat másképpen! A BBC ne foglalkozzon vezércikkben az esettel, hogy pesti taxisok... Mert mi azért nem ilyenek vagyunk!

Ferenczy P. Károly

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

Helyesbítés. *Előző lapszámunkat sajnos megtámadta a nyomda öröge. A második feladatunk ábráját, a villogó piros adó fényjelző készületet, melynek tetején az „Andráskereszt” trónol, 180°-kal elfordította és a feje tetejére állította. Aztán pedig a megfejtésnél is garázdálkodott, mert a 12-es feladatra rosszul jelölte meg a választ. Szerencsére figyelmes kecskeméti kollégáink azonnal felfedezték a gonoszsgót, és joggal reklamáltak. Tehát ott a „C” válasz volt a helyes: vagyis nem kell a vizsgát megismételni, hanem elegendő az egészségi alkalmasságot ellenőrző vizsgálaton részt venni és annak jó eredményével igazolni, hogy nincs olyan betegségünk, testi vagy szellemi, érzékszervi fogyatékoságunk, amely minket a járművezetésre alkalmatlanná tenne.*

A hibákért elnézésüket kérjük!
A szerk.

1. Helyes a „C” válasz. Az autópálya alkalmas párhuzamos közlekedésre, és az úttesten a forgalmi sávok is

meg vannak jelölve útburkolati jelekkel. Itt a külső sávban folyamatosan haladó taxi a belső sávban ugyancsak folyamatosan közlekedő – nem előzést végző – jármű mellett fokozott figyelemmel elhaladhat.

2. Helyes a „C” válasz. Ha a túlzott sebesség a megcsúszás oka, akkor sem vonó-, sem fékerőt nem szabad kifejteni, erőteljesen pedig végképp nem.

3. Helyes az „A” válasz. A „Várakozóhely” tábla alatt a kiegészítő tábla jelzi, hogy a jobb oldali kerekekkel a járdára állva kell várakozni. A várakozásra leállított taxi elhelyezésének ez a kötelező módja.

4. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Vasúti átjáró kezdete”. A vonatkozó szabály a vasúti átjáróig ír elő csökkentett sebességet. A tábla vonalában már lehet gyorsítani a járművet.

5. Helyes a „C” válasz. A „Kötelező haladási irány” tábla alatt elhelyezett autóbussz és nyílakat mutató kiegészítő tábla azt jelzi, hogy csak a menetrend szerint

közlekedő autóbusszok haladhatnak tovább jobbra bekanyarodva.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Közösségi Internet hozzáférési (eMagyarország) pont”.

7. Helyes az „A” válasz. A jelzőtábla felől érkező taxi elsőbbségadásra kötelezett a vele szembe jövő valamennyi olyan jármű részére, amelynek az útját keresztezi.

8. Helyes a „C” válasz. A távolsági fényszóró használata csupán lehetőség a vezető számára, hogy gépkocsijából távolabbra lásson. Bekapcsolása sehol sem kötelező.

9. Helyes a „C” válasz. Éjszaka akkor kell az álló járművet kivilágítani, ha az az úttesten tartózkodik. Kivétel az, amikor közvilágítás van, vagy a járművet egyéb más külső fényforrás kellően megvilágítja.

10. Helyes az „A” válasz. A sűrűlódó betétek kopása miatt a nyomólap fokozatosan előbbre kerül, a hozzákapcsolódó – kétkarú emelőként működő – kiemelőkar belső vége pedig fokozatosan feltámaszkodik a kinyo-

mócsapágyra, így a holtjáték csökken, majd meg is szűnik.

11. Helyes az „A” válasz. A „B” kategóriában megszerzett vizsga alapján többek között vezethető mezőgazdasági vontató is egy könnyű pótkocsival.

12. Helyes az „A” válasz. Akkor is vezethet mezőgazdasági vontatót, segédmotoros kerékpárt és lassú járművet, ha a „B” kategóriás vezető engedélyének az egészségügyi érvényessége már lejárt.

13. Helyes az „A” válasz. „B” kategóriás vezetői engedéllyel vezethető a 3500 kg-ot meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű gépkocsi is, amelyben a vezetőüléssel kívül legfeljebb 8 állandó ülőhely van.

14. Helyes a „B” válasz. Az ebben leírt megoldás a legjobb módszer a veszélyhelyzet elkerülésére. Ha agresszív partnerrel kerülünk szembe, még mindig van elegendő időnk és szabad mozgásterünk ahhoz, hogy az úttest szélére átváltva, majd lassítva elkerüljük az összeütközést.

