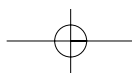




**XVI. évf. 2. sz.**

**2006.**

**Február**



## TARTALOM

Kétüléses taxi Magyarországon?	5.
Nem kell már sárga rendszám a teherfuvarozóknak	9.
Sofőr nélküli taxik	10.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	11.
Hároméves a Taxi4	11.
10 éve történt	15.
Szerintem elrontottad az adóbevallásodat...	17.
Hiányzó jogsegély	17.
A Renault új mércét állít a kétliteres dízelmotorok osztályában	18.
Önszegélyező egyleteket!	18.
Chevrolet Gyulai – Hyundai Gold	22.
A PSA Peugeot Citroën bemutatta dízel hibrid kísérleti modelljeit	23.
Tisztelt Szerkesztőség!	26.
Morfondáriák	28.
Tradicó helyett trendi Taxiállomás-használat időkorlátozással	31.
Autópálya-matrica	32.
Genfben mutatkozik be az új Skoda Roomster	34.
Taxiállomás-hálózat	34.
2006. II. havi állapot	38.
Változott a közúti közlekedési törvény	33.
Egy balszerencsés nap története	43.
Távolról sem látkozott elektronika!	44.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János  
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben  
és a BTI-ben

**A SZERKESZTŐSÉG CÍME:**

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

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

**E-mail:**

[taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)

Nyolcezerért dörrent a kilencmilliméteres

## Rács mögött a gyilkos testvérpár

*Egy héten belül felderítette és elfogta a rendőrség a soproni taxisgyilkosokat. Az állásnélküli testvérpár alkalmi munkából próbált megélni, ám a bűn sem állt távol tőlük. Most nyolcezer forintért lötték agyon az 57 esztendőes soproni fuvarozót.*

Február 2-án este a Sopron Taxitól két gépkocsi várta az utazni vágyókat: *Hegedűs Antal* és *Nagy Gyula*. Csendes estnek indult, nyugodt volt a város. Éjjel 22 óra 37 perckor telefonon rendelték taxit az Erzsébet-kert melletti Ady Endre úti nyilvános fülkéből. A korábban taxizó diszpécser a közelben haladó kollégájának szolt az esedékes fuvarról, aki éppen akkor szállította három kuncsaftját, így a buszmegállóban várakozó két fiatalnak ki is szolt: várjanak, két percen belül visszaér, és már indulhatnak is.

A Mercedes megállt, s mindkettő beült a taxiba. Harka irányába indították az autót, s amikor elérték a Brandmajorba a fiatalok megállították a kocsit és kiszálltak.

Teltek, múltak a percek, és a taxis társ keresni kezdte kollégáját, aki a többszöri rádióhívására sem válaszolt. Mivel Nagy Gyula is tudta, hogy Harkára szolt a fuvar, ugyanazon az útvonalon kezdett társa keresésébe. Nem sokat kellett autózni, amikor a Gidapatak utcában megtalálta a Mercedest, s benne a volánnál ülő munkatársát, holtan. Azonnal értesítette a mentőket és a rendőrséget, de a sofőrön már nem lehetett segíteni.

A gyilkosság helyszínén hamarosan igen nagy lett a sürgés-forgás. A megyei főkapitányság bünyügyi helyszínelői megkezdték a lehetséges nyomok rögzítését és a gyilkosság körülményeinek tisztázását. A forrónyomos csoport is megérkezett, s már az éjszaka elkezdődött a bűncselekmény rekonstrukciója. Az áldozat utolsó óráinak feltérképezése, mikor, hol, kivel találkozott. Az utasok között keresendő-e a gyilkos? Az rövid időn belül kiderült, hogy az autóból mindössze a taxis brifkója tűnt el, a benne lévő készpénzzel. Ez rögtön azt a lehetséges verziót erősítette, miszerint rablógyilkosság történt. Sikerült azt is tisztázni, hogy az utolsó fuvarban két fiatal szállt be Hegedűs Antalhoz, akiket a buszmegállóban láthattak a korábban szállított utasai is.

A bünyügyi orvos közben közölte a nyo-

mozás vezetőjével, hogy a halált egy kézi lőfegyverből, közvetlen közletről leadott lövés okozta. A technikusok a lőszer magját megtalálták a műszerfalba fúródva, így ez a későbbiekben a gyilkos fegyver azonosításában válhatott fontossá.

Több szálon, nagy erővel indult meg a nyomozás. Külön nyomozócsoport alakult a városi kapitányságon, amelybe helyiek és a megyei főkapitányság beosztottai vegyesen dolgoztak, időt, energiát nem kímélve. A Mercedest közben elszállították Győrbe, hogy tüzetesen át tudják vizsgálni és a lehetséges összes nyomot rögzítsék a technikusok.



**Hegedűs Antal temetésén a sok száz kolléga között a fővárosi taxis vezetők is megjelentek**

## ecometer®

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

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



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

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



**CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!**  
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

**Tel.:06-1-240-9479**

**Mobil:06-20-9344-529**

E-mail: [szalai@ecometer.com](mailto:szalai@ecometer.com)

Weblap: [www.ecometer.com](http://www.ecometer.com)



### A taxisnak esélye sem volt a helyzet rendezésére, a rabló-gyilkos azonnal fejbe lőtte

Közben a városban különféle teóriák születtek, hogy mi is történt. Voltak, akik a taxistársaságok közötti érdekkülönbségekre vezették vissza a bűncselekmény indítékát, megint mások bérgyilkosságról suttogtak, míg legkevésbé a nyereségvágyból elkövetett emberölést vélték valósnak. A több szálon futó nyomozásban, volt egy csoport, akik ellenőrizték a korábban hasonló erőszakos cselekmény miatt már elítéltek alibijeit és elszámoltatták őket. Egy másik részleg a gyilkos fegyver eredetét próbálta felkutatni, ezért a soproni alvilágban folytattak titkos információgyűjtést, míg a harmadik egység az utasokat és az üzleti kört ellenőrizte. A nyomozást legintenzívebb szakaszában kettős emberölés borzolta a kedélyeket, ugyancsak Sopronban. A helyi kaszinó két alkalmazottját gyilkolták meg, ugyancsak lőfegyverrel, s bár a két fegyver ürmérete nem egyezett, a városban újabb állhír kelt szárnyra, miszerint mindhárom gyilkosságot egy és ugyanazon ámokfutó követte el. A rendőri erőket ugyan megosztotta a forró nyomon üldözés, de a kettős gyilkost rövid idő alatt elfogták a detektívek, aki a két gyilkosság elkövetését elismerte, de a taxis elleni merényletről hallani sem akart.

Eközben a fegyver eredetét kutató csoportnál egy információ ellenőrzésre szorult. Időközben a szakértők megállapították, hogy a halált okozó lövedék egy 9 milliméteres Luger típusú lőszer volt, amelyet feltehetően egy FÉG gyártmányú Parabellumból lőttek ki. Az elmúlt év novemberében pedig épp egy ilyen fegyver tűnt el egy lakásból rejtélyes körülmények között. Az alberletben három fiatalember lakott, börtönörök, akik közül az egyikük legálisan önvédelmi fegyverrel rendelkezett, ami egyik napról a másikra, teli tárával együtt eltűnt. A lakásba erőszakos behatolásnak nyomra nem volt, így a lakótársak terelődött a gyanú, de a fegyver nem került elő. A lakótársak között volt a 25 esztendő Sz. Péter, aki elszámoltatásakor – a taxisgyilkosság idejére – nem tudott megfelelő alibit igazolni. Öccse, a 18 esztendő Sz. Zsolt sietett segítségére, ám már ekkor gyanússá vált a testvérpár a nyomozóknak. Később, ellenőrzésükkor kiderült: időközben Sz. Pétert munkahelyéről fegyelmi problémák, szolgálati feladat ellátása alóli kibúvás miatt elbocsátották. Hatévnyi szolgálat után a 25 éves fivér munkanélkülivé vált, majd felvette az *A. Anzelm* nevet. Viszonya családjával is megromlott.

Öccse múltja sem makulátlan. Az éppen csak felnötte cseperedő Sz. Zsolt korábban már vagyon elleni bűncselekmények miatt állt bíróság előtt. Ezek persze önmagukban még nem jelentették azt, hogy embert is öltek, de egyre több jel mutatott arra, hogy a detektíveknek nagyobb figyelmet érdemes fordítani a testvérpárra.

A kihallgatásokon a két testvér többször ellentmondásba keveredett, majd a hazugságvizsgáló alkalmazásakor egyértelművé vált: nem mondanak igazat. Végül egy héttel a gyilkosság elkövetése után a fiatalabb testvér bevallotta a rabló-gyilkosságot. Elmondta: valójában nem gyilkolni, hanem rabolni indultak. A korábban megszerzett Parabellumot csőre töltötték, ami nála volt, és ő ült a taxis mögé. Amikor a Brandmajorban a taxist megállították a fejéhez nyomta a pisztolyt, ami véletlenül elsült – ezt a nyomozók ugyan a mai napig vitatják –, s így a támadó azelőtt agyonlőtte a fuvaro-

zót, mielőtt az önként odaadhatta volna a pénzét. A sofőrtől elvették brífkóját, az autó motorját leállították, lámpáját lekapcsolták és elmene-kültek a helyszínről. A fegyvert a lakásukhoz közeli garázsnál darabok szedve elrejtették. A taxistól 8 ezer forintot raboltak, amit Sz. Zsolt lakásán elosztottak. A tárcát viszont még útközben eldobták.

E vallomás alapján a nyomozók a hóban megtalálták a fegyver darabjait, és azonosították a halált okozó lőszerrel, amelyet a Parabellumból lőttek ki. A lövedék hátul hatolt a fejbe és elől távozott, ahol a szélvédőt betörve, onnan visszacsapódva fúródott a műszerfalba.

Sz. Péter hosszú ideig tagadta a gyilkosságot, mígnem az életárt bizonyítékok és a szembesítés során megtört és ő is vallomást tett.

A bíróság elrendelte a gyanúsítottak előzetes letartóztatását, akik ellen nyereségvágyból, közfeladatot ellátó személy sérelmére elkövetett emberölés büntetének magalapozott gyanúja miatt folyik az eljárás. A testvérpár akár életfogytig tartó szabadságvesztésre is számíthat. Amennyiben a nyomozóhatóságnak sikerült bizonyítania, hogy mindez előre megfontolt szándékkal történt, úgy az további súlyosító körülményként vehető számításba az ítelet meghozatalakor.

Mindez az 57 esztendő Hegedűs Antalon már nem segít, akit február 8-án délután kettőkor helyeztek végső nyugalomba a Szent Mihály temetőben. Sopronban fél kettőtől három óráig szünetelt a személyi fuvarozás. A gyilkosság helyszínén mécsesek, gyertyák fényei jelezték, nemcsak a taxis társadalom, hanem a helybeliek együttérzését és gyászát is. Utolsó útjára – családja mellett – több száz taxis kísérte el, akik emlékét örökre őrizni fogják..

k.z.t.



Hegedűs Antalt utolsó útjára sok száz kollégája kísérte el

#### **MIKROHITEL:**

Támogatott forinthitel, Nincs devizakockázat! (pl.: 2 Mft 5 év, össz.kamat 5 év alatt: 300.000 Ft)

#### **SZABADFELHASZNÁLÁSÚ ÉS LAKÁSHITELEK (Támogatással)**

(pl.: 10 Mft 20 év 44.899 Ft/hó-tól, THM: 4,81%\*)  
Ingatlanlízing: Ingatlan értéke 85%-áig

#### **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 Printax szervizben:**

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

OMH hitelesítés: **9.500 Ft**

#### **Ugyanitt:**

**Autórádió, hangszóró,  
riasztó, autós DVD, TV,  
kihangosító, rablástágló**

**árusítás, beszerelés.**

**Vilcomp Kft.**

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

**Tel.: 350-6456**

Kínálat, árlista: [www.vilcomp.hu](http://www.vilcomp.hu)



# Kétüléses taxi Magyarországon?

- Egy komolyan vett állampolgári javaslat -

*Létszámkorlátozás, megfelelő helyeken kialakított taxiállomások, tarifaszabályozás és ellenőrzés. Ugye ezt a kívánságlistát már mindenki ismeri? Biztosan. Taxisok, illetékesek egyaránt. Az egyszerűsített ügyintézés megvalósítása, a műszaki előírások korszerűsítése hasonló gyakorisággal fogalmazódik meg egy-egy szakmai konferencián. A látszat szerint azonban vagy nem jutnak el évek óta ezen rendezvények záradokumentumai az illetékesekhez, vagy azokat nem ér-*

*deklük különösebben a szakmai érdekképviselők javaslatai. Ezért meglepődve hallottuk, hogy egy magánszemély által írt konkrét jogszabály-módosítási javaslat szinte azonnali eredményt hozott. A minisztérium (GKM) magas beosztású tisztségviselője januárban igen rövid határidővel kérte az érdekképviselők véleményét egy egri állampolgár által igényelt változtatásról. Mi dr. Horváth Györgyöt, a Magyar Taxis Szövetség elnökét kérdeztük:*

• *Úgy tudom, a javaslat konkrétan a kétüléses, tehát a sofőrön kívül egy személy szállítására alkalmas smart-ra érkezett, annak ellenére, hogy az adott típusú járműnek van például négyüléses változata is.*

• *A Magyar taxis Szövetséghez 2006. január 24-én érkezett a megkeresés, hogy véleményezzük a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Közúti Közlekedési Főosztályához érkezett beadványt, melyet egy egri lakos küldött az említett szervnek. Ebben ez a magánszemély smart típusú kétüléses, kétajtós gépkocsival végzett taxiszolgáltatás engedélyezését, így a kapcsolódó hatályos jogszabály módosítását kérte. Tehát a hír igaz.*

• *Számomra ez meglepő, mert a szakma évek óta a nagyobb, kényelmesebb autók irányába halad. Így az egyébként alapáron is minimum 2.5 milliós, egyébként Európa zsúfolt nagyvárosaiban rendkívül népszerű kisautó – mely csak egy utast képes szállítani – taxizás céljára történő engedélyezése ellenkező hatást válthat ki. E mellett az külön érdekes lenne – bár már volt ilyen eset Magyarországon – ha egy konkrét autó típus kedvéért módosítanának egy rendeletet.*

• *Nézzük meg, mi a kérelmező indoka. Azt írja, hogy az ebbe a járműbe épített korszerű, kis hengerűrtartalmú motoroknál rendkívül alacsony a környezet-szennyezés. A smart üzemeltetése, fenntartása kifejezetten gazdaságos, ami az utazóközönség eddigieknél olcsóbb kiszolgáltatását tenné lehetővé. Méghozzá nagy biztonsággal, mert a töréstartományon kimagas-*

*lón pozitív eredménnyel szerepel a típus. Belső tere két személy és a csomagok részére tökéletesen megfelel – itt nyilván egy utasról van szó – az oldalajtók pedig kényelmes ki- és beszállást tesznek lehetővé. Az újságírói felvetés második felével egyetértek. Nekem az a véleményem, hogy egy jogszabályt normális esetben nem egy gépkocsira alkotnak, és igen nehéz azt kimondani, hogy például a korábbiaktól eltérő feltételekkel csak a smart típusú autóval lehet ezt követően taxizni.*

*Függetlenül attól, hogy esetleg van más kétüléses jármű is, mely az ilyen előírásoknak megfelelne. A jogszabály-módosítási kezdeményezés ugyanis úgy szól, hogy 4 vagy többajtós, legalább 5 személy szállítására, vagy 2 ajtós, 2 személy szállítására alkalmas személygépkocsi tartható üzemben taxizásra. Ebben az utóbbiban természetesen benne van a sofőr, tehát nyilvánvalóan mindössze 1 utasnak jutna hely ezekben az autókban. A baj az, hogy ilyen jogi szabályozás esetén ha ne adj'isten bejön újra a Velorex, – egy korszerű motorral, szervokormányval és fűthető hátsó szélvédővel –, mert az is kétajtós és két személy szállítására alkalmas, abból is lehet taxi? Vagy, olyan haszonjárműből, amelynek két ajtaja van és két személy szállítására alkalmas? De van más példa is pl. a Pontiac Sunbird, régebről, de a*



**Dr. Horváth György: – Talán arra is reagálnak egyszer a minisztériumban, amit nem egy magánszemély, hanem például egy egész szakma javasol**

Nissan Micra Cabrio vagy a sportautók. Akkor ezek is megfelelnek az említett feltételeknek. Egyébként érdekelne, hogy ha a jelenleg alkalmazott maximált ár számításokon alapuló változtatásra kerülne egyszer sor, illetve a tervezett fix árat mégis bevezetnék, akkor a költségek egy ilyen típusra lennének kiszámítva? A Magyar Taxis Szövetség korábban a fix ár bevezetésével kapcsolatban felhívta a figyelmet arra, hogy nem homogén gépkocsipark esetén problémát okozhat, hogy melyik autóra kerül kiszámításra a fix ár. A fix taxiárra vonatkozó javaslatában korábban a főváros vezetése sem tett a kocsi típusok alapján megkülönböztetést. Úgy érzem, a kérdés jogos és fontos. Mert ezek szerint ugyanazzal a tarifával kellene szolgáltatni egy Mercedes Vito-

nak, mint egy smart-nak, hogy a kissé sarkított példa kedvéért egy márkánál maradjunk

• *A javaslat szerint, ha egy-nél több – vagyis kettő, három – utas szállítására is alkalmas a jármű, azt továbbra is kizárná a jogszabály a taxi-körből. Érdekes lesz. Vannak országok Európában is, ahol rengeteg olyan kis moped üzemel, amiben két utas ülhet hátul. Ezek többnyire ötven köbcentis, alacsony fogyasztású, környezetbarát motorokkal üzemelnek. De nagyon sok városban fiatalok hasonló járművel, ám saját erővel hajtott kerékpárok szállításának utasokat, díj ellenében. Például Münchenben. Ez a leginkább környezetbarát megoldás. Nem tűnik a javaslat a felsoroltak fényében egy ki-*

**csit diszkriminatívna? Egy ilyen módon liberalizálni kívánt piacon ez esetben meg kellene engedni, hogy bármivel lehessen taxizni, vagy inkább csak díj ellenében személyeket szállítani.**

E z



**esetben senkinek sem kellene taxióra, sárga rendszám és különféle vizsgák halmazával rendelkezni. Győzzön a jobb, érvényesüljenek a piaci hatások. Jelenleg is üzemel a fővárosban például olyan motoros taxi szolgáltatás, amelyre – a miniszterium e lapban is olvasható véleménye szerint – nem értelmezhető a taxisokra vonatkozó szabályozás.**

• Számomra az alapkérdés pont az, ha eltöröljük a jelenleg fennálló rendelkezéseket, amelyek konkrétan az ajtók és a szállítható utasok számára vonatkoznak, akkor milyen helyzet állhat elő. Mégiscsak a közúti közlekedésről szóló törvényből és a közúti közlekedési szolgáltatásokról szóló Mt. rendeletből kellene kiindulni, ami a jelenlegi előírásokat tartalmazza. Ennek át tanulmányozása után sokunkban felmerül a kérdés: hogyan kerül ide az általad is említett, ténylegesen működő motoros taxi, pontosabban a motorkerékpárral

történő személyszállítás? Véleményem szerint ennek jelenleg nincs jogszabályi alapja. Ha ezt meg akarják engedni, ám legyen, erre megvan a lehetősége a jogalkotónak.

És szí-

v e  
joga az  
utasnak is, ha ő  
úgy tartja jónak, hogy  
egy bukósissakkal a fején vegyen  
részt a városi forgalomban és  
így jusson el A-ból a B pontba.  
Ugyanígy én el tudom azt is fo-  
gadni, hogy lehet helye a kétaj-  
tós, két személy szállítására alkalmas  
személygépkocsinak taxi üzemmódban.  
Ezért mondtam, hogy ez a dolog messze  
vezet, de fenntartom: nem lehet  
egy gépjárműtípusra jogszabályt  
alkotni. Én azt gondolom, hogy  
ilyen változtatás nem támogatható.  
Ezzel pedig messze nem a smart-ot  
szeretném minősíteni. A jogalkotónak  
azt kell eldönteni, hogy a közúti  
személyszállítás szabályozott  
körébe mindent beleért-e, vagy  
nagyvonalúan eltekint a különböző  
kiszáratokkal, turisztikai eszközökkel,  
bringóhíntókkal, kis- és nagymotorok-  
kal végzett személyszállítás keretek  
közé szorításától? Ha igen, akkor  
mondja ki a jogszabály egzak-  
t, mindenki számára érthető módon,  
hogy ezeket a tevékenységeket  
mondjuk biciklivel, talicskával, lóval,  
állati

erővel hajtott járművel, konf-  
lissal, siklóernyővel vagy egyéb  
eszközökkel lehet ezt követően  
Magyarországon végezni. Ez  
esetben semmi bajom nem lenne  
a dologgal. A helyzet egyértelmű  
lenne, amihez mindenki tudna  
alkalmazkodni.

Nem csak a kiválasztottak, a  
bennfentesek. Így azonban  
véleményem szerint a szabályozás  
hiánya mulasztás a jogalkotó  
részéről.

Itt nem fogadható el az, hogy  
amit a jogszabály nem tilt, azt  
szabad, mert ez versenyhátrányt  
okoz! Azok az érvek, amelyek miatt  
a taxisokra a szigorú szabályokat  
előírták, éppúgy igazak lehetnek  
minden közúti személyszállításra,  
amelyet gépjárművel végeznek.  
De ha a hatályos jogszabályokat  
meg kell változtatni, ahhoz az  
érintett érdekképviseletek és a  
kamara véleményét ismernie kell  
a jogalkotónak. És persze el kell  
ne végezni

**• Ami nagyon érdekes, hogy adva van egy magánszemély, aki egy kisvárosból beadvánnyal fordul a miniszteriumhoz, amire ez a szervezet igen gyorsan reagál. Kiküldi a konkrét jogszabály-változtatási javaslat szövegét az érdekképviseleteknek véleményezésre stb. Ezzel szemben a szakma, különböző érdekképviseletein keresztül, évek óta szakszerűen elkészített, megfelelően alátámasztott beadványok sorozatával bombázza ugyanazt a miniszteriumot, de eredménytelenül. Ez azért kissé furcsa, nem?**

• A kérdésben lévő iróniát értve: én ezt az eljárást feltétlenül pozitívan dolognak tartom. Ezek szerint a miniszterium minden állampolgár jogszabály-módosítási javaslatával érdemben és gyorsan foglalkozik, ha az tényleges lakossági igényeket szolgál. Így, mint a jelenlegi példa is mutatja, azt szakmai véleménykérés céljából megküldi az érintett érdekképviseleteknek. Ez nagyon helyes, ez a de-

demokrácia vejejárója, egyben az érdekképviseletek megtisztelése, elismerése. Erről kizárólag pozitív vélemény



a hatás-  
vizsgálatot is: mi  
a változás célja és melyek  
a várható következmények. A  
szakmának ettől függetlenül  
muszáj végiggondolni, hogy  
bármilyen változtatás hogyan  
hat majd a jelenleg is kényes,  
sérülékeny, túlkínálattal küszködő  
taxipiaci egyensúlyra. Meggyőződésem,  
hogy egy érdekképviselet – amelynek  
természetesen tagjai érdekeit kell  
képviselnie – ilyen piaci helyzetben  
nem mehet el szó nélkül olyan  
kezdemenyezés mellett, ami ezt a  
szolgáltatói kört meggondolatlanul  
tovább bővíti úgy, hogy az kereslet-  
növekedéssel várhatóan nem jár.

nyem lehet. Csak az a kérdés, hogy mi van azokkal a javaslatokkal, melyeket az érdekképviseletek az elmúlt években együttesen benyújtottak jogszabály-módosítás céljából? Ezekben az esetekben miért nem tapasztaltuk ezt a feszített tempót? Vagy mi van azokkal a jogszabályokkal, amelyek úgy születnek meg, hogy a szakmai érdekképviseletek véleményét nem kérdezi senki? És hol van szakmánkban az a harcos érdekképviselet?

Folytatás a 9. oldalon

**Két informatikus beszélget.**  
–Képzeld, tegnap az éjszakai klubban megismerkedtem egy csinos szöke nővel.  
– Szerencsés fickó...  
– Felhívtam a lakásra, ittunk egy kicsit, átöleltük...  
– És aztán, mi volt még?

– Egyszer csak azt mondja: „vetköztess le!”  
– Nahát...  
– Levettem a szoknyáját, aztán a bugyiját is, aztán lefektettem a notebook mellé, az asztalra...  
– No, csak vettél egy notebookot? Milyen processzorral?



