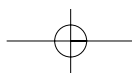




XVI. évf. 9. sz.

2006.

Szeptember



TARTALOM

Hibás döntés, vagy csak józan számítás?	4.
Körkérdés a konzorciumban részt vevő taxicégeknek	9.
Az új boxer	12.
407 HDi FAP – az új négyhengeres... biturbó	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Kérdések és válaszok a „dupla járuléék elleni” nyilatkozatról	21.
A minimálbér kétszerese után kell fizetni a TB-t	22.
Őszi meglepetések	23.
Pert nyertek a magyar taxisok	25.
Taxival Ausztriába	25.
Becsöngették	28.
Átalányadósok és a minimálbér	31.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	31.
4x4 Park és új Nissan Szalon	32.
A „VÁROSKAPU” forgalomellenőrző sorozat	32.
Vérbeli szurkoló	33.
Szigeteltek a City Taxisok	34.
Wankel-motor a Mazdában	37.
Taxik a Hungaroringen	43.
Nagyobb biztonság a taxisoknak	44.
Morfondáriák	45.
Bemutakozott a Volkswagen TS California és a Volkswagen Caddy Tramper	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Egy adófizető levele a hivatalnak

Tisztelt Hivatal!

Belátom, hibáztam. Ám kényszerhelyzetben vagyok, ezért egyáltalán nem bánom. Igen, nem fizettem be közterheim egy részét. Még sincs büntudatom, én vagyok ugyanis az a kényszer-mikrovállalkozó, aki valóban kényszer... És valóban mikro... A bevételeimből élek, és tartom el a családomat. Ha kevesebb a bevétel, hát elhalasztunk néhány befizetést. A villanyszámlát nem lehet, mert akkor kikapcsolják az áramot. A gázzámlát sem érdemes, mert akkor meg hideg van, és nem tudunk főzni... A legegyszerűbb, és kézenfekvő, hogy – átmenetileg – nem fizetek adót, járulékot. Ha már itt tartunk: nem azért szerepel adóbevallásomban a minimálbér, mert lopni akarok, hanem azért, mert ha minden közterhet befizetek, akkor nem jut több. Néha még annyi sem... Meg tudják ezt Önök érteni ott a törvényalkotás éteri magasságaiban, ahol százmilliárdokkal számolnak? El tudják képzelni – ha nem is a valóságban, de legalább rémálmaikban – hogy van aki tényleg 50-100 ezer forintból él havonta? Ezt kell, hogy beossa, és ha elfogy, szegényszemre kölcsön kell kérnie? Át tudják érezni a sokszázézes vagy milliós havi fizetésük birtokában azt, hogy van akinek évente sem jut annyi? Nem hiszem.

Persze megtehettem volna, hogy csalog. Hogy letagadom a bevételeimet, nem írom be az adóbevallásomba, mert akkor nem is kell adóznom utána. Csak az a baj, hogy én – hogy úgy fogalmazzak – hülyén vagyok becsületes... Majd befizetem, ha lesz miről!

Engem a szüleim erkölcsre neveltek. Igazmondásra, szerénységre, toleranciára, megértésre. Ismerősek Önöknek ezek a fogalmak? Vagy legalább hallottak róla? Ma ugyanis megélni nem lehet belőle...

Nem fizettem, hát büntetést kaptam. Meg késedelmi kamatot. Ezzel kapcsolatban az alábbiakról van szerencsém tájékoztatni Önöket:

Ezeket az összegeket befizetni jelenleg sajnos nem áll módomban. Családunk anyagi helyzete nem tesz lehetővé egy ilyen kiadást, vagy hogy még plasztikusabbá tegyem a képet inkább úgy fogalmazok, hogy pillanatnyilag kétségbeesetten kapálódzunk, hogy egyáltalán valamennyire a felszínen tudjunk maradni, és ne süllyedjünk véglegesen az adósságok mocsarába. Kedves levelükben – amelyben a büntetés összegét közölték – kérdezték, hogy vajon miről élünk, hogyan élünk, mire költünk. Nos, a válaszom a következő:

Négy gyermekünk van, mindegyik iskolás. Van hol laknunk. Szoktunk enni... Viszont:

- nincs nyaralónk
- nincsenek ékszereink
- nem járunk kocsmába
- nem járunk moziba

- nem járunk színházba (és nem az igénytelenség miatt...)
- nem járunk koncertre (az ingyenes rendezvények kivételével)
- nincs operabérletünk. BKV-bérletünk van...
- nincs egynél több autó a családban (ami van, az 16 éves...)
- nem járunk külföldre nyaralni
- már beföldre sem járunk nyaralni
- nem fogyasztunk alkoholt
- nem dohányzunk
- nem járunk étterembe
- nem járunk cukrászdába
- nem eszünk marhabélszint (jómagam húst sem eszem, vegetáriánus vagyok)
- nincs úszómedencénk
- szaunánk, infrakabinunk és jacuzzink sincs
- nincs fűtött garázs felhajtónk. garázsunk sincs
- nem járunk uszodába
- nem járunk strandra (esetleg szabadstrandra – vonattal)
- nem járunk szoláriumba
- nem veszünk napilapokat, magazinokat
- könyvet is csak (sajnos) nagyon ritkán
- nincs kábeltévénk
- nincs DVD-lejátszónk
- nincs házimozink

Önök szerint miről kellene még lemondanunk...?

Tisztelettel:

kényszer-mikrovállalkozó

Ui: Tényleg, ha már a mikrovállalkozóknál is újabban legalább 125 ezer forint havi jövedelmet vélelmeznek, nem gondolják hogy be kellene vezetni a pikóvállalkozó, esetleg nanovállalkozó fogalmat...?

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 nyomógombbal20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthetőCSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

Eredményhirdetés után

Hibás döntés, vagy csak józan számítás?

A repülőtéri (beülős) taxi-szolgáltatásra kiírt tender győztese a Zóna Service Konzorcium lett. Onnan tehát augusztus 15-től csak a Zóna Taxi viheti el az alkalmi utasokat. Az Európában igen sok repülőtérrel üzemeltető cég, a BAA (British Airport Authority), úgy tűnik elégedett a néhány hete működő szolgáltatással, míg a sajtóban erős kritikák jelennek meg ugyanerről a tevékenységről. Mi most Antal Attilát, a BKIK VI-os osztályának elnökét a részletekről kérdeztük.

• Hogyan került egyáltalán a pályázati folyamatba a kamara, illetve mi volt a szerepe a későbbiekben?

• 2006 elején a Budapest Airport (BA) vezetése részéről megkerestek, mint a kamara Közlekedési Osztályának az elnökét, és elmondták, hogy a BA Rt. új vezetése Ferihegyen három nagyon fontos és azonnal megoldandó kérdést lát. Egyrészt csökkenteni kívánják a repülőtársaságok kiszolgálásának díját, másrészt a repülőtéren az étkezési díjakat szeretnék elfogadhatóbbra mérsékelni, a harmadik kiemelt terület a taxiszolgáltatás rendezetlenségének felszámolása. Miután a korábbi időszakban a BKIK számtalan levelet, javaslatot írt a még állami tulajdonban lévő BA Rt.-nek, így amikor ezzel a témával az új tulajdonosok elkezdtek foglalkozni és a véleményeket kezdték összegyűjteni, találkoztak a hivatalos iratok között a mi írásos javaslatainkkal is. Ezért nagyon hamar megérkezett a megkeresés, hogy a kamara fejtsse ki, milyen megoldásokkal lehetne a taxiszolgáltatást rendezni. Könnyű helyzetben vol-

tam, mert erre vonatkozóan szakértői véleményekkel, tanulmányokkal alátámasztott testületi határozatok álltak rendelkezésemre. Mi hosszú-hosszú évek óta azt mondjuk, hogy a repülőtér egy speciális szolgáltatási pont. Itt csak úgy tudjuk elképzelni a minőségi szolgáltatást, ha szerződésben rendezik az utasok, a taxisok és a repülőtér helyzetét. Rendezik az onnan szolgáltatók körülményeit, azt, hogy mit vár el tőlük a repülőtér és mit biztosít a taxisok számára. Erre csak egy megfelelő kiválasztási eljárást követő szerződéses viszony nyújthat garanciát a repülőtér üzemeltetőjének. Ennek a szerződő partnernek a kiválasztására van javasolt módszerünk, ami nem egyedül módszer természetesen, nevezetesen egy tenderkiírás. Én elmondtam, hogy jelen pillanatban ez a szakmai véleményünk. Ezután több hónapos szünet következett. Akkor jelentkezett az új tulajdonos képviselője ismét, amikor eldönt, hogy tender útján kívánnak kiválasztani egy olyan szolgáltatót, aki megfelel az általuk támasztott magas minőségi követelményeknek. Kérték, hogy a kamara képviselői segítsenek a szükséges szakmai anyag összeállításá-

ban. Olyan formában, hogy az általuk felvetett javaslatokat, elképzeléseket véleményezzük, illetve a tender minél jobb, szakszerűbb kiírása érdekében tehetünk további javaslatokat.

• Kik voltak azok, akik ebben a munkában részt vettek?

• A kamarán belül van egy jó felépített szervezeti struktúra. A szakmai munka a szakmai kollégiumokon belül folyik, amelynek van el-

Minden szakmai kérdés a szakmai kollégiumon belül egyeztetésre került, ezt az egyeztetett anyagot, véleményt továbbítottam a BA Rt. felé.

• Utólag már látható: ebből mennyi valósult meg? Elvárható volt, hogy a javaslatokat, elképzeléseket teljes egészében felhasználják, vagy erről tetszés szerint döntöttek az új tulajdonos képviselői?

• A konkrét szöveget egy ügyvédi iroda készítette el az angol tulajdonosok elvárása szerint. Mi csak véleményeztük az elkészült anyagokat, illetve ehhez kapcsolódóan tettünk javaslatokat. Pl. az autók kritériumrendszerét „egy az egyben” a kamara javasolta és ezt fogadták el. De tettünk javaslatokat olyan taxis szakmai kérdésekben, ami a taxiengedélyekkel, a taxizással kapcsolatos jogszabályi környezettel voltak kapcsolatosak. Példá-

ul nagy segítséget jelentett a kamarára Taxis Etikai Kódexe, amelyből vettek át elemeket. Tehát ahhoz adtunk információkat, hogy milyen környezetben kell a tendert kiírniuk, ám azt ténylegesen a BA Rt. megbízottai állították össze. A szövegezésben természetesen nem vettünk részt. A pályázati anyag megjelenése után a tenderben részt vevő taxis vállalkozások tehettek fel-



Antal Attila: – Az angol tulajdonosok a piaci szereplők magatartását nem értették, ők valódi versenyt szerettek volna

nőke és elnöksége. Taxis kérdésekben a Taxis Szakmai Kollégium dolgozik ki és ad javaslatokat. Ez – hasonlóan a közlekedés más területeit érintő kollégiumokhoz – a közlekedési osztály keretei között működik, melynek szintén van elnöksége és személyben elnöke. A vázolt szervezeti struktúrából adódóan a kapcsolatot a repülőtér új menedzsmenete felé én láttam el.

Fiam, add ide az ellenőrződöt!

Tanár: „Az osztályfőnöki dicséretet még mindig nem íratta alá. Megintem.”

Tanár: „Fia az órán szöveget (Igy !!!) evett...” Szülő: „Kedves tanárnő, október van, mit egyen a gyerek, banánt?”

Tanár: „A fiú túl sokat foglalkozik a lányokkal.” Szülő: „Tanárnő, kövessen meg, de én ennek inkább örülök!”

Tanár: „Kedves szülő, tájékoztatom, hogy

Péter az étkezőben többször is kézzel evett evőeszköz helyett.” Szülő: „Közönöm a tájékoztatást, már tanul lábbal is.”

Tanár: „Jancsika rendszeresen nem iszja meg az iskolatejet.” Szülő: „Kivégzéséről gondoskodom.”

Tanár: „Fia az órán állandóan beszél!” Szülő: „Szerintem az anyjától tanulta. Mindkettőnek ellátom a baját!

Tanár: „Értesítem a T. Szülőket, hogy fiúk történelemkönyve lapokból áll.”

Szülő: „Itthon ellenőriztük. Valóban.”

Tanár: „Katika nem tud olvasni!” Szülő: „Ha tudna, nem járatnám iskolába.”

Tanár: „T. szülő! Leánya irodalomórán vihogott.” Szülő: „Megdorgáltam. Akkor is vihogott.”

Tanár: „T. szülő, fia órán neveletlenül beszélt. Figyelmeztetem.” Szülő: „Az Is-ten szerelmére: miért engem?”

kérdéseket, és az azokra adott válaszok tovább alakították a konkrét kiírást. Értelmezési problémából több mint száz érkezett a BA Rt.-hez. Tehát az érezhető volt ebből is, hogy az angol kiírók nem ragaszkodtak mereven az eredeti szöveghez. Megtehették azért, mert ez egy nyílt, kétfordulós eljárás volt, a közbeszerzési törvény által meghatározott formákhoz hasonlóan, de nem az alá esően. Ugyanis ők nem kötelezettek a közbeszerzési törvény betartására.

• **Megtehették volna, hogy ilyen eljárás mellőzésével egy számukra szimpatikus céggel kötnek szerződést?**

• A lehetőség erre elméletileg adott volt, de ismerve az angolok hozzáállását a sporthoz és sportszerűséghez, ők a fairplay irányába mentek, a versenyt pártolták. Versenyzetesen keresztül kívánták azt a vállalkozást megtalálni, mely az ő minőségi követelményeik mellett a legkedvezőbb ajánlatot adja, és azzal szerettek volna szerződést kötni.

• **Azért az igen érdekes, hogy mégis egy olyan új társasággal kötötték szerződést, melyben a taxisok jelentős része kötődik a korábban e területről fuvarozó Tourist Taxihoz, amiről viszont az új repülőtér-tulajdonosok képviselője tavasszal a sajtóban többször is negatívan nyilatkozott. Legalábbis a kezdetekben. Sőt, az volt a tenderkiírás indoka is, hogy megengedhetetlen az ország szempontjából, ami addig a repülőtérén történt. Nem tűnik furcsának, hogy akkor minek kellett ez az egész hercehurca, ha most többségükben ugyanazok az arcok láthatók a Férihegyen, akik a korábbi negatív véleményt kiérdemelték?**

• Én másképpen látom a kérdést. Konzultáltam még a pályázat első fordulóját után a kiírókkal, ugyanis nem értették a helyzetet. Arra fel voltak készülve, hogy a magyar trükkös nép és mindig „egyéb” megoldásokban gondolkodik. Ám ők egy fairplay-n alapuló, tisztességes versenyt szerettek volna látni. Így nem értették, hogy amikor megveszi 12-13 vállalkozás a tendert, akkor miért csak 3 ajánlat érkezik be? Ráadásul az egész úgy néz ki, mintha az ajánlattevők egymás között már előre megállapodtak volna. Ugyanis adva van egy nagyon magas árat adó, viszont a budapesti taxitársaságok többségét tömörítő konzorcium, és van még két társaság, mely viszont gyakorlatilag a már korábban is ott dolgozók közül verbuválódott. Ez utóbbiak kö-

zül az egyik ad egy olyan árat, ami a napi árral ekvivalens, a harmadik pedig ad egy a többiekhez képest lényegesen alacsonyabb árat. Tehát az angolok számára érthetetlen volt a piaci szereplők magatartása. Ha lehet, itt elmondanám a saját véleményemet ezzel kapcsolatosan: szerintem a városi nagy társaságok, akik konzorciumba tömörültek, a tender során stratégiai, taktikai hibákat követtek el. Szerintem a hét társaság közül 2-3 biztosan megnyerhette volna a pályázatot – ha akarta volna. Tökeerőben, létszámban, felkészültségben, szakmai tudásban mindenképpen tudták volna a kritériumokat teljesíteni. Van persze köztük amelyik nem, de 2-3-ról biztosan állítható, hogy igen. Stratégiai hibának tartom, hogy egy ilyen versenyre kihegyezett szituációban a piac döntő többségét képviselő társaságok egy közös ajánlatot adnak be, kvázi kizárva magukat a versenyből, mert a látszat szerint nem ezt akarják, hanem egyfajta erődemonstrációt mutatnak, amiről úgy gondolják, elegendő. Stratégiai hiba szerintem az is, hogy nem ismerték fel a repteres taxizás jogának megszerzésében azokat az addicionális előnyöket, amelyek a későbbi időszakban jelentkezhetnek. Mert csapódnak a reptérről való fuvarozáshoz olyan szolgáltatások, fuvarok, amelyek rentábilisabbá, nagyobb tehetik a már meglévő tortát. Taktikai hibának tartom, hogy amikor látták az első fordulóban, hogy milyen árat alakultak ki, akkor is olyan magas árat adtak be, amivel egyértelmű volt, hogy nem lehet nyerni. Így került a korábbi szolgáltatókat is magába tömörítő új cég győztes pozícióba. Azt látni kell, hogy az a befektetői csoport, mely Európa számos repülőtérét üzemelteti, mely több mint 400 milliárdot fektetett a Budapest Airport megvásárlásába, szeretne részvényesei számára minél nagyobb hasznot produkálni. Ez pedig például a költségek optimalizálását feltételezi. Tehát alacsonyabb kiadásokat, több bevételt. Ez a taxira is érvényes. A győztes által beadott alacsony árat így meghatározták a későbbi végeredményt. A sofőröknek is más feltételeknek kell eleget tenniük, mint a városban fuvarozó társaiknak. Vagyis a vezető taxis cégek létszámukat szinte kockázatmentesen növelhették volna akár egyetemistákkal, főiskolásokkal, vagy csak intelligensebb fiatalokkal, akik később jó taxissá válhatnak majd a gyakorlatot megszerelve. A repülőtér taxizás egészen más szaktudást igényel, mint a városi kollégá-

ké. Tehát nem olyan fuvarosra van szükség, aki minden fűszálat ismer név szerint. Olyan képesítésű, tudású emberekre van szükség, akik a repülőtérrel eltalálnak a városban egy pontra, majd vissza tudnak menni a repülőtérre. Így annak a rétegnek nyílik lehetősége taxizásra, mely egyébként nem élne meg társaság nélkül. Ezek olyan előnyök, amelyeket át kell gondolni. Egy taxitársaság simán megnyerhette volna a tendert, bővíthette volna a szolgáltatását ilyen irányba, megtartva jól képzett taxisait a városi fogalomban. Ők onnan meg tudtak volna élni és a cég nyithatott volna egy olyan új üzletágot, ahol a kevésbé képzett, esetleg csak átmeneti időszakra szóló taxizásban gondolkodó, nyelveket beszélő fiatal egyetemistákat alkalmaznak.

• **Szaladjunk neki az árkérdésnek. Korábban a Főtaxi vezérigazgatója voltál, majd a Wallis Rt.-vel a hátatok mögött belevágtatok egy vadonatúj szolgáltatás indításába. Ez volt az Est.Taxi. Utóbbinál az akkori piaci környezethez viszonyítva magasabb árakat határoztatok meg, hogy nyereséget termeljen a cég. Tehát gondolom abban egyetértünk, hogy a Zóna Taxi által használt árakkal nem lehet**

nyereséget termelni még akkor sem, ha egy-egy vállalkozónak bevételeiből nem kell egy egész céget fenntartani. A győztes cég képviselője, Veres István, egy ideig havi ötmillió veszteségről nyilatkozott több helyen is...

• Aki foglalkozik a taxizás gazdasági kérdéseivel, annak tudnia kell, hogy ennek a tevékenységnek gazdaságosságát keményen, szigorúan meghatározza a tarifa. Ez kiderül a kamara által elkészített Árképzési Útmutató Taxis Vállalkozások számára c. kiadványból is. Ennél viszont sokkal fontosabb, lényegesebb kérdés a kihasználtsági mutató. Tehát abban a pillanatban, amikor elkezdünk számolni, lehet, hogy tarifálsan az jön ki, hogy alacsony a repülőtéri transzferek díja. Ám ha azt is hozzáesszük, hogy a Zóna Taxi Budapesten valószínűleg a legmagasabb kihasználtsági százalékkal tud dolgozni, más képet kapunk. Nincs ma a fővárosban olyan taxitársaság, amelynél az autók átlagos kihasználtsága meghaladná az 50%-ot. Van, ahol ezt az értéket meg tudják közelíteni alulról, meghaladni azonban havi, vagy éves átlagot véve nem.

• **A reptérről befelé átlagosan 3500-3600 Ft-os ár érhető el legálisan. Ebből a taxis kifizeti a 450**

Az interneten érkezett:

Egy átlagos nap reklámokkal elbeszélve

7:00	CASIO
7:00 - 7:30	Colgate Oral-B Gillette Old Spice
7:30 - 7:50	NESCAFÉ Hochland Orbit WRIGLEY'S
8:00 - 8:30	TOYOTA
8:30 - 13:00	pentium 4 EPSON NOKIA CONNECTING PEOPLE
13:00 - 14:00	McDonald's Coca-Cola Orbit WRIGLEY'S
14:00 - 17:00	pentium 4 EPSON NOKIA CONNECTING PEOPLE
17:00 - 17:30	TOYOTA
17:30 - 20:00	TUBORG BEER TUBORG BEER TUBORG BEER
22:00 - 22:05	Colgate Oral-B
22:10 - 23:00	durex durex durex

Ft-ot fuvaronként a BA-nak, de jelentkezik az áfa-teher is. A négy milliós határt ugyanis néhány hónap alatt eléri a taxis a bevételekkel. Ráadásul az „egyéb” módszerek hosszú távon itt nem követhetők, mert a fuvarok számát számos helyen nyilvántartják, bárki is mondja ennek ellenkezőjét. Egy néhány éven belül előforduló APEH-vizsgálat egy élet eredményeit teheti semmissé. Ha tehát egy kicsit jobban odafigyel a taxis és mondjuk kijfzeti az áfát is, akkor a zónadíj karcsúnak tűnik. Ezen csak a visszfuvar tud javítani.

• Tudomásom szerint a Zóna Taxi stratégiája az, hogy a visszfuvarokat is igyekszik megfogni, nem akarok itt számítási példákat mondani, de ha már egy-két visszafelé fuvarja van naponta, akkor a kihasználtsága 50% fölé kerül. Ez pedig a gazdaságosság legalapvetőbb sarokpontja. Hozzá kell tenni, hogy a repülőtérről rendszeresen van vidéki, nem ritkán külföldi fuvar, ami szintén javítja a „gurulót”. Ha ilyen alacsony az árak és magas a szolgáltatási színvonal, akkor az emberek szívesebben adnak borraivalót is. Ezek a számok mind-mind hozzáadódnak a nagyon alacsony transzfer árhoz és összességében rentábilissá tehetik az innen történő fuvarozást.

• **Utóbbi időben többen is kérdezték: felszámolható-e a Zóna Taxi csomagdíjat, különdíjat kombi fuvarozásért, vagy más összeget egyterű használatáért, ha négy-nél több utas van?**

• Erre nem tudok válaszolni. A tender nem tartalmazott ilyen lehetőségeket. De nem ismerem a konkrét szerződést, amit a szolgáltatóval a BA Rt. megkötött.

• **Az előbb azt mondtad, ha magas a szolgáltatás színvonala, akkor az utas borraivalót is ad. Ugy tűnik, e téren nincs minden rendben, mert a napisajtó tele van negatívumokkal. Bizonyos időszakokban nem ritka a 10-20 perces várakozás az autókra, emellett hallottam, hogy probléma van az euróban megfogalmazott fuvardíjakkal is. 19 euró, az sehogysem 3600 Ft. Mit tud a kamara hivatalosan arról, hogyan működik ez a szolgáltatás?**

• A kamarának nincs joga beleavatkozni egy taxitársaság árképzésébe, pláne ha ezt egy magánjogi szerződéssel rendezték. Nem is tettük ezt meg. Csak emlékeztetnék arra, hogy korábban is voltak panaszok bizonyos cégek kirívóan alacsony szolgáltatási szerződésai, vagy túl alacsonyan tartott árai miatt, ám ebbe akkor sem avatkoztunk bele. Azt viszont, hogy várni kell az utasoknak a taxira én másképp látom. Elég régen volt már az a fővárosban, hogy a taxidroszton az utasok várakoztak a taxira és nem fordítva. Erre már csak az idősebb korosztály emlékezhet, mert a '80-as évek közepétől, a magántaxi megjelenésétől a kérdés megoldódott. Ugy tűnik, hogy a repülőtéren kialakult ár-érték viszony most megfelel a piac elvárásainak. Vagyis jól láthatóan hajlandó várni az utas 10-20-30 percet is, mert az új szolgáltatás tetszik neki, annak árával elégedett. Bármikor rendelkezhet magának más taxit, ha nem teszi, annak oka van. Hasonlóképpen működik, amikor a vásárló sorba áll a jó kenyérért, vagy a kedvenc hentesénél a tényleg friss húszért még akkor is, ha a szomszédos hasonló üzletekben várni sem kellene. Nyilvánvalóan nem cél, hogy sorál-

lás legyen, úgy gondolom, hogy a BA Rt. – legalábbis a sajtóból és az én egyéni tapasztalataimból is ez jön ki – forszírozza a létszám ütemes emelését. Úgy gondolom az egészséges létszám előbb-utóbb beáll majd. Ugyanakkor van egy másik szintén tanulságos oldala a történeteknek: a repülőtéren jól látszik az egységes áron, egységes kommunikációt folytató, egységes arculattal megjelenő cég minden előnye. Ez pozitív hatással van a piacra. Ezt igazolja vissza az utasok viselkedése is. Ha tudják az árat, akkor a szolgáltatást bátran veszik igénybe. Az a tapasztalat, hogy az utasok között a magyar utasok létszáma növekedett meg erőteljesen azok köréből, akik a taxit eddig messze elkerülték. Ők ezt a lépést várták, hogy előre és egyértelműen kalkulálható legyen a fuvardíj, hogy be merjenek ülni. Ezel kapcsolatban utalnék arra a polémiára, arra a szakmai vitára, ami fix tarifával kapcsolatos a fővárosban. Én fixtarifa-párti vagyok ma is, és voltam korábban is. Óriási előnye van annak, ha az utas kalkulálni tudja a fuvardíjat, és nem éri meglepetés. Úgy gondolom, ma Budapesten az emberek 2-3%-a az, aki taxiba ül, tehát óriásiak a tartalékok. Ha egy olyan árstruktúrát tudnánk ajánlani számukra, ami kalkulálhatóvá, biztosan számolhatóvá tenné a fuvardíjat, akkor nem a jelenlegi tortát oszthatnánk egymás között újra és újra, hanem azt növelve utasokat nyerhetnénk. Megjelenhetnének ma még nem is létező utazási igények. Az emberek többsége nem ül be olyan étterembe enni, amiről nem tudja, hogy belül mi mennyibe kerül. Mert többségünk kerüli a kínos helyzeteket. Ha viszont az árlap ki van téve az étterem bejárata mellé, sokan bemennek, mert tudják, nem érheti őket meglepetés. Hasonló a helyzet a taxinál is, ezt oldaná meg a fix taxitarifa bevezetése.