Folytatás a 6. oldalról

let, amely ilyenkor elmegy az Alkotmánybírósághoz és kezdeményezi az így alkotott jogszabály hatályon kívül helyezését. Mert az felettebb érdekes, hogy a létszámlimitre vonatkozó Alkotmánybírósági döntésre mindenki emlékszik. És persze hivatkozik is rá, miért nem lehet azt meg azt megtenni. Talán egy ilyen döntés után arra is emlékezzenek, hogy a szakmai érdekképviseletek és kamarák véleményének mellőzésével nem lehet hatékonyan szabályozni.

• **Amennyiben bizonyos civil szervezetek véleményét a döntések előtt a jogalkotó nem kéri ki, úgy akár többmilliárdos beruházások állhatnak le, mert a bíróságok betartatják a törvényi előírásokat. Így történik ez évek óta a Duna-hidakkal, autópályákkal. Ugyanakkor az erre a szakmára vonatkozó döntések előtt, finoman szólva, nem minden esetben törekednek az illetékesek a**

**taxisok által létrehozott civil szervezetek, az érdekképviseletek, véleményének begyűjtésére. Mi lenne, ha egyszer valamelyik tömörülés komolyan venné önmaga mellett a törvényi előírásokat, és bírósághoz fordulna azzal, hogy ragaszkodik az egyeztetéshez?**

• Ez a jelenlegi gyakorlat sajnos minősíti a szakmát is. Valószínűleg nem hallatjuk a hangunkat annyira, vagy olyan erővel, hogy komolyan is vegyék. Ezért ez úton is felhívok minden szakmai érdekképviseletet arra, hogy ha a taxisok érdekében ténylegesen tenni akarunk valamit, akkor először egymás között kellene egyeztetéseket folytatnunk és közös nevezőre jutnunk. Majd ezzel a közös állásponttal mehetnénk a mindenkori kormányhoz. Például most, hogy választások lesznek, érdemes lenne együttes beadványban megkérdézni a pártokat, hogy választási győzelmük esetén mit terveznének

a taxis szakma helyzetének változtatására, javítására.

• **Esetleg érdemes lenne megtudni, hogy melyik párt az, amelyik hajlandó lenne egy sor jogszabályt megváltoztatni azért, hogy az ellenőrzés végre hatékonyá váljék.**

• Szomorú, de hetente 2-3 utaspanasszal kell foglalkoznunk annak ellenére, hogy bármilyen eljárásra elméletileg és gyakorlatilag csak saját tagjainkkal szemben lenne lehetőségünk. Mégis, az esetek többségében az intézkedésre jogosult hatóságok irányítják hozzánk a panaszosokat. Esetenként a rendőrség is kér tőlünk adatokat. Ehhez képest a taxisok – akikért vagyunk – elenyésző számban igényelnek tőlünk segítséget, vagy szolgáltatást. Igazából kicsit furcsa helyzetben is érzem magam, hogy a Magyar Taxis Szövetség voltaképpen kiért is van? Természetesen a szakmáért, a szakma helyzetének javításáért, a taxisért. Ebbe belefér az is, hogy az utasok

e szakma iránti bizalmának megőrzése érdekében megfelelő és megnyugtató információt kapjanak tőlünk az esetleges problémákkal kapcsolatban. Azonban, hasonlóan a többi érdekképviselethez és a kamarához, mi semmiféle hatósági jogkörrel nem rendelkezünk. Ellenőrzéseket sem folytathatunk. Az a baj, hogy azok a hivatalos szervek, melyeket a mi adóinkból működtet az állam, jelen pillanatban sem képesek arra, hogy a hatósági ellenőrzési feladataikat megfelelően gyakorolják. Meg sem kísérlék, hogy a piaci normákat sértő vállalkozásokat rövidebb vagy hosszabb időre erről a pályáról eltírtassák.

• **Taxiskörökben sem tudják, hogy kinek is van ellenőrzési, szankcionálási joga. Sokan azt hiszik például, hogy a kamara hatósági jogkörökkel felruházott szervezet. Sokan a „Taxiállomás Kht.”-n kérnek számon olyan intézkedéseket, melyekre nekik**

## Ha még nem hallottad volna



Lapzárta után érkezett a hír: 2006. február 13-tól Sipeki József, a Taxi 2000 korábbi igazgatója, a 6X6 Taxi csapatát erősíti.

## Nem kell már sárga rendszám – a teherfuvarozóknak

Lapunkban néhány hónappal ezelőtt írtunk arról a kezdeményezésről, hogy a fuvarozásban érdekelt érdekképviseletek rendeletmódosítási javaslattal fordultak a minisztériumhoz a sárga, fuvarozói rendszám eltörlése tárgyában. A taxis érdekképviseletek – egy kivétellel – a sárga rendszám mnegtartása mellett foglaltak állást, mondván, hogy az ellenőrzés hatékonyságát még az eddiginél is jobban megnehezítené, ha a taxisok nem lennének ellátva sárga rendszámmal. A kollegák véleménye megoszlott a kérdésben. Azok, akik nemrég estek át egy kocscserén, és a sárga rendszámmal kapcsolatos bürokratikus ügyintézésen, legszívesebben még az okmányirodát és a többi hivatalos szervet is „eltörlték” volna, nem csak a sárga rendszámot. Mások azonban még így is bizonyosfajta piacvédelmi szempontot tulajdonítottak a megkülönböztetett rendszámnak, így annak megtartása mellett tették le a voksukat. A BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma ez utóbbi elvet támogatta, így nem javasolta a rendeletalkotóknak, hogy a taxifuvarozásban megszűnjék a sárga rendszám.

A rendelet megszületett, 2005. december 15-én kihirdették. A többek között a taxis szakma tevékenységét is szabályozó 89/1988. MT rendelet az alábbiak szerint változott:

„3.§ A közúti közlekedési szolgáltatás csak abban az esetben kezdhető meg, ha a szolgáltatást végző a 2.§ (1) bekezdésben megjelölt tevékenységre az engedélyt megszerezte, illetőleg a 2.§ (2) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettségének eleget tett, és a tevékenységéhez használt engedélyezett járművét (járműveit) – a kizárólag menetrend szerinti személyszállítást végző autóbusszal, a közúti árufuvarozást végző jármű és pótkocsi kivételével – külön jogszabályban meghatározott színű hatósági jelzéssel (a továbbiakban: különleges rendszám-tábla) látták el.”

Ennek a szép jogi körmondatnak a magyar fordítása, ill értelmezése a következő: mindenkinek továbbra is kötelező a sárga rendszám, kivéve a menetrend szerinti buszt és a teherfuvarozót. Tehát marad a sárga rendszám a taxiknál, a különjáratú buszoknál, meg még hol is...?

**Egy srác találkozik az erdőben a jó tündérrel.**

– Mivel épp jó kedvem van, teljesítem két kívánságodat.

– Csak kettőt? Legyen már három, mindig annyi szokott lenni!

– Oké, legyen három! Mi a másik kettő?

nincs joguk. Nemezszer „tájékozott” politikus jelenti ki, hogy a taxisoknak kell rendet csinálni maguk között. Az, hogy ez még önbíráskodással is lehetetlen lenne, senkit sem érdekel. Ki az, aki szankcionálhatja, ha valamilyen szabálytalanság történik? Ki az, aki taxiellenőrzéseket végezhet, visszavonhat engedélyt meghatározott időre, vagy véglegesen? Ki kezdeményezhet büntetőeljárást, ha bűnügyről van szó? Természetesen nem a minden állampolgárt érintő közúti ellenőrzési jogra gondolok.

• Szerteágazó a kör, kezdjük a legutóbbinál. Bűncselekménynél attól függ a kérdés, hogy az magánvadás vagy közvadás. Ha közvadás, akkor hivatalból a rendőrség, ügyészség indítja, ha magánvadás, akkor szükséges ehhez egy feljelentés. Mind a két esetben feltétel, hogy ez a bűncselekmény valakinek a tu-

domására jusson. A Közlekedési Felügyeletnél vannak bizonyos hatósági jogosítványok arra, hogy engedélyeket visszavonjanak. Sőt, ez nem jogkör, hanem kötelezettség, ha a jogszabályok bizonyított megsértése történik. Azonban maga a Felügyelet nem végez, nem végezhet felderítést, nyomozást. Ez a hatóság csak az eléje tett, bizonyítékokkal alátámasztott javaslat alapján vonhatja vissza a taxiengedélyt, vagy a taxivezetői engedélyt 3 hónaptól 5 évig terjedő időre. A probléma eleve adott: tekinthető-e bizonyítottnak egy olyan állítás, melyet az érintett tagad, a hatóság pedig nem nyomozhat, nem végezhet felderítést? Ez esetben is jogszabályt kellene módosítani, mert a jelenlegi helyzet addig nem változik. Visszavonás-kezdeményezési jogosultsága van a szakmai érdekképviseletnek is, de kizárólag tagjai vonatkozásában. Én azért megkérdezném: életsze-

rű-e, hogy egy szakmai szervezet a saját tagdíjfizetőjével szemben kezdeményezze az engedély-visszavonást akkor, amikor egyébként, ha a bepanaszolt nem lenne tagja egy adott érdekképviseletnek, akkor ezt a cselekményt az államigazgatás megtorlatlanul hagyná. Ráadásul a taxis érdekképviseleti szervezethez tartozás fuvarpiai szempontból nem is jelent pozitívumot, vagy kézzel fogható előnyt a taxis számára. Szó nincs arról, hogy például ettől több utasuk lenne kollégáinknak. A panaszok kivizsgálásakor egyébként az is kiderül, hogy a „bizonyítékként” hozánk eljuttatott nyugták, vagy számlák többnyire valótlan adatokat tartalmaznak, a rendszám hamis, a névvel, címmel együtt. Tehát csak a következetes, rendszeres hatósági ellenőrzés során feltárt szabálytalanság esetén, megfelelően bizonyított tényállás mellett lehet eljárást kezdeményezni és a

várt módon szankcionálni. Az ellenőrzés viszont diszkrecionális jog. Vannak esetek, amikor kötelezően teljesítenie kell egy adott számú ellenőrzést a hatóságnak. De ez nem a mi szakmánkra vonatkozik. Én egyébként nem tudok arról, hogy a fővárosban ennyi árdragítási panasz ellenére a főjegyző vagy a főváros bárkivel szemben is intézkedést kezdeményezett volna. E lapban is sokszor volt erről szó, ám semmi nem történt ez ügyben sem. A jogszabályalkotási kérdésekben a „labda” a másik térfele van évek óta. E tekintetben pedig nem vagyok optimista. Bár, ha a kétülékes autókkal egy állampolgár ilyen gyorsan megmozgatta a minisztériumot, ki tudja? Talán amit nem csak egy személy, hanem egy egész szakma kér, arra is reagálnak előbb-utóbb...

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

BK

## Elektromos autók a reptéren

# SOFŐR NÉLKÜLI TAXIK

**Londonban már elkészültek a jövő évben hadrendbe álló, vezető nélküli elektromos autók első darabjai, amelyeket – a tervek szerint – Európa legforgalmasabb repülőtérén taxiként alkalmaznak a közeljövőben.**

Néhány éve még csak tanulmányautóként volt elképzelhető az a gépkocsi, amely vezető nélkül képes közlekedni. Ezekben a hetekben Londonban – a Heathrow repülőtér megbízásából – már tesztelik azokat az elektromos autókat, amelyek 2007-től felületi számítógépük segítségével röppen-

tek utasaikat a kívánt helyre. A kuncsaft beállítás előtt egy érintőképernyőn kiválasztja úti célját, majd bepakol, és már indul is a jármű. Az elektromos autók egyrészt környezetkímélők, másrészt kétszer olyan gyorsak, mint a jelenleg alkalmazott repülőtéri buszjáratok.

Az elektromos taxik kötött pályán haladnak és forgalmukat számítógép vezérli. A tesztet végző mérnökök szerint elképzelhetetlen, hogy két jármű összeütközzön, mert minden egység haladási sebességét, követési távolságát computer felügyeli, s ha bármelyik taxi veszélyezteti a biztonsá-

got, az elektronika azonnal blokkolja a rendszert.

A prototípusok egyelőre elektromos árammal üzemelnek, de a tervezők már dolgoznak a még korszerűbb, napenergiával működő változaton. Amennyiben a tesztek beváltják a hozzá fűzött reményeket, úgy nem lesz akadálya annak, hogy a jövő évben már igényük szerint szállítsák az utazókat a főváros és a repülőtér között.

A tudósítás arról nem számolt be, hogy mindehhez mit szólnak az angol személyszállítással foglalkozó érdekvédelmi szervezetek, mint ahogyan arról sem kaptunk hírt, hogy a sofőr nélküli taxik esetében a fuvarért érmével vagy bankkártyával kell majd fizetni, esetleg a repülőjegy árában vagy a transzferben benne foglaltatik ez a szolgáltatás is.

Cash

**K-TERMO BT.**  
**AUTÓKLÍMA**

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS  
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.  
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8–17 óráig

**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.**

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe [taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)  
Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.  
Látogassa honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)

## Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• **Tisztelt Szerkesztőség!** Azzal a kéréssel fordulok Önökhöz, hogy legyenek szívesek részemre elküldeni azt a paragrafusszámot amely előírja, hogy az egyéni vállalkozóknak havonta kell járulékot fizetni, mert erről a könyvelőm sem és az APEH sem tudott hivatalos választ adni. Várom válaszukat.

• Tisztelt Kolléga! A TB-járulékok fizetésével kapcsolatos tudnivalók az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvényben (Art.), (2. számú melléklet 5. pont), valamint az 1997. évi LXXX. törvényben, közkeletűbb nevén a Tbj-ben is megtalálhatók. (3.0§ (1) bekezdés): „a Tbj. 4. § b) pontja szerinti egyéni vállalkozó a járulékot havonta, a tárgyhónapot követő hónap 12. napjáig fizeti meg.”

• **Tisztelt Szerkesztőség!** Hallottam a havi TB-bevallásról és befizetésről a kollégáktól. Kérdésem az, hogy ez minden vál-

lalkozóra vonatkozik, vagy vannak, akik kivételek? Én nyugdíj mellett taxizom.

• Tisztelt Kolléga! A járulékok havi bevallásával és befizetésével kapcsolatban örömmel közölhetjük, hogy nyugdíjas vállalkozókra egyik része sem vonatkozik. A nyugdíj melletti vállalkozóknak nem kell havi bevallást adniuk, és járulékot sem kell havonta fizetniük. Sőt ez utóbbiban még egy olyan könnyítés is született, hogy az eddigi negyedéves járulékfizetés helyett a nyugdíj melletti vállalkozónak elegendő évente egyszer befizetnie az 5%-os ún. baleseti járulékot. Az Art. 2. sz. melléklete 5 C pontja szerint: „Baleseti járulék... a kiegészítő tevékenységet folytató egyéni vállalkozó a járulékot évente, az adóévet követő hó 12. napjáig fizeti meg.”

Az adóelőleg-fizetési kötelezettség viszont változatlanul negyedéves bontásban áll fenn mind a főállású, mind a kiegészítő tevékenységet folytató (nyugdíjas) vállalkozóknál.

## Hároméves a Taxi4

*Budapest egyik legifjabb taxicége március 3-án ünnepli fennállásának harmadik évfordulóját. Az induláskor még egységes autóparkra épülő azonos külső megjelenésről, és kizárólag alkalmazottakkal dolgoztató taxi vállalkozásról adtunk hírt. Akkor sokan csak legyintettek: ha az alkalmazottakra épülő személyszállítás a Wallis által finanszírozott Est.Taxinak sem sikerült, akkor majd pont a Taxi4-nek jön be. Sokan e cég elindítását felesleges pénzkidobásnak tartották. A tényleges helyzetről, az elvárásokról és a tapasztalatokról Pásztor Gábor ügyvezető-tulajdonost kérdeztük.*

• **Röviden hogyan lehetne az elmúlt három évet összefoglalni?**

• Még az indulást megelőzően közel egy évig gondolkodtunk azon, hogy egy taxicéget indítsunk el, vagy hagyományos fuvarszervező irodát? Az előbbi mellett döntöttünk, de az elmúlt három év változott véleményünkön. Tapasztaltuk, hogy bár a taxipiacon már számottevő az alkalmazotti állomány, továbbra is nagy kereslet van taxisofőrökre. A különféle bt.-k, kft.-k a fővárosban jelentős számú gépkocsivezetőt foglalkoztatnak különféle megoldásokkal, tehát nagy a konkurencia. Rövid idő alatt rájöttünk, hiába ruháztunk be 100 vagy akár 200 autóbba, mint az Est.Taxi tette, ha azokra nem mindig akad alkalmazott. Így autóink egy része áll vagy állt, ezért pénzt sem termelt. A gazdaságos működés alapfeltétele pedig, hogy a gépkocsik minél jobban kihasználtak legyenek. Működés közben gépkocsivezetőink magas jövedelme miatt elindult az önállóságra való törekvés szelleme, mi pedig – tapasztalva az igényeket, megtettük azt, amit az Est.Taxi nem – két év után kinyitottuk a kapukat a vállalkozók, vállalkozások előtt. Mára ennek köszönhetően elértük, hogy több mint 100 vállalkozó dolgozik a rendszerünkön belül. Hosszú távú terveink ennek megfelelően mindkét oldal erősítésére vonatkoznak. Azonban nem kívánjuk az autók számát meggondolatlanul növelni,

célunk inkább a kihasználtság javítása. Fuvarszervezésünkkel a jobb kihasználtság elérését kívánjuk tagjaink részére folyamatosan biztosítani, kicsit hasonlóképpen, mint ahogy az a 70-es, 80-as években volt.

• **Annak idején egységes, új autóparkkal, egyforma szabadjelzővel és mátrixal jelentetek meg a piacon. Ez jó üzenet volt annak az utazóközönségnek, amely az általa megszokott taxicéggel szeretett autózni. Erre ma már egyre több példát látunk más társaságnál is. Viszont mint-ha e téren puhultak volna az elvárások. Nem?**

• A megálmodott egységes, uniformizált taxitól jelenleg valóban eltértünk kissé. Nem saját akaratunkból, hanem a piaci viszonyok miatt, annak ellenére, hogy az azonos megjelenésnek igen komoly előnyei vannak. A Taxi4 mintájára már van az országban több azonos külsőjeű autóval szolgáltatott taxitársaság. Tapasztalataink szerint a piac szereti az egyforma, egyszerűen be-

azonosítható megjelenést, hasonlóan például a McDonald's-hoz. Ugyanakkor az utóbbi évben hozzánk csatlakozott vállalkozók jelenleg is igen jó, sőt sokszor a mi járműveinknél magasabb kategóriájú autókkal rendelkeznek, így őket nem lehet egy ésszerűtlen autócsere rákényszeríteni. Elképzeléseink szerint a rendszerünkön belül tevékenykedő vállalkozóknak a mi megjelenésünkkel azonos, vagy hasonló megjelenést biztosítunk. Későbbi gépjárműbeszerzéseiket viszont megpróbáljuk abba az irányba terelni, hogy könnyebb legyen újra egy egységes megjelenést kialakítani. Ez nem jelent feltétlenül azonos autótípust, viszont azt szeretnénk, hogy leg-



**Pásztor Gábor: – Budapesten taxicéget „nulláról” felállítani a mai viszonyok között lehetetlen**



alább a taxik színe közel egyforma legyen. Ez már biztosíthatná, hogy ne legyünk összekeverhetőek senkivel, hiszen az EU tagországaiban is van erre hasonló törekvés. Az utasoknak így nem tűnik fel, hogy lehet akár öt-hatféle modell is az adott taxicég kínálatában. Természetesen ezt nem erőszakkal, hanem kedvezményes autóvásárlási lehetőséggel, vagy ha úgy tetszik: „kihagyhatatlan lehetőségek biztosításával” kívánjuk elérni. Jelenleg is tárgyalásokat folytatunk több járműforgalmazóval, hogy milyen speciális kedvezményekkel tudnának vállalkozóink részére autókat biztosítani. Könnyen belátható, hogy mi flottavásárlóként sokkal jobb feltételeket tudunk elérni, mint az egyéni vállalkozóként vásárló taxisok (lásd hirdetésünkben). Van olyan elképzelésünk is, hogy a hozzánk érkező, más társaságnál vállalkozóként esetleg nem túl sikeres kollégákon segítsünk. Például úgy, hogy cégünk a gépkocsi beszerzéséhez előírt minimális induló összeget, megfelelő feltételek vállalása esetén, kifizeti a taxis helyett. Tehát tudunk szinte „nulla forinttal” lehetőséget biztosítani egy új autó beszerzésére. Egy idő után így tudjuk újra visszauniformizálni a járműparkunkat. Az utóbbi egy évben az előbb már részletezett kényszerből bővítettük vállalkozókkal a céget, mert folyamatosan emelkedett a havi megrendeléseink mennyisége. A decemberi hónapot közel 30 000 kiadott címmel zártuk, ami már önmagáért beszél. Főleg, ha ezt egy főre jutó címmennyiségként nézzük.

• **Jelenleg van felvétel a Taxi4-be, vagy nincs?**

• A folyamatos nagyszámú jelentkező miatt várólista rendszert vezettünk be, ami alapján szelektálva vesszük fel a vállalkozókat. A jelentkezők közül elsődlegesen a fehér, klímás autókat részesítjük előnyben, majd következnek a világos, metálfényű autók.

• **A várólista vonatkozik az alkalmazottakra is?**

• Nem, dehogya! Alkalmazottak tekintetében nincs várólista, mivel a saját gépjárműállományunk jelenleg 60 autóból áll, amelyeken legalább 120 gépkocsivezetőt tudunk különösebb megszorítás nélkül foglalkoztatni. Ez a lehetőség szinte folya-

matos, mert a már előbb vázolt tapasztalataink szerint az itt alkalmazottként kezdő taxis 1-2 év munka után saját lábára akar majd állni, így nagy valószínűséggel a jövőben is részben új emberekkel működtetjük majd saját autóinkat. Ugyanakkor van egy generáció, elsősorban a nyugdíjra várók között, akiknek a bejelentett munkaviszony és tb-járulék befizetése fontos szempont. Ők nálunk hosszú távra tervezhetnek.

• **Többen kérték, kérdezzem meg, az alkalmazott megveheti-e az általa megóvott autót, amellyel aztán tovább taxizhat, mint önálló vállalkozó?**

• Volt eredetileg egy ilyen elképzelésünk, de elvetettük. Mi azon gazdasági számításokat vettük figyelembe cégünk működtetése során, ami szerint akkor vagyunk a leghatékonyabbak, ha autóinknak teljesen „kiszívjuk a vért”. Ezek után e járművek igazán nem alkalmasak a színvonalas szolgáltatás nyújtására. Nem állítom, hogy nincs olyan autónk, amivel egy-két évig nem lehetne tovább szolgáltatót, még a leselejtezés után is. Ugyanakkor e döntéssel azt a kellemetlenséget akarom elkerülni, hogy a gépkocsit megvásárló taxisnak esetleg egy év múlva szólni kell, cserélje ki a tőlünk vett autót, mert az már alkalmatlan. A legegészségesebb, ha az autóállományunk nem kerül vissza saját rendszerünkbe.

• **Hányan vannak az alapítók közül még a Taxi4-nél? Mekkora volt a fluktuáció az elmúlt három év alatt?**

• Mint cégvezető, a tavaly előtti év végét követően – tehát 2005. tavaszán – irtam alá a legtöbb, majdnem 400 adóbevallást. Vagyis az elmúlt 3 évben számításaim szerint legalább 500 gépkocsivezető fordult meg nálunk. A fluktuáció tehát magas, ez az előbbiekből következik. Jelenleg egyébként megállt a vándorlás. Ami a kérdésed másik részét illeti, nos igen sokan vannak nálunk még az Est.Taxi megszűnését követően átvett gépkocsivezetőkből.

• **Tulajdonképpen kvázi tanulócsoporthoz is működtek? Sokan vannak olyanok, akik itt kitanulják a szakmát, megismerik a várost, majd már megfelelő tőkét gyűjtve átigazolnak egy másik taxitársasághoz.**

• Kétségtelenül van példa arra, hogy a felvételinél teljesen „zöldfülvű” gépkocsivezetőkkel is találkozunk, majd ugyanezek az emberek egy idő után már „öreg” taxisként kerülnek el tőlünk. Ám ez nem baj, szükség van tanulási időre más szakma esetén is. Voltak, akiket ért csalódás, mert bizony ahhoz, hogy egy-egy nagyobb csapatnál „labdába rügjön” kitanult taxisunk, a nálunk eltöltött egy-két év alatt szerzett rutin kevésnek bizonyult. Ahhoz bizony több év gyakorlat szükséges.

• **Ha lehetőség lenne arra, hogy az idő képzeltbeli kerekét visszaforgasd, belevágnál ismét taxicég alapításába?**

• Határozottan kijelenthetem: NEM! Ezt az elmúlt három évet figyelembe véve, taxicéget Budapesten nulláról felállítani a mai viszonyok között lehetetlen. Nekem azért sikerült, mert a fivéremmel működtetünk másik két taxicéget is, a Budát, és a Tele5-öt. Nélkülük, ámogatásuk nélkül ez nem ment volna. Ezúton is köszönetet mondok mindkét társaság teljes kollektívájának és fivéremnek, Pásztor Györgynek azért, hogy segítettek. A szoros együttműködés keretében kiszolgálták azokat a megrendeléseket, amelyeket az alacsony létszámunk miatt a kezdeti időszakban mi nem tudtunk minden esetben teljesíteni. Ennek köszönhetően a telefonszámunk folyamatosan élt, így tudtunk eljutni a hároméves születésnapig, amelyre büszke vagyok. Végül, de nem utolsósorban minden Taxi4-es kollégának, kollégának és irodai dolgozónak is köszönetet mondok az elmúlt három év sokszor megfeszített munkájáért!

Jövőre már 4 évesek leszünk ! : 4-444-444

-B-

## A Cartographia Kft. felhívása Budapest atlasz javítási akció

### Tisztelt Olvasók!

A Cartographia Kft. 2006-ban is arra törekszik, hogy térképei, atlaszai minél pontosabbak, naprakészebbek legyenek. Ehhez a küldetéshez az Önök – mint a várost jól ismerő, rendszeresen közlekedő budapestiek – segítségét is kérjük.

Juttassák el a Cartographia Budapest atlaszaiban észlelt hibákat (utcanévek, házszámok, egyirányú utcák jelölése, közintézmények, névmutató stb.) a BTI-be. (BTI Bt., 1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, [bti@taxicentrum.hu](mailto:bti@taxicentrum.hu).) legkésőbb 2006 március 31-ig.

A legtöbb hibát összeírók között a Cartographia Kft. értékes ajándékait soroljuk ki.

1. díj: 2005 karácsonyi könyvslágere, a kiadó gondozásában megjelent „A Föld, ahol élünk” című képes világtatlasz

2-5. díj: Cartographia Budapest atlasz és térképcsomag.

Kicsi Joe üldögél a padon és tömi a szájába marékszámra a Halloweenkor kapott cukorkákat. Odamegy hozzá egy idős nő és elkezd mondani a magáét:

- Nem tudod, gyermekem, hogy a sok cukorka, pláne marokszámra bajt okoz? Tönkreteszi a fogaidat, gyorsan kihullanak majd, rosszul lehetsz tőle?

- Az én nagyapám 105 évig élt.

- És ő is így majszolta az édességeket egy ültő helyében?

- Nem, ő a saját dolgával törődött.

Erről írt a Taxisok Világa 1996 februárjában

## 10 éve történt

### Fuvarozói konferencia Szegeden

Az V. Fuvarozói Konferencia résztvevői voltak a bel-és külföldi teherfuvarozókon és buszosokon kívül a taxisok is. Sípeki József, a Magyar Taxis Szövetség elnöke konferenciájában kiemelte: „Bizony, először is magunk között kellene rendet csinálnunk, egyeztetniünk, megállapodniunk és közös álláspontra jutniunk. A hatóságok, minisztériumok felé pedig az így kialakult közös nézetet könnyebb lenne képviselni. Sajnos az elmúlt időszakban többször is előfordult, hogy az érdekképviseletek öngólt rúgtak. Meg kell tanulnunk azt, hogy hogyan képviseljük érdekeinket leghatékonyabban egy demokráciában. E téren nagyon sok a tennivalónk!”

Mit is lehet ehhez hozzáfűzni? Talán csak azt, hogy a tennivalók azóta csak növe-

kedtek. A pálya viszont jóformán üres. A közönség, a drukkerék már régen hazamentek, az ellenfél pedig mással focizik. Már olyan sincs, aki akár öngólt rúgjon...

### Összehangolt taxiellenőrzés

A Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség kezdeményezésére összehangolt taxiellenőrzést tartottak a fővárosban, a következő további szervezetek részvételével: Közlekedési Főfelügyelet, Országos Mérésügyi Hivatal, BRFK Vizsgálati Osztály. A leggyakoribb kifogások a következők voltak:

- A taxis nem köszön előre
- Az utas fogadására a gépkocsiból nem száll ki
- A csomagok elhelyezésében nem segít

- A taxiban gázspray, törkés és vasrúd volt található (félős kolléga lehetett...)
- A pályaudvarokon agresszív utasvadászat folyik
- A taxisok nem a kijelölt taxi-várakozóhelyen várakoznak
- Az engedélyszám nem volt feltüntetve
- Lejárt jogosítvánnyal dolgozott a kolléga
- Kopott gumik, esztétikai hibák
- A taxis menet közben minden külön indok nélkül tarifát váltott
- A tarifablaázat nem volt megfelelő
- A taxis nem adott nyugtát (az esetek 29%-ában)
- Hamis számlát adott a vállalkozó

És így tovább, fontosabbnál fontosabb, durvábbnál durvább szabálysértések (?). Érdekes módon az ellenőrök nem találkoztak egyetlen drosztfoglalóval, túlszámlázóval, jogosulatlanul dolgozó taxissal sem. Vagy csak nem mertek odamenni hozzá...

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

**Skoda Octavia 1.4** benzines, ezüstmetál, taxinak felszerelve hosszú távra kiadó.

**Érdeklődni lehet a következő számokon:**  
06/70-369-1977  
v. 06/70-369-1978

**Hosszú Tornádó** antenna olcsón eladó. Fél évig használtam.

**Telefon: 06/70-299-8662**

**3 éves G Astra taxi**, fehér, 100 ezer kilométerrel, benzines-gázos, megkímélt állapotban, első tulajdonostól eladó. Extrák: klíma, 2 légszák, első elektromos ablak, téligumi-garnitúrával. Irányár: 2,2 MFt, vagy 600 000 Ft + 36 hónapon keresztül 46 000 Ft törlesztéssel elvihető.

**Érdeklődni a 06/70-310-2624 telefonon lehet.**

**Eladó 7x15-ös BORBET „A” típusú alufelni garnitúra** ET -35-ös- 4x100-as méretben, kiváló állapotban. 195/60x15-ös gumikkal, Opel, VW, Renault, Honda, stb. autókra. Ára: 50 000 Ft

Érdeklődni lehet: 06/70-509-6711 telefonszámon.

Eladó egy 4 éves Maxon típusú URH-rádió, mikrofonba beépített ledes térerőmérővel 70 000 Ft-ért.

**Érdeklődni lehet: 06/70-515-9494**

**Taxinak felszerelt 1998-as Ford Mondeo 1.8 TD combi** kedvező feltételekkel kiadó, esetleg eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/20-535-3847**

**Eladó Mercedes 124 250 D** 1992/12 havi 320 ezer kilométerrel, taxi volt. Extrák: állófűtés, sibeada, légszák, alufelni, téli gumi. Ár 1.370.000,-Ft.

**Tel.:06/20-445-5316 délután hívható.**

**Eladó egy President Grant CB** rádió és egy Zenit ET típusú fényképezőgép vakuval.

**Telefon: 06/70-383-8805**

**99' VI. havi E 200 Mercedes,** metálfekete, extrák-

kal, megkímélt, szép állapotban Elegance kivitel, 180 ezer kilométerrel eladó. Irányár: 3 190 000 Ft

**Érdeklődni lehet 06/30-974-6111**

**Ford Mondeo 1.8 TD** légkondis, taxinak felszerelve, piacvezető cégnél, kedvező feltételekkel, hosszú távra kiadó.

**Érdeklődni lehet: 06/20-968-5154 telefonszámon 14 óra után**

**Pécelen a Csatári dűlő** legszebb részén a domb tetjén, egy 700 négyzetméteres telek, összközművel a kapuban, építési engedéllyel 7 900 000Ft-ért eladó.

**Érdeklődni a 06/20-973-9739-es telefonszámon**

**HIVATÁSOS JOGOSÍTVÁNY HOSSZABÍTÁS** (taxi, kamion, busz stb.)

Megbeszélte helyen és időben, várakozás nélkül, korrekt áron.

**Tel: 06/20-939-4979**

Egyetemi hallgató vizsgázik. Szakad róla a víz, iszonyú gondban van. A professzor kedvesen:

– Segíthetek egy kisegítő kérdéssel?  
– Óóóó, igen proffessor úr, köszönöm - így a diák.  
– Nos?

Elkeseredetten megy haza a férj a vadászatról. A felesége kérde: – Nem lőttél semmit?

– De.  
– És? A kocsiiban van?  
– Nem. A kórházban.

# GPS

## MITAC MIO

169 | A 201 | 180

2 év garanciával

igo térképszoftverrel is a legkedvezőbb áron

CITY 146

06-70-38-38-146

# NAVIGÁCIÓ



# PEUGEOT 107

*- Egy új mosoly a városban -*



Élénk és könnyű (üresen 790 kg, 3 ajtóval és benzinmotorral); háromféle hajtómű mozgathatja: 1 literes benzinmotor, ötfokozatú kézi vagy automatizált váltóval, illetve 1,4 literes HDi, ötfokozatú kézi váltóval. Bevezetéskor kizárólag a benzines, manuális váltóval szerelt változat lesz kapható.

Február 14-ére, a most már Magyarországon is egyre inkább megtartott Valentin-napra időzítette a Peugeot Hungária legújabb kisautójának premierjét.

A 106-ot felváltó 107 kiegészíti a Peugeot kínálatát a kis-kocik belépő kategóriájában.

A PSA Peugeot Citroën és a Toyota Motor Corporation együttműködésében kifejlesztett kisautó Peugeot-verziója, a 107, a csehországi Kolínban készül, akárcsak két testvére, amelyekkel közös platformon osztozik.

A 107 a legrövidebb négyülékes a piacon, hossza 25 centiméterrel marad el a 106-étól. Mivel pici autó és minimálisak a túlnyúlásai, a fordulókörének átmérője igen kicsi, 9,46 m (járdaszegélyek között). Elektromos kormányserője különösen jól manőverezhetővé teszi.



**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

**Könyvelés, adótanácsadás**

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

**Novotax Kft.**

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

**STRONG**  
**Digitális Televíziózás  
akár az autóban is!**  
Földi sugárzású 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.



## Szerintem elrontottad az adóbevallásodat...

A BTI-ben minden év elején nagyüzem van adóbevallás-kitöltésben és segítségben. Az ez alatt szerzett tapasztalatok mondták velem a címben jelzettek.

Elsősorban az átalányadósokról van szó. Évek alatt hozzászoktunk, hogy a bevételünk 20%-a a jövedelmünk (nyugdíjasnál 25%), és ennek a jövedelemnek a 12,5%-a, vagy 25% az adó, a jövedelem mértékétől függően. 200 000 Ft jövedelemig, vagyis a főállású taxinál egymillió forint bevételig csak a kedvezményes, 12,5 százalékos adókulccsal kellett számolni, sokan választották ezért célnak az „egymillió alatt maradni” kifejezést. E felett azonban már 25%-ot kellett fizetni. Mindez 2004. évig volt érvényes, 2005-ben már új szabályok alapján kellett adót számolni. Sokan, akik hozták bevallásukat ellenőrzésre, megdöbbentek, hogy már nem érvényes a 12,5 és 25%-os számítás.

A kollégák igen nagy részének elkerülte a figyelmét az az általunk is közölt változás, hogy már tavaly, vagyis 2005-ben megszűntek az átalányadóra vonatkozó külön adókulcsok. A jövedelem kiszámításának menete nem változott, vagyis a mi szakmánkban bruttó bevételéből a főállású vállalkozó 20%-ot, a nyugdíjas 25%-ot vételezhet jövedelméért. Ez a jövedelem azonban már nem külön kulcsok szerint, hanem a normál adótábla alapján adózik, úgy, mint bármely más jövedelem. Vagyis 1 500 000 Ft-ig 18%-kal, efelett 38%-kal. (ne tévesszen meg az 1 500 000 Ft! Az nem bevétel, hanem jövedelem! Főállású taxinak hét és fél millió forint bevételt kellene csinálni, hogy meghaladjja!)

Az átlagos átalányadózó vállalkozó tehát jövedelméből 18% adót köteles fizetni. Rossz hír ez azoknak, akik 12,5%-kal számoltak, és jó hír azoknak, akik 25%-kal. A bevallás számszaki helyessége szempontjából azonban rossz hír mind a két oldalnak, bevallása ugyanis hibásnak fog minősülni.

Az internetről letöltött nyomtatvány kitöltésénél e fenti hiba nem fordulhat elő, ott ugyanis a megfelelő számok beírása után a program maga generálja az adó összegét. Aki tehát az adóbevallás kézi kitöltését választotta, és e fenti téves adatokkal számolt, számíthat az adóhivatal hibajavításra felszólító levelére. Ez megelőzhető azonban egy előzetes önrevízióval is.

## Új Chevrolet Epica: Világpremier a Genfi Autószalonon

Az új Chevrolet Epica a vállalat első középkategóriájú modellje, amely Európába kétféle soros hathengeres motorral érkezik. Világpremierjét a Genfi Autószalonon (március 2-12) ünnepli, az európai piacokra pedig nyáron érkezik. Az Epica korszerű kényelmi és biztonsági berendezéseket nyújt alapáron és kiváló ár-értékaránnyal fog rendelkezni.

Ez a fronthajtású középkategóriás szedán jelentősen megnőtt elődjéhez, az Evandához képest (hosszúság/szélesség/magasság 4805/1810/1450 mm). Tengelytávja 2700 mm. A négyajtós Epica legjellegzetesebb design elemei az oldalak ék alakú kontúrja, amelyeket kiemel az ajtó felső részén határozott futó vonal, az ajtóba integrált elegáns kilincsek és a krómozott hűtőrács a Chevrolet emblémával. Az Epica alapfelszerésként tartalmazza az ABS-t, vezető és utasoldali légszákot, az oldal- és fejlejtőszékelt.

Az Epica vásárlója eleinte két hathengeres benzinmotor közül választhat. A piaci bevezetés idején a finoman működő 2,0 illetve 2,5 literes (142 és 155 LE) soros hathengeres motorokkal lesz kapható, majd valamivel később bemutatkozik az Epica-ban is a Chevrolet vadonatúj közös nyomócsöves turbódízel motorja. A hathengeres benzinmotor valószínűleg a világ legrövidebb soros hathengeres hajtóműve. Ez tette lehetővé az erőforrás keresztirányú beépítését. Mindkét motorfajta kapható lesz ötebességes kézi vagy korszerű, elektronikusan szabályozott ötebességes automata váltóval.

### ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

a City Taxi és a Taxi 2000 üzemorvosa március 31-ig minden héten  
pénteken 12.00 – 15.00 óra között

áll a citys és Taxi 2000-es kollégák rendelkezésére.

Cím: XIX., Attila u. 49-53.

Tekintettel arra, hogy a City Taxi új helyre költözik, a rendelés helye és időpontja áprilistól megváltozik. Részletek a márciusi számunkban. Más taxisok és a családtagok részére jogosítványhosszabbítás a fenti időpontban és helyen.

## Szabálysértések – következmények nélkül Hiányzó jogsegély

*Nincs és a közeljövőben nem is várható olyan megállapodás az unió tagállamai között, amely alapján a külhonban elkövetett közlekedési szabálysértésekért hazájában felelősségre vonhatnák a vétkest. Így aki külföldön megszuza például a gyorsajtást vagy a tilosban parkolást, annak további retorziótól nem kell tartania.*

Az Európai Unió tagállamai között jó néhány eltérő jogszabály van hatályban, amelyek egységesítése és elfogadása csak évek múlva várható. Többek között ide tartozik a közlekedési szabálysértésért kiróható felelősségre vonás is. Ha valaki külföldön, de az unión belül, kisebb súlyú, személyi sérüléssel, illetve vagyoni kárral *nem járó* szabálysértést követ el, és a hatóság emiatt nem kezdeményezett ellene eljárást, akkor attól nem kell tartania, hogy a későbbiekben postán érkezik a külföldi vagy a magyar határozat, miszerint a kirótt bírságot be kell fizetnie. Vagyis, ha valakit Ausztriában vagy éppen Hollandiában egy sebességmérő készülék gyorsajtáson ért tetten és lefotózta, de a rend őrei nem állították meg, és nem bírságták meg, akkor nem kell attól tartania, hogy hazaérve majd néhány hónap múlva „csékkel kap” postán a befizetendő bírság összegéről.

Mint azt Szabóné dr. Gáspár Erzsébet alezredestől megtudtuk: amíg Magyarország nem volt tagja az uniónak előfordulhatott, hogy a magyar szabálysértőt vagy a gépjárművét valamely tagállamból vagy az egész unió területéről kitilthatták. Jelen pillanatban erre már nincs mód, hiszen hazánk is teljes jogú tagja az EU-nak. Így a határainkon belül – külföldi által elkövetett szabálysértővel szemben – is csak akkor lehet a jognak érvényt szerezni, ha azt a helyszínen vagy gyorsított eljárásban végzik. Utólag ezek az eljárások nem folytathatóak le – közölte magazinunkkal az Országos Rendőr-főkapitányság Igazgatásrendészeti Főosztályának Szabálysértési Osztályvezetője.

Más a helyzet az unió kívüli országok esetében. Velük szemben a személyi vagy a gépjármű kitiltásnak adott esetben fennáll a lehetősége, a viszonzosság alapján. Vagyis, ha valaki Svájcba kíván beutazni, de ott korábban közlekedési szabálysértés miatt eljártak ellene, akkor előfordulhat, hogy megtagadják tőle a belépést, de itthon nem fognak vele szemben eljárni. Ez fordítva is igaz, egy svájci állampolgár Magyarországon elkövetett közlekedési szabálysértése miatt nem kívánatos személynek nyilvánítható, ez esetben az unió határait sehol nem lépheti át, amíg a korlátozás vagy kitiltás érvényben van.

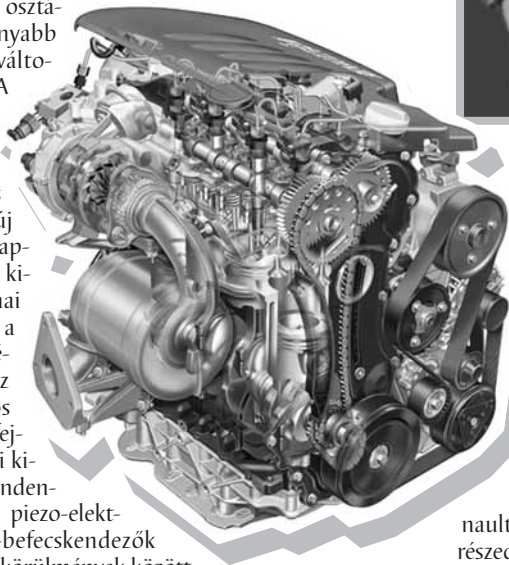
Hangsúlyozandó, mindez csak a közlekedési szabálysértések esetében áll fenn. Közlekedési bűncselekményeknél, személyi sérüléssel járó baleseteknél, vagyoni kár okozásakor eljárhatnak és el is járnak a vétkes féllel szemben, de erre más jogszabályok vonatkoznak. *k.z.t.*

*Egy focista panaszkodik egy szurkolónak.  
– Képzeld el, 8 hónapja nem kapunk fizetést! – Mire a szurkoló:  
– Én meg már 20 éve nem láttam focit.*

## A Renault új mércét állít a kétliteres dízelmotorok osztályában

Erőtéljes, rugalmas, csendes, gazdaságos és környezetbarát: a Renault által bevezetett új 2.0 dCi erőforrás újraértelmezi a dízelmotorokkal szemben támasztott alapkövetelményeket. Az Új Mégane és Új Laguna modellekben 150 lóerős (110kW) teljesítménnyel választható, illetve a 175 lóerős (127kW) változatban, részecszeszűrővel, ez azonban, kizárólag az Új Laguna modellhez.

A Renault és Nissan által közösen fejlesztett 1995 köbcentiméteres erőforrás – amit a gyáriak M9R-nek neveznek – osztályának leghatékonyabb dízele, teljesítményváltóztól függetlenül. A benzinmotorokra jellemző vezetési élményt egyesíti a dízelek takarékos üzemmódjával. Az új hatfokozatú, kézi kapcsolású váltóművel kiegészítve (PK4) a mai dízeltechnológia csúcspontja, s természetesen eleget tesz az Euro 4-es emissziós előírásoknak, s igen fejlett belső áramlási kialakítás jellemzi. Mindennek köszönhetően a piezo-elektromos üzemanyag-befecskendezők mindvégig optimális körülmények között



dolgozhatnak, és számos zajcsillapító megoldás növeli az utazás kényelmét és csendességét. Az erőforrást lánchajtású vezérműtengellyel látták el a zajkófort, a megbízhatóság és a hosszú élettartam érdekében.

A 2.0 dCi újraértelmezi a dízelmotorokkal szemben felállított elvárásokat.

A 2.0 dCi a legjobb teljesítmény/gazdaságosság/CO<sub>2</sub>-kibocsátási arányszámot éri el, fogyasztása az Új Mégane 150 lóerős változatába építve, mindössze 5,4 liter/100 km, szén-dioxid-kibocsátása 144 g/km. A szintén 150 lóerős új Lagunában 5,8 liter/100 km és 154g/km; a 175 lóerős változat esetében 6 liter/100km a fogyasztás és 159 g/km a CO<sub>2</sub>-kibocsátás.

Az elkövetkező hónapokban ezt az erőforrást további Renault modellekbe is beépítik. A 175 lóerős változatnál a 2.0 dCi-t részecszeszűrő egészíti ki.

## Közös tiltó lista

A jelek szerint már működik egyfajta tiltó lista. Ha valamilyen kollégát súlyos vétség miatt kipenderítenek egy taxitársaságtól, akkor azt többnyire már a másik sem veszi fel. Például ha „megmalmozza” a taxamétert, „feltunningolja” a rádiót, vagy komolyabb utaspanasz érkezik ellene. Ha nem is mindenütt, de már sok helyen működik ez a szisztéma.

Ezért merült fel, hogy nem lehetne ilyen tiltó listát felállítani az utasokkal kapcsolatban is? Kicsiben és nagyban egyaránt! Vannak cégek, vállalatok, amelyek nem fizetnek. Természetesen előbb-utóbb ezért kocsit sem kapnak. Ilyenkor ma még átmennek más taxiscégekhez. Az lenne a jó, ha ilyenkor ez sem küldene autót! Legfeljebb akkor, ha a fuvar után azonnal fizetnek...

Hasonló megoldást javasolnék kicsiben is, magánszemélyek esetén! Hány olyan rendelésről tudunk nap mint nap, amikor az utas rendel egy taxit, elmegy vele ide-oda, a végén meg nem fizet. Vagy eltűnik, vagy egyszerűen kijelenti, hogy nincs pénze. Ezeket az utasokat, ezeket a telefonszámokat az adott cég – általában – tiltó listára teszi. Hiába kér a kuncsaft autót, nem kap. Jó lenne ezt nagyban is megoldani! Egy nagy, közös tiltó listával! Ha valamilyen cég akár magánszemélyt, akár közületet tiltólistára tesz, akkor azt közölje a többi taxitársasággal. Így sok kellemetlenség megelőzhető lenne.

Mészáros Szabolcs

## Önsegélyező egyleteket!

A mai fiatalok már nem is tudják, hogyan működtek a háború előtt az önsegélyező egyletek. A tagok havonta befizettek egy kevés pénzt, és ha valaki bajba került, ebből fizettek neki segítyt. Aztán jött a Rákosi-korszak, ahol az állam mindent meg akart oldani. Ingyen lakás, ingyen oktatás, ingyen egészségügy, mindenkinek munka. Láttuk, ez nem nagyon sikerül. Jött a rendszerváltás másfél évtizede, amikor nagyon sok minden változott. Sok pozitív dolog történt, de sok helyen nincs változás. Ilyen terület a bajba jutott kollégák helyzete. Egy baleset, egy betegség nem csak az érintettet, de az egész családját tönkreteheti! Havonta, évente fizetjük a minimális kötelező befizetendőket, amiért csak minimális ellátást kapunk, ha baj van. Talán érdemes lenne a frissen nyugdíjba ment kollégáktól megkérdezni, mire mennek a 28-32 ezer forintos nyugdíjukkal...Ezen kellene segíteni! Önmagunknak, önmagunkért! Hány

kolléga tűnik el a süllyesztőben, mert padlóra került! Pedig csak egy kis pénzügyi segítség kellene a talpra álláshoz! Nem tudja fizetni a villanyt, a fűtést, ezt is, azt is kikapcsolják. És ez nem fikció! Konkrét eseteket ismerünk! Ilyenkor jól jönne egy kis áthidaló segítség! A közösség segíthetné az egyént, aki előtte befizetett a közösség kasszájába. Csak szervezés kérdése lenne, ha akadna aki ennek az élére állna. A taxikók - önkéntesen - havonta fizessenek be egy minimális, fix összeget az Önsegélyező egylet pénztárába. Mondjuk havi 1000 forintot. Ez 5000 taxissal számolva havi 5 millió, évente 60 millió forintot jelentene! Felállhatna egy bizottság, amely elbírná a beérkező segélykérelmeket! Természetesen mindent nyilvánosan, mindent tisztességesen!