• **Várható, hogy esetleg a főváros ezt szabályozza? Elterjedt, hogy a Zóna Taxi pont erre vár, mert azonnal megszűnnének a jelenleg használt 3500-3600 forintos bruttó árak, ha a főváros fix árat állapítana meg. Ez kibúvót jelenthetne a szerződéses kötelezettség alól. Ugyanakkor a fővárosnak egyeztetési kötelezettsége van a kamarával. Tudsz ilyen szándékról?**

• Nem! Ez teljes mértékben lekerült a napirendről, és amíg ennek a közgyűlésnek a mandátuma tart, már nem is kerül szóba. Azt is kétfélek, hogy az októberben megalakuló új közgyűlés legfontosabb feladatai közé ezt felvenné. Úgy gondo-

lom, egy darabig nem lesz erről szó, az én legnagyobb sajnálatomra.

• **Végül egy kikerülhetetlen személyeskedő kérdés: néhány helyen felmerült, azért és úgy segítettél a BA-nak, hogy az a Zóna Taxi kerüljön ki győztesként, ahol a fiad is taxizik. Azaz érdekelte voltál abban, hogy ők nyerjenek. Úgy tudom, hogy a Fővárosi Közgyűlés Kereskedelmi és Turisztikai Bizottság elnöke, Rusznák Imre tagja volt a tendert elbíráló bizottságnak, mely a Zóna Taxit hirdette győztesnek. Részt vett a kamara is a pályázat elbírálásában?**

• Nem, a kamara nem vett részt az értékelésben! Az eredményt én is úgy tudtam meg, mint az érintettek: telefonon, a döntést követően. Az gyenge támadási pont, hogy nekem bármiféle lehetőségem lett volna az eredmény befolyásolására. Csak meg kell nézni, hogy micsoda árkülönbség van a győztes és a vesztes konzorcium ajánlata között. Komolyan senki sem gondolhatja, hogy ha a rágalom igaz lenne, a győztes ilyen árkülönbséggel nyer, hiszen akkor elég lett volna egy jóval kisebb differencia is a győzelemhez. Ráadásul egy nemzetközi bírálobizottság döntött, melynek – ismétlem – én nem voltam tagja. Ahogy azt az előbb vázolni próbáltam, már a tenderkiírásba sem volt beleszólásunk, csak véleményt írhattunk, javaslatokat tehattünk. Tehát ilyen formában ez butaság, semmilyen összefüggés nincs. A fi-am egyébként 26 éves, önálló életet él. Hogy merre jár, mit csinál, mit dolgozik, erre nagyon nagy befolyásom természetesen nekem sincs. Abban nyilvánvalóan van szerepem, hogy ő most egyetemistaként taxizással keresi a kenyerét. Korábban a Fótaxinál dolgozott, most pedig a Zónánál. Gondolom, azzal nincs egyedül, hogy oda csapódik, ahol jól lehet keresni. De azért az kissé érdekes állítás, hogy a Zónánál azért jó, mert ő ott dolgozik... Egyébként amikor a Fótaxihoz ment, az volt a kéréssem hozzá, csak addig taxizzon, amíg az egyetemem be nem fejezi, utána viszont már ne. Ugyanis tudom, hogy a taxizás a legstresszebb, legveszélyesebb foglalkozások közé tartozik. A közlekedés egyéb-ként is veszélyes üzem, a környezeti ártalmak tekintetében is az egyik legártalmasabb terhelésnek vannak kitéve a taxisok, tehát nem olyan állás, melyet egy apa elképzel egyetemista fiának. Atmeneti állapotnak felel meg, kiegészítésként az egyetemi tanulmányok mellett.

–kó–

Munkahelyi értékelés

Az éves teljesítményértékelés keretében a HR vezető egy leírást kért Tóth Béla munkatársról annak főnökétől.

1. Tóth Béla, az asszisztensem mindig keményen dolgozik az irodájában. Béla függetlenül dolgozik, nem
3. pazarolja a cég idejét azzal, hogy a kollégákkal beszélget. Béla soha nem tagadja meg másoktól a segítséget, és mindig
5. időre fejezi be a kiadott munkát. Bélánk gyakran sok időt tölt az elkészítendő munkájával, hogy befejezze azt, néha folytatja az
7. ebédszünetben. Béla egy olyan személyiség, hogy abszolút nincs kétség afelől, hogy alapos és széles körű saját területén a
9. szaktudása. Úgy gondolom, Bélát nyugodtan lehet egy igazi nagyágyúnak nevezni, akit nem lehet
11. nélkülözni. Következésképpen azt ajánlom, hogy Bélát léptessék elő. Erről a javaslatot majd
13. el kell küldeni minél hamarabb.

Aláírás: Kovács József

Hamarosan érkezett egy kis kiegészítés a levélhez.

„Béla a hátam mögött állt, és olvasta a levelet, miközben írtam. Kérem, csak a páratlan sorokat (1, 3, 5 stb.) olvassa el, ezek tartalmazzák a valódi véleményemet.”

A repülőtéren kialakult helyzettel kapcsolatban megkerestük a vesztes konzorciumba tömörült társaságokat kérdéseinkkel. A válaszokat változtatás nélkül, a cégek nevét ábécé sorrendbe téve közöljük.

KÖRKÉRDÉS A KONZORCIUMBAN RÉSZT VEVŐ TAXICÉGEKNEK

1. Miért döntöttetek a konzorcium mellett, miért nem önállóan indultok a pályázaton?

BUDA Kft. A pályázat megjelenését megelőzően a taxitársaságok vezetői személyes találkozón vettek részt Chris Woodruff úrral, a BA Rt. akkori vezérigazgatójával, aki ott kifejtette, örülne, ha több társaság közösen pályázna. Az első ajánlatot követően pedig ezt nyilatkozta a sajtóban: „Örülünk, hogy három komoly konzorcium adott be ajánlatot a ferihegyi taxipályázatra”. A közös indulás mellett szólt az is, hogy a pályázati kiírásban köztudottan igen komoly követelményrendszert fogalmaztak meg, amelynek maradéktalan teljesítését így láttuk biztosítottak

BUDAPEST TAXI Azt hiszem, a konzorciumban részt vevő többi társaság vezetője nevében is mondhatom, hogy Budapest meghatározó taxitársaságainak történelmi kötelessége volt indulni a repülőtéri pályázaton. Megismerve a szigorú feltételeket úgy döntöttünk, hogy erőinket egyesítve konzorciumot hozunk létre, mert így jóval nagyobb esélyünk van a pályázat megnyerésére, mint ha külön-külön indulnánk.

CITY TAXI Kiváltva és elolvassa a pályázatot, úgy hittük, egy ekkora cégnek ilyen megrendelői körrel kockázatos lenne önállóan indulni ezen a tenderen. Létszámunk adott, bővítésre csak közgyűlési felhatalmazással van módunk. Egyedül semmiképpen nem tudtunk volna ekkora fuvarigényt kielégíteni, illetve komolyan vettük a pályázati kiírást, amely a legszigorúbb elvárásokat fogalmazta meg. Ezért inkább a konzorciumi

formában gondolkodtunk. Ezzel megosztottuk a kockázatot és az esetleges veszteségeket.

FŐTAXI A pályázaton 3 konzorcium adott ajánlatot. Nem véletlenül. A pályázat feltételeit – maradéktalanul – egyetlen taxitársaság sem tudta volna önállóan teljesíteni. Kézenfekvő volt, hogy azok adjanak közös ajánlatot, akik évek – évtizedek óta a piac ismert/elismert szereplői.

6X6 TAXI – LENGYEL SÁNDOR A pályázatot 11 cég váltotta ki. Erről a Budapest Airport Rt. (BA Rt.), illetve a sajtó tájékoztatta a nyilvánosságot.

A pályázati dokumentáció alapos tanulmányozása után, továbbá a lehetséges versenytársak ismeretében, valamint az elmúlt 16 év reptéri taxizás történetének reális értékelése után nem volt kérdés, hogy a tender megnyerésére akkor kínálkozik a legnagyobb esély, ha végre sokévi megosztottság után képesek vagyunk koncentrálni erőinket. A felvetésre a későbbi konzorciumba szerveződött hét cég tulajdonosai és vezetői között kivétel nélkül mindenki pozitívan reagált. Célunk egy évi másfél milliárdos piac megszerzése, ezáltal a cégeinkkel szerződésben álló taxiskollégák helyzetbe hozása, illetve az eddigi reptéri taxiszállításban betöltött, időnként megalázó szerepünkön kívüli kilépés volt. Bizakodásra adott okot az angol vezetők elégedetlensége az addigi taxiszolgáltatóval kapcsolatban, aki miatt tulajdonképpen kiírásra került a pályázat.

6X6 TAXI – SIPEKI JÓZSEF Hosszú vajúdas előtte meg ezt a döntést, és talán az bizonyítja leginkább, hogy milyen komolyan vették a taxitár-

saságok a BA Zrt. által kiírt pályázatot, hogy ami a szakma történetében eddig soha nem sikerült, az most valósággá vált.

Bebizonyosodott, hogy képesek a társaságok az általuk komolyan vélt, az egész szakmát érintő kérdésben nem csak hogy összefogni, de közösen dolgozni.

Miután mindenki elolvasta a tendert, és komolyan vette az abban foglaltakat, – mivel a szakmát jól ismerő, abban régen dolgozó embe-
rekről volt szó, – kirajzolódott, hogy ez egy társaságnak túl nagy falat.

TAXI 2000 Az angol üzemeltető cég vezérigazgatójával folytatott személyes megbeszélés során kijelentette, hogy szívesen látna több taxitársaságot tömörítő konzorciumot a pályázók között. Meggyőződésünk volt, hogy a hét taxitársaság (közel 4.000 taxi képviselésében) sikerrel veheti fel a versenyt a kisebb, illetve kevesebb szakmai múlttal rendelkező pályázókkal szemben.

2. Milyen árakat adott be a konzorcium az első, ill. második körben?

BUDA Kft. Az első körben szereplő körzetáraink a taxis vállalkozók érdekeinek szem előtt tartásával legmagasabbak voltak a pályázók körében, sikerült is ezzel a harmadik helyre szorulnunk. A második körben a működés bemutatásakor a bírálóbizottságot vezető Chris Woodruff úr jelezte, hogy nagyon tetszik a prezentációnk, és amennyiben az áraink szolidabbak lennének, jó eséllyel várhatnánk az eredményhirdetést. Ekkor módosítottuk az árakat a vállalkozók számára még gazdaságosnak mondható értékekre – ezek is meghaladták jelenlegi transzfer árainkat – és így sikerült holtversenyben megszerezniünk a második helyet.

BUDAPEST TAXI Bár a többiek ezt már elmondták, de szeretném kiemelni, hogy az elsődleges szempontunk az volt, hogy a Budapest Airport által meghatározott kiemelt minőségi feltételekhez és az azzal járó anyagi terhekhez igazítsuk a szolgáltatás árát. Azaz olyan tarifát határoztunk meg, mellyel hosszú távon biztonságosan és gazdaságosan üzemeltethető a repülőtéri taxi szolgáltatás, és amellyel alvállalkozóink is megtalálják a számításukat.

CITY TAXI A jelenleg használatos reptéri transzferárainknak megfelelő ajánlatot adtunk be, amelyre rátettük a BA Rt. által elvárt jutalékot. A második körben a fuvardíjakat minimálisan csökkentettük.

FŐTAXI A konzorcium által megadott árak szigorúan piaci árak voltak.

6X6 TAXI – LENGYEL SÁNDOR Az első körben kidolgozott árak a BA Rt. pályázatában megkövetelt minőségi szempontokhoz igazodva a szállításban részt vállaló, szintén magas követelményszintnek megfelelő vállalkozók gazdasági érdeke-

Elindult az új taxiszolgáltatás Ferihegyen

Budapest,

2006. augusztus 15.

– A mai nappal Zóna Taxi néven elindult az új ferihegyi taxiszolgáltatás.

Az első nap 150 öt évnél fiatalabb gépjármű kezdte meg a szolgáltatást, s 12 hónapon belül már 200 új, legfeljebb három gépjárműtípusból felálló flotta áll szolgálatban. Az új flottából az első nap három gépkocsi állt munkába, melyek már az új arculatot is magukon viselték.

Új és egységes megjelenéssel várták az utasokat a gépjárművek vezetői és a diszpécserpultok személyzete is. A személyzet valamennyi tagja biztonsági átvilágításon esett át. Munkába álltak a terminálok érke-

zési csarnokaiban felállított diszpécserpultok is.

„Sikeresen elindult az új szolgáltatás. Sok mindent értünk az elmúlt időszak alatt, de tudjuk, hogy még sok a munkánk” – mondta Bekó Géza, a Zóna Service Zrt. vezérigazgatója. „Az új szolgáltatás egy éven belül teljessé válik. Ennek érdekében az első évben fejlesztéseink értéke eléri az 1,5 milliárd forintot, amit részben saját tőkéből, részben banki finanszírozással fedezünk.”

Egy éven belül valamennyi jármű műholdas követővel és multimédiás szórakozási lehetőségekkel lesz felszerelve.

„Izgalmas nap ez a ferihegyi utasok számára. Ma kezd meg működését az új taxiszolgáltatás, amely hatalmasan csökken-

tette a ferihegyi fuvardíjak árszínvonalát, és egyúttal Magyarországon korábban nem látott magas szintre emelte a szolgáltatás színvonalát” – mondta Stewart Wingate a Budapest Airport vezérigazgatója. „Ez még csak az első nap, a következő hetekben, hónapokban további fejlődésnek lehetünk tanúi. Bizalommal tekintek a Budapest Airport és a Zóna közötti sikeres együttműködésre, melynek nyomán egyszerű fogadtatásban részesíthetjük a Magyarországra érkezőket.”

A Zóna Taxi előre megállapított, Budapest Airporttal kötött szerződésben rögzített fuvardíjakkal szállítja az utasokat a ferihegyi repülőtérrel.

Zóna Service Zrt.

it maximálisan szem előtt tartva kerültek kiszámításra. Az 1-es körzet 3990Ft, a 2-es 5990Ft, a 3-as 6990Ft, és a 4-es körzet 7990Ft bruttó összegben lett meghatározva. Első olvasatra bizonyára magasnak tűnnek a felsorolt összegek, de fontos tudni, hogy a fenti árak alapján maximum 4 hónap elteltével minden taxis kollégánk ÁFA körbe került volna.

Érdemes még tudni, hogy nemcsak a szállításban részt vállaló 150 fő angolul beszélő taxis, és az általuk használt, induláskor 5 évnél fiatalabb, magas komfortfokozatú gépjárművek üzemeltetésének, illetve ezen gépjárművek egy éven belüli cseréjének gazdaságossági szempontjait kellett csupán figyelembe venni, hanem a BA Rt. által megkövetelt magas szintű szolgáltatások és előírások betartását is. A 4 plusz 1 évre kiírt pályázatra az esetleges mulasztások, hibás teljesítések garanciájaként 50 millió forint banki letét, vagy ennek megfelelő összegű bankgaranciával kellett rendelkeznie a majdani nyertesnek. Tehát – akkori ismereteink szerint – felelőtlenség lett volna részünkről olyan vállalásokat tennünk a bármi áron való győzelem érdekében, aminek később egy nyertes pozícióban vállalkozóink látták volna kárát, vagy a megfelelő tőkével elindított cég, melyet kizárólag erre a szolgáltatásra hoztunk volna létre közösen.

Hogy egy könnyen érthető példát említsék, a BA Rt. által előírt 24 órás diszpécser szolgálat elindítása mindhárom terminálon külső és belső pultokkal mintegy 24 fő alkalmazását jelenti. A pályázati követelmény az utasokkal kommunikáló diszpécser szolgálat számára angol-német nyelv tudását írta elő. Egy ilyen dolgozó alkalmazása kétfázisú munkarendben a munkanaplóról alsó hangon 150 000-Ft nettó fizetésért lehetséges. A felállítandó taxitársaság alkalmazotti létszámát 30 főben terveztük meg, vezetővel, marketingessel, ellenőrrel, ami csak bérköltségben az „új egyensúly program” előtti járadékokat számítva összességében havonta több mint 16 millió forint kiadást jelentett volna a cégnek. Hangsúlyozom, mindenkit bejelentve, mindenki után minden kötelezettséget teljesítve. És még hosszan sorolhatnám, mennyi – akkor fontosnak gondolt – szempontot kellett figyelembe venni az első körös árak kialakításánál.

Az első kör kiértékelése után már látszott, hogy hiába a valóban korrekten számított árak, olyan megoldást kell keresni a második körben a győzelem érdekében, ami az úgynevezett „még megéri” kategóriába sorolható. Tehát melyben a taxivállalkozók is képesek teljesíteni a kötelezettségeket, és a cég sem rokkann bele a vállalkosokba. Spekuláltunk, ötleteltünk, és Bósz Péter kollégám javaslatcsomagja alapján, némi vita után meg tudtunk egyezni egy minden érdekelt számára elfogadható megoldásban. A második körös árakat néhány száz forinttal a manapság alkalmazott céges reptéri transzferek felett határoztuk meg. Ugyanakkor számba vettük a rendelkezésünkre álló személyi állományt, ami azt mutatta, hogy a pályázó hét cég, mely közel 4000 taxis számára szervezi a fuvarfeladatokat, az indulásra képes kiállítani akár 500 fő 5 évnél fiatalabb „A” vagy 1-es kategóriás, klímás gépkocsival rendelkező, angolul beszélő munkatársakat. Ez azért reményre adott okot, hiszen győzelmünk esetén egy egyszerű és látványos megkü-

lönböltető jelzéssel, de mindenki a saját cégénél továbbra is fuvarfeladatot vállalva kapcsolódhatott volna be egy valóban európai színvonalú taxiszoftalkatás lebonyolításába. Nyilván az 500 kolléga azért, hogy a reptéri fuvarozásba korrekt szolgáltatási árakkal végre bekapcsolódhasson, vállalta volna azt a többletterhet, amiből a működés és az infrastruktúra ráfizetés nélkül üzemeltethető. És ami szintén nem mellékes, mindenki maradt volna saját szerződött cégén belül. Véleményem szerint egy ilyen megoldás az egész szakmára (?) nézve komoly minőségi fejlődést indított volna be.

6X6 TAXI – SIPEKI JÓZSEF

Az első fordulóban beadott áraink

	SÜLYOZÁS	AJÁNLOTT BRUTTÓ ÁR
T1-T2 transzfer	5%	2490 Ft
1. zóna	5%	3990 Ft
2. zóna	35%	5990 Ft
3. zóna	30%	6990 Ft
4. zóna	20%	7990 Ft
Bp-en kívül (50 km*)	5%	400 Ft

Miután kiderült az első forduló után, hogy az áraink nagyon magasak a másik két pályázóhoz képest, ezeket átszámoltuk újra úgy, hogy figyelembe vettük, hogy a konzorciumban részt vevő taxitársaságok mindegyike jelentős mennyiségű kifelé irányuló reptéri fuvarral rendelkezik. Így a konzorcium taxi-gépkocsivezetőinek hatékonysága szinte a duplájára nő, tehát a második fordulóban kalkulált árakkal is tisztességes, tiszta, fehér jövedelemre tudtak volna szert tenni.

A második fordulóban beadott áraink

	SÜLYOZÁS	AJÁNLOTT BRUTTÓ ÁR
T1-T2 transzfer	5%	2000 Ft
1. zóna	5%	2900 Ft
2. zóna	35%	4300 Ft
3. zóna	30%	4800 Ft
4. zóna	20%	5500 Ft
Bp-en kívül (50 km*)	5%	200 Ft

TAXI 2000 Mindkét fordulóban olyan árakat adott be a konzorcium, mely a taxisok gazdasági érdekeit tartotta szem előtt.

3. Mennyire lett volna gazdaságos ez alatt fuvarozni?

BUDA Kft. Az árak kialakítását megelőző gazdasági számítások során figyelembe vettük a magas színvonalú szolgáltatási igényekkel járó költségnövekedéseket, mind a vállalkozó taxisok, mind a majdani üzemeltetést végző kft. szempontjából, ahol egyébként nem is terveztünk nyereséget. A taxis vállalkozók költségelemzésénél – egy tisztességes mondható nyereség kalkulálásával – számoltunk a megnövekvő futásteljesítmény okozta amortizációs költségnövekedés-

sel, a megnövekvő bruttó bevételek következtében az ÁFA-körbe kerülő vállalkozók plusz költségeivel és azzal, hogy a számítógépes fuvarnyilvántartás bevezetése jóval kevesebb mozgásteret hagy a vállalkozóknak.

BUDAPEST TAXI Csak abban az esetben lehetett volna jelentősen csökkenteni az árakat, ha a Budapest Airport módosított volna az egyébként szerintünk értelmetlenül szigorú minőségi követelményein.

CITY TAXI Gazdaságossági számításaink szerint a második körben beadott ajánlatunk nullszaldós volt, illetőleg minimális haszonnal kecsegtetett. Ez alatt semmiképpen nem vállalkozók között érthetően számunkra, hogy gyakorlatilag 3000 Ft-os áron, hogyan lehet Budapest egész területén transzfert vállalni. Az áfával és a fuvaronkénti leadóval természetesen számoltunk, az APEH-vizsgálat pedig manapság a vállalkozók között teljesen megszokott, jobb, ha mindannyian megbarátkozunk ezzel, hiszen látható tendencia, hogy a kormányzat minden fillért próbál megfogni. Ezek az ellenőrzések az elkövetkezendőkben csak szigorodni fognak.

FÓTAXI Az ajánlati áraink kialakításánál abból indultunk ki, hogy az adott szolgáltatást – a hatályos jogszabályok, a repülőtér üzemeltetője és nem utolsósorban az utazóközönség előírásainak és elvárásainak megfelelően – milyen áron tudjuk nyújtani. Az általunk ajánlott árak a taxis számára biztos megélhetést biztosítottak volna, az utas számára pedig kiszámítható költséget és magas szintű szolgáltatást. A konzorciumunk befektetése, mely az elinduláshoz kellett volna, a szerződés 4 éves időtartama alatt megtérült volna, igaz minimális haszon mellett.

A konzorcium, ill. az abban részt vevő társaságok számára a saját haszon csak másodlagos kérdés volt. A lényeg a reptéri taxiszoftalkatás átláthatóvá tétele, a piaci viszonyok kialakítása és az „ügyeskedés” megszüntetése. Minőségi szolgáltatást, megfizethető árré.

Minden konzorciumi tagnak – és ebben egyetérttünk az összes illetékessel – alapvető érdeke, hogy a reptéri taxiszoftalkatás normalizálódjon: akit ugyanis a szolgáltatás igénybe vételekor átvernek, elsősorban az adott cégről, másodsorban azonban a piac többi szereplőjéről is kialakítja véleményét. Mi beláttuk, hogy a taxi-szoftalkatatók nem csupán egymással, hanem a közlekedés más szolgáltatóival is versenyben állnak. Alapvető érdekünk, hogy mind a belföldi, mind a külföldi utasok bizalma a taxiszoftalkatással szemben a repülőtérre is helyreálljon.

6X6 TAXI – LENGYEL SÁNDOR Semennyire. Ugyanis a BA Rt. a pályázatban fuvardarabszám alapú elszámolást írt elő. Ez azt jelenti, hogy a nyertes cég köteles olyan nyilvántartást vezetni a teljesített fuvarokról, ami naprakészen és folyamatosan ellenőrizhetően megmutatja nem csak azt, hogy adott hónapban összesen hány fuvar teljesítés történt, hanem azt is, hogy melyik kocsis, mikor (dátum, óra, perc), melyik körzetbe, milyen áron végezte szolgáltatását. Tehát ami jelenleg működik, mikor egy sorszámozott cetlire ráfirkantják hogy 3600-Ft, rosszabb esetben mellé biggyeszti, hogy 19 euró, nos ez a szerződés szerint teljesen szabálytalan.