Nekünk kell összefogni, mert az állam már magunkra hagyott bennünket.

Tasnádi Áron

A VÁROSBAN TANULÓ DIÁK HAZAMEGY. ÉDESANYJA EZZEL VÁRJA:

– KISFIAM, DE JÓ, HOGY ITT VAGY, LEVÁGTAM EGY TYUKOT A KEDVEDÉRT, MIT FŐZZEK BELŐLE? – PÁLINKÁT, ÉDESANYÁM!

# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Utasa megkéri, hogy várjon rá, amíg a postán a csekkjeit befizeti. Várakozhat-e taxijával a táblától mért 20 méteren belül 09-19 óra közötti időszakban?

- Igen, tíz perct nem meghaladó ideig akár Ön is elhagyhatja taxiját, amíg elintézi postai vagy egyéb más rövid teendőit.
- Csak akkor, ha a taxijánál marad és áruszállító jármű érkezésekor annak beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.
- Nem.



2. Megszünteti-e az ilyen tábla a „Sebességkorlátozás” tilalmi tábla hatályát?

- Igen, minden esetben.
- Csak akkor, ha a tilalmi táblát a „Lakott terület kezdete” jelzőtáblával együtt helyezték ki a helységbe bevezető utakra.
- Sohasem.



3. Mit jelez a tábla?

- A gyermekeknek az úttestre lépésével a járművezetőknek számolniuk kell.
- A gyalogosok közlekedésére szolgáló önálló utat.
- Fokozottan számolni kell az úttesten gyalogosok közlekedésére.



4. Megállhat-e taxijával a táblától mért 15 méter távolságra?

- Csak a tábla előtt.
- Csak a tábla után.
- Igen, a tábla előtt és után egyaránt.



5. Lakott területen kívül e táblát elhagyva, haladhat-e 40 km/h sebességnél gyorsabban, ha a vasúti átjáróban a jelzőört sehohal látja?

- Igen.
- Nem.



6. Lakott területen kívül a táblával jelzett helyen közlekedik. Vét-e a jobbra tartási kötelezettsége ellen, ha taxijával nem hajt a kapaszkodósávra?

- Igen, minden olyan esetben, amikor a mögöttes gyorsabban haladókát akadályozza.
- Csak akkor, ha sebessége kisebb, mint 70 km/h.
- Igen, ha nem az útra megengedett legnagyobb sebességgel halad.



7. Egy ilyen táblával megjelölt várakozóhelyen utasfelvétel céljából áll meg taxijával. A kiegészítő táblán megjelölt időszakban kell-e parkolójeget vásárolnia?

- Igen.
- Nem.

8. Az alábbiak közül az úttestnek melyik részét kell a párhuzamos közlekedésre vonatkozó szabályok alkalmazása szempontjából figyelembe vennie?

- A kanyarodósávot.
- A villamospálya által elfoglalt területet, ha terelő- vagy zárvonallal a forgalmat oda vezetik.
- Az autóbusszforgalmi sávot.

9. Milyen hatással van az elfogyasztott alkoholos ital a reakcióidő hosszára?

- Mindenkinél növeli a reakcióidőt.
- Mindenkinél csökkenti a reakcióidőt.
- Egyeseknél növeli, másoknál pedig csökkenti a reakcióidőt.

10. Befolyásolja-e a szemből közeledő gépkocsi távolságának pontos becslését, hogy a jármű milyen színű?

- Igen, az ugyanolyan nagyságú sárga színű járművet közelebb levőnek, a kék színűt pedig távolabb lévőnek véljük.
- Igen, az ugyanolyan nagyságú kék színű járművet közelebb levőnek, a sárga színűt pedig távolabb lévőnek véljük.
- Nem a jármű színe, hanem a róla a szemünkbe jutó fény erőssége módosíthatja a becsült távolság nagyságát.

11. Az alábbiak közül mikor köteles irányjelzést adni?

- Útkereszteződésben kanyarodó főútvonalon való továbbhaladás esetén.
- A megállás jelzésére.
- Körforgalmú útra történő behajtás esetén.

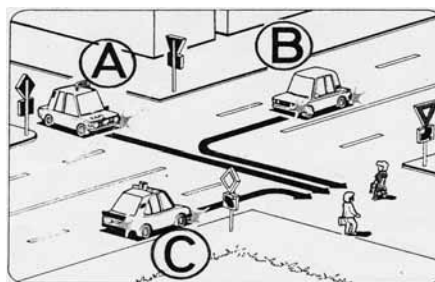
12. Taxijával egy olyan közúti baleset színhelyére érkezik, ahol egy személy súlyosan megsérült. Mikor teljesíti helyesen a segélynyújtási kötelezettségét?

- Ha elsősegélybe részesíti a sérültet.
- Ha a sérültet taxijával azonnal kórházba szállítja.
- Ha azonnal telefonál a mentőknek és sürgős segítséget kér.

13. Mit jelent az automata sebességváltómű R, N és D jelzésű fokozata?

- R: az előremenet fokozat, N: az üres állás, D: a hátrameneti fokozat.
- R: az üres állás, N: az előremenet fokozat, D: a hátrameneti fokozat az üres állás.
- R: a hátrameneti fokozat, N: az üres állás, D: az előremenet fokozat.

14. Az ábrán látható forgalmi helyzetben melyik gépkocsi köteles elsőbbséget adni a gyalogosok részére?



- Csak a „B” jelű.
- Csak az „A” és a „B” jelű.
- Az „A”, a „B” és a „C” jelű egyaránt.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.



**Új autók taxinak vizsgáztatva, ha kell, gázzal szerelve**

## CHEVROLET GYULAI - HYUNDAI GOLD



• A Daewoo/Chevrolet Gyulai márkakereskedésről még azok a taxisok is tudnak, akik egyébként más márkával dolgoznak. Nem véletlenül, hiszen a Pesti úti szalonban a fuvarosokat a kezdetektől kiemelt ügyfélként kezelik. Ez a szemlélet nem változott akkor sem, amikor ez a márka már mint Chevrolet került forgalomba. A Chevrolet Lacetti-ből a legtöbbet ebben az autókereskedésben adták át kollégáinknak. Tavaly novemberben a Pesti út túloldalán – szinte szemben a Chevrolet-szalonnal – egy másik koreai márkát árusító autókereskedés nyílt, Hyundai Gold néven. Ennek tulajdonosa szintén Gyulai Szilveszter, így őt arról kérdeztük, hogy a Chevrolet márkánál már megszokott, taxisorosoknak szóló kedvezményeket a Hyundai-nál is megkapják-e kollégáink? Nevezetesen: a kedvezményes árat, a sárga rendszámmal történő átadást, az új autó gázosítását, ha erre igény van, illetve a szervízben adott kedvezményeket. Hol javítják majd ezt a márkát?

• Kezdjük a végén. Chevrolet-szervizünk kapacitásába belefér, hogy az új márkával is a már megszokott helyeken foglalkozunk. Tehát a Hyundai típus szervizelése, esetleges javítása itt történik jelenleg is. Azonban érdemes leszögezni, hogy erre a típusra a gyártó 3 év kilométer-korlátozás nélküli garanciát ad. Ebben pedig nincs semmi olyan trükk, mint amiről bizonyos márkák esetén tudunk, vagyis ténylegesen nincs kilométerkorlát. Amelyik autógyártó ilyen feltételeket vállal, arra érdemes oda-

figyelni, mert a felesleges, nem kellőképpen megalapozott üzleti kokázatot hamar csődbe kergethet még óriáscégeket is. A hároméves garancia taxihasztnalat esetén igen fontos szempont lehet. A típus Európában egyébként jobban ismert, mint például a Daewoo-/Chevrolet. Az ottani utakon jóval több fut belőle. Tehát Magyarországon is várható, hogy az igen jó ár/érték arány miatt hamar népszerű

lesz a Hyundai. Ezt erősíti, hogy az alaposan megújult értékesítési hálózatban januárban már 136 darab autót adtak el, melyből a Hyundai Gold 20 autóval vette ki a részét. Vagyis a Chevrolet-hez hasonlóan a márkánál is várható, hogy az összes értékesítésből kereskedésünk tartósan 15%-körüli részarányt képvisel majd.

• **Annak ellenére, hogy ez a típus vala-**

**miel drágább, mint a Chevrolet?**

• Miután két külön gyártóról, két külön márkáról van szó, így az eltérések a minőségben is természetesen. A Hyundai típusok kidolgozottsága más, finomabb anyagokat használnak az autók gyártásánál, ami emeli az eladási árat is. Azonban például az Elantra ennek ellenére kicsit olcsóbb a Lacetti-nél, bár csomagtartója lényegesen nagyobb. A Hyundai-ból tudunk adni 7 személyes egyetűt, akár dízelmotorral, de várhatóan az Accent is hamar népszerű lesz. A taxisoros egy része ragaszkodik a felső kategóriához. Nos, számukra a Sonata-t kínáljuk, mely minden igényt kielégít, de elérhető áron.

• **A Chevrolet-nél milyen újdonságok várhatók 2006-ban?**

• A legnagyobb sláger valószínűleg a dízelmotor megjelenése lesz. Májusban várható az eddig a márka zászlóshajójának számító Evanda utódjának, az Epica-nak megjelenése. Ez a típus háromféle erőforrással lesz rendelhető: a már megszokott 2000-es benzines aggregát mellett megjelenik a kinná-



latban a 2 literes 150 LE-s dízelmotor, és a 2.5 literes, V6-os benzines erőforrás is, mely az autózás élményét igencsak megnöveli majd. Az ígéretek szerint szintén 2006-ban várható a Chevrolet új terepjárója, a Captiva megjelenése is, szintén dízelmotorral, de a Lacetti motorválasztéka is bővül a gázolajos erőforrással.

**• 2006-ban is vállalják az új autók gázzal történő szerelését, illetve átadását a taxisoknak?**

• Ebbe tavaly a taxisok kérésére fogtunk bele, és az év elején még fellépő nehézségeket áthidaltuk. Azóta ezt a komoly igényt olajozottan szolgáljuk ki. Az autókat igény szerint sárga rendszámra vizsgáztatva, esetleg gázzal szerelve adjuk át.

**• Ez a másik képviselt márka, a Hyundai esetén is így lesz?**

• Elméletileg nincs akadálya, bár e típusnál már jelenleg is rendelhető dízel változat, ami



valószínűleg a gáz iránti igényt kioltja. Sőt, úgy gondolom ez a népszerű Chevrolet típusok esetén is hasonlóképpen változik

majd a dízelmotor megjelenését követően. Ami a taxivizsgát illeti, természetesen ez ennél a márkánál is így lesz. A fuvaro-

zók már eleve vizsgáztatva vehetik át a Hyundai-t is.

**• Köszönöm a tájékoztatást!**  
-kó

## A PSA Peugeot Citroën bemutatta dízel hibrid kísérleti modelljeit

2006. január 31-én a PSA Peugeot Citroën bemutatta két dízel hibrid technológiára épülő kísérleti modelljét, a Peugeot 307-est és a C4 hibrid HDi-t.

E két modell határozott előrelépést jelent az

róvel (FAP) ellátott, legújabb generációs 'Stop & Start'-rendszerű 1.6 HDi-motorra épül, kiegészítve azt elektromos motorral, áramátalakítóval, nagy teljesítményű akkumulátorral és egy új vezérlő elektronikával. Mindezek mellé egy robotizált manuális váltó jár.

A 'Stop & Start' rendszer segítségével a hib

### A hibrid HDi újításai:

Lassítás és fékezés alatt visszanyeri a mozgásból származó energiát,

50 km/h-nál alacsonyabb sebességnél használhatjuk a 'Zero Emission Vehicle', azaz a teljesen elektromos üzemmódot, melyben a gépkocsi semmiféle káros anyagot vagy hangot nem bocsát ki.

Kibővített elektromos üzemmódban, az akkumulátor állapotától függően, előnyben részesíti az elektromos használatot.

A vezetés kényelmét szolgálja az elektromos motor nyújtotta 35%-os többleteljesítmény, mely autópályán vagy autópályán, hirtelen gyorsításnál megnöveli a dízelmotor teljesítményét.

A PSA Peugeot Citroën dízel hibridek forgalmazása 2010-re várható, de nagyban függ attól, hogy sikerül-e elérhetővé tenni a szélesebb vásárlók-

zönség részére.

Ez csak akkor lehetséges, ha a hibrid dízel és egy hasonló HDi modell között jelenleg fennálló árkülönbség a felére csökkenthető.

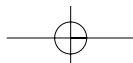


üzemanyag-fogyasztás és a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentése terén. Ezen felül, jelentősen növeli a vezetés kényelmét, főleg a városi közlekedésben.

A két modell átlagfogyasztása (3,4 l / 100 km) és CO<sub>2</sub>-kibocsátása (90 gr / km) rekordnak számít az Európában legnépszerűbbként számon tartott középkategóriás modellek körében. Ez a fogyasztás nagyjából 25%-kal, azaz vegyes használat esetén 100 kilométerenként 1 literrel jobb, mint a hasonló technológiára épülő benzín hibrid gépkocsiké.

A hibrid HDi technológia egy részecskeszű-

rid HDi gépkocsik elindíthatók és dízel üzemmódban használhatóak akkor is, amikor a nagy teljesítményű akkumulátorok teljesen lemerültek. Más hibridüzemű gépkocsik hasonló esetben egyáltalán nem indulnak el.





## A BTI kínálata

### Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, SMS: 30/989-4279,

E-mail: [bti@taxicentrum.hu](mailto:bti@taxicentrum.hu), Web: [www.taxicentrum.hu](http://www.taxicentrum.hu)

Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd, szerda, csütörtök 10-17, péntek 10-14 óráig.

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI-tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapsomag / év	14.000.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.000.-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)	500.-
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára, öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára, mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -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](http://www.apeh.hu)

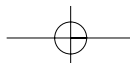
Időszak	98	95	gázolaj
01.01-01.31.	270.00.-	260.00.-	255.00.-
02.01-02.28.	266.00.-	253.00.-	259.00.-

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

Kohn fekszik a fa alatt, nézi a fölötté csiripelő madarat, és a közelében legelésző, kikötött tehenet.  
– Nincs jól kitalálva a világ. Amíg ez a madár korlátlanul szárnyalhat, addig a tehén egyész életét rabságban tölti.  
A következő pillanatban a madár egy nagyot a fejére ereszt.  
– Mégis csak bölcs vagy Istenem - gondolkodik tovább –, mert ha most a tehén lett volna a fán...

#### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA ([www.mnb.hu](http://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%





## Fizetendő minimális járulékok 2006. február 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 <b>9375 Ft</b>	Járulékalap 26,5%-a <b>16 563 Ft</b>	Járulékalap 18,5%-a <b>11 563 Ft</b> (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 5000 Ft)	Tételes összeg <b>1950 Ft</b> (2006 novembertől megszűnik)	Járulékalap 4%-a <b>2500 Ft</b>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 11%-a 6875 Ft	A járulékalap 18%-a 11 250 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

## A járulékváltozásokról ismét

A járuléktáblázatokkal kapcsolatban többen kérdezték, hogy mi ez a váltás, miért tesszük közzé most már havi bontásban az eddigi negyedéves adatokat. Ezek a kollégák valószínűleg nem olvasták el az előző havi számunkban a „járulékváltozásokról” című közleményt (és nyilván ezt a mostanit sem fogják...). Akkor részletesen megírtuk, hogy a havi bontásban való közlés egész egyszerűen abból ered, hogy a megváltozott szabályozás miatt évente havonta kell megfizetni a járulékokat. (Az eddigi negyedéves gyakoriság helyett.)

A táblázat kiegészült egy oszloppal, vagyis a nyugdíjjárulékok befizetési rovata kettéosztott lett. Ennek oka az, hogy ma már egyre több a magánnyugdíjpénztári tagsággal rendelkező vállalkozó, és nekik más összeget kell a TB-be nyugdíjjárulék címén fizetni. Vagyis a 26,5 százalék helyett csak 18,5 százalékot. A fennmaradó 8 százalékot pedig kötelezően a magánnyugdíjpénztári számlára fizetik. A nyugdíjjárulékoknál szereplő két oszlop közül tehát értelemszerűen csak az egyik vonatkozik az adott vállalkozóra: vagy a „TB-nyugdíjas”, vagy a „magánnyugdíjas”.

A havi befizetéssel kapcsolatos bevallási kötelezettség végső határideje módosult, ám ez nem jelenti azt, hogy nem kell vele foglalkozni. Az elektronikus bevallás ugyanis erre az évre már kötelező, a 12 darab havi bevallást mindenképpen meg kell csinálni, akár már most megkezdve, akár jövő januárban egyszerre.... A gyakorlati végrehajtás áprilisban már megkezdhető, először visszamenőleg az első három hónapra, majd havonta rendszeresen.

Sokan félreértették az előző számban közölteket, miszerint készséggel segítünk az elektronikus bevallások elkészítésében és beküldésében. Naponta jönnek a kérdések, hogy hogyan kell regisztrálni, melyik okmányirodában mit kell intézni, milyen nyomtatványokat honnan lehet letölteni, kitölteni, stb. Ezekre a kérdésekre kimerítő válaszok találhatóak a [www.magyarorszag.hu](http://www.magyarorszag.hu) weboldalon, az „ügyfélkapu” menüpontban. Mi azoknak szeretnénk, és tudunk segíteni, akinek se számítógépe, se internete, se kedve nincs az egészhez...

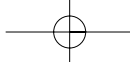
### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét	Járulékalap 11%-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	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

### NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Átalányadósoknál 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.  
A februári hónapra tehát 2006. március 12.**



## TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Az utóbbi időben sokat foglalkoztatok a taxiállomások használhatóságával. A hozzászólók, megkérdezettek többsége leszólta ezek helyét, vagy kihasználhatóságát. A társaságiak szerint a drosztolás idejétmúlt módszer az utasok felvételére. Többségüknek az olvasottak szerint elég, ha csak a saját megszokott tutijából nyomkod a központjuk által bemondott címekre. Ezzel szemben vannak más igények is az utasok és a többi taxis részéről. Tehát nem kellene általánosítani. Van ilyen vélemény is, meg van más is.

Mielőtt a levélírás céljára rátérnék, engedjete meg nekem egy kis kitérőt. Én már régen nem tartozom egyetlen társasághoz sem. A nevem most mezítlás, vagy még sértőbben: hiéna. Hogy miért? Mert sokalltam azt a pénzt, amit a napi néhány fuvarért az irodák tőlem el akartak venni. Megpróbáltam két helyen is, de nagyon nem tetszettek az ott tapasztaltak. Nem csak a pénz, hanem az is sértő náluk, hogy ha a kiskirályként viselkedő időmérőkkel, etikusokkal valaki jóban van, akkor annak szinte mindent szabad. Aki pedig nem nyalizik, azt mindenért büntetik, piszkálják. Ez pedig az ember igazságérzetét bántja. Az első helyen szóltam a tulajnak, hogy ez így nem jól van, de őt nem érdekelte. Persze, mert nem érdemes egy-egy emberért az ő szekerét tolókkal összevesznie. Átmentem egy másik társasághoz, de ott is így működött az utca. Magas tagdíj, sok piszkálódás és büntetés jutott nekem itt is azért, mert a véleményemet elmondtam akkor is, ha nem kérdezték. Elegen lett ebből. Így váltam a többi hasonlóan gondolkodóval együtt az újságokban, a rádióban és a tévében hiénává. Jobb esetben, ha a rólunk nyilatkozó esetleg szebben akar fogalmazni, akkor mezítlás. Kollégák, tényleg úgy hiszitek, hogy ha az ember leszedi a matricát, elfelejt taxizni? Elhülyül ettől? Hány alkalommal tapasztaltam, hogy az antennás autót vezető, a város fontos helyeit sem ismerik, miközben rólunk csak lesajnálóan nyilatkoznak? Némeikük már el is hiszi magáról, hogy a tár-

sasághoz tartozás automatikusan szakmai ismereteket is ad. Nem, azt az idő és a gyakorlat hozza magával, nem egy matrica. Szerintem. Kíváncsi lennék arra, ha a kamara, vagy más szervezne egy taxizásról szóló versenyt, azt céges, vagy szabadúszó taxis nyerné? Azért ne legyetek biztosak abban, hogy a profiknak kikiáltottak biztosan dobogóra kerülnének. Ezért örültem annak a véleménynek, ami legutóbb megjelent egy másik szabadúszótól a taxis újságban: „Mezítlás vagyok, nem hiéna!” címmel. Csak azzal egészíteném ezt ki: attól, hogy én is a lehetséges, ma már igen alacsonyan tartott maximummal, 240 Ft-tal járok, nem vagyok mezítlás. Miért nem lehet minket társasághoz nem tartozónak, szabadúszónak, vagy egyszerűen taxisnak nevezni? Hívják őket magukat társasági, vagy céges taxisnak. Ez senkit sem sértene.

Visszatérek az állomásokra. Én most már lassan négy éve egy helyről dolgozom. A srácok szépen lassan befogadtak, az utasok is megszoktak. Saját rendszerünk van, melyet itt mindenki betart. Kevesebbet meggyünk mint a rádiós autók, de tisztességebb áron. Ám nehogy azt higgye bárki is, hogy az utasaink sokkal többet fizetnek, mintha telefonon rendelnék a kocsit. A különbség csak egy-két száz forint. Többnyire. De nagyon sok esetben semennyi, mert a matricások sem szeretnek ingyen fuvarozni, így ők is ügyeskednek, ahogy tudnak. Akkor meg ki is a hiéna? Aki kiírja a magasabb árat és annyira viszi az utast, vagy aki az alacsonyabb díjat hirdeti úton-útfélen, de végül mégis a normális viteldíjat hozza össze a fuvar végére? Nem akarok általánosítani, mert a matricások többsége nem ilyen, de mi sem kaszálunk úgy, mint azt a város néhány helyéről dolgozó taxisnak álcázott rabló teszi. Mi sem azonosulunk velük. Ez az ellenőrök dolga lenne, ha lenne bennük bátorság ehhez, de nincs, mert senki sem szeretné, ha baj érné. De eltávolítottam a drosztoktól.

Tehát nekünk megfelel, hogy taxiállomások alakítottak ki a fővárosban. Örül-

tünk neki, mert lett legális helyünk, amit a környékbeliek is megismertek újra. Látom én is, hogy vannak olyan pontok, ahová nem áll be senki, mert rossz helyre tették a táblát. Ezeket szerintem is meg kell szüntetni és jobb helyekre át kell tenni a jelzést. De azt azért ne mondja senki, hogy az összes állomás használhatatlan, vagy nincs is szükség rájuk. Mi például szívesen fizetnénk egy kicsit többet is, ha a hely, ahonnan dolgozunk a miénk lehetne legálisan és hosszú távon. Csak a miénk. Ez így első hallásra lehet, hogy butaságnak tűnik, de érdemes végiggondolni. Ha azok a taxisok, akik hozzánk hasonlóan a drosztokról dolgoznak, szintén szeretnék véglegesen bérelni az amúgy is általuk használt területet, mindenki jól járna. A város is megkapná a szükséges pénztőlünk. Nyilván kevesebbet, mintha 5500-an fizetnének, de a fenntartás is jóval olcsóbb lenne. Esetleg vállalnánk azt is, hogy magunknak elvégezzük a felfestést. A kht.-nak így jóval kevesebbe kerülne a működése. A rendet magunk között fenntartjuk most is. Akkor mit is ad a város: egy közlekedési táblát néhány ezer forintért, amit csak egyszer kell kifizetni, ha nem lopják el. Ad egy évben egyszer egy felfestést, ami szinte néhány hónap után nem látszik, ezt megoldjuk magunk, megvesszük a festéket és az ecsetet. Ez sem túl drága. Végül csak a helybérlési díja marad, amit természetesen kifizetünk akár a kerületnek, akár a fővárosnak, akár a kht.-nak. Tehát mindenki pénzéhez juthat, senkinek sem sérül az érdeke. Azokért a megállókért, melyeket egyetlen taxis sem használ, nyilván senki sem akar majd fizetni. Ezeket nem kell tovább bérelni, fenntartani, vissza kell adni a tulajdonosnak. Egy fillért sem kell a közösből ráköltetni. A társaságok pedig megvehetnék maguknak azokat a helyeket, ahonnan jelenleg is csak ők dolgoznak. Akkor egymást sem zavarnák az URH-val, amiről ebben az újságban többször is olvastam. Esetleg lehetőség lehetne arra is, hogy egy taxis több drosztra is beállhasson, ha egyébként lenne erre férőhely az adott állomáson. Ezért a lehetőségért többet kellene fizetni, de lenne, akinek így is megérné. A végeredmény pedig, hogy minden megmaradó taxiállomás működne, a fenntartásuk a vázoltak szerint jóval olcsóbbá válna. A társaságok pedig az általuk használt helyek számát szaporíthatnák úgy, hogy a kht.-tól kérhetnének újabb helyeket maguknak, amikért csak ők fizetnének. A jelenlegi taxiállomás-használat semmire sem jó, mindenkit idegesít, talán az illetékesek is belátják ezt egyszer.