A pályázat szerint a voucheren, melyet számítógépes regisztráció után kap kézhez az utas, szerepelnie kell a fuvart teljesítő gépkocsi azonosítójának, a fuvarteljesítés pontos időpontjának, a körzetnek és az árnak. Mindezt úgy kellett volna az indulás pillanatától üzemeltetni, hogy a BA Rt. illetékese online módon naprakészen is képes legyen bármikor ellenőrizni a fuvarteljesítéseket, azaz a darabszámot. Ez nem csak azért fontos, hogy utasreklamáció esetén előkereshető legyen a taxis, hanem mert ezeknek az adatoknak az alapján történik havonta a számlázás. Azaz a BA Rt. az adott havi, mondjuk 32 658 teljesített fuvar után számláz a reptéren dolgozó cég részére. Innen már nem szükséges túlkombinálni, hogy akár egyetlen APEH-ellenőrzés elegendő ahhoz, hogy nagyon gyorsan kiderüljön, mire is elegendő a 3500-Ft-os belvárosi transzfer, vagy a 3600-Ft-os legtovábbi körzetár, amiből szintén néhány hónap múlva lehet majd a most már 20%-os áfát is befizetni a költségvetésbe. Mert hogy napi 10 fuvarnál bizony még heti 5 munkanappal is 22 hét, azaz nem egészen 5 hónap alatt áfa körbe kerülnek a vállalkozók. Kockázatni persze lehet, sőt – így utólag, az elmúlt hetek történéseit látva kénytelen vagyok belátni – érdemes is, hiszen összességében hatalmas pénzről van szó. Amit a BA Rt. a sajtóban a taxi-forgalomra vonatkozóan mai áron évente másfél milliárdra becsült, ismervé az augusztus 15. előtt szolgáltatást végző cég árait még jóval több is lehetett. Magunk közt vagyunk. Érdekelte bármikor is az APEH-et, hogy a reptéren ki mennyit keres? És hogy abból fizet-e adót? Legutóbbi reptéri ellenőrzésük alkalmával a városi taxikat hajkurászták. Merthogy repteres még a környéken sem volt.

De vissza az eredeti kérdéshez. A 3500, 3600-Ft-os transzferből még ki kell gazdálkodni a reptérnek fizetendő 450 Ft+áfa (bruttó 540 Ft) összegű fuvaronkénti leadót. Vagy ezt majd szponzorok adják össze? Azután tankolni is szükséges. Időnként. Egy 25 kilométeres átlagfuvarnál azért 2 liter gázolajat biztosan elfogyaszt a korszerű technika. További levonandó 560-Ft üzemanyag. Csak ez a két tétel már 1100-Ft önköltséget jelent fuvaronként. Az 5 évnél fiatalabb – meg persze az idősebb – gépkocsi is ilyen igénybevétel mellett szervizre szorul. Időnként. Minimálbér utáni járulékok? Mostantól a duplája is lehet. Egy jól kereső reptéri taxinak bizonyára ajánlja majd a könyvelője, hogy inkább ne játsszon a tűzzel. Ja, a könyvelők sem társadalmi munkában dolgoznak persze. Amortizáció? 2007. augusztus 15-ig azért jó lenne annyit keresni, hogy az egységes színű, három típusból felállítandó flottában saját kocsival tudjon dolgozni a reptéri taxis. Persze alkalmazott is lehet majd, ha nem marad saját új kocsira pénze, mert a mostanit leamortizálja egy év alatt. Tessék utánam számolni, talán még nem késő. Feltételezem, hogy az elektronikus hitelkártya-elfogadó készülékeket – melyeknek ára 160-180 ezer forint – egy taxisokat segítő alapítvány fogja térítésmentesen átadni a reptéri taxikoknak, de azért a tranzakciók sem ingyenesek persze. Egy év múlva kötelező. Szintén egy éven belüli kötelezettség a GPS alapú forgalomirányító rendszer bevezetése. Ennek beszerzési ára kb. 200 ezer forint, havi

üzemeltetési költsége 10 ezer forint körüli összeg gépkocsinként. Meg a multimédiás eszközök, melyek ugyan nem szerepeltek a követelményrendszerben, de a nyertes vállalta. Mint ahogy sok mindent. Bár ki tudja? Közéleg a karácsony, lehet, hogy csak írni kell a Jézuskának. Hiszen annyira mesészerű az egész történet.

Azután szintén követelmény volt a reptéren szolgáltatást végző taxikkal szemben, hogy a törvényes munkarendben meghatározott feltételekkel, azaz napi 10 óras rendelkezésre állásnál, és ebből 8 óras vezetésnél egyetlen perccel többet ne töltsenek a volán mögött. Ez a rendszer, a vezénylés, napi, heti beosztás a mai napig nem indult el. Tudok olyanról, aki az első munkanapján 13 óra alatt 430 kilométert tett meg a városban, és büszkén újságolta régi kollégáinak a kávézás alkalmával, micsoda remek üzlet reptéri taxinak lenni, mert aznap 35 ezer forint bevételt csinált. Gratuláljak, vagy sajnáljak? Vannak információim reggel hattól éjfélig egyfolytában dolgozó taxisokról, akik nemritkán 700 kilométert vezetnek naponta a városban. A jó Isten mentes minden kollégát és utasát az ilyen felelőtlenség miatt esetleg bekövetkező balesettől. Kérem, hogy a fentiek ismeretében mindenki döntse el maga, vajon megéri-e, lehetséges-e egyáltalán az ismert áron gazdaságosan működtetni a vállalkozást.

6X6 TAXI – SIPEKI JÓZSEF Semennyire! A BA Zrt. által kiírt tenderben felállított elvárások behatárolták, hogy milyen költségekkel kellett számolnunk. A 24 órás diszpécser szolgálat és az információs pultokat működtető személyzet

béreköltségei, az infrastruktúra bekerülési és bérleti költségei, valamint a rezsiköltségek ezt meghatározták! (Lásd a lenti táblázatot!)

Figyelembe kellett venni, hogy a GPS alapú címkidő és regisztrációs rendszernek a BA Zrt. részére történő elvárás, és elszámolás miatt, a fuvar összes adatát tartalmaznia kellett. A gépkocsi és a gépkocsivezető adatait, a fuvar pontos idejét és célját, valamint az árat. Így minden ott dolgozó kolléga bevétele nyitott könyv a hatóságok előtt, ezért feltétlenül olyan jövedelmet kellett volna elérniük, ami tiszta, fehér, könnyen ellenőrizhető jövedelemként biztosítja a tisztességes megélhetést, a tisztességes üzleti hasznot.

A fenti paraméterek figyelembe vételével állapítottuk meg a zóna-árakat.

A többi matematika! Kíváncsi vagyok én arra a vállalkozóra, aki a fenti költségeket be tudja fizettetni a taxisaival, a max 3600 Ft-os zóna-árakból.

Azt ugyanis remélem, hogy nem gondolják a kollégák, hogy ez az áldott jó ember azért tartotta meg az általa eddig kisajátított repteret MIN-DENÁRON, hogy hosszú távon legyen hol elköltenie a pénzét.

Úgy gondolom, hogy fogja még meglepetés érni az onnan dolgozó kollégákat, mikor elmúlik az ígéretések kényszer szülte időszaka.

TAXI 2000 Gazdaságossági számításokat végeztünk, melyek azt igazolták, hogy a jelenleg érvényben lévő és használatos transzferárak alatt csak a taxis vállalkozások veszteséges működése mellett lehetne teljesíteni, figyelembe véve a BA Zrt. fuvaronkénti leadó összegét is.

KONZORCIUMI KÖLTSÉGVETÉS

Tételek	Egyszeri költség	Havi költségek
Iroda bérlet (150 m ²)	*	714 000+ÁFA
Ingatlan (megvásárolható) bérlet	2.000.000	600 000+ÁFA
Diszpécserpultok	Építés: 500.000	Bérleti díj: 96 000+ÁFA Rezsi: 135 175+ÁFA Karbantart. díj: 26 790+ÁFA Összesen: 257 965+ÁFA
Diszpécserközpont: rádió stb	200.000	
Átjátszó, freki	200.000	100 000+ÁFA
Hardver	600.000	
Telefon alközp.	1.500.000	
Tel.költség, internet		250 000+ÁFA
Tiszta béreköltség		18 000 000.
Címkidő rendszer		1 200 000+ÁFA
Kártyalehúzó	150.000/autó	
Marketing	6.000.000	4 000 000+ÁFA
Marketing szintentartó		*
Összesen:	11.000.000	6 521 965+ÁFA 18.000.000 Bruttó: 25 826 458 Ft
Jutalék a BA Zrt. felé 30. 000 fuvar esetén		Bruttó: 15 000 000 Ft
Mindösszesen		Bruttó: 40 826 458 Ft

* A csillaggal jelölt tételek nincsenek számolva, mert vagylagosak.

4. Milyen feladatokat jelentett volna, ha augusztus 15-től a konzorcium tagjai dolgozhatnak a repülőtérről?

BUDA Kft. Amennyiben az általunk létrehozott Konzorcium nyerte volna meg a pályázatot, igen komoly szervezési és beruházási feladatokat kellett volna rövid időn belül megoldani. Korábbi válaszómban már utaltam rá, hogy többek között ez is oka volt annak, hogy a hét társaság közösen pályázott. A résztvevők szakmai gyakorlata és a sokéves tapasztalat ellenére is voltak aggodalmaink a határidőre történő az elvárásoknak megfelelően minden szolgáltatási elemre kiterjedő indulással kapcsolatban. Ezt a személyes konzultáció során Sipeki József, a konzorcium megbízott vezetője fel is vetette, oly formán, hogy lehetségesnek tartja-e a reptér vezetése az eredeti augusztus 15-i indulási határnap módosítását. Azt a választ kaptuk, hogy elképzelhetetlen bármilyen módosítás, a nyertes pályázónak 15-én a pályázati kiírásban szereplő és a szerződésben rögzítésre kerülő feltételekkel, mindennemű – a szolgáltatás minőségére vonatkozó 60 pontos követelményrendszert figyelembe véve – eltérés nélkül kell megkezdeni a szolgáltatást. Ezzel együtt ma úgy látom, hibát követtünk el amikor úgy gondoltuk, nem szabad félvállról venni a követelményrendszert, és ennek figyelembe vételével állapítottuk meg transzferárainkat.

BUDAPEST TAXI Nagyon nagy kihívásnak tekintettük a repülőtéri tendert, és cégeink legjobb emberei dolgoztak azon, hogy már az első pillanattól kezdve képesek legyünk tökéletesen megfelelni a Budapest Airport, az utazóközönség és a cégeinknél dolgozó taxisok elvárásainak. Sajnáljuk, hogy ezt a pályázatot csak mi vettük komolyan és annak minden pontját betartva tettük meg ajánlatunkat...

CITY TAXI Óriási feladatokat, rendkívüli terheket jelentett volna, ha nyerünk. De csak azért, mert komolyan vettük a pályázati kiírást az utolsó pontjáig. A legkeményebb feltételeket, melyet a kiíró támasztott, nem az 5 évesnél fiatalabb kocsik jelentették, hiszen jelenleg is állományunkból minden további nélkül 50 újszerű autót ki tudunk állítani. A legnagyobb tétel ennél a pályázatnál a diszpécser szolgálat, illetőleg mindhárom terminálon 24 órás hostess szolgáltatással működő utasváró pultok kialakítása volt. Ennek havi üzemeltetése számításaink szerint több mint 10 millió Ft-ba került volna. Ezenkívül még rengeteg apró tételből álló, bár a végső bekerülést nagyban megdrágító elvárásnak kellett volna megfelelni. Ez természetesen befolyásolta az általunk megajánlott transzferárakat.

FŐTAXI Részletesen kimunkált programunk volt a szolgáltatás beindítására. A feladatokra megfelelő szakemberekkel rendelkezünk, akik már bizonyítottak. Kezdeti nehézséggel számoltunk,

azonban erről az utazóközönség biztosan nem a repülőtéren – műanyag székeken ücsörögve, taxi-pótló szendvicset majszolva – értesülhetett volna.

6X6 TAXI – LENGYEL SÁNDOR Nagyon komoly és szép feladatot, rengeteg munkát és szervezést, de – mindannyiunk nevében mondhatom – örömmel vállaltuk volna. A pályázat eredményét július 20-án hirdették ki, így a mi fejünk is fájt még 19-én, hogy ha nyerünk, vajon augusztus 15-ig képesek leszünk-e a szerződésben foglalt valamennyi pont maradéktalan teljesítésére? A diszpécser szolgálat részére időre megszervezni a kívánt képzettségű munkaerőt a nyári szabadságok idején, valamint ezeket az embereket, akik valószínűsíthetően nem sok taxis szakmai tapasztalattal bírtak volna, felkészíteni a napi munkára komoly kihívás. Megszervezni az utaztatásukat, hiszen a hajnalban kezdőknek ki kell jutniuk a reptérre, az éjszakás műszaknak pedig haza. Minden nagyképcsőség nélkül mondom, megoldottuk volna. A 150 fős induló taxis létszám biztosítása korrekt szolgáltatási árakkal nem okozhatott volna semmilyen problémát. Valószínűsíthető, hogy megfelelő kiválasztási rendszer segítségével a jók közül is a legjobbak álltak volna rajtra készen augusztus 15-én. Udvarián, elegánsan, nyakkendőben, angol tudással, 5 évnél fiatalabb, nagy, kényelmes, klímás gépkocsikkal. Ahogyan a szerződés alapján kellett volna már első naptól kezdve. Utasroham esetén pedig akár néhány órán belül képesek let-

A VEZETÉS ÉLMÉNYE A PROFIK SZOLGÁLTATÁBAN AZ ÚJ BOXER

Bár a Boxer megtartja eredeti nevét (a sorozat 1994-től viseli ezt a nevet), elődjének számos erősségét felülmúlja, különösen, ami a kényelmet, a kezelhetőséget és a választékot illeti. Annak érdekében, hogy megfeleljen a fokozott elvárásoknak az új jármű, a következő fejlesztéseket kellett végrehajtani: A teherbírás növelése érdekében két párhuzamos, egymást kiegészítő modellsorozatot alakítottak ki, a 300-ast 3,0-3,5 közötti összte-meggel, illetve az újnak tekinthető 400-ast 4,0 tonnás összte-meggel és akár 2,0 tonna hasznos terhelhetőséggel. Nagyobb raktérfogat: az új furgonverziókkal kiegészítve a raktérfogat 8-tól 17 köbméterig terjed. Az új modell az ötödik nemzedéket képviseli a Sevel Sud üzemben, a PSA Peugeot Citroën – Fiat együttműködés keretében tervezett és gyártott járművek sorában. A kooperáció a '80-as években kezdődött, és meghosszabbították 2017-ig. A legújabb generáció egy olyan szegmens képviselője, amelyben a Peugeot eladásai 1994 és 2005 között 97 százalékkal nőttek Európában. A Boxer első generációjából 530 000 példány készült.

Az új Boxer választéka szélesebb, hogy folytathassa elődje sikereit: háromféle tengelytávval (3 m, 3,45 m és 4,04 m) háromféle hosszúságú leme-

zelt vagy körablakos furgon-karosszériával (L1, L2, L3, L4) és háromféle magassággal (H1, H2, H3) készül.

A különböző változatok kínálata rendkívül sokszínű: zárt furgon, körablakos furgon, alváz szimpla és dupla fülkével, platós gépkocsi szimpla és dupla fülkével. Az átépítők számára olyan kivitelek készítését is tervezik, mint a padlólemez, illetve megnövelt hátsó nyomtávú (különösen széles felépítményekhez) változatok A kínálatot személyszállító minibusz (8–21 személyes) változatok egészítik ki.



Az új Boxerből személyszállító változat is kapható. 8–21 személyig...

tünk volna a létszám igény szerinti növelésére. Akár 500 főig, A néhány órára is csak a reptéren dolgozóakra kötelezően előírt tűz- és balesetvédelmi oktatás miatt lett volna szükség. Mint látuk és tapasztaltuk, a nemzetbiztonsági átvilágítás néhány perc alatt zajlik le a reptéren. Pont annyi ideig tart, ameddig a városi taxis a puffer parkolóból felér a tendernyertes számára kizárólagosan kialakított drosztra. Mire letépi a régi matricáit, már át is világították. De a viccet félretéve, az előző kérdésekre adott válaszokban megtalálhatóak azok a lényeges és általunk máig kifogásolt pontok, melyek teljesítésére fel voltunk készülve. Mi ugyanis komolyan vettük a szerződésben foglalt 100 ezres, 500 ezres és súlyos szerződészegés (túlkövetelés, összeültetés) miatt kiszabható 1 milliós kártérítési kötelezettséget. Mint személyesen is meggyőződhattünk róla ezek a szigorú előírások csak papíron léteztek, legalábbis eddig. Mint az első 8-10 napban a nyertes 150 autója. Azok is csak papíron léteztek. Tudjuk, vettük a fáradságot, megszámloltuk az összeset, dokumentáltuk az adatokat.

6X6 TAXI – SIPEKI JÓZSEF A 60 pontból álló követelményrendszernek úgy kellett megfelelni, úgy kellett előkészíteni a pályázatot, hogy augusztus 15-én a pályázati kiírás szerint a szolgáltatást maradéktalanul – kivéve az egyszékes 3 autó-típusból álló gépkocsiparkot – el lehessen indítani. Azaz nyomkövető GPS-rendszeren alapuló számítógépes szoftveren futó címkiadó, és regisztrációs rendszer, angolul alapfokon kommunikáló taxi-gépkocsivezetők, 5 évnél nem öregebb autók, információs pultok és azok személyzete.

Ezen szempontokat komolyan véve és a fenti követelményekből adódó költségekkel kalkulálva, valamint szem előtt tartva, hogy az onnan dolgozó kollégák megtalálják a számításukat, meghatároztuk a szolgáltatás díjait, azaz a zóna árakat. Sajnos közben elfelejtettük, hogy Magyarországon élünk, illetve bízunk abban, hogy az angol tulajdonos komolyan is gondolja, hogy rendet akar a repülőtéren, komolyan emelni akarja a szolgáltatás színvonalát, és betartatja a pályázatban kiírtakat.

Az augusztus 15-e óta eltelt idő alatt rá kellett jönnünk, hogy egy angol nem csinál nyarat!

Ebben az országban tisztességes korrekt módon nem lehet pályázatot nyerni.

Kis hazánk a szerencselovagok és a percmemberek kánaánja.

Ami azonban a legjobban megdöbbentett az a BA Zrt. sajtókommunikációja volt. Nem értetem világosan, hogy a mundér becsületét védik, vagy az angol menedzsmentet elszigetelve a nyertes konzorciumnak falaznak. Teszi ezt a sajtószóvivő olyan képtelen szakmai sületlenségek mögé bújva, hogy az olcsó ár miatt megnövekedett a forgalom, kezdeti nehézségek, bár ez a kifejezés nem szerepelt a pályázati kiírásban így azt sem tudom, hogy mennyi türelmi idő jár hozzá.

Mi vettük a fáradságot, kimentünk és megszámloltuk, rászánva egy-két délelőttöt és délutánt, hogy az első 4-5 napban összesen 65-70 autó dolgozott a 15-ét megelőző nap 200 autójával

szemben. 70 autó kiesett, hisz ők a másik vesztes konzorcium tagjai voltak, és ilyen áron nem vállalták a szolgáltatást. A TOURIST taxisok közül szintén kiléptek jónéhányan, az árak miatt. Lehetne még sorolni sokáig a hiányosságokat amit a BA Zrt. nem tartat be, de felesleges. Ez egy szakmai lap, a kollégák nap mint nap megfordulnak a repülőtéren, ők látják és tudják, hogy mi az igazság!

A BA Zrt. kommunikációjáról az a vicc jut eszembe, hogy a férj hazamegy váratlanul, és benyitván a szobába látja, hogy a feleségét egy idegen férfi keféli. A férj dühös lesz, bevágja az ajtót és kirohan a konyhába.

A felesége utána megy és kérdezi: – Mi bajod, apukám?

– Hogy kérdezhetsz ilyet? – mondja a férj. – Hazajövök, és itthon találok egy idegen férfit az ágyamban, aki téged keféli!

– Ugyan már, ne mondj ilyet – mondja az asszony –, nem kéfelt engem senki!

– A saját szememmel láttam – mondja a férj.

Mire az asszony: – Ja, ha te a szemednek hiszel...

TAXI 2000 A pályázati kiírás mind a 66 kritériumának megfelelő feltételt biztosítani tudtuk volna. Augusztus 15-étől mindenféle fennakadás nélkül az új projektársaság min. 300-400 fővel látta volna el a repülőtéri taxiigényeket. A társaságok létszámától függően társaságonként 100-200-300 vállalkozót tartottunk nyilván, akik mind a 66 feltételt teljesíteni tudták volna.

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Balatonkenesén ötszobás családi ház 180 négyzetméteres telken, 160 m²-es, 3 szintes eladó 24 Mft-ért.

Telefon: 06/30-9-421-366



Kocsit cserélsz, de nem tudod, hogy törött volt-e? Fényezés-rétegvizsgálat + állapotfelmérés, vidékre is.

Telefon: 06/70-38-38-972



Kiadó lakást keresek! Másfél-kétszobás lakást, berendezéssel, vagy anélkül, max. 40 000 Ft/hó + rezsziért Zuglóban és környékén.

Telefon: 06/70-249-5397



Mercedes E 220 CDi Combi 5 éves, fekete, sok extrával eladó. Irányár: 3,8 Mft.

Érdeklődni: Hilton Pisti 06/70-250-2782



A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Az üzleti célú hirdetéseket 2006. augusztustól apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2000 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

5. Milyen mozgást okozott a konzorcium tagjainál a Zóna Taxi beindulása?

BUDA Kft. Úgy látom, komoly veszteségeink nincsenek, és itt egyaránt gondolok a taxisok és megrendelők elvándorlására. A minimális taxis mozgás oka véleményem szerint az, hogy a kollégák döntő többsége ma már vállalkozó fejjelel gondolkodik, és hamar kiszámolta, milyen veszteségesen dolgozna a 3500-as transzferárral. Mindannyian tudjuk, hogy a jelenleg nálunk érvényben lévő transzferek is az „éppenhogy” kategóriába tartoznak. Nem véletlen, hogy címkiadóskor előre jelezzük a repteres transzfert.

A megrendelői oldalon bekövetkezett mozgást pedig részben az „érzékeny” kör reakciója, részben pedig az „újdonság varázsa” effektus okozza. Ez utóbbi esetben úgy látom, egyszer kipróbálja és visszatér hozzánk.

BUDAPEST TAXI A mozgás nálunk nem volt jelentős. Tőlünk eddig körülbelül tíz taxis ment át a Zónába, közülük ketten már visszajöttek és további négy kolléga jelezte visszatérési szándékát.

CITY TAXI Szövetkezetünknel nem okozott változást a Zóna Taxi szolgáltatásának beindulása, ha csak az nem, hogy megnövekedett a reptérről bejövő fuvarjaink száma. 23 éve szövetkezetként működünk, taxisaink nagy részben tulajdonosai is a cégnek. Tagjaink hosszú távon gondolkodnak, számukra semmiképpen sem vonzó ez a fajta szolgáltatás. Évtizedek óta a rólunk kialakított ké-

Honda Civic 1.4 benzines, klíma nélkül, taxinak felszerelve, hosszú távra bérbeadó, vagy részletfizetéssel megvásárolható.

Érdeklődni lehet: 06/20-979-0603



Maxon URH-t vennék!

Tel: 06/20-979-0603



Pécelen 68 m²-es családi ház (2005-ben felújított), 667 m²-es telekkel eladó. Irányár: 12,5 Mft.

Érdeklődni: 06/20-484-3826



Gyömrőn 460 m²-es zárkert eladó. Irányár: 500 Eft.

Érdeklődni: 06/20-484-3826



Eördögh-féle DIGITAXI 2001. taxióra kedvező áron eladó. Érdeklődni lehet:

06/20-535-3847



2002-es Opel Zafira 1.6 Comfort benzingázüzemű taxinak felszerelve eladó. Irányár: 2,3 millió.

Érdeklődni: 06/20 352-1946, Fötaxi 1111



Opel Astra Combi dízel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Telefon: 06/20-941-4996



pet próbáljuk javítani. Utasaink több éve felénk irányuló bizalmából élünk, amelyet pillanatnyi haszonért egyetlen kollégánk sem kockáztat. A City Taxit egyetlen munkatársunk sem hagyta el.

FŐTAXI Mindent megtettünk a magunk részéről, hogy a közös ajánlatunkat fogadja el a repülőtér üzemeltetője, nem sikerült. A Főtaxi 94 éves múltra tekint vissza, piaci helyzete stabil, s ezen nem változtat a tény, hogy nem kocsijaink állnak a reptéri kijáratok drosztjain. Kétségtelenül számunkra nem kis gyógyírt jelent, hogy jóval többen jöttek az elmúlt bő egy hónapban cégünkhöz, mint mentek.

6X6 TAXI – LENGYEL SÁNDOR A 6x6 Taxi megrendelőinek egy része az új reptéri szolgáltatás elindulásának napjaiban, heteiben érkezett haza a nyaralásból. Jónéhányan szerették volna kipróbálni ezt a számukra kedvező árú szolgáltatást. Hosszas sorban állás, várakozás után a nyertes cégnek nem sikerült kocsit biztosítani számukra, így inkább rendeltek, hogy a fárasztó utazás után mihamarabb hazaérjenek. Ahogy eddig. Két-három perc múlva már taxiban ültek. Az utasoknál jobban állás, várakozás után a nyertes cégnél az egzotikus úti beszámolók, élmények helyett végig kellett hallgatniuk az utasok jogos felháborodását. Információim szerint az új szolgáltató színrelépése semelyik városi taxicégnél nem okozott különösebb megrendelés-visszaesést, ellenben a reptéri Minibusz utasainak száma jócskán megcsappant az elmúlt hetekben.

Összességében a hét budapesti taxicégtől nem lépett át 40 embernél több. Ez a szám az általunk képviselt taxisok 1%-a, ami rendkívül jó arány, legalábbis számunkra. Én egészen pontosan tisztában vagyok annak okaival is, hogy miért ilyen kevesen próbálták meg, de ha ezt itt nagynyilvánosság előtt jelenteném ki, bizonyára nem úsznám meg a személyiség jogi per nélkül. Maradjunk annyiban, hogy a magam részéről büszke vagyok arra – és ezt most cégektől függetlenül mondom – hogy a kollégák értik és tisztán látják a helyzetet, és ebben a „majd csak lesz

valahogy” típusú vállalkozási formában nem kívánnak részt venni.

6X6 TAXI – SIPEKI JÓZSEF Ebben a vonatkozásban csak a 6x6 Taxi esetében tudok nyilatkozni.