Kérlek, hogy nevetem és címetem ne írjátok ki, mert nem szeretnék sem magamnak, sem a többi kollégának itt, a mi megállónkban problémát. Ha jön válasz a levélre, azt a taxis újságba tegyétek be. Kösz.

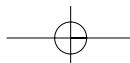
Sz. P.

**Két jóbarát kiment a tóra pecázni. Egyszer csak egy lámpás úszott el a csónakjuk mellett. Kihalásszák, és egy szellem jön elő belőle. Felajánlja nekik, hogy lehet egyetlen kívánságuk. Az egyik férfi azonnal rávágja:**  
– Változzon sörré a tó vize!  
– Rendben. – feleli a szellem.  
**A másik férfi hirtelen felkiált:**  
– A francba! Most aztán a csónakba kell pisilnünk!

\* \* \*

Egy részeg támolyog ki egy bárból és sorra tapogatja az út szélén parkoló autók tetejét. A pincér megáll az ajtóban és odaszól neki:

- Maga meg mit csinál?
- A kocsimat keresem, de nem találok.
- És miért fogdossa az autók tetejét?
- Mert az enyémen volt kék lámpa is, meg sziréna.



## Tisztelt Szerkesztőség

**Kérem Önöket, ha lehetséges, rövid cikkemet közölni szíveskedjenek. A leírt probléma nem egyedi. Budapest összes taxiállomására érvényes, ahol hó esett. Cikkemmel kívánom felhívni az illetékes hivatal figyelmét a problémára, valamint a Kollegáim figyelmét, hogy ismét bebizonyosodott, kötelezettségünk megint csak nekünk van, amikor a díjat fizetjük.**

**Nevem, és címem, kérem bizalmasan kezelni.**

## Gondolkodjam? Érdeemes?

Ötvenen túl már nehezebben alszik el az ember fia, s így előfordul néha (ezért bocsánatért esdeklem) hogy gondolkodom. Persze nem csak úgy vaktában, hanem céltudatosan, irányzottan, a fejlődést elősegítendően. Megint a munka, megint a kiadások, megint az életünk. Ez pedig a taxizás. – Gyönyörűen esik a hó, fehérbe borulnak a fák, a háztetők, az utcák. Jó téli gumik vannak az autón, ezért bátran indulok az első taxiállomás felé. Forgalmas droszt, (egyike a jó helyre került taxiállomásoknak, bár ezt mi alakítottuk ki). Törvénytisztelő állampolgár lévén, a szabályokat betartanám de ez most lehetetlen. A taxiállomást magas hó takarja. Ide még

téli gumival sem lehet beállni, és ha sikerülne is, nincs az utas, aki a hóhegyen át be tud ülni az autóba. Nálam ásó? Lapát? Mért is lenne, taxis, vagyok, nem sírásó! Eszembe jut valami! Nem fizetek én ezért valakinek? Kinek a tulajdona is ez az állomás? Kinek kéne rendben tartani, bútorozni? Ha beszállás közben baleset történik, ki is a felelős? Csak nem én?! Bevallom, megrémültem! Szinte láttam magam, ahogy bilincsbe verve visznek, és egész életemben viselhetem nyomát egy ember tragédiájának. Most mit tegyek? Ha máshol várok utasra, megbüntetnek. A taxiállomáson csak artista képes beülni az autóba, az idős, beteg, mozgásában korlátozott, nem! Dolgozni kéne, tisztességgel, becsületesen, törvényt betartva. Meg kellene keresni a tisztelt taxiállomást fenntartó kht.-nak befizetendő díjat is, hisz nekik azért fizetek, hogy a taxiállomást használni tudjam. Csak kéne legalább egy lapátot szerezni valahonnan. Tisztelt Kollégák! Nemhiába gondolkodtam, megtaláltam a megoldást! Jelentkezzünk hómunkásnak! Keresünk is, és a taxiállomások is tiszták lesznek. Télen lapátot kapunk, nyáron meg seprűt! Csak egy dologra nem jöttem rá! Mért is fizetjük a taxiállomás-használati díjat? Ha valaki meg tudná ezt nekem mondani, kérem, tegye meg, mert már sok időm nincs hátra (a taxizásból), és jó lenne, ha esténként valami új dolgon gondolkodhatnék.

Megköszönve a figyelmet és az esetleges segítséget, a talán nem egyéni gondomon.

Tisztelettel :

DJ.



## AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Minden Taxitársaság és egyéni kolléga gépkocsiját 2006.01-01-től már **nettó 7.000.- Ft+áfától**

szállítjuk,

Budapest közigazgatási területén.

Speciális kiskocsikkal megyünk a futómű-sérült, vagy

kitörött kerekű gépjárművekért.

### City helyszínelők.

Kérje ajánlatunkat a nap 24 órájában diszpécserjeinknél. Tel:

**2900-626, 2970-252,**

**70/370-6890, 70/370-6880**

Családtagoknak kedvezményes szállítás, barátoknak, ismerősöknek "baráti ár".

Balesetes gépkocsikat a mindenkori

Fuvosz-Mabisz megállapodásban

szereplő díjtételekkel szállítunk,

amennyiben azt a biztosító megtéríti 100 %-ban

## 10 % MÁR CSAK 10 %!

Természetesen ez sem kis számot takar, ez is hatalmas arány, ami nem is olyan régen akár az 50%-ot is elérte. Mit szeretnék ezzel érdekelteni? Lássuk: jelenleg valamivel több mint 5000 taxi fut Budapesten. Ebből hozzávetőlegesen 4000 kolléga a 12 taxitársaság valamelyikéhez tartozik. Tehát van – körülbelül – 1000 „mezítábas”. A létszámuk legalább fele biztosan tisztességgel, becsülettel dolgozat. Naponta csinál 2-3 fuvar, valahol a városban. Megvan a benzinpénz, félretesz a szervizre, meg futja este a sörre. Biztosítást vagy fizet, vagy nem. Kocsiceréről nem is álmodozik. Sajnos van 500 nem „idevaló”. Az az említett 10%! Már csak ők ne lennének, csak tőlük tudnánk szabadulni. A két repülőter, a három autóbusz-végállomás, a vasúti pályaudvarok, valamint a belvárosi idegenforgalmi helyek környéke tartozik az „érdekeltségükbe” a mai napig. Pedig ők hozzák a szakmára a szégyent! Menjünk ki a Keletibe a vágányokhoz, vagy látogassunk el az 1-es repülőter csarnokába. Falkákba verődve rángatják az utasokat, azok bőröndjeit kollégáknak nem nevezhető személyek! És ami a döbbenet: korábban a Nyugatinál, a Népligetnél „dolgozók” is kirobbantak a régi repülőterre és már ott is tombolhatnak! És senki sem állítja meg őket! Ez a 10% a szakma szégyene! A mi szégyenünk! Mert az átlag turistának egyformák vagyunk: a taxi az taxi. Nem mondhatjuk el egyenként, mindenkinek, hogy ezek nem mi vagyunk, az ilyenek nem tartoznak közénk! Így nincs más megoldás, mint fejlet lehajtvá hallgatni az utasok rémtörténeteit például a 2006(!)-ban teljesített repülőter – Belváros fuvar 18 000 Ft-os számlájáról.

Ma még köztünk vannak. Kérdés, hogy az illetékes, hatósági jogkörrel felruházott szervek ezt meddig tűrik? Reméljük, már nem sokáig, és megtisztul az ország kapuja, ahol a turista, a külföldi először találkozik kishazánkkal. Mindegy, hogy repülővel, vonattal, vagy autóbusszal érkezik, bár a nemzetközi hajóállomások környékét is érdemes lesz tavasztól jobban figyelni...

Ferenczy P. Károly

Hapsi pizzát rendel.

– Mennyi borravalót szokott kapni? - kérdi a futártól.

– Nem tudom, ez az első fuvarom. Egyetemista vagyok, csak

besegítek a nyáron. - feleli a fiú

– De a többiek azt mondták, maga elég fukar. Ha ötven centet kapok magától, már örülhetek.

A fickó bedühödik.

– Micsoda? Na, itt van öt dollár. Mondja meg nekik mennyit kaptak! Egyébként mit tanul?

– Alkalmazott pszichológiát.



**A**z a baj szerintem, hogy az én korosztályom túl sokat élt a múlt rendszerben, a fiatalok meg keveset az újban. Így aztán elég nehezen értjük meg egymást. Bevezetésként csak ennyit szeretnék mondani a pró és kontra vitához. Szóval a taxizás egy eléggé sajátos formája a személyszállításnak. Rengeteg tényező befolyásolja a tevékenységünket. Azelőtt jóformán a személyen (taxisofőr) múlt az eredményesség. Az autók (eszközök) egyformák voltak. Halkan mondom, nem biztos, hogy jól érzékelem, de mintha ismét előtérbe kerülne hasonló törekvések. A City-nél most csak az antennák lesznek egyformák. Aztán majd ki tudja, mi jön még? Esetleg az autók? A sárga színű taxik nem jöttek össze. Pedig micsoda lehetőség rejlett benne. A nyakát nyújtogató utas messziről látta volna, hogy két sarkkal odébb leintik a kiszemelt taxiját, (New Yorkban) Volt már ilyen. (szürke taxi, kék taxi) Meg az egyenruha. Hmmm? Nem hinném, hogy az ilyesmi komolyan fellendítené az üzletmenetet. Vagy a gazdaságosság ezen múlna. A szakmaiság meg pláne. Amikor a „cégek” a „felvételi vizsganyagot” a saját üzletkörüik alapján állítják össze. Ez sajnos hatással van a taxis alapvizsga anyagára is. Egyébként Császár és Dudás urak véleményéhez csak annyit szeretnék hozzáfűzni, hogy szerintem mindkettőjüknek IGAZA VAN! Ezt a tevékenységet nem szabad és nem is érdemes belekényszeríteni egyik koncepcióba sem. Van, aki kevesebbel is megelégszik, van, aki jobban hajt. Van, aki drosztol, van, aki repked a címekre. Így volt ez régen is. A nappalos hozta a jó gurulót, az éjszakai meg a le-

adót. Az egységvezető elvtárs meg nem győzte dicsérni az éltermelőket. Manapság pedig csak a brifkó számít. Később meg majd az, hogy mennyit hoz a postás. Nyugdíjat persze. Sajnos sokan vagyunk, akiknek továbbra is nyomnunk kell a példát. Mi va-

## Morfondáriák

gyunk a rendszerváltás vesztesei. Meg még egy jó páran rajtunk kívül. Sőt ma már arra is van példa, hogy valakinek úgy emelik a nyugdíját, hogy utána kevesebbet kap. Kicsi a nyugdíja a kollégának ezért kapott eddig 8000 Ft kiegészítést méltányosságból. Idén emeltek neki 1200 Ft-ot. Viszont a 8000-ból elvettek 2000 Ft-ot. Na, ez annak a továbbfejlesztett változata, amikor a Kohn a Grünnek azt magyarázza, hogy abból él, hogy zárva tartja a boltját. Ezek után egy cseppet sem örültem, amikor legszebb álmom közepén megszólalt a mobilom. Na ki keresett? A volt miniszterelnök. Am viszont szapofázni nem lehetett. Másnap ismét felkeltetek. Azt mondja: szervusz, én vagyok a Feri. Majdnem megkérdeztem, hogy melyik Feri, de időben észbe kaptam. És mindezt még nekem kell finanszírozni. Ezek még erre is költik az adómat. Ráadásul kimaradt az életemből a libaörzés, így aztán kénytelen vagyok pertut inni, ha tegezödni támad kedvem. Inkább az utakat hoznák rendbe. E helyett a kátyúkat kitéblázzák. Az van odaírva, hogy „köszönjük a türelmét”. De, hogy ki köszöni, az már nincs odaírva. Biztos az istriai lakos, aki folyton aggódik, hogy Jean nevű mindene se mit kerülget állandóan. Azért nem jár mostanában biciklivel vagy lóháton, mert vagy a ló patkója vagy a bringa küllője igen rövid idő alatt tönkre menne. Ezekből a kiírásokból amúgy is kezd elegem lenni. Legutóbb például áll a buszmegállóban egy szgk. úgy hogy sehogy sem tudok beállni. Van rajta egy tábla: ETELSZÁLLÍTÁS. Teljes értetlenség tükröződött az ember arcán, hogy mi van, nem látom, hogy ő milyen fontos feladatot lát el. Vagy Best-off-os taxi megáll a buszmegállóban, mert az utasa ki akar szállni. Cseppet sem zavarja, hogy kb. 130 utassal szabálytalanul kell beállnom a megállóba. Várni ugye nem nagyon várhatom, mert hölgyutasról lévén szó ki tudja, hogy a táskája melyik sarkából mikorra keríti elő a fuvardíjat. Utána még kér egy kis türelmet, a kulcsait is előkeresni. Az a szomorú az egészben, hogy a környéken 10 m-

en belül elől-hátul bőven volt hely. A feliratozáshoz jobbnál jobb ötleteim vannak. Például: ZSÖMLEKEREKÍTÉS, KIFLIGÖRBITÉS. Mert ugye mindenkinek a maga munkája a legfontosabb. Mostanában a profi hazudozók próbálnak meggyőzni, hogy ők a legfontosabbak. Kinek?

Nekik természetesen. Ha oda ikszelek. El is határoztam, ha elmegyek mindannyiukat beikszelem. Olyan egyforma hülyeségekkel traktálnak, hogy ez a legkevesebb, amit tehetek

értük. Különbségek azért vannak a pártok között. Van ugye a gátlástalan, van a naiv, az ostoba, és a szerződészségő. Minek válogatni? Vannak új pártok is. Nekem nagyon tetszett a kétfarkúak pártja. Ők csak ingyen sört, örök életet meg ilyesmiket ígérnek, ha kormányra kerülne. El is határoztam, hogy odaadom nekik a kopogtató cédulát, de kiderült, hogy ezek is süketek. Be sem akarnak kerülni. Nahát! Akkor ezek nem is komoly emberek. Vagy talán ők a legkomolyabbak? Manapság semmi sem biztos. Sajnos ismét egy taxis áldozattá vált. Egyre durvább világunkban nem lehet szó nélkül elmenni az ilyen brutális gyilkosság mellett. És a jog még érintőlegesen sem áll mellénk. A Szunyog gyilkosai már kint vannak. Sőt már vissza is kerültek. Ilyen rövid egy élet? Vagy a halál? Pedig szerintem itt nincs enyhítő körülmény. Az előre megfontoltág kézenfekvő. Nincs szerelemféltes, hirtelen felindultság. Van viszont elszántság. És csak az. Meg a szomorú végeredmény. Ennyi manapság a jogbiztonság. Példaként csak. A tv-ből. Ittasan, gyorsajtvá lakott területen belül, halálra gázolt valakit. Jogerős ítélet: HATVANEZER Ft pénzbírság. Ehhez nincs mit hozzátenni. Sajnos a taxisok részéről is előfordul néha túlkapás. Arra a két angol turistára gondolok, akiket a taxis a szórakozóhely biztonsági emberével együtt jól helyben hagyott. Na meg a rendőri intézkedésen is volt mit csodálkozni. Állítólag. Ne csodálkozzunk. Itt élünk. Ilyen világban. Talán mi is tettünk egy kicsit érte, hogy ilyen lett. Néha beszélgetünk ugye arról, hogy Ausztriában, Olaszban, szóval Európában milyen szigorúan betartják a szabályokat. Igen. Csak egy ismerősöm erre azt szokta mondani, hogy ott a rendőr sem áll meg a tilosban. És ez a lényeg. Mennyit kell még fejlődniünk? Akarunk-e? Érdemes-e? Unokáink talán még látni fogják. Na de ne erre gondoljunk. Nemsokára itt a tavasz. Tavasi fesztivál. Turisták. Vendégek. Ja, és UTASOK! Szolgáljuk ki őket!

Tisztelettel:

Kapitány

### KÖNYVELÉS

- Az **elektronikus havi bevallások** teljeskörű ügyintézés a regisztrációtól az elévülésig.
- Számítógépes adatrögzítés.
- Bérszámfejtés, béranalitikák.
  - Teljeskörű elektronikus ügyintézés, adatszolgáltatás.
  - Tanácsadás, képviselőlet.

A szolgáltatások a **BTI**-ben is igénybe vehetők!  
(1191 Budapest, Attila u. 49-53.)

**TAX-Info Könyvelő Iroda**  
(1165 Budapest, Zsemlekes u. 62/b.)  
**402-4365 / (30) 342-2767**  
**www.taxikonyveles.hu**  
putz.gyorgy@taxikonyveles.hu

**BÉRSZÁMFEJTÉS**

A határátkelőnél egy arab autóját vizsgálják a vámosok. Szétszedik ripityára, majd az egyik vámos egy elrejtett zugból egy zacskó fehér port húz elő. A filmekben lá-

tott flegmasággal felvágja a zacskót, bele-nyal, majd vigyorogva az arabhoz fordul:  
- Kokain, kokain?  
- Nem, anthrax, anthrax...

## Előfizethető a Taxisok Világa!

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

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

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

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

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

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

**KERTIGÉP JAVÍTÁS**  
Kapáló gépek, fűnyírók,  
láncfűrészek javítása,  
karbantartása.  
Szigetszentmiklós-Lakihegy, Leadó u. 36.  
/M0 Csepel-Halásztelki lejárótól 200m-re/  
Tel.: 06-24-475-250 Nyitva: H-P 10-18-ig

**Jap-ker® Mazda, Toyota, Suzuki,  
Mitsubishi, Nissan, Honda bontó**  
Bontott, utángyártott és gyári alkatrészek  
Cím: 2000 Szentendre, Dózsa Gy. Út 26.  
Tel.: 06-26-314-163 06-26-311-121  
06-26-318-182 06-26-300-032  
E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

Autórugó javítás, készítés  
lengéscsillapítók javítása,  
forgalmazása  
**VÖRÖS AUTÓRUGÓ**  
Nyitva: H-P: 7.30-16 óráig  
Bp. XIII., Fáy u. 84. ☎ 329-0279

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

**NORDEX TRADE Kft.**  
Autóalkatrész-szaküzlet  
**AUDI, VW, Seat, Skoda**  
1196 Bp., Ady Endre út 51.  
Tel.: 280-9739, 280-4567  
Nyitva: H-P 8-18 óráig,  
Sz: 9-13 óráig  
Taxisoknak 10% kedvezmény!

**Octavia-Fabia alkatrészek**  
exportőre várja taxis kollegákat  
**-10% -20%**  
engedménnyel és egyéb akciókkal!  
Bp. XV., Arany J. U. 31.  
Tel: 306-43-13 R: 70-209-78-96

**ESZTIKE VENDÉGHÁZ**  
Fertőd

*Üdülés Hévízen  
a Majerik  
Gyógyszállóban*



Elhelyezés: 1, 2 és 3 ágyas összkomfortos (pótágyazható)  
szobákban. Többgyermekes családok esetén  
családi szobában.

1 ágyas szoba	reggelivel	6.000 Ft/fő/éj
2 ágyas szoba	reggelivel	11.000 Ft/2 fő/éj
Apartment	reggelivel	15.000 Ft/éj

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




Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található  
A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.  
A szauna és a szolárium használata díjmentes  
Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.  
A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.  
A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó (314 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

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

**FÉK**  
tárcsa  
betét  
dob  
pofa



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

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

**ÉKSZERÉSZ BT.**  
**Ékszerkészítés**  
(hozott aranyból is)  
javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás  
fényképről lézeres képvésés medálra  
**1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.**  
Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig  
Szombat: 8-12 óráig.  
☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213  
**TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!**

Halvány lilomszínű taxik Londonban

## Tradíció helyett trendi

**Egyedülálló újítást vezetett be a brit fővárosban a Lulu Guinness divatház, ezentúl saját stílusjegyeiket viselő taxik fuvarozzák utasaikat, akik vásárlási kedvezményre is számíthatnak.**

A közismert fekete londoni taxik fölött eljárat az idő. A tradíció a múlté, és a változások szele nem csak érződik, de látszik is az egyébként konzervatív fővárosban. A Lulu Guinness divatház egy merész marketingötlettel vezelve, egyéni stílusú, úgynevezett divat-taxikat készíttetett, egyelőre tíz darabot. A taxik halvány lilomszínűek, amelyeket különleges, a divatházra jellemző církal-

mas feliratok díszítik. A feltűnő járgányokat nem csak a hétköznapi közlekedésre lehet igénybe venni, hanem különböző fogadásokra és rendezvényekre is ezekkel lehet érkezni, ami napjainkban igencsak az extravagáns kategóriába tartozik. Természetesen városnézésre is bére vehetők a járművek, mint ahogyan az esti partikra is ilyen flotával érkezhetnek az arra igényt tartók.

A divatház vezetői abban bíznak, hogy a különleges megjelenésű taxik rendkívül jó mobil reklámhordozók, ráadásul akik e szolgáltatást választják, azok a fuvar végén 10 százalékos vásárlási kedvezményre jogosító szelvényt kapnak a sofőrtől, amelyet a

divatház-lánc londoni üzleteiben tudnak beváltani.

A járművek látványa meglehetősen, ennek ellenére alig akad olyan utazni vágyó, aki ódzkodna a különleges jármű használatától. A külföldiek pedig nem csak a régi dobozos fekete taxikkal fotóztatják magukat, hanem e különleges járművekkel is.

Azt azért igen nehéz elképzelni, hogy egy frakkot és cilindert viselő angol úr, sétapálcával a kezében, egy ilyen csiricsaré taxival utazzon és ebből szálljon ki, mondjuk London belvárosában, de lehet, hogy nem csak a szokások változnak a brit fővárosban, hanem ezek megítélése is. **Cash**

## BTI-Taxicentrum hírek

### Elköltözünk!

A BTI 12 év után székhelyt változtat. A váltást az tette szükségessé, hogy a jelenlegi – irodaháznak ma már a legnagyobb jóindulattal sem nevezhető – épület hamarosan bontásra kerül. Mivel a szintén e telephelyen működő City Taxival igen jó a munkakapcsolat, logikus választás volt, hogy követjük őket új helyükre. A jelenleg az Attila utca 49–53.-ban székelő valamennyi cég tehát március-április környékén áthelyezi székhelyét a **XI. kerületbe**, közelebből Kelenföldre, még közelebből a **Vahot u. 6.-ban lévő irodaházba**. A jelenlegi tervek szerint valószínűleg április elsejétől már a BTI is ott lesz megtalálható. A részletekre és a pontos dátumra márciusi számunkban visszatérünk.

\*\*\*

Mint már többször megirtuk, 2006-tól változik az elszámolható gépkocsiköltség számítás módja. Az APEH ezután nem ne-

gyedévenként, hanem havonta teszi közzé a bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagköltség számításához szükséges üzemanyagárakat.

A BTI-ben ezért megújítottuk a közkedvelt költségcsökkentő programot is. Ma már a havi árváltozások követése mellett mód van arra is, hogy a megtett összes kilométerek ismeretében komplett számítást nyújtunk, névre szólóan, rendszámmal, elszámolható bruttó összeggel. A költségszámítás 600 Ft-os áron vehető igénybe, a BTI tagjainak ingyenes.

\*\*\*

Teljes körű könyvelési szolgáltatásunk bármely egyéni vállalkozó taxis részére rendelkezésre áll. Társasági formában (bt., kft.) működő vállalkozások könyvelését sajnos nem tudjuk vállalni, de tudunk ajánlani erre a célra is szakembert.

Pénzügyi szolgáltatások tekintetében a jelzalog alapú hitelek közvetítése a legnépszerűbb, de befektetési, nyugdíj-előtakarékossági szándékkal is érdemes irodánkhoz fordulni. Az utóbbi években minimálbér utáni járulékokat fizető, mostanában nyugdíjba menő kollégák kezdő nyugdíja a negyvenezer forintot sem éri el! Érdemes tehát előre gondolkodni.

### Bölcsességek

Imádni ugyanaz, mint szeretni, de mégsem ugyanaz imádkozni, mint szeretkezni!

\*\*\*

Az idegbaj öröklődő betegség. Én is a gyerektől kaptam.

\*\*\*

Soha többet nem veszek feleségül kézilabdás nőt. Bármit vág hozzám, eltalál.

\*\*\*

Olyan jó vagyok az ágyban, hogy néha már a saját nevemet kiabálom!

\*\*\*

A sportot sose késő el-

kezdeni, úgyhogy én még várok..

\*\*\*

A bánatomat italba akartam folytatni, de tud úszni az a bestia.

\*\*\*

Nem aggódom az adósságom miatt. Elég nagy ahhoz, hogy tudjon magára vigyázni.

\*\*\*

Ha a 3. napon lett teremtem a Nap, Hold és a csillagok, akkor hogyan mérték az első két napot?

\*\*\*

A telefonszex a legtitkosabb vágyaidat is kielégíti,

ha elég ügyesen bánsz a kagylóval.

\*\*\*

Én már nem hiszek semmiben! A múltkor is bementem egy ajtón, amire az volt írva, hogy NŐK, de csak budi volt.

\*\*\*

Szeretem az extrém sportokat, mert közben rengeteg új barátot ismerek meg: mentősöket, baleseteket, gyógytornászokat és kedves embereket, akik kihívták a mentőket!!!

\*\*\*

Egy férfinak három élet szakasza van: egy, amikor hisz a Mikulásban, kettő, amikor nem, három, amikor ő a Mikulás.

### Előfizethető a Taxisok Világa

**A féléves előfizetői díj**

**1980 Ft,  
az egyéves  
3960 Ft,**

**amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.**

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



## Taxiállomás-használat időkorlátozással II.

A fenti címmel jelent meg a Taxisok Világa januári számának 44. oldalán egy rövid írás, melyben 6X6-os kollégánk felhívta fővárosi taxisok figyelmét arra, hogy a Margitszigeten pénzt szednek a személyszállítóktól, amennyiben 30 percet meghaladóan tartózkodnak a fizetős részen. Levélírónk kiderítette, hogy a „főváros Margitszigetért is felelős parkolási vezetője”, valamint a Taxiállomás Kht. is tud a problémáról. A tőlük kapott információk alapján felhívta a többi taxis figyelmét arra, hogy ne fizessenek a sorompó órének. Biztos, ami biztos, mi is rákérdeztünk a taxiállomás Kht-nál erre, de azt a választ kaptuk, hogy bizonyára más volt a gond az adott esetben, ugyanis a sorompónál nem kérnek pénzt a taxisoktól. Legalábbis szerintük. Így jelent meg a hír a legutóbbi számunkban.

**Most pedig ezúton kérünk elnézést minden kollégától,** akiket akaratlanul félrevezettünk. A valós helyzet ugyanis más. Olyan abszurd, amilyen csak a mi fővárosunkban történhet meg. Ugyanis, mint megtudtuk, a szigeti parkolásáért felelős budapesti szervezet egy rendelet alapján köteles díjat szedni az oda behajtóktól, ha azok 30 percnél tovább tartózkodnak ebben az övezetben. Állítólag ez alól nincs senki



**A három közül ezt a taxiállomást „ingyen” használhatják a taxisok, mert ez a fizető övezeten kívülre épült. Igaz, itt utas sincs...**



**A szállodáknál létesített állomásokot ingyen a valóságban csak a kiválasztottak használhatják, nekik ugyanis bérletük(?) van. A többi néhány ezer pedig fizet még parkolási díjat is**

számára felmentés, és a Fővárosi Közgyűlés döntése nélkül nem is lesz. Ennek alapján viszont a taxisoknak is fizetni kell, hacsak a szállodák valamelyike nem bélyegzi le a parkolási cédulát. A cikk megjelenése után egy másik társasághoz tartozó kollégánk kipróbálta a leírtakat, és 30 percen túl még maradt 10 percet kíváncsiságból. Majd ment a sorompóórhöz, aki viszont nem engedte ki a fizetés nélkül. Taxisunk nem adta fel, mutatta az újságot, hogy abban bizony az áll: a taxisoknak sem a Várban, sem a szigeten nem kell fizetni, ha ott taxiüzem módban tartózkodnak. Ám a díj beszédével megbízott őr nem engedett: vagy bélyegzést kért, vagy pénzt. Így tehát kollégánk visszament a szállodához, ahol „igazolták” a parkolójegyet. Így tudott ingyen kijutni a Margitszigetről. Viszont megkérdezte az őr, hogy akkor a naphosszat ott álló szállodás taxisoknak miért lehet e területen ingyen várakozni fuvarra? Talán csak nem az ő érdekük, hogy rajtuk kívül mindenki fizessen? A kapott válasz része a kis magyar abszurdnak, ugyanis a cerberus sze-



rint nekik „parkoló-bérletük” van. Bizony. Akkor lássuk is a valóságot: Adva van az idegenforgalom által használt terület, két nagy forgalmú szállodával, tavasztól ősziig igen sok kül- és belföldi turistával, akik bizony időnként taxiba ülneek. Adva van egy fővárosi taxiállomás-hálózat, melyet az utazni vágyóknak közpénzből építettek ki, és egyébként a fenntartásukat az összes budapesti taxis fizeti. Ennek részeként épült is három droszt a Margitszigeten, melyből kettő a „fizetőövezeten” belül van, ahol ezért taxis utasra csak maximum 30 percet várhat ingyen. Tehát ott épeszű kolléga nem áll meg, bár elméletileg azért épült, hogy ott utasokra várjanak. Vannak szállodás taxisok, akiknek a sorompóór szerint „bérlete”(?) van a fizetős parkolóba, és így használhatják azt a két taxiállomást is, melyet a fővárosi taxisok befizetéséből bérel és tart fenn a kht. az összes taxisnak, akik viszont ezt csak parkolási díj megfizetése fejében...

Tehát még egyszer elnézést kérünk a kollégáktól a téves közlésért, ám határozottan úgy érezzük, hogy számos fővárosi illetékesnek erre komolyabb oka lenne azért, mert ilyen helyzetet teremtettek...

**A szerk.**

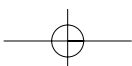
**A kisiúk ugyanazon okból vesznek Kinder tojást, mint amiért a férfiak vásárolnak női fehérneműket. Nem igazán a termékre van szükségük, inkább a meglepetésre, ami bennük van...**

\*\*\*

**A róka és a holló meséje arról szól, hogy a húsevő róka és a rovarevő holló veszekednek egy tejterméken, amit mind a ketten utálnak.**

\*\*\*

**Már majdnem megvettem a „Pozitív gondolkodás előnye!” című könyvet, de aztán arra gondoltam, ugyan, mire lenne ez jó?**



# Változott a közúti közlekedési törvény

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. több ponton is változott. A bennünket is esetleg érintő módosítások a következők:

- Pontosították a vállalkozás gyakorlásával kapcsolatos szabályok megsértésének szankcionálását.
- Tételesen felsorolták az ellenőrzésre, ill. bírságotra jogosult szerveket (taxis esetén ehhez még a fogyasztóvédők és a főváros illetékesei is hozzászámítandók).
- Súlyos esetben a jármű lefoglalható, a bírság befizetéséig (ezt az eljárást valószínűleg taxik esetén nem alkalmazzák majd, de a lehetőség megvan...).

## Törvényi háttér:

Kkt. „20. § (1) Az e törvényben, valamint külön jogszabályban a) meghatározott engedélyhez, bejelentési kötelezettséghez és meghatározott okmány meglétéhez kötött belföldi vagy nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatásra (árufuvarozásra és személyszállításra) ...vonatkozó rendeletek megsértői bírságot kötelesek fizetni.

(2) A bírsággal kapcsolatos eljárások lefolytatására – a (11) bekezdésben meghatározott ellenőrzési jogosultsághoz igazodóan – a közlekedési hatóság, a vámhatóság, a rendőrség és a Határőrség ...jogosult... (4) Az (1) bekezdésben foglalt rendelkezések megsértőjével szemben 50 000 Ft-tól 800 000 Ft-ig terjedő bírság szabható ki. Az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét külön jogszabály határozza meg.

(5) A beszedett bírság összege az eljáró hatóságot illeti meg....

(7) A járművet a bírság, illetőleg a pénzkövetelés biztosítás megfizetéséig – az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül – vissza lehet tartani.

(8) A jármű részére a visszatartás idejére várakozó helyet kell kijelölölni, és a jármű forgalmi engedélyt – az elismervény egyidejű kiállítására és a járművezető részére történő átadása mellett – a visszatartás időtartamára el kell venni.

(11) A jármű visszatartásából eredő, az üzemben tartót ért kárért az eljáró hatóság felelősséggel nem tartozik.”

A törvény pontosította továbbá a közút és magánút kérdését is. Közforgalom számára magánutat megnyitni, vagy megnyitott magánutat lezárni csak a közlekedési hatóság engedélyével le-

het. Olyan intézményeknél, ahol az engedélyezés feltétele a közúton való megközelíthetőség, a magánutat közúttá kell nyilvánítani. Jó példa lehet erre a privatizált Ferihegyi Repülőtér esete is.

## A Citroën C6 belső tere elnyerte a Nemzetközi Automobil Fesztivál Díját



A Citroën C6-osnak ítélte a „2005. év legszebb belső tere” díjat a XXI. Nemzetközi Automobil Fesztivál ez év január 17-én a párizsi Grand Palais-ban.

A zsűrit, amelynek elnöke Jean-Michel Wilmotte építész, tiszteletbeli elnöke pedig Alain Prost négyszeres Forma 1 bajnok volt, és tagjai között megtalálhattuk Chantal Thomass-t, a női fehéreneműdivat királynőjét és Hubert Auriolt, a Paris Dakar egykori bajnokát, több mint egy millió internetes szavazat segítette döntésében. Az elismerés a C6 világos, finoman kidolgozott belsőterének szólt, amely nem nélkülözi a luxust és a modern vonalakat sem.

A Citroën az estély során további elismeréssel gazdagodott, hiszen a „Művészeti Nagydíjat” a tavaly 50. születésnapját ünneplő DS-nek ítélték.

# APEH közlemények

## A pénztárgépek és taxaméterek 2006. január 1-jétől hatályos új követelményrendszerének kiadásáról

(A csak a pénztárgépekre vonatkozó speciális előírások nélkül.)

Az adóigazgatási azonosításra alkalmas nyugta adását biztosító taxaméterek forgalmazásának, használatának feltételeiről és az azzal összefüggő nyilvántartási, elszámolási és adatszolgáltatási kötelezettségekről az APEH 2006. január 1. hatállyal új közleményt adott ki. A közlemény egységes szerkezetben tartalmazza a taxaméterek új engedélyezési, technikai feltételeit, az üzembe helyezéssel, szervizeléssel, használatlalt összefüggő kötelezettségeket. A szabályozás módosította, aktualizálta a korábbi előírások egy részét, továbbá új fejezetekkel bővítette a készülékekre vonatkozó követelményeket. Az új előírások közül különösen jelentős az euró bevezetésével kapcsolatos, az euró elszámolásra és a készülékek euró állításának menetrendjére vonatkozó feltételek kidolgozása.

2006. december 31-ig átmeneti rendelkezésként a korábban érvényes szabályozás és az új szabályozás szerint is engedélyezhetők a taxaméterek. A régi feltételeknek megfelelő engedélyké-

relem benyújtásának legkésőbbi határideje 2006. október 30.

2007. január 1-jét követően új taxaméter engedélyezése vagy a régi módosítása kizárólag az új követelményrendszernek megfelelően végezhető.

Az új követelményrendszert tartalmazó közlemény elérhető az Adó és Ellenőrzési Értesítő 2006. évi januári számában, valamint az APEH internetes honlapján ([www.apeh.hu](http://www.apeh.hu)).

### A minimálbér változásának a hatása a Tbj. szerinti járulékfizetési kötelezettség gyakorlatára

A 316/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet szabályozza 2006. január 1-jétől a kötelező legkisebb munkabér (minimálbér) összegét. A teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállaló részére megállapított személyi alpbér kötelező legkisebb összege a teljes munkaidő teljesítése és havibér alkalmazása esetén 62 500 forint.

A társadalombiztosítási és egyéni járulékfizetési kötelezettség teljesítését a munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban munkát végzőknél, az egyéni és társas vállalkozóknál, az egyhá-

zi személyeknél, valamint a II százalék egészség-biztosítási járulékfizetésre kötelezetteknek befo-lyásolja a minimálbér változása.

A főfoglalkozású egyéni vállalkozó által fizetendő járulékok alapja a vállalkozói kivét, átalányadózónál az átalányadó alapját képező jövedelem, de legalább a tárgyhónapot megelőző hónap első napján érvényes minimálbér. (Tbj. 29. § (1)-(3) bekezdés.) Abban az esetben, ha az egyéni vállalkozó nem realizál vállalkozói kivétet, vagy a kivét összege kevesebb, mint a minimálbér összege, úgy 2006. január hónapra 57 000, február hónaptól 62 500 (naptári naponként 1 900, illetve 2 083,33) forint alapulvé-telével köteles a járulékokat megfizetni.

Az egyszerűsített vállalkozói adózás szabályai szerint adózó egyéni vállalkozó (ha nem választ magasabb összegű járulékalapot) járulékanak alapja szintén a tárgyhónapot megelőző hónap első napján érvényes minimálbér, így ebben az esetben január hónapra 57 000, februártól 62 500 forint a járulékok alapja. (Tbj. 29/A. § (1) bekezdés.)



## Autópályamatrixa Ügyeljünk a rendszámra!

Ma már nem tekinthető kivételesnek, ha a taxis fizető-autópályán közlekedik. Akár egy hosszabb fuvar, akár családi program folytán előfordulhat, hogy autópályamatrixát kell vásárolnunk. A legtöbb esetben az ügymenet egyszerű: a matrixabeszerző helyen – jellemzően benzinkútnál – bemondjuk az igényünket, bemondjuk a rendszámot, a benzinkutas beírja a gépbe, kinyomtatja és elénk rakja, hogy írjuk alá – miközben a hátunk mögött türelmetlen autóstársak morognak a várakozás miatt.

Tulajdonképpen amikor a kis cédulát aláírjuk, akkor azt igazoljuk, hogy a rajta lévő rendszám jó, azt ellenőriztük, tényleg a miénk. Ezután felragasztjuk a matrixát, és haladunk célunk felé az autópályán.

No de mi történik abban az esetben, ha a benzinkutas által kinyomtatott rendszám mégsem jó? Egy betűt vagy számot könnyű elírni, melléütni, és a nagy forgalomban bizony nem mindig jut eszünkbe, hogy aláírás előtt tényleg ellenőrizzük, valóban a mi rendszámunk került-e a matrixára. Taxis kollégánk, Molnár Pisti épp egy ilyen elírt rendszám által fizetett majdnem büntetést. Ám végül megúszta – de mennyi utánjárás által...

Történt, hogy a megvásárolt autópályamatrixára a HXJ betűjelek helyett HXY került. A nagy forgalmú benzinkút pénztárosa kapkodott, kollégánk pedig elfelejtette ellenőrizni a beírt rendszámot. Annak rendje és módja szerint meg is kapta a büntetést néhány héten belül. Csodálkozott, hiszen ő vásárolt autópályamatrixát, és fel is ragasztotta. Nem értette az egészet, megírta fellebbezését, aztán türelmesen várakozott. Nem kellett

sokáig várnia, hamarosan újabb levelet kapott, ezúttal már 46 000 Ft-os maximális pótdíjat követeltek rajta. Nem értette a dolgot. A vásárolt matrixája már nem volt meg, azonban emlékezett arra, hol vette. Felkereste ezt a benzinkutat – emiatt persze egy újabb autópályamatrixát kellett beszereznie – ahol készségesen közölték vele, hogy ők nem tudnak segíteni, mert az adatok már nincsenek meg. Forduljon azonban az autópályakezelőjéhez. Nem volt rest, bement az autópályakezelő ügyfélszolgálatára, ahol egy segítőkész hozzáállású ügyintéző hölgy rövidesen kiderítette neki, hogy az adott időben, az adott helyen valóban vásárolt valaki egy 4 napos matrixát, ám nem HXJ, hanem HXY kezdetű rendszámra. Az ügyintéző javasolta, hogy e tényt hozza a büntetést kirovó hatóság tudomására.

Újabb levél, ezúttal a kibővített tényekkel. Valóban vettem matrixát, de sajnos a rendszámot elírták. Szánom-bánom, de hát fizettem díjat, talán mégsem jogos a közel ötvenezres büntetés. Legott jött a válasz: na jól, van most az egyszer, de azért ejnye-bejnye. A megfogalmazás helyenként olyan szívbemarkoló, hogy nem állom meg szó szerint idemásolni: „A levelében leírt felvetésekkel kapcsolatban tájékoztatjuk, hogy Társaságunk pozitív, ügyfélcentrikus szemléletmódja abban nyilvánul meg, hogy a vásárló által tévesen jóváhagyott, rendszámelírásból adódó szabálytalan autópályahasználat esetét 1000 Ft adminisztrációs költség megfizetése ellenében pozitív értelemben korrigálja, és pótdíj elengedési igazolást állít ki.” Na mit szólsz? Pozitív ügyfélcentrikus hozzáállásból úgyis kevés van az országban. Ja, sajnos ezt az ezerforintos díjat csak személyesen az irodában lehet befizetni, ami persze újabb autópályamatrixa megvásárlásával jár.

Végeredmény: egy elírt betű miatt néhány telefon, három tértivevényes ajánlott levél, két személyes megjelenés, két csak emiatt megváltott autópályamatrixa. Nem volt olcsó, és nem kevés időbe telt. Lehet hogy egyszerűbb lett volna a büntetést kifizetni...?

## Genjben mutatkozik be az új Skoda Roomster



A Škoda Auto közzétette az új Škoda Roomster első hivatalos fotóit. A Skoda az új Roomster-rel nem csak egy új piaci szegmenst céloz meg, hanem az autóval egy új fejlődési szakasz is elkezdődött.

A Roomster tanulmány változatát először 2003 májusában a Frankfurti Autókiállításán mutatták be. A szakújságírók és potenciális vásárlók számos visszajelzése alapján úgy döntöttek, hogy egy megfelelő sorozatgyártású gépjárművet fejlesztenek ki belőle. Csekély két és fél évvel ezután Genfben mutatják be a nyilvánosságnak az új Skoda Roomstert.

A Roomster belső terének variálhatóságával és fiatalos, friss designjával egyedülálló. A Skoda Roomster kitűnő ár-értékmény viszonyával, hatalmas csomagterével, sok rakodórekeszével valamint a flexibilisen alakítha-

tó Varioflex hátsó ülésnek köszönhetően meggyőző lehet a vásárlók számára.

Az oldalvonalak dinamikáról tanúskodnak, a nagy üvegfelületek pedig a nagy térkínálatot hangsúlyozzák. A vásárlók 3 benzinmotor és 3 dízelmotor közül választhatnak, melyek kézi és automata sebességváltóval egyaránt rendelhetőek.

A Skoda Roomster gyártása a Kvasiny üzemben folyik majd. Az értékesítés a legfontosabb európai piacokon, beleértve Csehországot is, 2006 nyarán kezdődik.

A Skoda Roomster első nyilvános bemutatója 2006. február 28-án lesz a Genfi Nemzetközi Autókiállításán. A modell magyarországi bevezetése 2006 őszén várható.







**A VOLÁNCOM Kft. a budapesti VOLÁNTAXI szolgáltatás jövőbeni megrendeléseinek teljesítéséhez jó minőségű gépkocsikkal és megjelenéssel taxis vállalkozókat keres.**

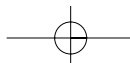
**Alkalmazott díjszabásunk:**

	Alapdíj (Ft)	Távolsággal arányos egységdíj (Ft/perc)	Idővel arányos egységdíj (Ft/km)
Nappali tarifa	300	240	60
Éjszakai tarifa	420	336	84
Technikai tarifa	4	4	1

**Havi szolgáltatási díj bruttó 16 000 Ft**

Információ: a diszpécsterszolgálatnál folyamatosan a 433-33-22 telefonszámon.

Személyesen: 1105 Budapest, Bebek utca 1. sz. alatt előzetes időpont-egyeztetést követően.



## Ismét egy kolléga távozott közülünk!



Életének 50. évében hosszú betegség után elhunyt

### Kovács Lajos.

Tudom, ezt a nevet így nem sok kolléga ismeri, de ha azt mondom, hogy „BUDA 69” vagy hogy „Kaktusz”, így már jóval többen ismerték. A beceneve is arra utalt, hogy eléggé magába forduló, nem túl nyitott ember volt. Talán az élet tette olyanná, amilyenné lett.

Szürös! Sok fájdalom, szenvedés és kudarc érte az életben. Lehet, hogy azért is volt olyan, amilyen. De akit vagy akiket a maga közelébe engedett és igaz barátjának érzett, azért a valakiért mindent megtett.

Több taxitársaságnál is dolgozott, de talán a Budataxinál érezte igazán jól magát.

Éveken át estétől hajnalig a Belvárosban, illetve a „Markó-tuti” környékén volt megtalálható.

2005 augusztusában sajnos megtámadta egy gyógyíthatatlan betegség, ami ellen minden erejével harcolt Ő is, és küzdöttek az orvosai is.

Sajnos azonban a halálos kór erősebb volt nála, és 2006. január 12-én elhunyt.

Voltak, akik szerették, és voltak, akik nem. Ennek ellenére emlékezzünk rá kellő tisztelettel, emlékezzünk Barátunkra, kollégánkra, taxis társunkra!

**ÉG VELED, LAJOS!  
ÉG VELED, KAKTUSZ!**

Tisztelettel:

**Csamangó Zoli, Tele5 Taxi 208  
Kovács Zoltán, Buda 21**

## Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az Ön számára

Ingatlan jelzálog hitel, kötött, vagy szabad felhasználásra!

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

Kedvező kamatozású lakás hitel

(vásárlás, építés, felújítás)

**Személyautó hitelezése!**

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

### Best Credit Kft

1149 Budapest, Angol u. 38. III/321

Tel/Fax: 06-1/220-1213

Web: [www.bestcredit.hu](http://www.bestcredit.hu)

E-mail: [bestcredit@startadsl.hu](mailto:bestcredit@startadsl.hu)

Megrendülten tudatjuk mindazokkal, akik ismerték, hogy egykori kollégánk

### - Gally Tibor -

a VOLÁNTOURIST URH-szervizének alapítója, majd sokáig vezetője 2006. január 20-án életének 72. évében váratlanul elhunyt.



Gally Tibor gépkocsivezetőként kezdte pályáját, és 1968-ban elsők között lett a VOLÁNTAXI kollektívájának tagja. Majd 1970. július 1-től a VOLÁNTOURIST Vállalat megalakulásától az említett cégnél dolgozott. A taxizás mellett szenvedélyes rádióamatőrként is tevékenykedett. Hobbija nagyban segítette, hogy a kezdettől fogva az URH-s forgalomirányítást alkalmazó VOLÁNTAXI

vezetését rá tudta beszélni, hogy hozzanak létre saját URH-szervizt.

Munkatársai segítőkész, becsületes emberként tartották számon, aki mindig igyekezett feladatait legjobb tudása szerint elvégezni. A régi taxisok emlékeztében bizonyára elevenen él, ahogy szenvedélyesen magyarázta a rádiózás sajátosságait az URH-hálózatokra vonatkozó észrevételekre reagálva.

Gally Tibor 1991-ig volt az URH-szerviz vezetője, és amikor nyugdíjba vonult az állami vállalat üzletágát a VOLÁNCOM Kft.-nek adta át. A pihenés éveiben nagy szeretettel nevelte unokáját, de érdeklődéssel figyelte volt kollégái tevékenységét is.

Gally Tibort 2006. február 9-én helyezték örök nyugalomra. Búcsúztatásán tisztelettel hajtottunk fejet előtte, és emlékét öröve osztoztunk a család gyászában.

**VOLÁNCOM Kft.**

## 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

## KARCSI IS ELMENT

**PLAVECZ KÁROLY ÉLT 58 ÉVET**



Mi ez az örület, hogy gyilkos kór tizedeli meg az ötven és hatvan év közöttieket? Plaveczi Károly is elment.

Ő mindig mosolygó, mindig agilis, mindig tetterre kész kolléga volt, de már egy évvel ezelőtt tudta, hogy gyilkos nagy a baj. Nemrég leszálalékolták, már taxizni sem tudott. de még mindig reménykedett. Ahogy mi is.

A gyilkos kór sajnos erősebb volt. Riadtan nézünk körbe, ki lesz a következő? Kiben bújkál most a legyőzhetetlen erő?

Plaveczi Károly most vesztettél! De továbbra is közöttünk leszel, mert emlékedet - jó közösségként - megőriztük. Ma már az égi felhőkön tekergeted a volánt, mint évtizedeken keresztül idelelenn, a kockások nagy családjában.