2 fő, még a nyertes konzorcium beindulása előtt közölte, hogy szeretné kipróbálni a dolgot, és kérték, hogy ha nem jön be a dolog, engedjük meg, hogy visszajöjjenek.

Természetesen semmilyen akadályt nem gördítettünk az útjukba, és sok sikert kívántunk nekik.

3 fő ment át még a nyertes konzorciumhoz úgy, hogy ezen elhatározásukat nem közölték velünk, hanem egyik pillanatról a másikra lehúzták a matricát, és 10 perc múlva, -miután átestek a szükséges a BA Zrt. által előírt, és annak tematikáját nyilván általa ellenőrzött reptérspecifikus szakmai oktatáson, tűzvédelmi oktatáson, valamint nemzetközi biztonsági átvilágításon – már vitték is az első fuvar a Zóna Taxi színeiben. Ennyire vette komolyan a nyertes konzorcium, hogy a kiírásban előírtaknak eleget tegyen. És ennyire vette komolyan a BA Zrt. az általa előírt szabályok betartatását. Mindezekre 10 perc elegendő volt! Komoly oktatás, komoly átvilágítás!

A fenti 3 kollégának a visszaútja természetesen nem lesz olyan egyszerű, hisz súlyos szerződésszegést követtek el.

Összegzőképpen, úgy gondolom, hogy a mi pályázatunk egy alapos, mindenkinek az üzleti érdekeit szem előtt tartó, tisztességes munka volt, úgyhogy nincs miért szégyenkeznünk.

Az egy más kérdés, hogy Magyarországon nem ennek van keletje. Hogy kis hazánkban elhiszik, hogy az eddig problemahegyekkel küszködő vállalkozásból – hisz ezért írta ki az angol a pályázatot – egy pályázat hatására szent ember, megtért, tisztességes jó vállalkozó lesz.

Be kell látnunk, hogy itt a majd hazudunk valamit, azt vegyítjük egy kis simlivel, vagy nem is kicsivel, megkeressük a kiskapukat, a birka taxis ügyis kifizeti, és hogy meg tudjon élni, majd még kockáztat is és a saját bőrét viszi a vásárra alapon működő pályázat nyerhet.

Bár ahogy elhazudom, sok taxis tényleg kifizeti,

mégpedig úgy, hogy saját egzisztenciáját teszi kockára!

Bár nem is csodálkozom, ha kollégáinknak olyan érdekképviselőkre van szükségük, melyek az egészből annyit látnak, hogy „mi megmondtuk! A fix ár, az a megoldás!” Az el sem jutott a tudatukig, hogy most szentesítették azt a helyzetet, hogy végre 15 év kemény harca után, mikor is azért harcoltak, hogy ne legyenek kiközösítve a reptérről, hogy ne szurkálják ki a gumijaikat, hogy ne nyomják tele az autózárakat pillanatragsztóval, szóval innen eljutottak a felismeréshez, hogy most már legalább tudják, hogy miért nem dolgozhatnak a repülőtérről.

Az, hogy az általuk képviselt taxisokat bele akarják kényszeríteni egy tisztességtelen dömpingárral olyan árversenybe, amibe belerokkannak, fel sem ér a tudatukig. Az egyik érdekképviselő vezetője amúgy is hiteles, hisz ő egy taxisárságvezető-tulajdonos-szakszervezeti-elnök. Hogy ez hogy jön össze? Úgy ahogy ilyen előzményekkel, ilyen árakkal és blöffel ma Magyarországon pályázatot lehet nyerni

Végezetül szeretném megköszönni a nyilvánosság előtt is a bizalmat, hogy a konzorciumunkban részt vevő tagok megbíztak a konzorcium pályázati munkájának irányításával, és koordinálásával. Büszke vagyok rá, hogy részese lehettem ennek a közös munkának, melynek keretén belül először sikerült a meghatározó taxitársaságoknak közös szakmai és üzleti elképzelését kialakítani, köszönöm mindenkinek azt a rengeteg időt és ráfordítást, azt az alapos munkát, amely lehetővé tette, hogy a pályázat határidőre és magas színvonalon elkészüljön.

TAXI 2000 Az első időszakban az elvándorlás 10-15 fő között mozgott, ugyanakkor 2-3 fő jelezte is visszatérési szándékát. A megrendelői oldalon mérhető komolyabb változás negatív irányban nem volt érzékelhető. A repülőtéri fuvarok száma mind a kifelé, mind a bejövő irányban stagnál. Feladatunk és koncepciónk továbbra is az, hogy az egy főre jutó fajlagos címmennyiséget 175-180 cím/fő/hó szinten tartsuk.

HOGYAN BIZTOSÍTSUNK EGY EGÉSZSÉGES ŐRÜLTSEGI SZINTET?

1. EBÉDIDŐBEN ÜLJ A KOCSID TETEJÉN NAPSZEMÜVEGBEN, ÉS EGY HAJSZÁRÍTÓVAL CÉLOZZ AZ ELHALADÓ KOCSIKRA. FIGYELD MEG, HOGY LELASSULNAK-E.

2. HÍVD SAJÁT MAGADAT A HANGSZÓRÓN. NE VÁLTOZTASD EL A HANGODAT.

3. AHÁNYSZOR VALAKI MEGKÉR VALAMIRE, KÉRDEZD MEG, HOGY KÉR-E HOZZÁ SÜLT KRUMPLIT.

4. TEDD A SZEMETESVÖDRÖDET AZ ÍRÓASZTALODRA, ÉS ÍRD KI RÁ, HOGY BEJÖVŐ POSTA.

5. TEGYÉL KOFFEINMENTES KÁ-

VÉT A KÁVÉFŐZŐBE 3 HÉTIG. HA MÁR MINDENKI KIGYÓGYUL A KOFFEINFÜGGŐSÉGBŐL, TEGYÉL BELE ÚJRA RENDES KÁVÉT.

6. AZ ÖSSZES CSEKKEDNEK A „MEGJEGYZÉS” RÉSZÉBE ÍRDBE, HOGY „SZEKUALIS SZOLGÁLTATÁSOKÉRT”.

7. MINDEN MONDATODAT ÚGY FEJEZD BE, HOGY „A PRÓFÉTA PRÉDIKÁCIÓJA SZERINT”.

8. NE HASZNALJ EKEZETEKET.

9. AMILYEN GYAKRAN CSAK LEHET, SZOKDÉCSELJ JÁRÁS HELYETT.

10. KÉRDEZZ MEG EMBEREKET, HOGY MILYEN NEMŰEK.

11. A DRIVE-THROUGH ABLAKNÁL JEGYEZD MEG, HOGY A RENDELÉS ELVITELRE LESZ.

12. AZ OPERÁBAN ÉNEKELJ EGYÜTT A DARABBAL.

13. MENJ EL EGY VERSMONDÓ ESTRE, ÉS KÉRDEZD MEG HOGY A VERSEK MIÉRT NEM RÍMELNEK.

14. TEGYÉL SZÜNYOGHÁLÓT AZ ÍRÓASZTALOD KÖRÉ, ÉS JÁTSSZÁL EGY DZSUNGELHANGOKAT TARTALMAZÓ RELAXÁCIÓS KAZETTÁT EGÉSZ NAP.

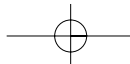
15. ÖT NAPPAL KORÁBBAN MONDD A BARÁTAIDNAK, HOGY SAJNOS NEM TUDSZ MAJD MEN-

NI A BULIJUKRA, MERT NEM VAGY OLYAN HANGULATBAN.

16. AMIKOR A PÉNZ KIJÖN A BANK-AUTOMATÁBÓL, KEZDJÉL KIABÁLNI, HOGY NYERTEM! NYERTEM! MÁR HARMADSZOR EZEN A HÉTEN!!!!”

17. AMIKOR KIFELÉ MÉSZ AZ ÁLLATKERTBOL, KEZDJÉL A PARKOLÓ FELÉ ROHANNI ÉS ORDÍTANI: „FUSSATOK!!! KISZABADULTAK!!!!”

18. VACSORA KÖZBEN MONDD AZT A GYEREKEIDNEK, HOGY „A ROSSZ GAZDASÁGI HELYZET MIATT EGYIKÖTÖKTŐL MEG KELL VÁLUNK”.



407 HDi FAP – az új négyhengeres... biturbó

A 407 és a HDi motor igazi „nyerő páros”. Európában a 407 eladásainak 79 százalékát, Franciaországban pedig 87 százalékát adja ez a kombináció. A limuzin és a kombi karosszériához kínált HDi FAP turbódízelek választéka a következő:

1.6 l 16 V, amelynek teljesítménye 80 kW (110 LE) 4 000/percnél, nyomatéka pedig 240 Nm (rövid ideig 260 Nm) 1 750/percnél. Ötfokozatú kézi kapcsolású sebességváltóval kapható.

2.0 l 16 V, amelynek teljesítménye 100 kW (136 LE) 4 000/percnél és nyomatéka 320 Nm (rövid ideig 340 Nm) 2 000/percnél. Hatfokozatú kézi- vagy automatikus sebességváltóval választható, utóbbi „Tiptronic System Porsche” kapcsolási üzemmóddal.

Idén tavasszal, amikor a kupét idéző, krómsíkos hűtőmaszkot is megkapta a 407, egy új HDi motor tűnt fel a limuzin és a kombi kínálatában: az új, 2,2 literes, részecskeszűrős (FAP) biturbó HDi motor, melynek teljesítménye: 125 kW (170 LE) 4 000/percnél, nyomatéka: 370 Nm 1 500/percnél. A négyhengeres HDi választékot megkoronázó biturbó motor újító műszaki megoldásokat tartalmaz. A vele felszerelt 407 limuzin és kombi robbanékonysága, járási kultúrája a jóval nagyobb lökettérfogatú motorokat idézi. A motorban alkalmazott modern technika, illetve – ennek eredményeként – az alacsony fordulatszámon rendelkezésre álló nyomaték leszorítja a fogyasztást (6,1 l/100 km kombinált ciklusban) és a CO₂-kibocsátást (160 g/km). Az új 2,2 l HDi FAP motor a PSA Peugeot Citroën és a Ford Motor Company közötti együttműködés negyedik fázisának gyümölcse. Az 1998-ban aláírt megállapodás keretében, közösen kifejlesztett HDi-családot teszi teljessé.

A 2179 cm³-es négyhengeres motor hengerfeje 16 szelepes, két felül fekvő vezérműtengellyel. Különös gondot fordítottak arra, hogy kis fordulatszámon is megfelelő legyen mind a nyomaték, mind a reakciókészség: 1000/percnél már 200 Nm-t, 1250-nél pedig 280 Nm nyomatékot ad le a motor. Ezen túl a motor széles fordulatszám-tartományban használható (3000-nél még több mint 350 Nm).

125 kilowattos maximális teljesítményét 4000/percnél éri el, míg 370 newtonméteres legnagyobb nyomatéka – ami 54 százalékkal több, mint elődjéé – 1750-nél jelentkezik.

Két szekvenciális, párhuzamos turbófeltöltőt most használnak először négyhengeres motoron. A rendszer (a Honeywell Turbo Technology-val közös fejlesztés) két azonos, kisméretű feltöltőből áll. Kis fordulatszámon csak az egyik turbó

gondoskodik a motor reakciókészségéről. A második feltöltő 2 600 és 3 200/percnél száll be, a terhelés a külső légnyomás függvényében. Így a motor teljes működési tartományát lefedi a feltöltők működése. A rendszer működését a motorvezérlő számítógép irányítja.

A két turbó kis tehetetlensége – ami a kis méret következménye – megszünteti a turbókésedelmet. A 2,2 literes HDi motor

Az ECCS égéstér mellett a teljesen új a harmadik generációs Bosch közös nyomócsöves befecskendezési rendszer, amelynek üzemi nyomását 1800 barra emelték (az első generációé 1350 bar volt).

A megnövelt befecskendezési nyomás és az új piezoelektromos elven működő, hétfuratos (korábban öt furatot alkalmaztak) fűvókák akár hat dózis befecskendezését is lehetővé teszik egy munkakütemen belül. A fűvókák furatainak átmérője 135 mikron. A rendkívül finomra porlasztott gázolaj révén az égésfolyamat tökéletesebb, és eleve kevesebb káros égéstermék keletkezik.

Az új 2,2 literes HDi kivételesen környezetkímélő. Először is emlékezzünk: a dízelmotor, elvéből adódóan, rendkívül jó a termikus hatásfok és a HDi közvetlen befecskendezés tovább növeli teljesítményét.

A nagynyomású, közös nyomócsöves befecskendezés a gázolaj egyenletes és extrém finom porlasztásával homogénebb és tökéletesebb égést garantál, javítva az égés hatásfokát és már a keletkezésénél mérsékelve az emissziót.

Mindezen felül a két feltöltő és a kipufogógáz-visszavezetés is aktívan részt vesz a környezetvédelemben és az

Euro 4-es norma teljesítésében. Elődjéhez képest 30 százalékkal kevesebb káros anyagot bocsát ki az új 2,2 literes HDi FAP motor.

Természetesen megkapta a motor a legfrissebb fejlesztésű, adalékolt részecskeszűrőt is. A harmadik generációs, úgynevezett nyolcszög-négyzet struktúrájú szűrő csereperiódusa a 2,2 HDi motor esetében 180 ezer km, ami az adalék és a szűrőtest továbbfejlesztése révén vált lehetségessé. A szűrő falain maradó égéstermék mennyiségét csökkentő Eolys adalék hatékonyságát javították, így feleslegessé vált, hogy azt az üzemanyaghoz kelljen adagolni.

A szűrőtest új, úgynevezett nyolcszög-négyzet felépítése, illetve a jóval nagyobb keresztmetszetű bevezető csatornák megnövelik a szűrő tárolókapacitását.

Végül: az ősztől már kapható a 407-eshez a 150 kW-os/ 204 LE/ 2720 cm³-es HDi motor is. Ez az új erőforrás a 440 Nm nyomatékot már 1900-as fordulatszámmal eléri, és szinte repíti a nagy Peugeot-t. Az új motorral szerelt autó fogyasztása városban 11,7 liter, országúton 6,5 liter és vegyes üzemmódban 8,4 liter gázolaj. A 2,7-es motor a 407 SW-hez is rendelhető.



Ebben a Peugeot-ban már a 2,7 HDi motor duruzsol



dugattyúiban teljesen új formájú égésteret képeztek ki. Az előző generációval ellentétben viszonylag kicsi a sűrítési viszony (16,6 a korábbi 18 helyett) és nagy az égéstér átmérője (+25%), ami azt eredményezi, hogy kevesebb a tökéletlenül elégett tüzelőanyag, ugyanis kisebb gázolaj-mennyiség érintkezik a hengerfallal. Ezt a hatást a (rendkívül hőálló és szilárd alumíniumból készített) dugattyú geometriájának és szerkezetének megfelelő kialakításával érték el. Ez a forma jelentős mértékben csökkenti a levegő forgó mozgását az égéstérben, ami mérsékli a hővesztéséget a hengerfalon keresztül.

A fejlesztések nyomán az üzemanyag-levegő keverék homogénebb lett, ami a motor jelentős hatásfokjavulásához vezetett, amellett, hogy az égésfolyamat csendesebbé vált.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Lakott területen köteles-e taxija sebességét közvetlenül a jelzőtábla után, legalább 30 km/h-ra csökkenteni?

- a) Igen, minden esetben.
- b) Csak akkor, ha a tábla az utat keresztező vasúti pályát jelzi.
- c) Nem, mert egyik veszélyt jelző táblához sem tartozik konkrét értékben meghatározott sebességhatár.



2. A táblával jelzett kiegészítő sáv alkalmassá teszi-e az utat a párhuzamos közlekedésre?

- a) Igen.
- b) Csak lakott területen belül.
- c) Nem.



3. Köteles-e az ilyen világító számértéket mutató elektronikus berendezés által adott jelzést figyelembe venni?

- a) Igen, hiszen a jelzés a megengedett legnagyobb sebességértéket jelzi.
- b) Legfeljebb, célszerű a jelzés által megjelölt tempóban haladni.
- c) Nem, a jelzés csak a villamos vezetője számára ad tájékoztatást.



1.



2.

4. Tiltja-e valamelyik tábla a megállást?

- a) Csak az 1. jelű tábla.
- b) Csak a 2. jelű tábla.
- c) Nem.



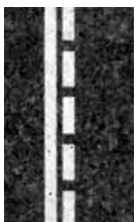
5. Mit jelez a tábla?

- a) Kötelező haladási irányt.
- b) Veszélyes útkanyarulat jobbra.
- c) Jobbra bekanyarodni tilos.



6. Az alábbiak közül melyik az a gépjármű, amelyik behajthat a táblával megjelölt útszakaszra?

- a) A személytaxi.
- b) Az autóbusz.
- c) A kétkerekű motorkerékpár.



7. Megkezdheti-e taxijával az Ön előtt haladó tehergépkocsi előzését, ha a kétszer egysávos úttest felezővonalát ilyen útburkolati jellel jelölték meg?

- a) Igen, bármelyik irányból.
- b) Legfeljebb a terelővonal felől.
- c) Nem, egyik irányból sem.

8. Lakott területen köteles-e taxijával a menetrend szerint közlekedő elindulási szándékát jelző autóbusz elindulását lehetővé tenni?

- a) Igen, minden körülmények között.
- b) Legfeljebb akkor, ha ez hirtelen fékezés nélkül megtehető.
- c) Nem, az elsőbbségről való lemondást még az autóbusz sem kényszerítheti ki.

9. Taxijával mikor köteles szorosan az úttest jobb széléhez húzódva közlekedni?

- a) Ha lassan halad.
- b) Ha az út nem alkalmas párhuzamos közlekedésre.
- c) Az előzés és a kikerülés esetét kivéve mindig.

10. Taxijával a diszpécser által megadott címhez érkezik. Adhat-e figyelmeztető hangjelzést a házban tartózkodó megrendelő részére, hogy elkerülje a hosszadalmas várakozást?

- a) Igen, azonban a hosszan tartó hangjelzés ilyen esetben sem megengedett.
- b) Csak 6 és 22 óra között.
- c) Nem.

11. Kell-e irányjelzőt használnia, ha taxijával forgalmi sávot változtat?

- a) Igen.
- b) Az irányjelzés adásának a szükségességét mindig a partnerek közelsége határozza meg.
- c) A bekanyarodás vagy a megfordulás esetét kivéve nem.

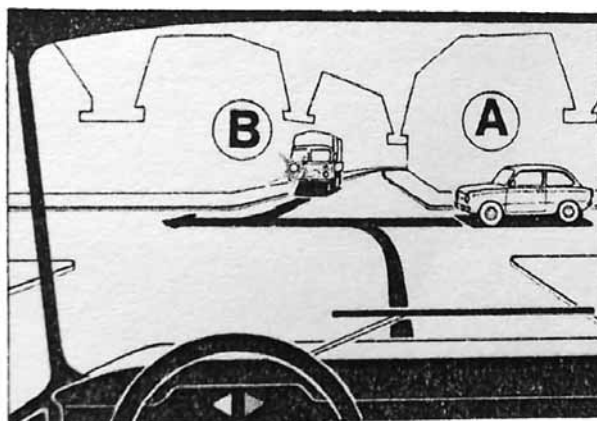
12. Előzés céljából ráhajthat-e taxijával az út közepén lévő villamospályára, ha az úttest párhuzamos közlekedésre alkalmas?

- a) Igen, még akkor is, ha a forgalmi sávok útburkolati jellel jelölve vannak.
- b) Csak akkor, ha a forgalmi sávok útburkolati jellel nincsenek megjelölve.
- c) Nem.

13. Az alábbiak közül hol tilos megfordulni?

- a) Útkereszteződésben.
- b) Kijelölt gyalogos-átkelőhelyen.
- c) Autóúton.

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



- a) Elsőként az „A” és a „B” jelű gépkocsi előtt.
- b) Másodikként, a „B” jelű tehergépkocsi után, és az „A” jelű személygépkocsi előtt.
- c) Utolsóként a „B” és az „A” jelű gépkocsi elhaladása után.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 34. oldalon találhatóak.

Kérdések és válaszok a „dupla járulék elleni” nyilatkozatról

Mint már előző számunkban jeleztük, és e lapban is nagy terjedelemben foglalkozunk vele, szeptember 1-jétől új fogalom, a minimum-járulékalap került bevezetésre. Ez után kell fizetni a járulékokat mindenkinek, kivéve, ha nyilatkozik, hogy az ő tényleges jövedelme nem éri el ezt a mértéket. Az alábbiakban ezzel kapcsolatos leggyakrabban felmerült kérdésekre próbálunk meg válasz adni.

• **Minden hónapban be kell adni a nyilatkozatot, ha nem akarok dupla tétet fizetni?**

• Az adóhivatal ezzel kapcsolatos közleménye hangsúlyozza, hogy mindig csak a változásról kell tájékoztatni az APEH-et, vagyis ha az egymást követő hónapokban nem változik a helyzet, nem szükséges minden hónapban bejelentést tenni. Az a vállalkozó, aki saját döntése szerint már ebben az évben a havi járulékbavallást választotta, nem köteles nyilatkozatot tenni, neki az elektronikusan beadott járulékbavallása pótolja a nyilatkozatot. 2007. január 1. után pedig ez a nyilatkozat okafogyottá válik, hiszen minden érintett vállalkozó havi elektronikus TB-bevalló lesz.

• **Azt mondják, ellenőrizni fognak, ha nyilatkozok. Megéri?**

• Na és? Ha ellenőrizni akarnak, hát ellenőrizzenek. Az egyéni vállalkozó könyvelése – főleg ha átalányadós – aránylag egyszerű, könnyen áttekinthető, hiányosságok esetén gyorsan rendbehozható. Ezáltal különösebb hibát nem találhat benne az adóhi-

vatal sem. Egyébként nem tartjuk valószínűnek, hogy éppen a taxis vállalkozókat fogják kipécézni, több okból sem. Egyrészt, mert bevételükből adódóan legtöbbjüknek módja sem lenne a minimum járulékalapnak, vagyis 125 000 forintnak megfelelő jövedelmet képezni. Mint már más helyen írtuk, egy átalányadózó taxis vállalkozónak ehhez évi hét és félmillió forint bevételt kellene produkálnia. Másrészt pedig a jelek szerint olyan tömegben fogja az adóhivatalt elárasztani a vállalkozók és vállalkozások által beadott nyilatkozat, hogy azt nemhogy ellenőrizni, de feldolgozni is nehezen fogják.

Az már csak hab a tortán, hogy több szakértő szerint is csak „ijesztgetésként” szerepel a törvényben az a kitétel, hogy a nyilatkozatok valóságtartalmát az APEH ellenőrizheti. Hát miért ne ellenőrizhetné? Bármikor, bárkit, bármilyen téren ellenőrizhet! Megvan erre a megfelelő felhatalmazása az egyéb, vonatkozó törvények által! Nincs szüksége egy ilyen külön jogszabályra!

• **Nem lenne jobb, ha nyilatkoznék ugyan, de kicsit többről, mint a minimálbér? Talán akkor békén hagynának.**

• Itt a választ kétféle kell osztani. Tételek adózók, akik a vállalkozás jövedelmezősége alapján maguk döntenek el vállalkozói kivételük mértékét, természetesen nyilatkozhatnak a minimálbérnél magasabb járulékalapról is. Gyakorlatilag 62 500 forint és 124 999 forint között bármilyen összegről lehet nyilatkozni. Érdemes azonban figyelembe venni, hogy a bevételek és kiadások

alakulása ténylegesen megengedi-e, hogy egy bizonyos jövedelmet érvényesítsünk. Az, hogy majd némely költséget nem számolok el, hogy a magasabb jövedelem „meglegyen” szerintem csak önbecsapás, és nemhogy segítene, hanem még ront is a helyzeten egy esetleges adóvizsgálat során. Mert, mint ahogy volt már róla többször is szó, az, hogy egy szükséges kiadást nem tüntetek fel a vállalkozásom költségei között, az még nem jelenti azt, hogy nem is kellett kifizetnem! És ezzel tisztában van a hatóság is, amikor a személyi jövedelmeket és a megélhetést vizsgálja...

Más téma az átalányadósok esete. Itt semmiképpen sem javasolt a minimálbérnél nagyobb összegről nyilatkozni abban az esetben, ha a bevételekből számított jövedelem hosszú távon sem éri el ezt a mértéket. Mint már volt róla szó, havi 312 500 forint bevétel az az összeg, amelynél a számított jövedelem (a 20%) éppen a jelenleg érvényes minimálbér összegét, 62 500 forintot ad ki. Ha ezt a bevételi szintet nem haladjuk meg éves átlagban, szintén csak önbecsapás és nem is életszerű arról nyilatkozni, hogy jövedelmünk vagy járulékalapunk ennél magasabb.

• **Ha elmulasztom a határidőt, pótolhatom?**

• A jövedelemre vonatkozó nyilatkozat akár havonta ismételtető, sőt ezt is kell tenni, ha valakinek minden hónapban más a járulékalapja, de több, mint a minimálbér, viszont nem éri el a 125 000 Ft-ot. Ilyen eset lehet például egy átalányadózó taxis vállalkozó, akinek bevétele rendszeresen több havi 312 500 forintnál, ezáltal járulékalapja meghaladja a minimálbért. Első ízben – a szeptemberi járulékok tekintetében – október 12-ig kell nyilatkozni. Aki ezt a határidőt elmulasztja, az szeptember hónapra már a minimum-járulékalap (125 000 Ft) szerinti járulékot köteles fizetni. Utólagos nyilatkozatra nincs mód. Legközelebb nyilatkozni az októberi járulékalapról november 12-ig lehetséges.

Az adó-és járulékkügyekkel kapcsolatos tájékoztatókat összeállította

*a BTI-Taxicentrum
és a Tax-Info Könyvelő Iroda*

CSERGO
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
1139 Budapest, Teve u. 41.
www.csergoe.hu

**13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPELEKHEZ**

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY
10%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
20%

(06-1) 330-0010
(06-30)

GPS

MITAC MIO
169 | A 201 | 180

2 év garanciával

IGO térképszoftverrel is
hihetetlen áron!