Aztán ha eljön az idő, mi is jövünk és együtt elevenítjük fel a régi történeteket, a felejthetetlen éveket.

**Juhász Péter  
Főtaxi Rt.**

## TAXISOK FIGYELEM!

Opel Vectra Signum benzin+gáz üzemű taxikra keresünk sofőröket. **35 Ft/km leadót**

vagy napi fixet kérünk cserébe.

Érdeklődj Virág Sándornál a 06-70/375-8874 telefonszámon, vagy személyesen szerdánként 8-20h-ig itt: XIV. ker, Komáromi út 11., Toyota szalon, I. emelet.

# Taxiállomás-hálózat 2006. II. havi állapot

Sorsz.	Férőhely száma	Cím	Ter. tulajdonos	Sorsz.	Férőhely száma	Cím	Ter. tulajdonos
<b>Budapest, I. ker.</b>							
1	8	Batthyány tér	Ker. önkormányz.				
2	4	Szentháromság tér	Ker. önkormányz.				
3	3	Dísz tér	Ker. önkormányz.				
4	4	Pauler u. - Alagút u.	Ker. önkormányz.				
5	3	Clark A. tér	Föv. önkormányz.				
6	4	Várhegy, Színház u.	Ker. önkormányz.				
7	8	Hess András tér	Ker. önkormányz.				
8	5	Bécsi kapu tér	Ker. önkormányz.				
9	8	Ostrom u. - Lovas u.	Ker. önkormányz.				
10	4	Széna tér	Föv. önkormányz.				
11	4	Déli pu. alsó (Krisztina)	Föv. önkormányz.				
12	5	Krisztina krt. 93-99.	Föv. önkormányz.				
13	4	Alkotás út Déli pu. felső	Ker. önkormányz.				
14	4	Apród u. 10.	Föv. önkormányz.				
15	3	Attila út - Dózsa szobor	Föv. önkormányz.				
16	3	Döbrentei u. - Fátyol u.	Föv. önkormányz.				
<b>Budapest, II. ker.</b>							
17	3	Törökvész út - Csatárka u.	Ker. önkormányz.				
18	4	Margit krt. 101.(Trombitáskert)	Föv. önkormányz.				
19	5	Tölggyfa u. - Margit krt.	Föv. önkormányz.				
20	5	Gábor A. u. - Rózsakert üzletközpont	Ker. önkormányz.				
21	4	Mechwart liget	Ker. önkormányz.				
22	3	Szilágyi E. fasor,Budagyöngye bev.	Föv. önkormányz.				
23	3	Bem József tér 2.	Föv. önkormányz.				
24	4	Bimbó u. - Ady E. út	Ker. önkormányz.				
25	3	Hűvösvölgyi út 116.	Föv. önkormányz.				
26	3	Bátori L. u. - Hűvösvölgyi út	Ker. önkormányz.				
27	3	Zsigmond tér	Föv. önkormányz.				
28	4	Frankel L. u. 42-44.	Ker. önkormányz.				
29	5	Árpád fejedelem útja ,Margit híd	Föv. önkormányz.				
30	3	Zsiroshegyi út 2-4.	Ker. önkormányz.				
<b>Budapest, III. ker.</b>							
31	7	Flórián tér, áruház előtt	Föv. önkormányz.				
32	4	Szentendrei út - Raktár u.	Föv. önkormányz.				
33	4	Nánási út eleje	Föv. önkormányz.				
34	2	Kolostor u. 20.	Ker. önkormányz.				
35	5	Kerek u.- Bogdáni út - buszvégáll.	Ker. önkormányz.				
36	4	Római tér	Ker. önkormányz.				
37	3	Búza u.-Köles u.	Ker. önkormányz.				
38	6	Szépvölgyi út - Kolosy tér-	Ker. önkormányz.				
39	6	Lajos u.-Dereglye u.	Föv. önkormányz.				
40	5	Szentendrei út , Aquincum HÉV me	Föv. önkormányz.				
41	5	Pünkösdfürdő u. - Kabar u.	Ker. önkormányz.				
42	8	Heltai J. tér, Vásárcsarnok	Ker. önkormányz.				
43	8	Ország út, Csobánka tér	Ker. önkormányz.				
44	9	Vörösvári út - Flórián tér	Föv. önkormányz.				
45	4	Pacsirtamező út - Viador u.	Föv. önkormányz.				
46	4	Pacsirtamező út - Flórián tér.	Föv. önkormányz.				
47	3	Vörösvári út 88-96.,SZTK.	Ker. önkormányz.				
48	4	Mátyás kir. út - Karácsony S. u.	Ker. önkormányz.				
49	6	Bécsi út 154.,Eurocenter	Egyéb				
50	3	Bécsi Út 270.	Föv. önkormányz.				
51	4	Bécsi út - Váradi u.	Ker. önkormányz.				
<b>Budapest, IV. ker.</b>							
52	6	István u. 1.	Föv. önkormányz.				
53	5	Óceánárok u. 3.	Ker. önkormányz.				
54	5	Óceánárok u. Hajló u.	Ker. önkormányz.				
55	5	István u. 14.	Föv. önkormányz.				
56	5	Pozsonyi u. - Berda J. u.	Föv. önkormányz.				
57	3	Külső Szilágyi út - Székes u.	Ker. önkormányz.				
58	4	Árpád u. - Rózsa u.	Föv. önkormányz.				
59	5	Rózsa u. - Görgey u.	Ker. önkormányz.				
60	5	Árpád u. - Váci út	Föv. önkormányz.				
61	3	Megyeri út, temető	Ker. önkormányz.				
62	4	Rózsa u. - Osz u. sarok	Ker. önkormányz.				
63	3	Külső Szilágyi út - Járműtelep u.	Ker. önkormányz.				
64	4	Árpád út - Virág u.	Föv. önkormányz.				
65	6	Külső-Szilágyi út - Sportcsarnok	Ker. önkormányz.				
66	3	Temesvári u.- Volánbusz	Ker. önkormányz.				
<b>Budapest, V. ker.</b>							
67	6	Kossuth tér 7.	Föv. önkormányz.				
68	5	Jászai M. tér	Föv. önkormányz.				
69	4	Szabadság tér 16.	Ker. önkormányz.				
70	5	Roosevelt tér 7.	Föv. önkormányz.				
71	2	Nyugati tér 6.	Föv. önkormányz.				
72	4	Március 15. tér 8.	Föv. önkormányz.				
73	4	Belgrád rkp. NHÁ.	Föv. önkormányz.				
74	3	Fövám tér	Föv. önkormányz.				
75	5	Szent István krt.13.	Föv. önkormányz.				
76	4	Erzsébet tér	Föv. önkormányz.				
77	5	Belgrád rkp, sétahajó	Föv. önkormányz.				
78	9	Bp. V.Pesti alsórkp.,Balaton u.	Föv. önkormányz.				
79	2	Bajcsy Zs. út 40.	Föv. önkormányz.				
80	3	Kossuth L. tér 11.	Föv. önkormányz.				
81	3	Múzeum krt. 39	Föv. önkormányz.				
82	3	Múzeum krt. 9.	Föv. önkormányz.				
<b>Budapest, VI. ker.</b>							
83	10	Váci út - Nyugati pu.	Föv. önkormányz.				
84	4	Teréz krt. (Posta)	Föv. önkormányz.				
85	5	Nyugati tér - Skála	Föv. önkormányz.				
86	3	Teréz krt. 46.	Föv. önkormányz.				
87	4	Andrássy út 50-52.	Föv. önkormányz.				
88	4	Andrássy út 92.	Föv. önkormányz.				
89	4	Andrássy út -Káldy Gy. u.	Föv. önkormányz.				
90	5	Podmaniczky u. 105.	Föv. önkormányz.				
91	6	Andrássy út 132.	Föv. önkormányz.				
92	5	Városligeti fasor 50.	Föv. önkormányz.				
93	6	Váci út 1. W.C.C.	Föv. önkormányz.				
94	2	Oktagon tér 2.	Föv. önkormányz.				
95	2	Bajcsy Zs. út 19/B.	Föv. önkormányz.				
96	4	Bajcsy Zs. út 5.	Föv. önkormányz.				
97	2	Bajcsy Zs. út 43.	Föv. önkormányz.				
<b>Budapest, VII. ker.</b>							
98	4	Erzsébet krt. 43.	Föv. önkormányz.				
99	6	Damjanich u. 21.	Föv. önkormányz.				
100	5	Károly krt. 3/b	Föv. önkormányz.				
101	5	Klauzál tér 9.	Ker. önkormányz.				
102	5	Király u. 59/b.	Ker. önkormányz.				
103	4	Péterfy S. u. 8.	Ker. önkormányz.				
104	4	Erzsébet krt. 6.	Föv. önkormányz.				
105	6	Károly krt. 17.	Föv. önkormányz.				
106	5	Rottenbiller u. 2	Föv. önkormányz.				
108	4	Rózsaák tere	Ker. önkormányz.				
109	5	Bethlen G. tér	Ker. önkormányz.				
110	4	Erzsébet krt. 34.	Föv. önkormányz.				
111	3	Városligeti fasor 1.	Ker. önkormányz.				
<b>Budapest, VIII. ker.</b>							
112	6	Múzeum krt. 6-8.	Föv. önkormányz.				
113	5	József krt. 54.	Föv. önkormányz.				
114	6	Blaaha L. tér	Ker. önkormányz.				
115	4	József krt. 4.	Föv. önkormányz.				
116	6	Rákóczi út 29.	Föv. önkormányz.				



Sorsz.	Férőhely száma	Cím	Ter. tulajdonos	Sorsz.	Férőhely száma	Cím	Ter. tulajdonos
117	4	Üllői út 38-40.	Föv. önkormányz.	178	6	Kelenföldi pu.	Kiegészítés: MÁV
118	11	Baross tér - Keleti pu.	Föv. önkormányz.	179	4	Rétköz u. - Nagyszében tér	Ker. önkormányz.
119	20	Kerepesi út - Keleti pu.	Föv. önkormányz.	180	5	Október 23. út MOL székház	Föv. önkormányz.
120	5	Teleki tér 25.	Föv. önkormányz.	181	3	Budaörsi út - Bozókvar u., ABC	Föv. önkormányz.
121	4	Kálvária tér 23-24.	Ker. önkormányz.	182	7	Október 23. u. SKÁLA	Föv. önkormányz.
122	5	Köztársaság tér, Erkel színház	Föv. önkormányz.	183	3	Fraknó u. - Tétényi út	Ker. önkormányz.
123	5	Nagyvárad tér (Üllői út)	Föv. önkormányz.	184	2	Móricz Zs. ktér - Himfy u.	Föv. önkormányz.
124	5	Nagyvárad tér Orczy ut	Föv. önkormányz.	185	4	Hengermalom u. - Fehérvári út	Ker. önkormányz.
125	5	Szigony u. 2.	Ker. önkormányz.	186	3	Bartók B. út 2.	Föv. önkormányz.
126	5	Szigony u. - Üllői út sarok	Ker. önkormányz.	187	4	Boldizsár u. - Rimaszombati u.	Ker. önkormányz.
127	5	Üllői út 78.	Föv. önkormányz.	188	4	Gazdagréti út - Gazdagréti tér	Ker. önkormányz.
128	5	Korányi S. u. 2.	Ker. önkormányz.	189	4	Bartók B. út - Fadrusz u.	Föv. önkormányz.
129	5	Illés u. - Práter u. sarok	Ker. önkormányz.	190	3	Karolina út - Diószegi u.	Föv. önkormányz.
130	8	Fiumei út 19.	Föv. önkormányz.	191	3	Budaörsi út 43-al szemben	Föv. önkormányz.
131	3	Üllői út 28.	Föv. önkormányz.	192	4	Fehérvári út 85-89.	Föv. önkormányz.
132	5	Rákóczi tér	Föv. önkormányz.	193	4	Bocskai út - Daróci út	Ker. önkormányz.
133	3	Kobányai út - Könyves K. krt.	Föv. önkormányz.	194	4	Pannonhalmi út 41.	Ker. önkormányz.
134	4	Orczy tér	Föv. önkormányz.	195	4	Rétköz u. - Tűzkö u.	Ker. önkormányz.
135	4	Üllői út 4.	Föv. önkormányz.	196	4	Savoya park	Egyéb
<b>Budapest, IX. ker.</b>				<b>Budapest, XII. ker.</b>			
136	3	Mester u. 62.	Föv. önkormányz.	197	4	Eötvös u. - Diana út	Ker. önkormányz.
137	4	Soroksári út 12.	Föv. önkormányz.	198	8	János Kórház	Ker. önkormányz.
138	4	Boráros tér - HÉV végáll.	Föv. önkormányz.	199	6	Szilágyi E. fasor Kórszálló	Föv. önkormányz.
139	3	Ferenc krt. 1.	Föv. önkormányz.	200	3	Kútvölgyi út , Kórház	Ker. önkormányz.
140	5	Üllői út 131.,Volánbusz pu.	Föv. önkormányz.	201	6	Györi út - Alkotás u. s.	Föv. önkormányz.
141	5	Soroksári út - Kvassay út - kifelé	Föv. önkormányz.	202	5	Csörsz u. - Sirály u.	Ker. önkormányz.
142	5	Soroksári út - Kvassay út - befelé	Föv. önkormányz.	203	4	Magyar Jakobinusok tere /Maros u./	Ker. önkormányz.
143	5	Nagyvárad tér - István kórház	Ker. önkormányz.	204	4	Apor Vilmos tér	Ker. önkormányz.
144	3	Üllői út - Ecséri út	Ker. önkormányz.	205	5	Jagelló út - Gesztenyés kert	Ker. önkormányz.
145	4	Üllői út - Pöttös u. sarok	Ker. önkormányz.	206	3	Németvölgyi út,temető	Ker. önkormányz.
146	3	Napfény u. - Lobogó u.	Ker. önkormányz.	<b>Budapest, XIII. ker.</b>			
147	6	Könyves K. krt. Lurdy Ház (Mester)	Kiegészítés: Lurdy	207	4	Déryné köz	Ker. önkormányz.
148	8	Könyves K. krt.Lurdy Ház (parkoló)	Kiegészítés: Lurdy	208	6	Róbert K. krt. - József A. Sz.	Föv. önkormányz.
149	5	Határ út - Europark.	Ker. önkormányz.	209	3	Dagály u. - Váci út	Ker. önkormányz.
150	4	Gyáli út 17-19.	Ker. önkormányz.	210	3	Váci út - Babér u	Föv. önkormányz.
<b>Budapest, X. ker.</b>				211	4	Váci út 178. /Duna Plaza	Föv. önkormányz.
151	5	Köbányai út - Shell kút	Föv. önkormányz.	212	6	Váci út, TESCO	Egyéb
152	6	Albertirsai út - Expo főbej.	Ker. önkormányz.	213	7	Róbert K.krt. - Lehel út	Föv. önkormányz.
153	10	Albertirsai út - II. kapu	Ker. önkormányz.	214	5	Róbert K krt. 46. (Honvéd K)	Föv. önkormányz.
154	4	Albertirsai út - III. kapu	Ker. önkormányz.	215	5	Béke tér	Föv. önkormányz.
155	3	Lavotta u. Kórház	Ker. önkormányz.	216	3	Lehel u. - Hun u.	Ker. önkormányz.
156	5	Üllői út - Könyves K. út s.	Föv. önkormányz.	217	5	Kárpát u. - Bessenyei u.	Ker. önkormányz.
157	4	Gyömrői út 24.	Föv. önkormányz.	218	6	Szent István krt.16. (Ditrói M. u.)	Föv. önkormányz.
158	5	Szent László tér - Állomás u.	Ker. önkormányz.	219	5	Margitsziget - Thermál	Föv. önkormányz.
159	3	Kozma u. - Köztemető	Ker. önkormányz.	220	2	Margitsziget - Ramada	Föv. önkormányz.
160	10	Liget tér	Ker. önkormányz.	221	6	Dózsa Gy. út 65. - Volga	Föv. önkormányz.
161	4	Bihari u. - Zágrábi u. s.	Ker. önkormányz.	222	5	Béke út - Fiastyúk u.	Föv. önkormányz.
162	5	Harmat u. - Sibrik M. u. s.	Ker. önkormányz.	223	6	Váci út - Búlsú u. (Lehel Csarnok)	Föv. önkormányz.
163	4	Tavas u. - Bányató u.	Ker. önkormányz.	224	4	Váci út - Victor H.u. sarok	Föv. önkormányz.
<b>Budapest, XI. ker.</b>				225	4	Béke út - Fáy u.	Föv. önkormányz.
164	4	Menyecske u. - Vöfely u.	Ker. önkormányz.	226	6	Szabolcs u.33-35. Kórház	Ker. önkormányz.
165	2	Hegyalja út - Németvölgyi út	Föv. önkormányz.	227	4	Madarász V. u. - Gyöngyösi u.	Ker. önkormányz.
166	3	Bartók B.út. - Ménesi út	Föv. önkormányz.	228	2	Váci út - Róbert K. krt.	Föv. önkormányz.
167	4	Bartók B.út Lágymányosi u.	Föv. önkormányz.	229	5	Árbóc u.2.	Ker. önkormányz.
168	4	Móricz Zs.ktér - Fehérvári út	Föv. önkormányz.	230	5	Váci út 22.-24. SKANSKA	Föv. önkormányz.
169	3	Fehérvári út 12.,Sztk.	Föv. önkormányz.	231	3	Margitsziget, Árpád híd felhajtó	Föv. önkormányz.
170	2	Rétköz u. - Törökugrató u.	Ker. önkormányz.	232	30	Bp. XIII. Pesti arkp. - Dráva u.	Föv. önkormányz.
171	4	Fehérvári út - Vegyész u.	Ker. önkormányz.	<b>Budapest, XIV. ker.</b>			
172	3	Tétényi út - Bornemissza tér	Ker. önkormányz.	233	5	Hősök tere - Mücsarnok	Föv. önkormányz.
173	4	Fehérvári út - Kondorosi út s.	Föv. önkormányz.	234	5	Állatkerti út - Szépm. M.	Föv. önkormányz.
174	3	Tétényi út - Etele út s.	Ker. önkormányz.	235	4	Olof Palme s. - Műjégpálya	Föv. önkormányz.
175	4	Márton Áron tér	Ker. önkormányz.	236	3	Állatkerti út - Állatkert	Ker. önkormányz.
176	5	Szirtes út /Búsuló Juhász/	Föv. önkormányz.	237	5	Állatkerti út - Vidámpark	Ker. önkormányz.
177	5	Gellért tér - Műegyetem rkp.	Föv. önkormányz.	238	6	Kerepesi út, HÉV végáll.	Föv. önkormányz.

Sorsz.	Férőhely száma	Cím	Ter. tulajdonos
239	7	Ifjuság útja ,BS	Ker. önkormányz.
240	5	Kerepesi út 32.	Ker. önkormányz.
241	5	Egressy út 7.	Ker. önkormányz.
242	5	Thököly út - Stefánia út	Ker. önkormányz.
243	3	Thököly út - Hermina út	Ker. önkormányz.
244	7	Mexikói út - Földal. All.	Ker. önkormányz.
245	7	Bosnyák tér	Ker. önkormányz.
246	3	Nagy Lajos kir. útja 214.	Ker. önkormányz.
247	3	Öv u. 210.	Ker. önkormányz.
248	3	Örs Vezér tér, IKEA	Ker. önkormányz.
249	8	Örs Vezér tér	Ker. önkormányz.
250	4	Egressy tér	Ker. önkormányz.
251	5	Róna u. 154.	Ker. önkormányz.
252	4	Füredi út - Vezér út	Ker. önkormányz.



#### Új taxiállomás létesült a Rákospalota–Újpest vasútállomás előtt

##### Budapest, XV. ker.

253	2	Drégelyvár u. 25.	Ker. önkormányz.
254	5	Páskomliget u. 8.	Ker. önkormányz.
255	3	Páskomliget 59.	Ker. önkormányz.
256	4	Zsókavár u. 6.	Ker. önkormányz.
257	5	Nyírpalota út 35.	Ker. önkormányz.
258	4	Kolozsvári u. 2.	Föv. önkormányz.
259	5	Szöts Á. u.- Régi Fóti út	Ker. önkormányz.
260	3	Kossuth L. - Fő u. sarok	Föv. önkormányz.
261	4	Rákos út 75.-77. - SZTK	Föv. önkormányz.
262	4	Fő út 92.	Föv. önkormányz.
263	4	R.palota - Újpest v.á.	Kiegészítés: MÁV
264	3	Bánkút u.100.-zal szemben	Ker. önkormányz.

##### Budapest, XVI. ker.

265	3	Szabadföld út-Vidámvásár u.	Föv. önkormányz.
266	4	Csömöri út 70.	Föv. önkormányz.
267	3	Jókai u.,Gyógyszertár	Ker. önkormányz.
268	3	Futórózsa u. 68.	Ker. önkormányz.
269	4	Veres Péter út 62.	Ker. önkormányz.

##### Budapest, XVII. ker.

270	4	Pesti út - Ferihegyi út	Föv. önkormányz.
271	2	Pesti út - Kis u.	Ker. önkormányz.
272	4	Pesti út-Ferihegyi út söröző	Ker. önkormányz.
273	4	Pesti út 170.	Föv. önkormányz.

##### Budapest, XVIII. ker.

274	5	Csapó u. - Havanna u.	Ker. önkormányz.
275	5	Barta L. u. - lakótelep központ	Ker. önkormányz.
276	5	Barta L. u. - Csontváry u.	Ker. önkormányz.

Sorsz.	Férőhely száma	Cím	Ter. tulajdonos
277	4	Üllői út - Margó T. u.	Ker. önkormányz.
278	5	Ráday G. u. 14.	Föv. önkormányz.
279	5	Üllői út - Béke tér	Föv. önkormányz.
280	4	Vasút u. 49.	Ker. önkormányz.
281	4	Repülőtér 1.	Egyéb



#### Hivatalos, négy férőhelyes taxiállomás létesült a Ferihegy I. bejárata előtt. Elméletileg minden taxis használhatja, persze ha tudja...

##### Budapest, XIX. ker.

282	10	Üllői út - Határ út, vill végáll.	Ker. önkormányz.
283	10	Vak Bottyán u.- Katica u.,KÖKI	Ker. önkormányz.
284	5	Kossuth tér	Ker. önkormányz.
285	8	Ady E.út - Arany J. u.	Ker. önkormányz.
286	2	Ady E.út 122 ,SZTK	Ker. önkormányz.
287	3	Üllői út - Kossuth L. u.	Föv. önkormányz.
288	3	Üllői út - Vas Gereben u.	Ker. önkormányz.
289	5	Újtemető u. 1. (Stadion)	Ker. önkormányz.
290	3	Nagykörösí út - Autópiac	Föv. önkormányz.

##### Budapest,XX.ker.

291	3	Baross u. 1.	Ker. önkormányz.
292	5	Helsinki u. 15.	Föv. önkormányz.
293	5	Baross u. 46.	Ker. önkormányz.
294	2	Topánka u. - Erzsébet Á.	Ker. önkormányz.
295	3	Kossuth L. u. 95.	Ker. önkormányz.
296	4	Köves u. - Dél-Pesti K.	Ker. önkormányz.
297	3	Határ út-Lajtha L.u. s.	Ker. önkormányz.

##### Budapest, XXI. ker.

298	5	Ady E. u. 66.	Ker. önkormányz.
299	4	Tanácsház u.- Csögyár u.	Ker. önkormányz.
300	5	Szent Imre tér 6.	Ker. önkormányz.
301	3	Kossuth L. u. - Orvosi r.	Föv. önkormányz.
302	5	Petz F. u. - Csepel Plaza	Ker. önkormányz.
303	5	Cservenka u. - Völgy u.	Ker. önkormányz.
304	3	Kikötő u. 11.	Ker. önkormányz.

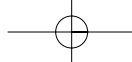
##### Budapest, XXII. ker.

305	7	Városház tér	Ker. önkormányz.
306	5	Nagytétényi út 240.	Föv. önkormányz.
307	4	Nagytétényi út - Rózsakert u.	Föv. önkormányz.

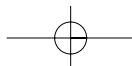
##### Budapest, XXIII. ker.

308	4	Hosók tere 7.	Ker. önkormányz.
-----	---	---------------	------------------

**Összesen: 308 állomás, 1421 férőhely**



**A Hajógyári-szigeten februártól érvényes rend. A főtaxisok a hármas, a többi – rendelésre érkezett – taxi a kettős számmal jelzett helyen várakozhat**





**É**reztem, mikor megnyikkant a telefonom ébresztője, hogy ez a mai nap nem lesz egy nagy zsuga. Próbáltam odakúszni a mobilhoz, de minél közelebb kerültem hozzá, annál messzebb csúszott az ágy széléhez. Le ne ess! De leesett... És nyivákolni tovább. Rohadj meg, mondom magamban. Aztán csak lecsúsztam az ágyról, a lepedőt meg rántottam magammal. Naná, hogy jött vele a kistányér, a virsli és a mustár maradékával! A csajom mindig morog, ha az ágyban eszem, de örülök, ha hajnalban idáig elvonszolom magam ká-

ez itt? Hol a férje? Lehet, hogy nincs is, Mit villogsz, megyek már! Miért nem tettem ki a szabadjelzőt ennek a sok okostojásnak? Nem látják, hogy taxi? Taxis! A francba, majdnem túlmentem! Hopp, ez egy kicsit meredek kanyar volt. Éreztem a fémes csilingelést, ahogy a járdának csapódtam. Kiszálltam megnézni, de csak a felni. Most kellett volna egy defekt, amikor vár az okosság! Pont a motel előtt van egy szabad hely, ezt a mázlit!

Az anyámat, de jól néz ki! Mennyi lehet? Jó gyevenes? Mindegy, ez már nem hisz-

De hát én már ilyen hülye vagyok. Zsivány vagyok, de nem tolvaj.

Fél óra alatt megfordultam, keresem a nőcit. Sehoh az előtérben. Felment volna? Keresem a pultost, valahol hátul szöszmötől. Ez egy kis motel, itt mindent egyedül csinál.

Ja, az a dekoratív hölgy? Az nem szállóvendég! Bejött inni egy kávé, és kérte, hogy egy kicsit maradhasson, várja egy régi ismerősét. Ha jólesik, akár le is feküdhethet a vendég felőlem, ha összetol két fotelt.

- Mit mond, nem itt lakik?

- Ne üvöltözzön velem, jó a hallásom. Ismétlem, az a csinos hölgy nem lakik itt. Nem lakik itt?! Forgott velem a világ! Uramatyám, átver-

tek! Mint egy nyeretlen kétévést! Keresem a Jocót, de ő sem tud többet a hölgyikéről. Nem tudja, ki adta meg az ő számát!

Kész. Padló! Ezt megettem! Magamba roskadva botorkálok a közeli ékszerészhez.

- Klassz darab, nagyon klassz. Mestermű!

- Tényleg? Lehet, hogy értékes?

- Na, ezt azért nem mondtam. Olcsó kínai utánzat, színházba szokták felvenni azok, akiknek nem futja másra. - Még az életkedvem is elment. Na, ma nem lesz robot. Hazaviszek kezdésnek egy karton sört. Nyúlok a tárcám után. Úristen, az utolsó kétezerből vettem a pezsgőt, egy vasam se maradt. Nincs mese, ebből meló lesz. Legálább annyit, hogy tankolni tudjak. Meg a söröm meglegyen.

És ha máskor arra ébredek, hogy barna massa van a fejemen, akkor fel sem kelek. Lehet az akár mustár vagy bármi más. De hát ezt már mások is mondták. Aki le van csinálva, az ne nagyon ugráljon.

José, Kőbányáról

## Egy balszerencsés nap története

but állapotban. Otthon dirigálj, kisanyám, dűnnyögök mindig. Mondani nem mondom, de nem erőltetem az összeköltözést. Eleinte még mosni is akart rám, úgy kellett leállítani. Szépen beszórok mindent egy héten egyszer a fürdőkádba, azt hadd menjen rá a forró víz. Este meg kiszedem a kád-ból. Nem a csajt, a ruhámat... Vagy másnap szedem ki... A ruha nem kacska, hogy elszaladjon. Aztán kitegetem, minék anynyit vacakolni. Mind így kezdi. Először csak a reggelit csinálna meg, aztán meg mosni akar, a végén meg beköltözne. Már csak azt kéne. Figyelni mikor hagyom abba a melót. Na, ne! Én a magam ura vagyok! Jó, nem mindig. Most ez a rohadék kistányér kibabrált velem. A lepedő is tiszta mocsok lett. Még jó, hogy mustár és nem ketchup! Miket gondolna a barátnőm, kiket hordok fel hajnalonta. Senkit, mert ahhoz fel kellene kelni, de én még most itt lebegek ég és föld között. Csúszok lefelé az ágyról, a bunkófon meg már szinte üvölt. Na végre lenyomom ezt az átkozott billentyűt. Most hogyan tovább? Milyen nap van ma? Megbeszéltem mára valami okos-ságot? Miért nincs nekem naplóm? Szerintem benyomok egy sört. Mi baj lehet? Délig kilehelem! Az már biztos, hogy nem borotválkozom. Igaz, tegnap se. Majd holnap! Vagy holnapután! Ez a divat. A boros-ta. Direkt nekem találták ki.

Ekkor csörrent meg a telefon. Megré-mültem. Mit felejtettem el? Egy hölgy keresett. A Jocótól tudta meg a számomat. Ja, igen ő ma megy ki a Lovira, ezért nem ér rá. Úristen, akkor ma szombat van! A lottó!

-Dehogyis csókolom, persze hogy figyelek önre. Most rögtön induljak? Uramatyám, így marad a lakás! De jó, hogy senkinek sincs kulcsa rajtam kívül. Ahogy előre léptem, ráléptem a földön fekvő sörösüvegre. Naná, hogy hátra estem, mint a Foxi-Maxi. Belezuhantam a mustáros tányérba. Tiszta barna lettem, mintha. Szóval igen... Most kellett volna visszafeküdni. Ha tudom előre a nap történéseit, biztos megteszem. De aki fiatal, az optimista is. Megy előre. Főleg ha úres a zsebe és tankolni kellene.

Végre összeszedtem magam és elindultam. Kis motel a külvárosban. Mit kereshet-

tizik!

Persze hogy leülök, kezitcsókolom. Hallgatom. Igen rám mindig számíthat bizalmas ügyben. Egy hete van a motelban, kint él Németországban két évtizede. Szeretne elválni a férjétől, most igazából elbújt a világ szeme elől. Meg a férje szeme elől... Azonban elfogyott a pénze. Itt ez a kis családi ékszer, ezt kellene elzalogosítani. Ezekkel a kövekkel megér vagy félmilliót. De hát én semmit nem ismerek már itthon, hogyan mennek a dolgok.

- Én mindent ismerek, csak tessék rám bízni.

Várja az átutalást, de lefagyott a bank rendszere. Ha kap érte kétszázézetet, egy hét múlva kétszázötvenért visszaveszi. Hoppá! Ötvenezer nyereség tisztán, meg a fuvar. Na, ez kell nekem! Honnan szereztek gyorsan kétszáz lepedőt? Persze kamat nélkül, mert akkor elmegy az én hasznom. A Rongylábú mintha nyert volna zsugán tegnap. Valami ilyesmit mondott Akkor még tiszta voltam. Azok a rohadt koktélok ne lennének! De hát a Bögyös Mancsi úgy keveri őket. Még riszálja is hozzá. Azt kérdezi, nem akarsz segíteni, keverni? Ezt tudná meg a barátnőm... Na mindegy, térjünk vissza a melóra. Biztos ad a Rongylábú zsozsót. Rohantam oda, meg vissza. Közben persze ketyegett a vekker. Naná, az üzlet az üzlet. Ha utána összejön egy kis rozsalkodás a motelszobában, az a borraival!

Szinte meg sem számolta a pénzt, úgy tette el. - Raér még egy kicsit? - kérdezi tőlem.

- Szeretnék egy kis francia pezsgőt. Ebben a motelben még magyar pezsgő sincs, nemhogy francia. Hozza nekem? Majd hozzászámoljuk a fuvarhoz. De siessen! Naná, hogy sietek! Csak a kocsi hova tegyem közben, ha tényleg pezsgőzni akar? Piásan nem vezetek, ő meg pezsgőzni akar. Elhanyagolta a férje. Majd én megtornáztatom! Útközben nézegettem a mesterművet. Micsoda szép darab. Fél milla! Uramatyám, ötszáz lepedő! Mennyi zsozsója lehet a férjének? Akár meg is léphetnék vele! Nem tudja a nevemet, telefonszámomat. A Jocót meg megkérem, hogy tagadjon le. Adok neki tíz rongyot, és felejtsem el. Na jó, húszat.



**ESERGO**

**OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM**

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ**

**(OLAJ IS)**

**20%**

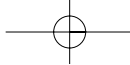
**KEDVEZMÉNY!**

**TAXISOKNAK**

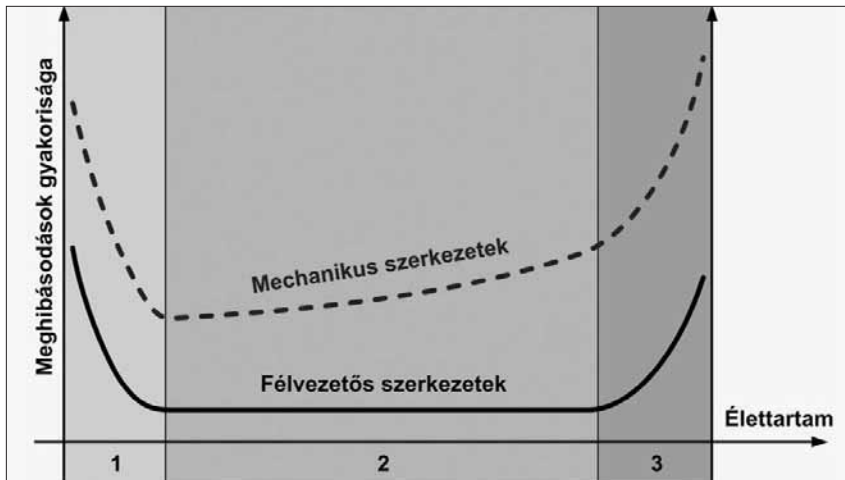
**MINDEN EGYÉBRE**

**10%**

**KEDVEZMÉNY!**



# Távolról sem elátkozott elektronika!



## Mechanikus és félvezetős szerkezetek élettartamának „kádgörbéje”

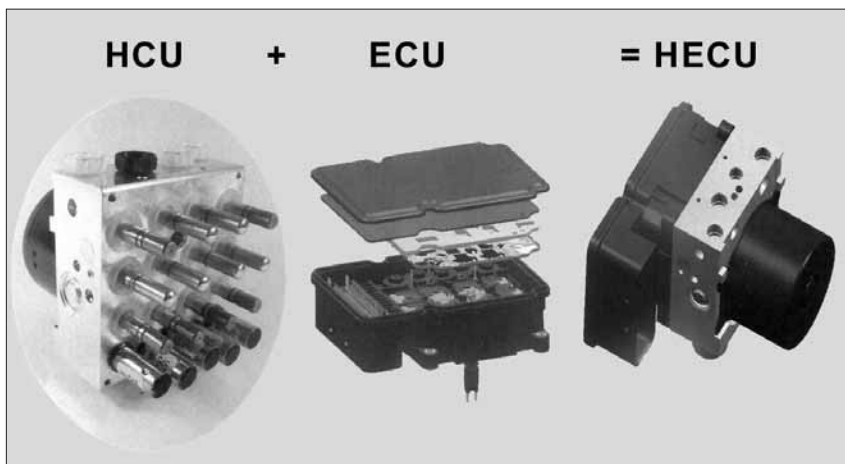
A gépkocsi működése, a jármű egyre több funkciója esetén, elektronikus irányítású. Közülük a forgalombiztonsági eszközök működését irányító félvezetős egységek hibás működése jelentős anyagi kár okozója és emberi életek veszélyeztetője lehet. Ezt elkerülendő, a velük irányított szerkezetek működésbiztonságát, az elektronikus rendszer kiesése esetén is fenn kell tartani. Ennek érdekében a gyártók első helyen az elektronikus félvezetős irányítóegységek működési megbízhatóságát javítják. A működési megbízhatóság a rendszer azon tulajdonságának mértéke, hogy adott időintervallumban milyen biztonsággal képes ellátni specifikált szolgáltatásait, meghatározott környezeti feltételek esetén. A gépkocsi-elektronikai eszközök működési megbízhatóságát azért is javítani kell, mert az elkövetkező járműgenerációk intelligenciája a mással nem pótolhatóan kombinálható félvezetős eszközök integrálhatóságán nyugszik.

## A „kádgörbe” tanulságai

A szerkezetek megbízhatósága olyan, amilyenre azokat tervezik. Akár mechanikusak, akár félvezetős elektronikaijuk. A gépkocsi félvezetős irányító egységei mechanikus szerkezetekbe ágyazott villamos eszközök, amelyek működésének megbízhatósága, jól tervezett irányítórendszer esetén, a jármű élettartama során kedvezőbb képet mutat a mechanikus szerkezetekénél. Azt ugyanis a „kádgörbének” nevezett meghibásodási függvény időbeli lefolyása szerint az élettartam döntő szakaszában állandónak tekinthető, kis meghibásodási gyakoriság jellemzi. Leegyszerűsítve azt lehet mondani, hogy az élettartam diagram első, ún. beégési szakaszát is ideértve, folyamatosan alatta marad a mechanikus szerkezetek, tartósan emelkedő meghibásodásának.

Elektronikus szerkezetek esetén a várható élettartam nagyjából állandó. Az élettartam során állandó meghibásodási gyakoriság azt jelenti, hogy az elektronikus szerkezetek megbízhatósága pontosabban tervezhető. Az elektronikus szerkezetek igen érzékenyek a szavatolt hőhatárokat meghaladó olyan igénybevételre, amilyenek a rosszul ventilált műszerfalak mögötti terekben nyaranta alakulhatnak ki a jármű tartós napsütésben végzett, gyakori parkolása esetén. A túlzottan nagy hőhatásokat nemcsak az irányító elektronikák viselik nehezen, hanem ilyen igénybevétel esetén az érzékelők és a beavatkozó egységek (aktuátorok) is nagyobb gyakorisággal hibásodhatnak meg. Ezért tanácsos hőviszaverő takaróval vagy árnyékba állással védekezni hosszan tartó, napsütéses nyári parkolások alkalmával. Ennek hiányában rendelték el például az elmúlt nyáron bizonyos típusú járművek nyári munkaszüneti napokra is kiterjedő szervizügyeletét és méltányossági részegységcseréjét.

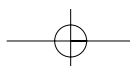
A fejlesztési versenykény-



A vezetékes információátvitel érintkezési problémáinak kiküszöbölésére a mai korszerű menetdinamikai rendszerek irányító egysége (ECU) a hidraulikus beavatkozó egységgel (HCU)...



...közös részegységet (HECU) képez



szer, az új generációjú eszközök korábnál rövidebb ideig tartó fejlesztése és szélesebb körben, megfelelő üzemeltetési tapasztalat hiányában végzett bevezetése a legjobb hagyományú márkák esetén is kedvezőtlen piaci fogadtatást okozhat.

### Ellenpélda

A biztonsági elektronikákra legutóbb egy automatikus működtetésű, elektrohidraulikus rendszerű fék-tv-adás közben végzett - balsikerű fékezéspróbája irányította rá a figyelmet. A tv-adást két emlékezőes fordulat követte. Egy teljesen téves helyszíni magyarázat, amely a próbának helyet adó épület vasszerkezetének zavaró hatását jelölte meg az egymást követő járművek ütközésének okaként, és egy ennél jelentősebb intézkedés, amellyel ez a járműgyártó valamennyi járművén visszavonta az elektrohidraulikus fékrendszerek alkalmazását. Az elektrohidraulikus fék működtetésének az épület vasszerkezetéhez semmi köze nincs. Az ugyanis olyan nagy rendszernyomást hoz létre a jármű nyomástárolójában, amelynek aktiválásához elegendő a fékpedál vezérlőszekcióján végzett működtetése. A további beavatkozást ugyanis a jármű elektronikusan vezérelt, elektrohidraulikus rendszere végzi. Ha a rendszer működtetés-vezérlő körében elektromágneses kompatibilitási probléma merülne fel, azt a vezérlőegység zavarvédelmének el kellene tudni hártania.

Ma a személygépkocsikon bevezetéshez közeli állapotban vannak a kisebb költséggel „brake-by-wire” rendszerűvé alakítható elektromechanikus fékrendszerek. Ezért a járműgyártó rendszertechnikailag alkalmasabbnak látta az elektrohidraulikus fékek gyártásának leállítását és elektromechanikus fékekkel végzett helyettesítést, a kevésbé kihasználható elektrohidraulikus fékek továbbfejlesztésénél.

### A működési zavarok elhárítása

Valamely műszaki rendszer működési zavara: 1. bizonyított vagy feltételezett hibaokot (fault); 2. rendellenes rendszerállapot (error) jelentő hibát; és 3. az irányított rendszer, szolgáltatásokban (is) megjelenő hibajelenséget (failure) foglal magába. Ha például valamely mikroprocesszor egyik vezetéke (testzárlat miatt) 0-ba ragad, olyan rendellenes működési állapot (fault) következik be, amely erre a pontra 1-es, hibás állapotot (error) szeretne kényszeríteni. Ha ennek következtében a mikroprocesszor hibásan hajtja végre a szükséges utasítást, akkor az irányított rendszer hibás szolgáltatást (failure-t) végez. A nyilvánvaló cél: a hibajelenség (failure) elkerülése, ami hibamegelőző és hibatűrő konstruktív, továbbá hibamegszüntető és hibaelőrejelző analitikus módszerekkel érhető el. A hibatűrés alapja a tartalékolás (redundancia), amely információs, hardver, szoftver és időbeli redundancia. Maga a tartalékolás hideg, langyos és meleg tartalékú



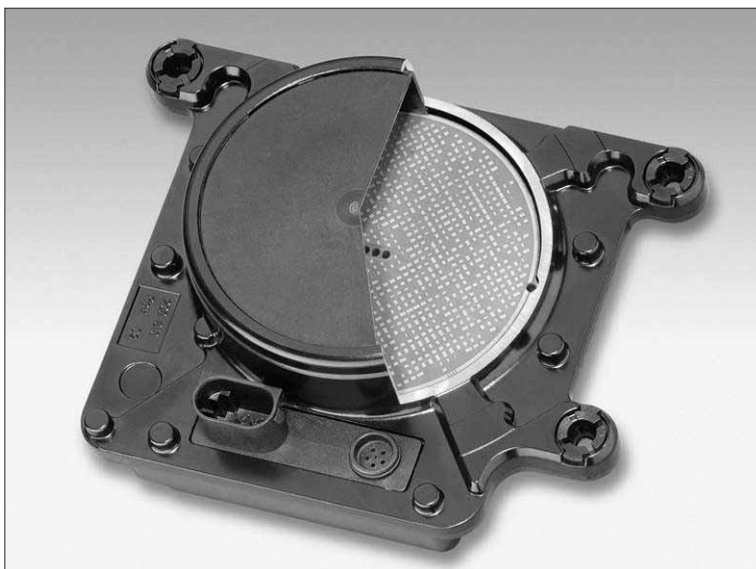
### Korszerű menetdinamikai rendszer félvezetős irányító egysége

lehet. Ez azonban nem jelenti azt, hogy minden biztonság szempontjából fontos egységből kettőt kellene beépíteni. Annál is kevésbé, mert a biztonsági tartalékolás a biztonságkritikus áramkörök információs, hardver, szoftver és időbeli redundanciájának növelésével ugyanabban az irányítóegységben is egyenértékű módon megoldható.

Az élettartam diagram első, beégési szakaszában a gyártók előszeretettel alkalmazzák a félvezetős rendszerek működésvezérlésének, szoftverfrissítés keretében végzett programmodosítását. Azt, hogy melyik gyártó mikor, milyen tartalékolást választ és azt a beégetési időszakban hogyan aktiválja, modellváltozatonként is változó lehet. A konkrét hibáról az azt szoftverfrissítéssel elhárító szerviztechnikusnak sincs tudomása. Olykor ez a gyári bevészolgálattal folytatott közvetlen dialógust követően sem derül ki. Ez, a többszöri szervizbejárást igénylő beavatkozás azonban még mindig kedvezőbb, mint valamely költségesebb, félvezetős irányítóegység cseréje.

### A nem forgalombiztonsági elektronikákról

A nem forgalombiztonsági elektronikák esetén 5-ször, tízszer lazábbak a félvezetős irányítóeszközök működésbiztonsági követelményei, amelyeket legfeljebb a tisztas piaci magatartás határoz meg. Az utóbbi években a félvezetős irányítóeszközök fejlesztése ezen a területen is kedvezőbb eredményeket hozott. Azt azonban, hogy az elért eredmények megnyugtatóak lennének,



**Automatizált működésirányítású, elektrohidraulikus, adaptív fékrendszer (ABR) távolsági radarérzékelője**





egyáltalán nem jelenthetjük ki. Tényleges javulás a félvezetős irányítóeszközök működésnek 2-3 éven belüli új, európai szabványának bevezetését követően várható. Addig a már néhány éve bevezetett típusok választása jelenthet nyugalmasabb megoldást, amire ezúton hívjuk fel a potenciális járművásárlók figyelmét.

Petrók János

**A titokzatos szoftverfrissítés egyszerű laptop használatával elvégezhető**



## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

**1. Helyes a „B” válasz.** A tábla hatálya alatt a taxi akkor várakozhat, ha a taxis a gépkocsinál marad és áruszállító jármű érkezésekor annak a rakodóhelyre való beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.

**2. Helyes a „B” válasz.** Ha a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblát a „Lakott terület kezdete” jelzőtáblával együtt helyezték el, a sebességkorlátozás a helység teljes területére terjed ki.

**3. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Gyalogosok”.

**4. Helyes a „C” válasz.** A „Taxiállomás” táblának nincs olyan jelentése, hogy a taxi csak a tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül állhat meg.

**5. Helyes a „B” válasz.** A táblát elhagyva akkor sem haladhatunk 40 km/h sebességnél gyorsabban, ha biztosak vagyunk abban, hogy a vasúti átjáróban vonattal nem találkozunk.

**6. Helyes a „B” válasz.** Lakott területen kívül csak azoknak a járműveknek kell a kapaszkodósávon haladniuk, amelyek 70 km/h sebességnél lassabban haladnak.

**7. Helyes a „B” válasz.** A jegykiadó automatába csak akkor kell a pénzt bedobálni, ha a megállásnál hosszabb ideig akar taxijával egyhelyben tartózkodni.

**8. Helyes a „B” válasz.** Ha terelő- vagy záróvonallal a forgalmat a villamospályára vezetik, akkor a sínek által elfoglalt – azonos irányú – területet a párhuzamos közlekedés szempontjából forgalmi sávnak kell tekinteni.

**9. Helyes a „C” válasz.** Egy felmérés szerint hat gépkocsivezetőből ötnek az alkoholfogyasztás hatására növekszik a reakcióideje, egynek pedig csökken. Ez a csökkenés azonban nem javítja a vezetői teljesítményét, sőt lényegesen növeli a veszélyeztetettségét, mivel az illető gondolkodás nélkül reagál.

**10. Helyes az „A” válasz.** A sárga színű tárgyakat – egyéb feltételek változatlansága esetén – közelebb levőnek látjuk, mint a kék színűeket. A sárga ru-



**Az ABR és a PRE-SAFE 2 egységeket egyesítő prediktív biztonsági rendszer főbb védelmi eszközei (A).** 1. A távolsági, 2. a közeli radarérzékelő sugárkévéje. 3. Első ülést hátracsúszató és utasmegtámasztó rendszer. 4. Tolótetőzár. 5. Fejtámla készenléti rendszer. 6. Utasmegtámasztó rendszer a hátsó ülésen. 7. Háttámla párnafelfúvó rendszer. 8. Ablakemelő rendszer. 9. Öv-előfeszítő rendszer. 10. Utasmegtámasztó, fejtámla és háttámla párnafelfúvó rendszer az első ülésen. **A PRE-SAFE 1 biztonsági rendszer jelenlegi és a PRE-SAFE 2 tervezett szolgáltatásai (B)**

hát viselő hölgy kövérebbnek, a kékbe öltözött viszont karcsúbbnak tűnik.

**11. Helyes a „B” válasz.** A gépkocsi vezetőjének a megállási szándékát, illetve a jármű megállítását irányjelzővel kell jeleznie.

**12. Helyes az „A” válasz.** Min-

denki köteles a tőle elvárható módon segítséget adni a balesetet szenvedett embertársának.

**13. Helyes a „C” válasz.** Rückwärtsgang (R) a hátrameneti fokozat, Neutral (N) az üres állás, Drive (D) előremeneti fokozatos jelent.

**14. Helyes a „C” válasz.** Az útke-resztesztelésben kanyarodó főútvonalon közlekedő gépkocsik valamennyien bekanyarodónak minősülnek, így elsőbbséget kell adniuk azon az úttesten áthaladó gyalogosoknak, amelyekre a manővert befejezve megérkeznek.