CITY 146
06-70-38-38-146

NAVIGÁCIÓ

Egy nő elmegy a fogorvoshoz. Amikor beül a székbe, megmarkolja a doki férfiasságát.

– De hölgyem, ön a nemi szervemet fogja!

– Így van, és most mindketten nagyon óvatosak leszünk, hogy ne okozunk fájdalmat a másinak!



A minimálbér kétszerese után kell fizetni a TB-t - vagy van kibúvó? -

Szeptember elsejétől havonta legalább 125 000 forint (jelenleg a minimálbér kétszerese) után kell megfizetni a társadalombiztosítási járulékot. Az előírás egyaránt vonatkozik a foglalkoztatókra, a főállású egyéni vállalkozókra, az evázó egyéni vállalkozókra és a társas vállalkozásokra. A társas vállalkozásoknál nem csak a foglalkoztatottakra, hanem a főállású tagokra is vonatkozik a minimum járulékalap. Abban az esetben, ha a havi 125 000 forintnál kisebb a tényleges jövedelem és a foglalkoztató ezt a megfelelő formanyomtatványon bejelenti az adóhatóságnak, akkor a járulékfizetés a tényleges jövedelem – de legalább a minimálbér mértéke – után történhet. Ugyanez a helyzet az áta-

lányadózást választó egyéni vállalkozó, illetve az evázó vállalkozó járulékfizetési kötelezettségével is.

Az APEH a bejelentések során gyanúra okot adó helyzetben a törvény felhatalmazása alapján vizsgálatot folytathat le. Itt is megjegyezzük, hogy ez a passzus egyes szakértők szerint csak a vállalkozók „ijesztgetése” céljából került a törvény szövegébe, hiszen az adóhivatal az egyéb, rá vonatkozó törvények felhatalmazása alapján egyébként is ellenőrizhet bármikor, bárkít... Ahhoz, hogy már a szeptemberi járulék esetén se kelljen kétszeres összeget fizetni, az első bejelentést október 12-éig kell megtenni. Utólagos nyilatkozatra nincs mód, tehát amennyiben az érintettek nem

tesznek időben bejelentést arról, hogy a járulékalapot képező jövedelem nem éri el a minimumjárulékot, a dupla járulékot meg kell fizetni. Ennek terhé a foglalkoztató, az egyéni vállalkozó, a társas vállalkozás viseli – hívja fel a figyelmet a Pénzügyminisztérium közleménye. A már idén is elektronikus úton bevallóknak nem kell külön bejelentést tenniük, ha a tényleges járulékalap nem éri el a minimum-járulék alapot. Amennyiben az elektronikus bevallásban a tényleges járulékalapot tüntetik fel, ezzel bejelentették azt is, hogy az előírtól csak kevesebb járulékot tudnak fizetni. A Pénzügyminisztérium közleménye – leegyszerűsített formában – az alábbiakban olvasható:

Tájékoztató

a minimum-járulékalapról, a járulékfizetési kötelezettségről, a bejelentési feltételekről
(a nehezen emészthető szakszöveget – lényege megváltoztatása nélkül – leegyszerűsítettük)

A társadalombiztosításról szóló 1997. évi LXXX. törvény (a továbbiakban: Tbj.) által 2006. szeptember 1-jétől meghatározott új fogalom a minimum-járulékalap. Eszerint a foglalkoz-

után kell megfizetnie a társadalombiztosítási járulékot. A foglalkoztatott, a főfoglalkozású egyéni és társas vállalkozó ugyanezen összeg után köteles megfizetni az egyéni já-

ben a tényleges jövedelem után kell megfizetni a társadalombiztosítási járulékot abban az esetben, ha a járulékalap nem éri el a minimum-járulékalapot, és ezt a foglalkoztató (a társas vállalkozás, az egyéni vállalkozó) az Art. szabályai szerint az állami adóhatósághoz bejelentette.

Amennyiben az egyéni vállalkozó vállalkozói kivétje, vagy az átalányadózást választó egyéni vállalkozó átalányadó-alapja nem éri el a minimum-járulékalapot, és azt az állami adóhatósághoz bejelenti, akkor a tényleges vállalkozói kivét, illetve átalányadó-alap, de legalább a minimálbér után köteles megfizetni a társadalombiztosítási járulékokat.

Legyszerűsített vállalkozói (evás) adóalany egyéni vállalkozónak a járulékot legalább a minimálbér után kell megfizetnie, ha az állami adóhatóságnak bejelenti, hogy jövedelme nem éri el a minimum-járulékalapot.

A társas vállalkozás is legalább a minimálbér után köteles megfizetni a járulékot, ha a tagja részére a személyes közreműködés alapján kiosztott jövedelem elmarad a minimum-járulékalaptól, s ezt bejelenti az állami adóhatósághoz.

A törvény rendelkezése a kihirdetéssel lép hatályba azzal, hogy első alkalommal a biztosított foglalkoztató, a társas vállalkozás és az egyéni vállalkozó a bejelentést 2006. október 12-éig teheti meg.

Az első bejelentésre nyitva álló határidőt követően vállalkozói igazolványt kiváltó egyéni vállalkozó 15 napon belül lehet a bejelentéssel.

Amennyiben az egyéni vállalkozó tényleges járulékalapja a minimum-járulékalapot nem éri el és ezt az adóhatóságnak nem jelentette be, járulékfizetési kötelezettsége a minimum-járulékalap után áll fenn.

Pénzügyminisztérium
2006. augusztus 25.

Az APEH és a PM illetékesének kijelentéseiből azt a következtetést lehet levonni, hogy szeptembertől elsősorban azokat a vállalkozókat és vállalkozásokat vizsgálja majd különös figyelemmel az adóhivatal, amelyeknél a bevételekből, ill. a jövedelmezéséből adódóan nagyobb bér fizetésére is lenne lehetőség, mint amennyit ténylegesen alkalmaznak. Talán másnak is nyilvánvaló, hogy egy taxis vállalkozó a maga 2-3 millió forintos éves bevétevel nem tartozik ebbe a körbe. Érdekességképpen érdemes megemlíteni, hogy egy átalányadózó taxis vállalkozónak ahhoz, hogy számított jövedelme ténylegesen elérje a 125 000 Ft-os minimum-járulékalapot, havi 625 000 Ft, évente tehát 7 és fél millió forint bevétellel kellene rendelkeznie. Talán nem csak nekem tűnik úgy, hogy ez nem egy átlagos taxis bevétel...

tatónak a biztosított foglalkoztatottjaira, a társas vállalkozásnak a főállású tagjaira, illetőleg a főfoglalkozású (biztosított) egyéni vállalkozónak havi átlagban legalább 125 ezer forint – rész munkaidő esetén ezen összeg arányos része –

rulékot. Ha a járulékfizetési kötelezettség nem áll fenn egy teljes hónapon át, egy naptári napra a 125 ezer forint harmadad részét kell figyelembe venni.

Az ismertett járulékfizetésre vonatkozó főszabállyal szem-

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Tuningolt járőrautók, mobil kamerák az utastérben

Őszi meglepetések

A magyar autópálya-rendőrség újabb beszerzései okozhatnak némi fejtörést a száguldozóknak és szabálytalankodóknak. Az új ST220-as Mondeók mellett kézi kamerákkal látták el a járőröket, melyek nem csak állókép rögzítésére, de videó készítésére is alkalmasak.

Magyarországon évtizedeken keresztül alig volt autópálya, ennek megfelelően hol volt, hol nem volt sztrádaarendőség sem. Az utóbbi években e területen történt változások azonban megkövetelték, hogy a ma már több mint 800 kilométeres autópálya-szakaszokon rendszeres legyen e speciális egység folyamatos jelenléte. Napjainkban több mint ötszázan teljesítenek szolgálatot a parancsnokságon és a 13 területi szervnél. Az autópálya-rendőség önálló bünyői szolgálattal rendelkezik, akárcsak a közismert német sorozatban, a Cobra 11-ben. Igaz, itt még nem Porsche, Mercedes és BMW a rendszerített szolgálati gépjármű, de erre mondják a hazai szakértők: míg Németországban az autópályákon nincs sebességkorlátozás, addig idehaza mégis csak 130 km/órán maximum a legnagyobb sebesség is, úgyhogy ide még sem kellene a legnagyobb teljesítményű autók. Mondjuk, ez az okfejtés helyénvaló is lehetne, csak hogy a luxusautókkal száguldozókat megfékezésére sem ártana néhány valóban versenyképes gépjármű idehaza sem.

A magyar sztrádaarendőrök RS Skodái és Fordjai ugyan nem tartoznak a lebecsülendő gépjárművek közé, de a legutóbbi beszerzésű ST220-as Mondeó, pestiesen szólva: már nem piskóta. Nos, a Ford Mondeo ST220-ról annyit mindenképpen illik tudni, hogy 3000 köbcéntis, hathengeres motor hajtja. Hatsebességes kéziváltóval szerelt és alapesetben 226 lóerős. Ez már önmagában sem nevezhető lomha csigának, csak hogy az autópályákon szolgáló változat egy kicsit még ettől is többre képes. A megerősített futóművű autó 270 lóerős, és a végsebessége is valahol a 260-280 kilométer/órás tartományban keresendő. A légkondicionált autóban – amit volt szerencsénk a gyakorlatban is megismerni, minden technikai eszköz a járőrök rendelkezésére áll ahhoz, hogy, egyrészt az egész országban tudjanak a kollegáikkal kommunikálni – mobiltelefonnal kombinált rádió adó-vevővel –, másrészt a környezetünkben tapasztalt szabálysértéseket rögzíteni, dokumentálni is képesek legyenek. Néhány gépjármű olyan lézeres sebességmérő kamerával rendelkezik, amely mind előre, mind hátrafelé képes mérni, álló helyzetben és menet közben egyaránt. A gyorsajtókkal szembeni előnye, hogy a pályán haladva a forgalomban képes rögzíteni a szabálytalanságokat, és mivel maga a lézeres egység is folyamatos mozgásban van, így a radar- és lézer-„elhárító” eszközök nem képesek időben érzékelni és funkciójukat betölteni.

Dr. Simon Tamás ezredes, az egység parancsnoka azt sem tagadja, hogy a sebességmérőkre a mobil egységekkel felhasználják a pályák fölött átvivő gyalogátkelő

hidakat éppúgy, mint a felüljárókat, és legkritikább esetben állnak a leállósávban, amikor sebességet mérnek. Azonban a gyorsajtók mellett legalább ilyen fontosnak tartja azok kiszűrését és megfékezését, akik a leállósávot használva próbálnak egy-egy lassúbb tempónál gégerutat nyerni vagy éppen sorozatos cikázással, sávváltásokkal zavarják az autópályán haladók biztonságát. Ugyancsak balesetet idézhet elő, aki jobbról előz, mint ahogyan az is vét a szabályok ellen, aki indokolatlanul a belső sávot használja. A jellemző szabálysértések között szerepel a mobiltelefon használata, a biztonsági öv és a gyermekülés használatának mellőzése, és még mindig előfordulnak olyan autósok, akik lakott területen kívül elfelejtik felkapcsolni a világítást.

A gyorsajtók nemzetiségre való tekintet nélkül vannak jelen az autópályákon. Magyarok közül, akiknek jobb, nagyobb teljesítményű gépjárműve van, az könnyebben ragadtatja el magát és lép oda a gázra, míg erre a külföldről hazánkba érkezők vagy csak átutazók is hajlamosak. Érdekes tapasztalat, hogy akik saját hazájukban kínosan ügyelnek a közlekedési szabályok betartására, azok átlépvé a határt, igen gyorsan képesek alkalmazkodni a magyar autósmentalitáshoz, ami semmiképpen nem nevezendő követendőnek – hangsúlyozza az ezredes.

A parancsnok egysége legfontosabb feladatának a folyamatos rendőri jelenlétet tekinti, mert mint hangzott is, ennek köszönhetőek azok az eredmények, amelyekkel nemzetközi összehasonlításban sem kell szégyenkeznünk. A magyar autópályákon 2005-ben összesen 20 halálos közlekedési baleset történt, ami ekkora pályahosszúságra vetítve, az európai adatokat alapul véve igen jónak mondható még akkor is, ha tudjuk, egyetlen tragédia is sok. Azt azonban kevesen tudják, míg tőlünk nyugatabbra a sztrádaikon 860 méterre jut egy rendőr, addig nálunk 2,8 kilométerre jön ki az átlag.

Az autópálya-rendőség 2004. évi július elsejei megalakulását megelőzően a pályákon 131 trükkös lopásról szereztek tudomást a hatóságok, addig az elmúlt esztendőben összesen 11 ilyen bűncselekmény történt, és ebből is három elkövetői kört a nyomozók felderítettek és elfogtak, akik már megérdemelt büntetésüket töltik. A bünyői szolgálat eredményességét jellemzi, hogy a felderítési



Reggel kiment a bika a dombtetőre legelni. Egész nap legelt. Már lassan ment lefelé a nap, amikor a bika meglátott egy fehér pontot a távolban. Gondolkodott mi lehet az, de nem jött rá. Ez a fehér pont kb. 2 óra múlva odaért a szeme elé. Na ki volt az? Hát a nyuszika. A nyuszika odaszólt neki:

– Te bika, menj már arrébb, mert sokáig gyalogoltam és nem akarok még téged is kikerülni. – A bika meg se szólt, meg se moccant úgy telelegelte magát. A nyuszika azt gondolta, lehet, hogy a bika

kicsit nagyot hall, megkéri még egyszer:

– Te bika, légy szíves, menj már arrébb, mert nem akarok kikerülni. Tudod??? – A bika meg se szólt, meg se moccant. A nyuszika azt gondolja magában: A franc fog most már vacakolni! A nyuszika elkezd ordítani a bikának:

– Te bika, nagyon gyorsan húzd arrébb a természetes hátsódat, mert ha nem, úgy szétrúgom, hogy nem tudsz ráülni!!! Érted??? A bika meg se szólt, meg se moccant. Erre a nyuszika:

– Rendben bika te akartad! Egymilliótól elkezdlek visszaszámolni, és ha addig nem húzod el magad nagyon nagy baj lesz!!! Érted???

Egy-két óra múlva a nyuszika elér az 5-ig. 5, 4, 3. Háromnál a bika egy akkora cifrafost nyomott a nyuszikára, hogy a fülecsúcsát is belepte. A nyuszika kikászálódott belőle, miközben a bika lassan elballagott. A nyuszi a bika után kiáltott:

– Mivan, vazze?? Beszartál, hogy jön a nulla???



mutatójuk 45 százalékos, ami a gyakorlatban azt jelenti, hogy szinte minden második tettet elfogják.

Visszatérve a közlekedéshez. Továbbfolynak az autópálya-építések, így a rendőrségnek is ezzel együtt kell fejlődnie. A beruházók már úgy építik meg a bővülő pályaszakaszokat, hogy ott a rendőrök számára is legyen hely, magyarul a tervek szerves részét képezik az autópálya rendőrei. Idén még egy, jövőre további három orssal fejlődik az egység.

A mind biztonságosabb közlekedés érdekében augusztusban az útelőőrző alosztály járőreit olyan képrögzítő eszközökkel látták el, amelyek mind álló-, mind pedig mozgókép rögzítésére alkalmasak. Ennek a pikantériája abban rejlik, hogy a gyorsajtáson kívül a járőr minden szabálysértést képes dokumentálni és a szabálysértési feljelentéséhez bizonyítékként csatolni. A készüléken beállítható a dátum, a pontos idő, míg a jelentésben szerepel a szabálysértés helyszíne. Szükség esetén ez utóbbi is rögzíthető. A korábban említett szabálysértések dokumentálására tökéletes az eszköz. Memóriakártyájának köszönhetően rendkívül nagyszámú

állókép rögzíthető, de elsősorban a mozgóképes felvételek készítésére használják a járőrök, a szabálytalankodók nem kis bosszúságára. Hátlapján található nagyméretű display-nek és a fejlett, változtatható fókuszu optikájának köszönhetően igen távolról képes a tökéletes képrögzítésre. Talán egyetlen hátránya, hogy működésének elegendhetetlen feltétele a fény, vagyis infra változattal még nem rendelkezik.

Azt sem szabad elhallgatni, hogy az autópálya-rendőrség is rendelkezik olyan gépjárművekkel, amelyen a rendőrségi jelleg nem észlelhető, így könnyen előfordulhat, hogy egy civil autóban ülő férfi az autók mellé érve csak odafordul hozzánk és lefotóz, majd néhány hét múlva érkezik a szabálysértési feljelentés a mobiltelefonálásról, a biztonsági öv használatának elmulasztásáról vagy éppen arról, hogy gondolatainkba feledkezve baktattunk a belső sávban, minden különösebb indok nélkül. Szóval érdemes lesz odafigyelni a szabályok betartására, mert a rend marcona örei ezekkel az új „szolgáltatásokkal” is csak azt próbálják meg elérni, hogy mi, közlekedők, ne csak elinduljunk reggelenként, hanem éppen, egészségben haza is érjünk szereteteinkhez.

k.z.t.



Zsaru-beszólások

Vegye le a kezét az autóról, mert különben olyat tesztek, hogy a születési anyakönyvi kivonata érvénytelen lesz.

Ha fut, azzal csak annyit ér el, hogy fáradtan megy az előzetesbe.

Csak akkor próbálja meg, ha tud gyorsabban futni, mint 400 méter másodpercenként. Ugyanis ennyi a fegyveremből kilőhető 9 mm-es töltény átlagssebessége.

Szóval nem tudja, mennyivel ment? Akkor azt írhatok a feljelentésbe, amit csak akarok?

Persze hogy beszélhet az ügye-

letes tiszttel, de nem hinném, hogy az sokat segítene. Ja tényleg... említettem már, hogy én vagyok az ügyeletes tiszt?

Figyelmeztetés? Azt akarja, hogy figyelmeztessem? Jó, figyelmeztetem, hogy ne csináljon ilyet még egyszer, mert akkor megint fel fogom jelenteni, úgy mint most.

A következő kérdésre adott válasza alapján fogom eldönteni, hogy részeg-e vagy sem. Miki egér macska volt vagy kutya?

Nyugi, a bilincs csak azért szoros, mert új. Ha viseli egy darabig, kitágul.

Igen, meg van szabva, hogy mennyit kell bírságnunk naponta. Még két feljelentés, és kapok egy kenyérpíritót.

Istenben bízunk, a többieket megnézzük a nyilvántartásban.

Két pontosan mekkora sört?

Nem, uram, már nincs meg-szabva, hogy mennyit kell bírságnunk. Régen meg volt, de ma már annyit bírságnunk, amennyit csak akarunk.

Örömmel hallom, hogy a főkapitány úr az ön személyes jó barátja. Legalább lesz, aki letesz magáért az óvadékot.

Szóval azt hallotta, hogy a szép nőket nem bírságnunk meg? Hát ez így is van... 10 000 Ft. lesz!

GÖRDÜLŐK2000

AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Budapest közigazgatási területén, már nettó 7.000 Ft+áfatól szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,7 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműsérült vagy kitörött kerekű gépjárművét (a díjazás mértéke a gépkocsi állapotától és felvételi nehézségétől függ).

Balesetes taxi gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, taxiknál INGYENESEN (!)*,

a számlát közvetlenül a biztosítónak nyújtjuk be és fizettetjük ki!

24 órás telefonos ügyeletünk:

**+36 1 2900626, +36 1 2970252
+36 70 3706890, +36 70 3706880**
szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

*45 napos opcióval, részletek az autómentő vezetőjénél

Rendőri túlkapás Burgenlandban

Pert nyertek a magyar taxisok

Az elmúlt hetekben pert nyert két magyar taxis a burgenlandi körzeti rendőrség ellen, akik áprilisban elkobozták autójukat, mert nem rendelkeztek ügynevezett üresjáratú engedéllyel. A Burgenlandi Független Közigazgatási Szenátus most kimondta: jogellenes volt a gépkocsi elkobozása és az iratok elvétele.

Magazinunkban is foglalkoztunk a jelenséggel, amely idén tavasszal jelentkezett az osztrák hatóságok részéről, akik a magyar személyszállítók ellen léptek fel igen határozottan és ellentmondást nem tűrően. Akkor kiderült, hogy míg korábban az osztrák fél a magyar közlekedési tárcának rendszeresen biztosított ügynevezett üresjáratú nyomtatványokat, amellyel a magyar fuvarozók igazolni tudták, hogy nem munkavállalás céljából járnak az osztrák utakat, addig ezt a nyomtatványt 2004 után nem küldték. Többen azt sejtették a taxisok közül is, hogy az EU-belépésünknek ez egy könnyítése. Sajnos ez nem így történt, ezért több tucat taxissal szemben kezde-

ményeztek eljárást az osztrák hatóságok és alkalmaztak szigorú szankciókat.

A konkrét esetben, idén áprilisban két szombathelyi taxis – az egyik helyi cég megbízásából – svéd utasokért ment a Bécs melletti repülőtérre. Magyarország felé haladva, a határ előtt megállította őket egy burgenlandi rendőr, aki az irataikat és az ügynevezett üresjáratú engedélyt kérte tőlük. Mivel ez utóbbival nem rendelkeztek, a rattersdorfi határátkelőhöz kísérte őket. Ott lezáratta és elkobozta a taxikat. Az autót a helyszínen egymillió forint kaució ellenében lehetett volna kiváltani, ráadásul az intézkedésről az osztrák rendőr semmilyen iratot nem adott az érintetteknek. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy az elkobozott járműveket később visszaadták, de akkor nem.

A két taxis pert indított az osztrák rendőrség ellen, és a közelmúltban az ügyben eljáró joghatóság kimondta, miszerint a gépkocsi elkobozása és az iratok elvétele jogszerűtlen volt.

Ennek alapján a taxisok kártérítési pert is indíthatnak az osztrák kincstár ellen,

mert a jogtalan intézkedés miatt anyagi káruk keletkezett. A hat svéd utasnak újabb két autót kellett hívni és az ügynek „köszönhetően” elveszítették korábbi egyik legnagyobb megrendelőjüket.

A két taxis védelmével megbízott bécsi ügyvéd azt javasolta a kárvallottaknak, hogy pereljenek amiatt is, hogy Ausztriában üresjáratú engedélyt kérnek a magyar fuvarozóktól, ez ugyanis az osztrák ügyvéd szerint is diszkriminatív.

Mint megtudtuk, a FUVOSZ ez ügyben már állást foglalt, miszerint az osztrák rendelet sérti a szabad munkavállalásról szóló uniós jogokat és diszkriminatív a magyar taxisokkal szemben. Éppen ezért felkérték a magyar közlekedési tárcát, egyeztessen az illetékes osztrák minisztériummal a rendelkezés visszavonásáról.

Addig is, amíg ez meg nem történik – féltő ez nem lesz egy egyszerű és gyors döntési folyamat –, célszerű a magyar taxisoknak rendelkezni üresjáratú nyomtatvánnyal, hogy hasonló atrocitást ne kelljen a sógoroknál el szenvedniük.

k.z.t.

Ígéretük kontra napi gyakorlat

Taxival Ausztriába

Szerkesztőségünket szinte naponta hívják a kollégák, hogy pontosan mit is kell tenni, ha a szomszédos Ausztriába, vagy onnan Magyarországra lenne fuvarjuk. Kérdésként merült fel igen sokszor az is, hogy ha ismerőssel, családtaggal, de sárga rendszámmal szeretne valaki a sógorokhoz bejutni, jelenthet-e ez külön gondot? Tekintettel arra, hogy volt olyan taxis, aki a saját fiát is csak hosszas veszekedés után hozhatta haza, jó érzéssel senkinek sem modtuk, hogy a jogszabályok szerint ... Ugyanis azokból a tapasztalatok szerint annyi érvényes a határokon, amennyit a szomszédos hivatalos emberek éppen aznap, abban az órában, azzal a taxissal szemben fontosnak tartanak. Akinek ez így nem tetszik, mehet panasza.

Nos, úgy tűnik, van aki megfogadja a tanácsot és bizony panaszt tesz. Ahogy az a FUVOSZ lapjában, a Fuvarosban megjelent anyagból kitéjük, nem is eredménytelenül.

„Tisztelt Főtitkár Úr!

Alulírott, dr. Szováti Szabolcs ügyvéd, ügyfeleim képviselőjeként ezúton az alábbiakkal fordulok Önhöz:

Ügyfeleim E.I. és K.T. írásbeli megrendelés alapján személyszállítást teljesítettek, amelynek során 2006. 05. 17. napján a V. anyacég vezető tisztviselőit kellett volna Fertőszentmiklósra a schwechati repülőtérre szállítani. A megrendelés alapján nevezett személyeket ügyfeleim felvették, majd 15 órakor Pamhagennél a magyar-osztrák határhoz érve az osztrák vámtest megállította a személyszállító járműveket és a személyek Ausztriába történő szállítása kapcsán engedély bemutatására hívta fel ügyfeleimet. Ügyfeleim jelezték, hogy a vonatkozó jogszabályok, így a hosszú ideje kialakult gyakorlat alapján Magyarországról külföldre történő személyszállításra engedélyre, illetve annak bemutatására nincsen szükség. Ügyfeleim határozott álláspontja ellenére a szállítandó személyeket kiszállították a személygépkocsikból, megakadályozva ezzel a megrendelés teljesítését.

Az eljárás során a vámtestet külföldi személyszállításról szóló 112/1996. számú törvény 11. §-ra hivatkozott, amely azonban kizárólag egy Ausztriába irányuló vagy Ausztrián áthaladó üresjáratú és az azt követő, Magyarországra utasokkal megtett visszautra vonatkozóan ír elő engedélykötelezettséget. Tekintettel azonban arra, hogy ebben az esetben nem erről volt szó, így a hivatkozott jogszabály nem lett volna érvényesíthető ügyfeleimmel szemben.

Azon túl, hogy az eljárás álláspontunk szerint jogszerűtlen volt, természetesen komoly anyagi és erkölcsi következményekkel jár, hiszen a komoly beosztásban lévő tisztviselőket készítették kiszállásra és felesleges várakozásra. Ezen túlmenően az eljáró vámtest meg

rendelők felé maradéktalanul el tudjanak számolni eljárásuk jogszerűségével.

Segítségét előre is megköszönve kérem intézkedését és várom mielőbbi választát.

delt járművet a személyek repülőtérre történő szállításához, amely tekintettel arra, hogy hivatalos minőségben járt el, több mint elgondolkodtató.

Tisztelettel:

E.I. és K.T. képviselőjeként dr. Szováti Szabolcs ügyvéd

* * *

Sajnos ez az eset nem volt egyedi, de végre írásban kaptunk jelzést, aminek alapján kezdeményezhetünk a szaktárcaán keresztül. Ezt még májusban megtettük:

GKM

Közúti Közlekedési Főosztály
Dr. Kovács András főosztályvezető úr részére

Tisztelt
Főosztályvezető Úr!

A múlt héten szóban már jelezték az ügy magyar érintettjei az alábbi történetet, de kértem, hogy írják meg. Jogi képviselőjüktől ma a lejjebb olvasható levelet kaptam.

Sajnos már más helyszínről (Szombathely) is kaptunk már szóbeli tájékoztatást – de leírni nem merik – arról, hogy utassal történő kimenetelkor is osztrák engedélyt kértek.

Az egyre szaporodó incidensek miatt javasolom, hogy a magyar hatóságok is szigorítsák – érzékelhető módon – mindenek előtt, a Sopron térségében megjelenő osztrák személyszállítók ellenőrzését.

Kérem T. Főosztályvezető úr közreműködésével a közlekedési kormány gyors és hatékony közbenjárását, és várom szíves tájékoztatását a tett lépésekről, eredményről.

Budapest, 2006. május 22.

Üdvözlettel:

Peredi Péter
főtájtár

* * *

Persze van még néhány egyéb háttérnyelvi problémánk a személytaxizás területén. Ime még egy „csemege”:

FUVOSZ – Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége

Peredi Péter
Főtájtár Úr részére
1213 Budapest
Toboz u. 6.

Tisztelt Főtájtár Úr!

Alulírott dr. E.J. ügyvédjelölt, ma délelőtt folytatott telefonbeszélgetésünkre hivatkozással, azzal a kérelemmel fordulok Önhöz, hogy a Magyarországról Ausztriába, illetve Ausztriából Magyarországra történő taxiszoolgáltatás szabályairól és feltételeiről tájékoztatni szíveskedjen.

Mint azt a korábbi telefonbeszélgetés során említettem, megkeresésem lényegében a személyszállítás egy speciális mód-

ja, a fogászati rendelők által alkalmazott úgynevezett „zahn-taxi” elnevezésű szolgáltatásra irányul. A szolgáltatás abban áll, hogy az egyes fogászati rendelők osztrák betegeikért Ausztriába kiutaznak, belföldre szállítják, majd a fogászati kezelést követően a beteget hazájukba visszashallítják. A szolgáltatásért a felek külön ellenértéket nem kötnék ki. A „zahn-taxi”-ként használt gépjárműveken többnyire az adott fogászati rendelő elnevezése, illetve annak elérhetőségei (cím, telefonszám, e-mail cím) szerepel, azonban a „taxi” felirat általában nem.

A fentiekre tekintettel kérem, hogy a megkeresésre adott válaszában az általános szabályok ismertetése mellett, az esetleges speciális szabályokra is kitérni szíveskedjen.

Kérem, hogy szíveskedjen állást foglalni arról az esetről is, ha a gépjárművezető azonos alkalommal Ausztria felé és hazafelé is utast szállít (azonban a fuvarban részt vevő személy nem azonos a kifelé és befelé utazás során).

Kérem, amennyiben rendelkezésére áll, az e témakörre vonatkozó osztrák jogszabály, azaz 1996. évi 112. törvény német nyelvű eredeti szövegét (vagy annak magyar nyelvű fordítását) válaszelevelével együtt a L. és V. Ügyvédi Iroda, Dr. V.G. részére, megküldeni szíveskedjen.

Segítségét előre is köszönöm.

Tisztelettel:

Dr. V.G. ügyvéd
helyett:
dr. E.J. ügyvédjelölt

* * *

L. és V. Ügyvédi Iroda,
Dr. V.G. ügyvéd úr
részére

Tisztelt Ügyvéd Úr!

Dr. E. J. ügyvédjelölt az Ön helyett aláírt megkeresésében tájékoztatást kért a Magyarországról Ausztriába, illetve Ausztriából Magyarországra történő taxi-szoolgáltatás szabályairól és feltételeiről, továbbá állásfoglalást kért arról az esetről is, ha a

A Közúti Közlekedési Főosztály által írt levél



REPUBLIK UNGARN
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Hauptabteilung für Straßenverkehr
1055 Budapest, Honvéd u. 13-15.
Tel: (36 1) 336-7910
Fax: (36 1) 336-7961
X1-3/606/ /2006.

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung II/ST7
Hetzgasse 2,
A-1030 WIEN

z.H. Frau Mag. Sylvia Janus

Betreff: Problem mit besetzten Einfahrten, zusätzliche Genehmigungen

Sehr geehrte Frau Janus,

im Zusammenhang der Beschwerdebriefe einiger ungarischer Firmen gestatten wir uns an Sie mit dem folgenden Problem anzuwenden.

Am 17. Mai 2006 beforderten zwei ungarische Taxis Personen aus Ungarn zu dem Flughafen in Wien. Der österreichische Kontrollbeamte in Pamhagen forderte von dem Fahrer die Vorlegung einer Genehmigung gemäß § 11 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes. Keine Genehmigung konnte aber vorgezeigt werden, weil es sich um eine besetzte Einfahrt handelte. Umsonst wurde erklärt, daß die Genehmigungspflicht nur für Leereinfahrten gilt. Die Fahrgäste mußten aussteigen und ein anderes Fahrzeug wurde bei dem Beamten bestellt. Unserer Ansicht nach war das Verfahren des österreichischen Kontrollbeamten unrechtmäßig, deshalb bitten wir Sie alle möglichen Maßnahmen zu treffen, damit solche Fälle in der Zukunft nicht mehr vorkommen.

Gleichzeitig dürfen wir uns erkundigen, ob die zusätzliche Genehmigungen fertigstehen.

Wir danken Ihnen im voraus für die baldmöglichste Antwort.

Mit freundlichen Grüßen,

dr. KOVÁCS András
Hauptabteilungsleiter

Több magyar cég panaszlevele alapján fordulunk Önhöz az alábbi probléma ügyében. 2006. május 17-én két magyar taxis vállalkozó utasokat szállított Magyarországról a bécsi reptérre. A pamhageni ellenőrző szervek az osztrák különjáratú személyszállításról szóló törvény 11. §-a szerinti engedély felmutatását követelték a sofőrtől. A sofőr engedélyt nem tudott felmutatni, mivel rakott járatról volt szó. Hiába magyarázta, hogy az engedélykötelesség csak az üresen közlekedő taxikra szól. Az utasokat kiszállították és a hivatalnok új járművet rendelt nekik. Álláspontunk szerint jogszerűtlen volt az ellenőrző szervek eljárása, ezért kérjük Önt, hogy tegyék meg a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy a jövőben ilyen esetek ne fordulhassanak elő.

Egyidejűleg újból érdeklődünk, hogy a pótlólagos engedélyeket elkészítették-e. Várjuk mihamarabbi válaszukat.

gépjárművezető azonos alkalommal Ausztria felé és hazafelé is utast szállít (azonban a fuvarban részt vevő személy nem azonos a kifelé és befelé utazás során).

Tájékoztatom, hogy a FUVOSZ szakmai érdekképviselő, és mint ilyen, állásfoglalás kiadására nem jogosult, ugyanakkor álláspontunk természetesen van a feltett kérdé-

sekkel kapcsolatban melyet a teljesség igénye nélkül (a személyi, pénzügyi feltételekkel sem foglalkozom) az alábbiakban ismertetek.

A személygépkocsival történő személyszállítást a 89/1988. (XII. 20.) MT. sz. többször módosított rendelet szabályozza az 1988. évi I. többször módosított törvény felhatalmazása alapján.

Ezek szerint a fent jelzett tevékenységet kétféle módon lehet teljesíteni:

1. – Taxi vállalkozásként, melynek alapismérvei közé tartoznak, mint technikai feltétel: legalább négyajtós, négyütemű személygépkocsi, amelyet személytaxinak vizsgáztattak (a hatóság által kiadott sárga rendszámmal láttak el, ezt forgalmi engedélyében rögzítették), amely fel van szerelve a legfeljebb nyolc tarifát tartalmazó, adattárolós, nyugtaadásra alkalmas az OMH hitelesítésével ellátott viteldíj-jelző készülékkel (taxaméter), és a taxaméter által vezérelt szabadjelzővel. A taxaméter kötelezően az Alapdíjat, a Várakozási-díjat és a Km díjat egy időben és folyamatosan kell, hogy bekapcsolt állapotban mutassa, és regisztrálja az adómemóriájában.

– A fuvar magyarországi indulásakor a taxamétert az egyes tarifákhoz tartozó állásban kötelező bekapcsolni és csak a fuvar befejeztével lehet kikapcsolni, az előre rögzített és a kocsihoz a jobb első ülés előtt, valamint a jobb hátsó ajtó üvegén jól látható mérettel és módon az utazási feltételekhez tartozó tarifátáblát és a felügyeletet ellátó szerv, szervek címét a magyaron kívül angolul és vagy németül el kell helyezni. A fuvar közben, a feltételek változása miatt az utas tudtával a tarifa változtatható (ennek oka lehet például, hogy időközben éjszaka lett, ünnepnap következett be, szokványosnál több csomagja van az utasnak stb. Amennyiben ezek közül bármelyik változás életbe lép és ezek a meghirdetett maximum nyolc tarifa között szerepelnek, akkor lehet jogos a tarifa változtatása).

– Amennyiben a fuvardíjat nem az utas, hanem a fuvart megrendelő fizeti (előzetes szerződés alapján), akkor a fuvarozott személyek változtathatók, ha viszont az utas fizeti, akkor a már megített fuvar díjára nem lehet a következő utast „rúlitetni”. Ezt a szabályozást a taxis vizsga kötelező vizsga tárgya az 1992 óta érvényes Taxis Etika tartalmazza. Ennek ismerete és betartása a vállalkozás engedélyezésének és megtarthatóságának a fentebb írt MT. rendelet szerint az egyik feltétele.

2. – Személygépkocsi személyszállítás vállalkozás módban, melynek alapismérvei megegyeznek a személytaxiével, de eltérnek az alábbiakban:

– a vállalkozás kell, hogy rendelkezzen egy idegenforgalomra szakosodott vállalkozással erre a szolgáltatásra kötött szerződéssel, ami tartalmazza a megbízást adó céggel a

szolgáltatás személyi, tárgyi és pénzügyi feltételeit, amely szerződésnek a vállalkozás fennállása alatt a tevékenységvégzés alapfeltételeként folyamatosan fenn kell állnia,

– menetlevelet kell vezetnie, melynek kötelező adattartalma van,
– nem lehet rajta szabadjelző,
– nem lehet benne viteldíj-jelző, ennek megfelelően taxisolgáltatást nem végezhet.

Tekintettel arra, hogy a fent körülrített személygépkocsikat ma Magyarországon magáncélra is lehet használni, ezért az ilyen üzemmódnak is saját feltételei vannak.

Taxigépkocsi esetében itthon a szabadjelzőt le kell takarni, hasonlóképpen a taxaméter is.

Külföldre csak leszerelt szabadjelzővel, letakart és kikapcsolt taxaméterrel és eltávolított, a taxizásra utaló feliratok nélkül lehet magáncélú utazást tenni. Ha ilyenkor utas is van a kocsinkban, akkor hitelt érdemlően a taxigépkocsit vezetőnek kell bizonyítani, hogy az utas családtag, és nem kuncsaft.

Személygépkocsi személyszállító tevékenységre használt személygépkocsinál a magáncélú használat a menetlevélből derül ki, mivel az tartalmazza az utasok azonosító adatait.

Az osztrák–magyar, magyar–osztrák taxiszolgáltatás az elmúlt tíz évben sok változáson ment keresztül. Mivel az EU nem szabályozza a taxi közlekedést, ezért csak nemzeti szabályok léteznek, amelyek viszont nem szabályozhatják egyezmény hiányában bármely más országban végezni kívánt tevékenységet.

1996–2001 között kétoldali szabályozás volt életben, amely szerint utast kivinni és visszahozni csak külön egyszeri, havi vagy éves engedéllyel lehetett, és üresen egyáltalán nem lehetett utasért menni. Többéves tárgyalás eredményeképpen az osztrák taxik piacvédelmi figyelembe véve sikerült elérni, hogy 2002-től Ausztriába az utas kiviteléhez és visszahozatalához nem szükséges engedély, viszont azóta előírták az utasért üresen Ausztriába menő, vagy Ausztrián keresztül utasért menő taxi és

bérelt gépkocsik engedélykötelezetté.

Az Ön levelében szerepel a „zahn-taxi” szolgáltatás, mint olyan, amelyért a felek nem kötnek ki ellenértéket. A leírtakból nem derül ki, hogy kik a felek, hogy ki az üzemeltetője a szállító járműnek. Nem derül ki ezek a „zahn-taxi”-k valójában sárga-, vagy fehér rendszámú járművek, és vezetőjük rendelkezik-e a személyszállítás végzésre jogosító engedéllyel.

Véleményem szerint, ha a tevékenységet sárga rendszámmal vég-

zik, akkor a fenti két vállalkozási mód közül lehet választani.

Ha fehér rendszámú járművel végzik, és a gépkocsi üzemeltetési joga az egészségügyi szolgáltatóé, és a gépkocsi vezetője az üzemeltető munkavállalója, akkor nincs szó bérfuvarozásról, mert úgynevezett sajátcéli, saját számlás használat valósul meg. Ehhez nem lehet, és nem is kell üresjáratú engedélyt kiadni.

Amennyiben az üzemeltetési jog nem az egészségügyi szolgáltatóé, akkor bérszállítás valósul meg és mivel nem a fentebb írt két forma

Az osztrák tárca által írt levél

 <p>BMVIT - II/ST7 (Personenverkehr) Postfach 3000 Hetzgasse 2, 1030 Wien email: st7@bmvit.gv.at</p>	 <p>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</p>
<p>GZ: BMVIT-244.097/0017-II/ST7/2006 DVR: 0000175</p>	
<p>An Ministerium für Wirtschaft und Verkehr Hauptabteilung für Straßenverkehr z.Hd. <u>Herrn Dr. András KOVACS</u> Honvéd u. 13 – 15 1055 Budapest UNGARN</p>	
<p>Betr.: Taxiverkehr, Probleme bei Grenzkontrolle</p>	
<p>Sehr geehrter Herr Dr. Kovacs!</p>	
<p>Ich habe mit Bedauern zur Kenntnis genommen, dass es an der ungarisch/österreichischen Grenze bei Pamhagen zu diesem Zwischenfall mit den besetzt nach Österreich einfahrenden Taxis gekommen ist. Eine entsprechende Mitteilung ergeht unter einem an die Grenzpolizeiinspektion Pamhagen.</p>	
<p>Die zusätzlichen Genehmigungen für die Leereinfahrten haben wir leider noch nicht von der Druckerei erhalten. Ich darf Ihnen aber zusichern, dass wir Sie nach Lieferung unverzüglich davon in Kenntnis setzen, um eine möglichst schnelle Übergabe zu gewährleisten.</p>	
<p>Mit freundlichen Grüßen Für den Bundesminister: i.V. Sylvia Janus</p>	
<p>elektronisch gefertigt</p>	
<p>info@bmvit.gv.at www.bmvit.gv.at</p>	
<p>Dynamik mit Verantwortung</p>	

Sajnálattal vettem tudomásul, hogy a magyar/osztrák határon, a rakottan közlekedő taxikkal ilyen incidensre került sor. A pamhageni Határrendészeti Hivatal felé a megfelelő tájékoztatással éltünk. A pótlólagos engedélyeket sajnos még nem kaptuk meg a nyomdából. Biztosíthatom, hogy mihamarab elkészülnek, haladéktalanul értesítjük Önöket, hogy az átadás a leghamarabb megtörténhessen.

szerint, ezért engedély nélküli tevékenységet végez, aki ezt teszi, és szabálysértést követ el.

A magyar taxivezetői, személygépkocsis személyszállítói engedély területi helyismereti vizsgálathoz kötött (a mosonmagyaróvári taxisok területi külön vizsga nélkül nem vállalhatnak fuvarát sem Budapesten, sem Győrben, sem máshol), ezért sem kezdeményezhető ausztriai fuvarkezdés.

Az üresen Ausztriába utasért menő sárga rendszámú személygépkocsi határon történő kilépésekor már bekapcsolt taxaméterrel, vagy megnyitott menetlevéllel kell, hogy rendelkezzen, és rendelkeznie kell az osztrák hatóság által a magyar hatóságnak át-

adott és érvényesített „üresjárati engedéllyel”, azaz *Einzelbewilligung*-gal, melynek lényegi elemeit németül (vastagon) és magyarul (kurzív) idézem:

„Az osztrák **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** által kibocsátott **„Mietwagen und Taxiverkehrre”** („Bérelt gépjárművek és taxik közlekedése”) /**Personenbeförderung mit Fahrzeugen, die für den Transport von maximal 9 Personen einschließlich des Fahrers geeignet sind.** /Olyan gépjárművekkel végzett személyszállítás, amelyek a vezetőt is beleértve legfeljebb 9 személy szállítására alkalmasak./ meghatározású

„**Einzelbewilligung**” (Járati engedély) elnevezésű dokumentum **„Gültig für eine Hin- und Rückfahrt”** (Egy oda- és visszaútra érvényes).

A szabályozás a **„BGBl. Nr. 112/1996 des Personengengengesetzes”** (112/1996 számú a különjárati személyszállításról szóló törvény) szerint történik. Ennek a 11. §-a szerint a fenti engedély **„Gültig für eine Leerfahrt nach oder durch Österreich mit anschließender besetzter Rückfahrt nach Ungarn”** (Egy Ausztriába irányuló vagy Ausztrián áthaladó üresjáratra és az azt követő, Magyarországra utasokkal megtett visszaútra érvényes).”

Amennyiben válaszaim nem elégségesek, javasolom, hogy további információért, állásfoglalásért forduljon a GKM Közúti Közlekedési Főosztályához. Anélkül, hogy ennek költségeit Szövetségünk vállalná, bécsi jogi kapcsolatunkhoz Dr. Eva Maria Barki ügyvédnőhöz is fordulhat.

Tájékoztatatom, hogy megkeresését és válaszaimat az Ön és irodája nevének említése nélkül szövetségünk szakmai lapjában és honlapján közzéteszem.

Tisztelettel:

Peredi Péter, főtítká

Az összeállításért köszönetet mondunk a Fuvaros szerkesztőségének és Peredi Péter FUVOSZ főtítkárnak. A szerk.

Becsöngették

A szeptemberi tanévkezdéssel egy időben az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság a gyermekek közlekedésbiztonságának javítása, a gyermekbalesetek megelőzése érdekében – hagyományosan – baleset-megelőzési kampányt indít.

A tanévkezdeti rendőri akcióknak és propagandakampánynak az a célja, hogy ebben az időszakban kevesebb gyermek váljon közlekedési baleset áldozatává. Az elmúlt évek baleseti adatai azt mutatják, hogy ennek a tanévkezdeti kampánynak jelentős eredményei vannak, mert az iskolakezdés időszakában az iskolák környé-

kén évek óta nem történt halálos gyermekbaleset. Mégis szomorú tények figyelmeztetnek: 2005-ben 2570 gyermek (14 év alatti) sérült meg közúti közlekedési balesetben, közülük sajnálatosan 34 meghalt. Ebből 8 gyermeket gyalogosként ütöttek el, 3 kerékpározás közben és 23 pedig mint utas (!) szenvedett halálos sérülést. Különösen figyelemfelhívó ez utóbbi adat, mert ebből kitűnik, hogy a felnőttek, a szülők még mindig nem tesznek meg mindent gyermekeik biztonsága érdekében.

Augusztus végéig a rendőrség, a közút kezelői, a közlekedési hatóságok, az önkormányzatok és az iskolák felülvizsgálják az iskolák környékének forgalmi rendjét, és kezdeményezik a nagyobb biztonságot jelentő forgalomtechnikai beavatkozásokat.

Szeptemberben a tanórák kezdeti és befejezési időszakában a közlekedésbiztonsági szempontból legvesélyeztetettebb iskolák környékén rendőrök, polgárőrök teljesítenek szolgálatot. Szükség esetén kollégáink forgalmat irányítanak a gyermekek biztonsága érdekében és intézkednek a szabálysértő gépjárművezetőkkel, a megállási és várakozási tilalmat megsértőkkel szemben. Ellenőrzik a biztonsági öv és a biztonsági gyermekülés használatát.

ORFK Országos Baleset-megelőzési Bizottság

Havi aforizma

Két dologgal lehet tönkretenni egy ország gazdaságát: a túlzott bürokráciával és a túlzott adóterheléssel. Nálunk mindkettőből bőven kijutott.



XVIII. kerületi Szinyei Merse Pál utcában (repülőtérhez közel) parkolóknak is alkalmas 160 négyzetméteres telken, diszpécserközpontként is használható ház **ELADÓ**. Ár megegyezés szerint. Megtekinteni telefonos egyeztetés után lehet.

Tel: 06/30-9514-911



Kissé zavarban lévő fiatal férfi lép a patikába és megszólítja a patikusknőt.

- Kérem, kisasszony, nem dolgozik itt maguknál véletlenül férfi is?

- Nem.

- Egészen biztos ebben? Nekem ugyanis olyan problémám van, amivel szívesebben fordulnék egy férfhoz.

- Igen, persze, hogy

biztos vagyok benne. Már tíz éve, hogy én és a nővérem ketten vezetjük ezt a patikát. De nekem is bátran elmondhatja a problémáját, hátha találok megoldást. A férfi hosszas rákészülés után, szemlesütve böki ki:

- Hát tudja, kisasszony, nem múlik az erekióm. Állandósult. Tudnak ajánlani valamit? A patikusknő el-

gondolkozik, majd megkéri a vevőt, hogy várjon, amíg ő hátramegy és konzultál az ügyben a nővérel. Pár perc után vissza is jön és azt mondja:

- Beszéltem a nővéremmel, megvitattuk a dolgot, és a következő tudnánk ajánlani: harmadrész tulajdonjog az üzletben, korlátlan mobiltelefon-használat és céges autó...

Átalányadósok és a minimálbér

Ma már az átalányadózó egyéni vállalkozókat sem „hagyja békén” az adóhatóság, egyre több olyan vizsgálatról van tudomásunk, ahol átalányadózó taxisoktól kérdezte kíváncsian az APEH, hogy miért nem érte el a minimálbért az adóalapja.

Éveken keresztül nem volt ezzel probléma, hiszen az átalányadózás egyik jellegzetessége, hogy a vállalkozói kivét elve nem értelmezhető. A 20%-os jövedelemtartalom ugyanis csak egy, a törvény által vélelmezett jövedelem, semmi esetre sem tekinthető valósnak vagy pontosnak, legalábbis abban az értelemben, ahogy ez a tételes adózásnál jelentkezik.

Ma már sok esetben az átalányadósoktól is elvárja a hivatal, hogy bevételük 20%-a, vagyis adóalapjuk érje el a minimálbér mértékét. Ez pedig havi 312 500.- Ft bevételnél valósulna meg.

Az átalányadózó taxisok napjainkban átlagosan évi 2-3 millió forint bevétellel rendelkeznek, ennyi szerepel adóbevallásukban, amelynek jövedelemrészre a jogszabály rendelkezése szerint 400-600 ezer forint évente, vagyis havi 33-50 ezer forint. Ez bizony meg sem közelíti a minimálbér mértékét, aminek egy esetleges hitelfelvételnél érezhetjük igazán a hátrányát.

Ha azt kívánjuk elérni, hogy bevételünkben számított jövedelmünk elérje a minimálbér mértékét, havonta 312 500 forint bevétellel kellene rendelkezniünk. Éves szinten tehát 3 750 000 forint az a bevétel, amit el kellene érni ahhoz, hogy legalább a minimálbér „meglegyen”. De vajon milyen költségekkel jár ez?

A társadalombiztosítási járulékokat nem a tényleges, (minimálbér alatti) jövedelem, hanem a mindenkori minimálbér (ill. bizonyos esetben annak duplája – de ezzel itt nem foglalkozunk) után kell fizetni, bevételünk növekedése ezért „csak” adónövekedést hoz magával. A taxis átalányadó a bevétel 20%-át tekintheti jövedelemnek, és ennek 18%-a a fizetendő adó. A bevételre viszonyítva tehát egy egyszerű számítással megállapíthatjuk, hogy a 20% 18%-a, vagyis mindössze 3,6% az áta-

lányadózó bevételének adóterhe. Százezer forintonként tehát mindössze 3 600 forint.

Szóba kerülhet még az iparüzési adó fizetési kötelezettség, amely az eredeti elképzelésekkel ellentétben mégsem szűnik meg 2007-ben. Iparüzési adót a korrigált nettó árbevétel 700 000 forintos mértékéig nem kell fizetnünk. Korrigált nettó árbevételnek az ún. egyszerűsített adómegállapítást választók esetén (az átalányadósok majd' mindegyike ilyen) a jövedelem 120%-a tekinthető. A bevételre vetítve tehát a 20% 1,2-szerese, azaz 24%. Ha éves bevételünk eléri a három és fél millió forintot, akkor bizony már belép az iparüzési adó fizetésének kötelezettsége is, hiszen a 3,5 millió 24%-a 840 000 forint, ami már felül van a hétszázszáz adómentes határon. 840 000 forint után ennek 2%-a, vagyis 16 800 forint a főváros felé való fizetési kötelezettség. (vidéken mind az adóalap és adómentes határ, mind a százalékok eltérhetnek!)

Végezetül az áttekinthetőség érdekében álljon itt táblázatos formában is a fentiek levezetése. Vettünk egy éves kétmillió és egy három és fél millió árbevételű főállású átalányadózó taxis egyéni vállalkozót.

Árbevétel	Járulékok mértéke havonta a minimálbér után, már a szeptembertől érvényes százalékok szerint	Fizetendő személyi jövedelemadó havi átlaga	Fizetendő iparüzési adó havi átlaga	Többletfizetési kötelezettség havi összege
2 000 000 Ft	31 638	6 000	0	
3 500 000 Ft	31 638	10 500	1400	5900

Bevételünk lehetőség szerinti növelésével – amire azért még van módunk –, ennek nyomán egy ilyen, aránylag elviselhető havi többletkiadással elérhetjük tehát azt, hogy átalányadósként is majdnem „megvan” a minimálbérünk, így kevesebb eséllyel fog az adóhatóság kíváncsiskodni, és felszólítani arra, hogy ugyan áruljunk már el, hogy miből élünk...

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

• Felszólítást kaptam az adóhivaltól, hogy augusztus 28-ig regisztráljak az okmányirodánál. Ha elmulasztottam ezt a határidőt, milyen büntetésre számíthatok?

• Semmilyenre! Az adóhivatal által kiküldött tájékoztató levélben mindössze azért adtak meg javasolt időpontokat a regisztrációra, hogy ne az utolsó pillanatban zúduljon rá az okmányirodákra a vállalkozók tömege.

Mint ismeretes, 2007. január 1-jétől minden nemű papíralapú bevallás megszűnik, az adóhivatallal csak elektronikus úton lehet kommunikálni. Vagyis számítógép és internetkapcsolat segítségével. Ahhoz, hogy ez az elektronikus kapcsolat megvalósuljon, egy ún. regisztrációs folyamaton kell keresztülmenni, melynek első lépése az okmányirodai megjelenés azoknak a vállalkozóknak, akik maguk akarják a továbbiakban is adóbevallásaikat intézni. Ha viszont valakinek könyvelője van, vagy az elektronikus formától visszaritva ezúttal dönt könyvelő igénybevétele mellett, más teendője nincs, mint felkeresni

könyvelőjét. Nem szükséges tehát sem okmányirodai regisztráció, sem e-mailcím megadása, a könyvelő intéz mindent. Ha mégsem így lenne, legalábbis gyanakodjunk... (lásd ez ügyben az APEH közleményét is)

A könyvelőirodán keresztül megvalósított regisztráció teljes mértékben egyenértékű a saját regisztrációval, már ami az adóbevallási kötelezettségeket illeti.

* * *

• Úgy hallottam, hogy aki minimálbéren van, annak dupla járulékokat kell fizetnie szeptembertől. Ha én mondjuk 70 ezerre emelem a havi kivételemet, az megoldja a kérdést?

• Nem! Ez valami óriási félreértés, ami rejtélyes módon viharsebesen terjedt el a taxis vállalkozók között. A minimum-járulékalapról szóló rendelkezés mindenkire (foglalkoztatók, egyéni és társas vállalkozók) vonatkozik, ahol a munkabér, vállalkozói kivét a minimálbér (62 500 Ft) és a minimum járulékalap (125 000 Ft) között

van. Például tehát annak is 125 000 forint után kell járulékot fizetnie, akinek egyébként százezer forint a jövedelme. A törvényalkotó – azt kell mondanom, hogy a hazai hagyományokhoz híven – megint abból indult ki, hogy az adózó csal. Nem is minimálbért keres, nem is 80-100 ezret keres, hanem legalább 125 ezret, ezért hát fizesse csak ez után a járulékokat.

A törvény azonban lehetőséget ad arra, hogy akinek a tényleges jövedelme, átalányadósoknál az adóalapja nem éri el ezt az összeget, az fizethet alacsonyabb járulékalap (de legalább a minimálbér összege) után is, azonban ezt be kell jelentenie az adóhatóságnak. Szintén e törvény következő bekezdése tartalmazza, hogy ezt a bejelentést, illetve ennek igazságtartalmát az adóhivatal ellenőrizheti. Hozzáteszem, hogy ezt csak „ijesztgetésnek” tartom, hiszen az adóhatóság egyéb törvények felhatalmazása alapján is bárkit, bármikor, bármilyen célból ellenőrizhet...

-oli-



A Gablini Kft. több mint százmillió forintos beruházással elindította a Nissan márka forgalmazását. Az M3 autópálya kivezető szakaszánál pár év

épült korszerű Peugeot Gablini autószerelő mellett megnyitotta a Nissan Gablini szalont is. Ehhez az értékesítési ponthoz Magyarországon egyedülálló

akik valódi terepviszonyokat teremtettek a próbapályán. A Nissan terepjárók képességeit számos különböző nehézségű akadályon lehet letesztelni: rá-

szolgáltatás-ként kapcsolódik a 4x4 Park, több mint tízezer négyzetméteren. A több hónapos előkészítő munka után kezdődött meg az akadályok egyedi gyártása és közel 40 m³ földet mozgattak meg. A park szakmai hátterét a kivitelezésért felelős Landy Group munkatársai adták, akik valódi terepviszonyokat teremtettek a próbapályán. A Nissan terepjárók képességeit számos különböző nehézségű akadályon lehet letesztelni: rá-

zó-akadályokon, vizesárokban, vagy a több méter magas, meredek emelkedésű rönkhídon megbizonyosodhatnak arról, hogy terepjárójuk akár a természetben is gondtalanul használható. Azok, akik munkára és valódi nehéz körülmények között kívánják használni majdani Nissan járművüket és ezért elsősorban a Pathfinder, a Navara, a Patrol vagy a Pick-up iránt érdeklődnek, itt biztosan kiválaszthatják a legelőnyösebb műszaki megoldást. A mérleg-hinta vagy a féldalalibikóka, a kétsávos rönk-akadály, vagy a 30%-os meredekséggel épült döntött kanyarok valóban próbára teszik a terepjárók képességeit, tudását. A mesterséges akadályokon kívül az autószerelő közvetlen környezetében található földes és erdei utakon is folytatható a terepjárók tesztelése.

A „VÁROSKAPU” forgalomellenőrző-sorozat

A Budapestre be- és onnan kivezető útvonalakon a munkanapok kezdetén és végén a forgalom erősödése torlódásokhoz vezet, és a gyorsabb előrehaladás érdekében egyre több járművezető sérti meg súlyosan és többszörösen a közúti közlekedés szabályait. A tapasztalat azt bizonyítja, hogy a lakott területről kifelé tartó járművek vezetői a dugóban elvesztett időt igyekeznek behozni, amikor a zsúfoltságból kiérnek. Az ilyen fajta vezetésnek – amely legtöbbször gyorsajtással és gondatlan vezetéssel alakul át – a következménye a várost szinte gyűrűként körülvevő baleseti körzet. Hasonló a helyzet

a városba érkező gépkocsivezetőkkel is, akik a város határáig viszonylag forgalommentes úton közlekedtek, egyszerre bekerülnek a nagy forgalomba vagy torlódásba és az átállás nehézsége miatt gyakran idéznek elő veszélyes szituációkat, nemritkán baleseteket. Egyre nagyobb számban jelennek meg ezen útszakaszokon a szándékos szabálysértők, akik erőszakosak, veszélyeztetik a többi közlekedő testi épségét és a közlekedés rendjét. Magatartásuk irritálja a jogkövető, a szabályokat betartva közlekedő járművezetőket, esetenként a balesetek elkerülése érdekében őket is jogsértésre kényszerítik.

A közlekedési szabályokat durván megsértő járművezetők forgalomból történő kiszűrése érdekében az ORFK főkapitányhelyettese 2006. augusztus 24-én 16.00 órától kezdődően „VÁROSKAPU” elnevezésű fokozott ellenőrzés-sorozatot rendelt el a főváros ki-, illetve bevezető főútfonalaira. Az ellenőrzések a jövőben folyamatosan, munkanapokon 06.30 órától 09.00 óráig, valamint 16.00 órától 18.00 óráig tartanak.

Az ellenőrzés-sorozatban a fő figyelmet a közlekedésbiztonság alakulását leginkább befolyásoló szabályszegésekre összpontosítjuk, mint pl.: a sebességhatár túllépése, a



Az ellenfél játékosait nem fuvarozza

Vérbeli szurkoló

A diszkrimináció egyik legújabb formája, miszerint az ellenfél játékosait még a pénzért sem szállítják. Az egyik spanyolos fanatikus szurkoló kitéssékelte taxijából a világ-bajnok olasz válogatott katalánoknál játszó labdarúgóját, mondván: ő az ellenfél Barcelona sportolóját nem szállítja.

Ez az igazi mentalitás. Elképzelem, ahogy a Ferihegyen landoló repülőgépről hazafelé igyekvő magyar labdarúgó várja a taxit, majd amikor az autó begurul a drosztra és az utas beszáll, őt felismerve egy ellenlábcs csapatnak szurkoló sofőr kitéssékelte az autójából. Persze minden hasonlat rossz, így ez is. Aligha hiszem, hogy a magyar válogatott labdarúgójának taxival kellene hazajutnia a repterről. Ugyancsak sántít a dolog abból a szempontból is, hogy esetleg bárki is felismerné, azt leszámítva, hogy az egyenlőtlenben kényelmetlenül feszeng és ez feltűnhet a sofőrnek, de csak azért, hogy nem sikerült-e alkalmi utasának kisebb élősködőket összeszednie a külhonban, amely erre a semmire

nem hasonlítható idegmozgásra készíti. Arról nem is szólva, hogy a hír alapjául szolgáló olasz Gianluca Zambrottát azért a világbajnokságon is többmilliónyian megcsodálhatták, míg magyar játékos a pálya közelébe nem jutott.

A hír szerint sokkal egyszerűbb dolga volt Ronaldhínónak, akit a sofőrök hada vett körbe, csak vele utazzon a sztár labdarúgó.

Azért lássuk be, vannak még igazi vérbeli szurkolók. Csak még egy összevetés. El sem tudom képzelni, hogy a most NB II-es Fradi sztárjátékosát ne vegye fel és vigye el az örök rivális Újpestnek szurkoló taxis, csak azért, mert az ellenfél játékos. Igaz, már megint hova gondolok. Ez a két csapat most össze sem kerülhet, hiszen más-más osztályban játszanak. A Fradi „Ismerd meg hazád” mozgalom keretében a vidéket járja, míg az Újpest nemzetközi szinten méretti meg magát, bár legnagyobb sajnálatomra, féltő, hogy sem Zambrottával, sem pedig Ronaldhínóval nem futhatunk össze sem Ferihegyen, sem a Puskás, vagy a Szusza-stadionban.

Cash

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

tilos jelzésen való áthaladás, a szabálytalan előzés és sávváltás, a járműforgalom elől elzárt terület, autópályákon a leállósáv, valamint a kanyarodó-, leálló- és autóbusz forgalmi sávok szabálytalan igénybevétele, a menet közben kézben tartott mobil rádiótelefon használata és a passzív biztonsági eszközök használata szabályainak megsértése.

Az ellenőrzést álló és mozgó ellenőrzési módszerrel hajtjuk végre. A mozgó ellenőrzési forma lehetőséget nyújt ahhoz, hogy a járművezetők magatartását, kirívó szabálysértő cselekményeit jobban észleljék és megelőző intézkedésekkel elősegítsék a balesetmentes közlekedést és a közlekedési morál javítását.

ORFK-OBK titkárság

Hoppá!

Békésen parkoló rendőrautók a csepeli TESCO előtt, a mozgássérülteknek fenntartott helyen. Hát?



2006-ban is

Szigeteltek a City taxisok

A címben megfogalmazott tevékenységi kört idén sem kellett azért külön beírni taxisaink vállalkozójába. A szokásoknak megfelelően társaságunk szolgálta ki a Sziget-fesztivál vendégeinek taxisolgáltatással kapcsolatos igényeit. Alvállalkozóink ez időre általánosságban megváltoztatták munkarendjüket. Ezen a héten nagyobb létszámmal vetettük bele magunkat az éjszakai taxizás rejtelmeibe. Könnyebbé váltunk meg csütörtökön a majdnem kiáradó Duna lassan visszahúzódó hullámain. Pénteken felüdülés volt a huszadikai rendezvények előkészítése miatt lezárt, de taxisainknak megnyitott rakparton szállítani utasainkat. Szombaton a nem várt eső miatt indult el egyszerre a szigetlakók többzres tömege a kijárat felé, ám mi igyekeztünk megbirkózni a feladattal. A rend éber órei egész héten több helyszínen „hitelesítették” taxijaink kilométeróráit. A Lánchíd időszakos lezárása már csak rutinfeladatnak tűnt.

Az említetteken kívül láttunk, tapasztaltunk sok minden csodát. Majd a klubban egyszer ezt is elmeséljük.



A City Taxi vezetősége nevében ezúton is szeretnénk megköszönni kollégáink áldozatos tevékenységét!

Bósz Péter marketingmenedzser



A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. Ha lakott területen az ilyen tábla az utat keresztező vasúti pályát jelzi, akkor a taxi az „Andráskeresztig” nem haladhat 30 km/h sebességnél gyorsabban.

2. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Kapaszkodósáv”. A kapaszkodósávot a párhuzamos közlekedés szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

3. Helyes a „B” válasz. A berendezés azt a sebességet jelzi, amellyel a forgalmirányító fényjelző készülék előtt

az egyenletes haladás érdekében közlekedni célszerű.

4. Helyes a „C” válasz. Az 1. tábla jelentése: „Várakozni tilos”, a 2. tábla jelentése: „Kötelező legkisebb sebesség”. Az utóbbi jelzőtábla sem tiltja a megállást a hatálya alá eső útszakaszon.

5. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Veszélyes útkanyarulat jobbra”.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Gépjárművel, mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel behajtani tilos”. A kétkerekű motor-

kerékpár azonban kivétel a gépjárművek közül.

7. Helyes a „B” válasz. Ha közvetlenül a záróvonal mellett terelővonal is van, a záróvonal a terelővonal felől – az előzésre vonatkozó szabályok megtartásával – átléphető.

8. Helyes a „B” válasz. Lakott területen belül a taxi köteles az elindulási szándékot jelző, menetrend szerint közlekedő autóbussznak a megállóhelyről való elindulását – ha ez hirtelen fékezés nélkül megtehető – lassítással, szük-

ség esetén megállással is lehetővé tenni.

9. Helyes az „A” válasz. 25 km/h vagy ennél kisebb sebességgel haladó taxival, ha az út- és forgalmi viszonyok lehetővé teszik, szorosan az úttest jobb széléhez húzódva kell közlekedni.

10. Helyes a „C” válasz. Hangjelzést adni csak bal-esetveszély esetében, a bal-eset megelőzése érdekében, valamint – lakott területen kívül – az előzési szándék jelzése céljából szabad.

11. Helyes az „A” válasz. A taxi vezetőjének forgalmi sáv változtatáskor mindig irányjelzést kell adnia.

12. Helyes a „B” válasz.

Párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten az azonos irányú villamossíneken megengedett az előzés, ha a forgalmi sávok útburkolati jellel nincsenek jelölve.

13. Helyes a „C” válasz. Az autóúton tilos megfordulni.

14. Helyes a „C” válasz. Az ábrán egyenrangú utak kereszteződése látható. A balra bekanyarodó kormányke rékkel ábrázolt gépkocsival elsőbbséget kell adni a szembeérkező „B” jelű tehergépkocsinak, valamint a jobbról érkező személygépkocsinak. Első a „B” jármű, majd az „A” jelű gépkocsi haladhat és végül az Ön taxija.

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

**ÜZEMANYAGPUMPÁK
LÉGTÖMEGMÉRŐK**
ALAPJÁRATI MOTOROK
Kipufogó rendszerek
Nyugati, keleti autóalkatrészek
KO-CSI Kft.
Bp., XXI. Szent István u. 171.
Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220
Tel.: 278-0198

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

Ez az Ön
hirdetésének a helye

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

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

FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa

Autórugó javítás, készítés
lengéscsillapítók javítása,
forgalmazása

VÖRÖS AUTÓRUGÓ
Nyitva: H-P: 7.30-16 óráig
Bp. XIII., Fáy u. 84. ☎ 329-0279

Mercedes Alkatrész
Az Ön igényének megfelelő ár és
minőségi kategóriában
Gyári, utánygyártott és bontott alkatrészek
raktárban
Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény
www.mercedes-alkatresz.hu
europolitan@europolitan.axelero.hu

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
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 10% kedvezmény!

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

AUTÓSZÁLLÍTÁS
1,8 Tonnáig Budapesten 6000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügintés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxik, rendszámok bérbeadása.
Sérült gépkocsik vétele.
Tel.: 06-209-960-250

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



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

1 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 7.500 Ft/fő/éj
2 ágyas szoba, svédasztalos reggelivel 13.000 Ft/2 fő/éj
Apartman, svédasztalos reggelivel 17.500 Ft/éj

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



A gyógyszálló
a Hévízi tó szomszédságában található

A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
A szauna és a szolárium használata díjmentes

Masszázs, pezsgőfürdő, akupunktúra, kínai természetgyógyászat
térítés ellenében. A gépkocsik számára parkolóhely az üdülön belül.
A fenti árak az ÁFA-t tartalmazzák. Az idegenforgalmi adó
(335 Ft/fő/éj) 18-70 éves életkor között a helyszínen fizetendő.

Jelentkezni 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: majerik@zalaszam.hu | www.majerikszallo.hu

Ez az Ön
hirdetésének a helye

ICI AUTÓFESTÉK
Azonnali SZINKEVERÉS
színek és színazonosság alapján,
bármilyen mennyiségben, minden típusú autózhoz.
- 2 K acryl - 2 K Turbó acryl /buszok/
- Metal, gyöngyház - Spray és stift töltés
- 1 Komponensű festékek - Fényezésai segédanyagok
Budapest XIV., Postya u. 5.
Telefon: 06-30 982-8167

ESZTIKE VENDÉGHÁZ

Fertőd

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-Péntek: 10-17

☎ 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

WANKEL-MOTOR A MAZDÁBAN



Ki emlékszik a hőskorra, amikor az NSU az Ro 80-as, Wankel-motorral szerelt autójával több mint 30 éve megjelent az európai autópiacon? Az autók többsége egyszerűen el is felejtette, hogy bizony a hagyományosnak számító motorok mellett van más lehetőség is egy autó hajtására.

A japánok akkor megvették a Wankel-motort és egyre előbbre jutottak vele. A jelenlegi csúcst a Mazda RX-8-ba épített forgódugattyús motor jelenti. Ennek szíve egy új fejlesztésű Wankel-motor: a **Renesis**. Az elnevezés önmagában jelképezi a „forgódugattyús motor (Rotary Engine) genezisést” és a Renesis forradalmian új forgódugattyús technikáját, amely a magas teljesítményszintet a kedvező üzemanyag-fogyasztással és az alacsony kipufogógáz-emisszióval ötvözi.

A Renesis folyadékhűtéses, kétrotoros Wankel-motor, két, egyenként 654 köbcentiméteres kamrával, két teljesítményváltozatban. A normál kivitel (Standard Power) 144 kilowattot (192 lóerőt) teljesít 7000-es percnkénti fordulatszámnál, 220 Nm maximális forgatónyomatékkal, 5000-es fordulatszámnál. A nagy teljesítményű változat (High

Power) teljesítménye 170 kW (231 lóerő) 8200-as percnkénti fordulatszámnál, míg ennek legnagyobb forgatónyomatéka 211 Nm, 5500-as fordulatszámnál. A Standard Power változat 7,2 másodperc alatt gyorsul fel 100 km/órás sebességre, s ez utóbbi végsebessége 235 km/óra.

Aztán jön a másik csoda: hogy a Wankel-motor 8200-as fordulatszámgig „huzatható”. Vagyis 6500-7000-es fordulatszámnál még vissza lehet váltani, ezzel szinte lealázva a közlekedés többi résztvevőjét.

Az új fejlesztésű futómű-rendszer kettős keresztlengekáros első- és multi-link rendszerű hátsó felfüggesztései kiváló menettulajdonságokkal ruházzák fel a Mazda RX-8 modellt. Az RX-8 Renesis erőforrásának kompakt kialakítása lehetővé tette a fejlesztőmérnökök számára,

hogy a jármű középpontja irányába tolják el, egy úgyne-

vezett első-középső elrendezésbe. Ez ideális, 50-:50 arányú tömegelosztást tett lehetővé

az első és a hátsó tengelyek között, ami jelentős mértékben hozzájárul az új Mazda RX-8 dinamikai potenciáljához, amivel nem csupán „versenyképes”, hanem követendő példa. A Mazda RX-8 futóműve minden alkalommal bizonyít, amint az autó a határai közelébe ér. Viselkedése tökéletes egyenesfutáskor, végsőkig semleges marad a gyors kanyarvételek során és csupán az igazi kihívások alkalmával tapasztalható izgalmas, jellegzetesen sportautós túlkormányozottsága.

A Mazda RX-8 elektromos szervokormányja révén az autó a vezető legenyhébb beavatkozásaira is pontosan reagál, s gondoskodik arról, hogy a jármű lendületesen vegye a terhelésváltásokat.

Az RX-8 formájában a Mazda az „igazi” négyülések új kategóriáját alkotta meg a sportautók szegmensében. A hátsó üléseket nem csupán kiskgyerekek számára tervezték, hanem elegendő helyet és kényelmet biztosítanak két felnőtt számára, még a hosszabb utazások alkalmával is. A sportosság és a funkcionalitás e különleges kombinációja kompromisszumok nélküli sportgéppé teszi a Mazda RX-8 modellt.



- Anya, az iskolában csúfolnak, hogy hosszú az orrom!

- Ne foglalkozz vele, kislíam, egyszerűen csak hátrébb van az arcod, mint a többieknek.

Fizetendő járulékok 2006. szeptember hónapra

MINIMÁLBÉR (62 500 Ft) ESETÉN

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 17%-a 10 625 Ft	Járulékalap 26,5%-a 16 563 Ft	Járulékalap 18,5%-a 11 563 Ft (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 5000 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2500 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	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

MINIMUM JÁRULÉKALAP (125 000 Ft) ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi minimális járulékalap: 125 000 Ft	Járulékalap 17%-a 21 250 Ft	Járulékalap 26,5%-a 33 125 Ft	Járulékalap 18,5%-a 23 125 Ft (A magánnyugdíj-pénztárba fizetendő min. 8%, azaz 10 000 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2500 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	13 750 Ft	A járulékalap 18%-a 22 500 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2500 Ft

- Hogy hívják a lánykollégium felügyelőtanárát? - Likör.

- Hogy hívják az angol nyusztit?
- New Sea.

- Hogy hívják a japán tűzoltót?
- Telefonon.

- Hogy hívják a vallásos szuperhőst?
- Á-Men.

- Hogy hívják Kombi úr feleségét?
- Kombiné.
- És a családját?
- Kombináció.

Tájékoztató a járuléktáblázatokról

E számunkban sok helyütt olvasható az ún. minimum-járulékalap elve, ill az ezzel kapcsolatos fizetési kötelezettség, valamint a mentesség lehetősége. Miután a taxis vállalkozók egy része úgy döntött, hogy vállalja a magasabb járulékfizetést, míg egy másik réteg inkább a nyilatkozatot választotta, és továbbra is a minimálbér után fizet, a főállású vállalkozókra vonatkozó táblázatot megdupláztuk. Tovább bonyolítja a helyzetet, hogy a fentiekől függetlenül, ill. azok mellett az egészségbiztosítási alapba 2%-kal többet, 15 helyett 17 százalékot kell fizetni.

Első táblázatunk azoknak szól, akik úgy nyilatkoznak az adóhatóság felé (legkésőbb október 12-ig), hogy tényleges jövedelmük nem éri el a mini-

málbér mértékét (vagy pontosan annyi), így az ő járulékalapjuk a minimálbér. Ebben a táblázatban egy változás történt, az eü. járulék összege 9 375 forintról 10 625 forintra emelkedett. Miután ez az emelkedés a munkavállaló által fizetendő részt érinti, a költségként elszámolható mérték nem változott, továbbra is 11%, vagyis 6 875 forint.

A másik táblázat új. Itt azokat a fizetendő összegeket tüntettük fel, amelyeket a most bevezetett ún. minimum-járulékalap, vagyis 125 000 forint alapulvételevel kell megfizetni. E szerint egészségbiztosítási alapra 21 250 forintot, nyugdíjbiztosítási alapra 33 125 forintot kell feladni azoknak a főállású vállalkozóknak, akik nem tagjai magánnyugdíjpénztárnak.

Magánnyugdíjpénztári tagság esetén az eü. járulék változatlan, a nyugdíjbiztosítási járulékra 23 125 forintot, a magánnyugdíjpénztárba pedig 10 000 forintot kell fizetni.

A vállalkozói járulékot a „duplázás” nem érinti, továbbra is a minimálbér 4%-át, 2500 forintot kell fizetni. Az egészségügyi hozzájárulás tételes összeg, a változás szintén nem érinti, fizetendő mértéke továbbra is 1950 forint.

A munkaviszony melletti vállalkozókat egyetlen változás az egészségbiztosítási alapba fizetendő járulék 15-ről 17%-ra történő emelése érinti. Továbbra is érvényes az az elv, hogy csak a tényleges jövedelemkivét után kell a járulékokat kifizetni.

A nyugdíj melletti vállalkozók ún. baleseti járulékát átne-

vezték Egészségügyi Szolgáltatási Járulékra, és mértékét a jövedelem 5%-ról 10%-ra emelték. (Januártól további 6%-os emelés lesz.) A befizetési számlaszám maradt, tehát a régi eü. csekkek érvényesek. Nyugdíj melletti vállalkozó tételes adózás esetén csak a tényleges jövedelme után fizet járulékot. Nyugdíjas átalányadósok bevételük 25%-a alapján fizetik a eü. szolg. járulékot.

Mind a minimálbéresek, mind a minimum-járulékalap szerint fizetőkre érvényes, hogy a járulékokat havonta, a magánnyugdíjpénztári tagdíjat és a személyi jövedelemadó-előleget negyedévenként kell fizetni. Az első, emelt járulék és a harmadik negyedéves személyijövedelemadó-előleg október 12-ig esedékes.

BTI - Taxicentrum hírek

A BTI iroda a nyári szünet után ismét a megszokott nyitvatartási rendben működik:

**Hétfőn és kedden 9-17 óráig,
szerdán és csütörtökön 10-17 óráig,
pénteken 9-14 óráig.**

Könyveléssel, elektronikus bevallásokkal, nyilatkozatok beadásával kapcsolatos személyes konzultációra minden hónap első és utolsó keddjén és csütörtökön van lehetőség. Keddenként 9-13 óráig, csütörtökön 12-16 óráig áll a kollégák rendelkezésére a Tax-Info könyvelőiroda vezetője a BTI irodában.

* * *

Továbbra is várjuk azok kollégák jelentkezését, akik nem kívánnak bibelődni az elektronikus bevallások által támasztott követelményekkel. Irodánkban egy rövid ingyenes regisztráció után mindennemű elektronikus bevallási kötelezettséggel kapcsolatos feladatot átvállalunk. Ebben az esetben okmányirodai regisztrációra nincs szükség!

* * *

Teljes körű könyvelési szolgáltatásokkal állunk az egyéni vállalkozók rendelkezésére. Könyvelés, bérszámfejtés, elektronikus bevallások elkészítése és továbbítása, iparűzési adó, NYENYI bevallások elkészítését vállaljuk sokéves tapasztalattal.

A havi járulékbavallás bevezetése után már egyáltalán nem járható út, hogy csak a bevallás kerül beküldésre mindenféle könyvelés vagy bérszámfejtés nélkül.

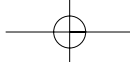
MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség- biztosítási alap	Nyugdíj- biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 17%-a	Járulékalap 26,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 10%-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 szeptemberi hónapra tehát 2006. október 12.**



A BTI kínálata
Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda
 1119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház”. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279
 E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu
 Ügyfélszolgálat: hétfő, kedd 9-17, szerda, csütörtök 10-17, péntek 9-14 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	350.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1200.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év*	15 000.-
Könyvelés, adatrögzítés	4500.-tól
Elektronikus bevallások	1500.-tól
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1780.-
Magyarország atlasz	2070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz	2340.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1980.-tól
DYNO-TAB fogyasztáscsökkentő tableta (60 liter üzemanyaghoz)	400.-
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.90

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

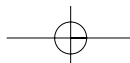
Elszámolható üzemanyagárak, 2006 (Ft/liter) – www.apeh.hu

Időszak	98	95	gázolaj
Január	270.00	260.00	255.00
Február	266.00	253.00	259.00
Március	277.00	267.00	260.00
Április	272.00	262.00	259.00
Május	284.00	275.00	268.00
Június	298.00	285.00	278.00
Július	299.00	289.00	276.00
Augusztus	309.00	299.00	285.00
Szeptember	320.00	310.00	290.00

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

**A JEGYBANKI ALAPKAMAT
ALAKULÁSA (www.mnb.hu)**

Időszak	Százalék
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20 – 2006.06.19	6,00%
2006.06.20 – 2006.07.24	6,25%
2006.07.25 – 2006.08.28	6,75%
2006.08.29 – től	7,25%





Az autók nagyon hamar elfogytak



Csak vidáman: Reif Zoltán és Pócsi Sándor



A taxiparkolót mindenki könnyen megtalálta a kijáratnál szemben

A 21. Forma 1 Magyar Nagydíjat ebben az évben augusztus 6-án rendezték meg Mogyoródon. A rendezvény hivatalos taxi személyszállítója – az előző három évhez hasonlóan – idén is a Budataxi, a Tele5Taxi és a Taxi4 volt.

A vasárnap délután várható „utasrohamra” már júniusban elkezdtünk készülni. Az előző évek tapasztalatai sokat segítettek, így mire a versenyt megelőző hétfőn kitelepültünk, már csak az utasok kiszolgálásával kellett törődnünk.

A futam minden tekintetben rendhagyónak bizonyult, és – köszönhetően az időjárásnak – a nézők az év versenyét láthatták a helyszínen és a TV-ben egyaránt.

Nekünk taxisoknak az eső túlságosan nagy gondot nem okozott, sőt a tavalyi nagy kánikulával szemben, taxivalakozóink közül még többen jöttek ki Mogyoródra, hogy a futam utáni több száz fuvart problémamentesen teljesítsék. Ezúton is köszönjük segítő hozzáállásukat!

Reif Zoltán Buda Kft.

SAP-ART Hiteles hírek:

SZABADFELHASZNÁLÁSÚ ÉS LAKÁSHITELEK (Támogatással is)

Közel minden Mo.-i bankhitel és lízing törlesztőtáblákkal elérhető irodánkban. THM: 4,44%-tól (CHF) Akár **0%** közv. díjért. Ha hitelt szeretnél, v. családod ingatlan vásárol, feltétlen gyere el **ingyenes** tanácsadásra döntés előtt!

Nem baj, ha

nincs jövedelmed (legalábbis papíron), BAR listás vagy, nyugdíjas vagy (mert nincs lejáratí korlát), problémás a felajánlott ingatlan, **APEH** és egyéb végrehajtás sem akadály.

MIKROHITEL: (támogatott Ft hitel)

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

Bíró László, (volt)City 767

SAP-ART TANÁCSADÓ STÚDIÓ

Bp,1138 Esztergomi út 12.

Tel/fax: 1-7893090; 70-3838767; 70-3162071; 30-5760361

sap-art@chello.hu

www.lendulet.hu/palyazatirok-pestm.

Két béka beszélget az árokparton.

– Azért jó, hogy az összes lány megvolt a faluban. – Ja. De azért a varázsló lányát kihagyhattuk volna...

DIGITAXI TAXIÓRA

EÖRDÖGH TRADE KFT.

1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.

Telefon: 282-4280/101 mellék, SOS: 06-20-959-0098

Nyitva: H-Cs. 9-13 és 13³⁰-18 óráig, Pénteken 9-15 óráig.

DIGITAXI taxióra kamatmentes részletre is kapható!

iGO háztól-házig GPS-navigációs program forgalmazása.

Műholdas OMH hitelesítés. www.eordogh.hu eordogh@t-online.hu



K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsony u. 46.

☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8–17 óráig

Speciális élet és balesetbiztosítás három fővárosi taxicégnél

Nagyobb biztonság a taxisoknak

Szomorú tény, de bizony egyre gyakoribbak a nekrológok a Taxisok Világában is. Hosszú ideje problémát jelent, hogy egyre csak nő a taxisok átlagéletkora, vagyis öregszünk. Amennyiben ez a trend nem változik, a belátható jövőben Magyarországon is elsősorban bevándorlók tekerik majd a taxik volánját, mint ahogy ezt Bécsben, Londonban, vagy Párizsban már megszokhatta a helyi lakosság. Az átlagéletkor emelkedésének sajnos természetes velejárója az egyre gyakoribb halálozás is. Erről persze senki sem beszél szívesen, pedig muszáj. Bizonyára szinte mindenki ismer olyan történetet, melyben elhunyt kollégánk –

akaratan kívül – a fájdalom mellett tetemes tartozást is hagyott szeretteire. Gondoljunk most csak az egyszerűbb dolgokra: a részletre vásárolt autó nem termel tovább, ám a bank vár a havi törlesztésre. Amennyiben ez nem érkezik be, jön a végrehajtás és még egy csekk is, főleg ha az autó viszonylag új és még sok-sok év lenne hátra a részletekből. Senki se gondolja, hogy az autó értékesítéséből kifizethető a teljes tartozás. Többnyire még a kamatteleherre is alig ad fedezetet egy használt taxi értéke, főleg ha a bankok intézik az ügyet. Ügyvédre pedig keveseknek futja. Tehát sok esetben a jármű elvételét még egy vaskos

számla is követi a fennmaradó tartozásokról. És most „mindössze” egy autóról volt szó. Ezen a lehetetlen helyzeten többnyire a kollégák próbálnak a maguk módján változtatni, amikor az elhunyt számára gyűjtést szerveznek. Azonban az is jól látszik, hogy ez egyre inkább már csak gesztus, sőt sok esetben bizony inkább sértő eredménnyel zárul. Vagyis az összegyűjt néhány ezer forintot nincs képe senkinek sem átadni a hátrahagyottaknak. Az egyre kilátástalanabb helyzetben próbál segíteni a Buda Kft., és a Budapest Taxi vezetése. A hogyanról Dudás Zoltánt, a Buda Kft. általános igazgatóját kérdeztük.



Dudás Zoltán: – A tulajdonosok bevételeiből finanszírozzák az új biztosítást

• **Miről van szó pontosan?**

• Kezdjük egy kicsi messzebről: Tihanyi Sanyival, akivel a City Taxinál együtt dolgoztam, hosszú ideje szomorúan szemléltük a bevezetőben is említett folyamatot, jelenséget. Kollégáinknak, akiket baj, baleset, vagy ne adj'isten haláleset ért, a magunk módján próbáltunk segíteni eddig is. Vagyis ezekben az esetekben „kalapozásba” kezdünk és az összegyűjtött pénzt átadjuk a családoknak. Az utóbbi időszakban viszont a „begyűjtött” összegek egyre csökkentek. Időnként egyszerűen szegélyeltük már átadni a család-

kifizetés is a Budapest Taxinál, haláleset miatt. Motorbalesetben elhunyt kollégánk családjának 1 700 000 Ft-ot fizetett a biztosító. Természetesen tudjuk, hogy a kollégát semmilyen összeg nem pótolhatja, de a nehéz időszakban a családnak mégis bizonyos támaszt jelent a biztosító által fizetett kárösszeg. Annak Sanyival együtt nagyon örülünk, hogy sikerült ezt egyeztetnünk a tulajdonosokkal, sikerült megszerezni támogatásukat, beleegyezésüket. Remélem, nem alaptalanul vagyunk erre büszkék.

nak az így „összejött” támogatást. Erre a problémára kellett jó megoldást találni, mert egy-egy taxis család sajnos még a temetést sem tudja kifizetni, az egyéb tartozásokról nem is beszélve. Hosszú ideje terveztünk egy ilyen jellegű biztosítást, ám a dolog csak most válhatott valósággá. Sikerült a Generali Providencia Biztosítóval egy olyan konstrukciót összehoznunk, ami a kollégáinknak élet- és balesetbiztosítást jelent.

• **Mely csapatoknál kapják ezt a taxisok?**

• A Buda Kft.-hez tartozó Buda- és Tele5 taxisok, illetve a Budapest taxisok már jelenleg is rendelkeznek ilyen biztosítással. Sőt, sajnos már történt motorbalesetben elhunyt kollégánk családjának 1 700 000 Ft-ot fizetett a biztosító. Természetesen tudjuk, hogy a kollégát semmilyen összeg nem pótolhatja, de a nehéz időszakban a családnak mégis bizonyos támaszt jelent a biztosító által fizetett kárösszeg. Annak Sanyival együtt nagyon örülünk, hogy sikerült ezt egyeztetnünk a tulajdonosokkal, sikerült megszerezni támogatásukat, beleegyezésüket. Remélem, nem alaptalanul vagyunk erre büszkék.

BŰCSŰZUNK



Életének 39. évében eltávozott közülünk

Pauer Béla

kollégánk. Őt nagyon sokan ismerték, szerették. Jó taxis, jó kolléga volt. Halála egész közösségünket megrendítette.

A Taxi 2000 kollektívája nevében

Virág Sándor



Mély fájdalommal tudatjuk mindazokkal, akik ismerték és szerették, hogy kollégánk

Ratter Richárd (Ricsi)

életének 34. évében 2006. augusztus 20-

án tragikus körülmények között motorbalesetben elhunyt. Egy mindig vidám és kedves fiatalember távozott közülünk, akinek a családján és a munkáján kívül a motorozás volt a szenvedélye és egy benzinkútról megállás nélkül kihajtó autó lett a végzete. Ti, akik olvassátok ezt a gyászjelentést és esetleg elgondolkodtok az emberi élet mulandóságán, jusson eszetekbe, hogy nap mint nap mindannyian ki vagyunk téve hasonló veszélyeknek az utakon.

Vigyázzatok magatokra és embertársaitokra, hogy lehetőleg minél kevesebb embernek kelljen olyan fájdalmat átélnie, mint Ricsi feleségének és kislányának.

„Elcsitul a szív, mely értünk dobogott,
Pihen a kéz, mely értünk dolgozott.
Számunkra Te sosem leszel halott,
Örökké élni fogsz, mint a csillagok.”

Isten veled, Ricsi!
Budapest Taxi

• **A biztosítási összeggel megemelték a tagdíjat?**

• Nem! Erről szó sem volt. A Buda Kft.-nél és a Budapest Taxinál is a tulajdonosi kör bevételeiből finanszírozza ezt az új biztosítást. Mindkét cég tulajdonosi köre támogatta, hogy a velünk szerződéses viszonyban lévő taxisoknak szüksége van ilyen biztosítékra, hogy baj esetén ne generálódjon egy újabb megoldhatatlan probléma. Tehát a kollégáktól nem szedünk erre külön pénzt, a biztosítási összegek a tagdíjakra beépültek. Valamennyi taxis kolléga, aki a két cég taxis flottájához tartozik, ebben a speciális biztosítási körben benne van. Mi állítjuk ki az igazolást a biztosító felé, hogy a kolléga, aki balesetet szenvedett, vagy balesetből kifolyólag műtétre szorult, a mi flottánkhoz tartozik. Ezt követően a biztosító fizet.

• **Pontosan mire, és mennyit fizet a biztosító?**

• A lista minden cég központjában megtekinthető, de azért szaladjunk rajta végig:

A baleseti kórházi napi térítés 5000Ft/nap. Ez azt jelenti, hogy a baleset miatt kórházban kezelt taxis naponta kapja ezt az összeget.

A baleseti műtéti térítés 210 000 Ft százaléko-

san. Ez esetben ennek az összegnek annyi százalékát fizetik ki, amennyit a szerződés szerint „ér” a műtét. 2 éven belül több műtetre is térít a biztosító. A százalékokra vonatkozó lista a központokban megtekinthető.

Baleseti rokkantságra 1 000 000 Ft-ot fizetnek, természetesen szintén a rokkantság meghatározása szerint, százalékosan.

Baleseti halál esetén szintén 1 000 000 Ft-ot kapnak a hozzátartozók.

A 700 000 Ft-os haláleseti térítésbe mindenféle haláleset beletartozik.

A részletek tekintetében a Buda-, a Budapest-, és a Tele5 taxisok a központjukban kapnak felvilágosítást.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

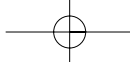
–kó–

MORFONDÁRIÁK

Méghogy uborkaszegzen! Ugyan kérem! Volt itt esemény bőven. Meg nyár a javából. Kezdetnek ugye a reptéri tender. Megmondtam előre. A nyertesek felsorolásában igencsak keresni kell egy olyan céget, amely saját taxikkal is rendelkezik. Na de ehhez már hozzászokhattunk volna. Csak álmodozunk arról, hogy itt valaha valami is korrektül működjön. Minek is? Pláne, ha még egy angol befektetővel állunk szemben. Történelmileg bizonyított hosszú gyarmati múlttal és technikákkal. Csak azt tudnám megfeyteni, hogy miért nem tudunk a saját lábunkon megállni? Miért kell mindig egy nagy testvér. Azért, hogy legyen aki megmondja, hogy mi a jó nekünk. Ez szerintem ugyanaz, mint a langyos sör. Ugy is jó! Azért megemlíteném, hogy egy kis pozitívum is van ebben. Ha csak azt veszem, hogy az UTASOK egy picit jobban járnak. Vagy nem lesznek nagyon átverve. Habár! Ahogy egyik napilapban olvastam, tíz nap alatt négy túlszámlázásról érkezett panasz. Szerintem nem egy-kétezer forintról volt szó. Persze ez részéről csak feltételezés. Most már viszont elég komoly hangok hallatszanak a közvetlen vasúti kapcsolatról. Na, ez is érdekes lesz. Átvevődik a piac (piac?) a Nyugati pályaudvar és környékére. Oda ki ír majd ki pályázatot? Meg ott már hely sem igen van. Szóval nem kell attól félnünk, hogy ez a téma egyhamar lekerül a napirendről. Megmarad örök témának, mint az időjárás. Ahhoz képest, hogy a meteorológusok májusban azt hangoztatták, hogy esős, hideg, szeles nyár lesz, elég jól nem jött be. Volt napsütés bőven. Lógott a lába az esőnek is. Ahogy kellett. A Ferrarinak ugyan nem kellett, de e miatt a mogyoródi verseny szinte egyedülálló izgalommal teli eseményé vált. Szerintem ez a nap a Formula Uno eddigi történelmének legjobb, legizgalmasabb gut-besser versenye volt. Szerencsére személyi sérülés nem történt. Ez viszont a versenyzők tényleges magas szintű szakmai tudását dicséri. Meg a szerencséjüket is. Mert lássuk be, hogy egy kocsiútjánál azért 50% a szerencsén is múlik. Nem úgy a Margit hídon a tartóvezeték-szakadásnak, oszlop kidőlésnek. A hozzá nem értés, hanyagság és egymásra mutogatás látványos megnyilvánulásai voltak nap mint nap. Azt csak úgy halkan jegyzem meg, hogy mindez társult a fejtelenséggel és a tömeges szabálytalan munkavégzéssel. Például a híd alatt nem véltem felfedezni egy árva mentőcsónakot. Pedig a teljes hosszában dolgoztak rajta. A munkát végzők a sárga mellényen kívül semmilyen munkavédelmi eszközt nem vettek igénybe. Olyat is láttam, hogy papucsban aszfaltoztak. Na de elkészültek a rohammunkával, úgyhogy jöhetett az Úszó EB. Ez is szép volt, jó volt. Sikerült is nemzetközi elismerést szerezniünk. És nemcsak az érmek meg a jó szereplés miatt, hanem a szervezők

is megállták a helyüket. Gratulálok! A vizenjáróknak meg külön (kajak-kenu). Szóval van még egy-két sportág, amire büszké lehetünk. Na meg az öttusa is. Mit akarunk még? Ja. Az mi? Fociiii! Na, ne röhögtessen senki! Kikérem magamnak! Az én adóforintjaimat ilyen simlisekre ne pazarolják. Sokba vannak ők nekünk. Nekem legalábbis elegendem van belőlük. És nemcsak a focistákból van elegendem. A politikusokból is. Azok aztán végképp kezdenek kihozni a béketúrésból. Nem elég, hogy a hazugságaikat nem valósítják meg, de egyre nehezebbé teszik az életünket. Azt hiszik, hogy egy jó kis tűzijáték feledtet mindent. Na, ezt az augusztus huszadikát sokáig fogjuk emlegetni. Szerintem az volt a baj, hogy – mint mindig – mindenki más-sal foglalkozik. Akinek még a szakmája, annak nem hisznek. Igen. A közelmúltban a főpolgármester úr által ígért tornádó most érkezett ide. Meg a jégesőt jósoló miskolci polgármester esetén is egy jól lehetett röhögni. Katona koromban a tiszthelyetteseket magunk között pánikkeltőknek neveztük. Na most a politikusokra értem ezt a megnevezést. Habár Demszky úr tud valódi pánikot is kelteni. Tavasz óta ugyanis egy jó kis közlekedési káosz által kiváltott pánik uralkodik a fővárosban. Többször leírtam már, hogy ha a közlekedésben eluralkodik egy ilyen, vagy hasonló helyzet, akkor egy szint felett kezelhetetlenné válik. Beindultak ugyan a nagy közúti ellenőrzések. Kár, hogy csak a hétvégeken. Jobb lett a helyzet? Egy cseppet sem. Csak változások történtek. Ahol fokozottan ellenőriznek, ott egy kis javulás történt. Viszont ugyanannyian halnak meg a hétvégeken csak ott, ahol nem ellenőriznek. A média meg összevessza bombáz minket a legnagyobb hülyeségekkel. Az egyik közlekedési rádióműsorban például riportert hölgy megkérdezi a közlekedőt, hogy mi a véleménye a fokozott közúti ellenőrzésekről. Autós úr azt válaszolja, hogy ez borzasztó. Ő állandóan stresszben vezet ilyenkor, mert fokozottan kell figyelnie, hogy hol a traffipax, vagy a civilnek álcázott rendőrautó. És ezzel a riportert hölgy majdnemhogy egyet is ért. A fél ország füle hallatára. Szóval jó lenne, ha nem csak az adózási fejelemet szeretné Járai úr megszüldíteni, hanem a belügyminiszter asszony a közlekedési fegyelem és rend javításán is fáradozna egy kicsit. Meg a vandalista turizmust kellene elriasztani kis hazánkból. A Balaton mellől. Az sem lenne rossz, ha a Balatonat a vízpart mellett kiépített úton, sétányon körbe lehetne esetleg járni. Vagy bringázni. Mint a Bodeni vagy Genfi tavat. Ja. Bocs. Hiszen Svájc nem tagja az EU-nak. Lehet hogy ezért ránk, nyugdíjasokra most aztán rossz idők jönnek. A következő választás előtt nekem sem kell erőltetnem az elkecseregett arckifejezést és tiszta szívből, őszintén mondhatom, hogy

sokkal rosszabbul élek, mint négy éve. Fizetnem is kell majd a tömegközlekedésért. Talán még a Horn Gyula miniszterelnök úr által kiharcolt Malév-utazásokat is megszüntetik? Jó sokba fog akkor kerülni egy repülő kirándulás. Habár szerintem a bliccelőket kellene sarokba szorítani. Vagy csak fizetésre kényszeríteni. Mint ahogy egyre többen hangoztatják (MÁV, VOLÁN, a BKV az még nem) milliárdos károk keletkeznek. Ehhez viszont törvényt kell változtatni. Nem bekeríteni a Nyugatit. Az még rendben van, hogy jegy nélkül nem lehet bemenni. De én simlis vagyok, vagy dörzsölt firnyákos és veszek egy jegyet 50 Ft-ért Rákospalota-Újpest megállóig. Aztán egész nap ki-be járkálhatok. Mert ugye mindig lekésem a vonatot. A következő indulásig meg visszamegyek a barátnőmhöz búcsúzkodni. Az lenne az igazi meg hatékony, ha kifelé le kellene adni a használt jegyet. Gyerekkoromban, emlékszem, ez így működött. De lehet, hogy akkor csak azért csinálták ezt így, mert a tisztaságot akarták fokozni a pályaudvarok környékén. Az a baj, hogy ötlet az van bőven. Meg irigy ember. Hogy nem neki jutott eszébe. Pedig ő meg is valósíthatná. Az ilyen miért nem talál ki valami jobbat? Aki meg tevékeny – csak úgy agyilag – az meg elmegy külföldre. Ott nem csak meghallgatják, hanem meg is valósítják az elgondolásait. Természetesen meg is fizetik. A légiirányítókat is, a traumatológusokat is. Talán még a taxisofőröket is. Egyébként kezd égni a pofámról a bőr. Mit ugrálok én itt, hogy egy félíg kész hídnak nem tudnak nevet adni. Tessék itt van! Lehet az új hídnak javasolni neveket az interneten. Jó kis tippek vannak ott. Nekem a Pató Pál híd tetszik. Erről jut eszembe: a minap ismét láttam Kerepesen Chuck Norrist. Na ezt elmesélem. Úgy tisztes távolságból lestem, nehogy bajom essen. Szóval megáll a ranger. Kiszállt a kocsijából. Hátrament, a csomagtartóban matatt. Nem, nem a rádiót tuningolta, mert nincs egyik cégénél sem. Ő? Ugyan. Na szóval megfordult és a bal lábát félíg felemelte, hogy a lökhárítója támassza magát. Arra járt éppen a szálfatermetű, bikanyakú Józsi bá. Aki egyébként a szintén bajnok Fekete Laci erőedző partnere és vezérszurkolója. Na ettől a lábmozdulattól úgy megrémült, hogy hirtelen még levegőt sem tudott venni és a szívverése is teljesen lelassult. Kiverte a verejték, elsápadt, egyszerűen pánik lett úrrá rajta. Odavánszorgott a taxihoz és lerogyott a hátsó ülésre. Alig hallhatóan azt suttozta: a kórházba gyorsan! Mire a ranger lábával rugásszerűen meglökte a taxiját. Megint csak ellenkező irányban állt a kocsí. Na, a shaolin tempom előtt a civilnek álcázott rendőrautóban a következő pillanatban nagy riadalom támadt. Nézd már, zászlós uram! Bedöglött ez is, mint a Combino villamos. Na miért? Mi történt? Hát jött itt valami, de olyan gyorsan, hogy nem is láttam. Ez a vacak meg csak azt írja ki, hogy 3...M. Mi lehet ez? Hát te süket, lemarad előle egy egyes, meg utána is, na meg a K betű. Tehát 131 km-ről lehet



szó. Jó! Azért szóljunk az Aszódiaknak. De már ők is szóltak. Náluk már egy kicsit más volt a helyzet. Ott 2.8 M-et írt ki a FAMA-5 monitorra. Kapott is a készülék egy szép ökölcspást oldalról. És akkor most egy kis reklám. Mint a kereskedelmi TV-kben. „Hévvél a szabadba.” „Jöjjön lovagolni”. „Én vagyok a Skála-kópé” stb., stb. A lovaglás! Na, itt Kerepes közelében az egyik lovardában volt egy igen vad csödör. Borzalmas vad dög volt. Állandóan szétrúgta a karámot. Ha valaki nem ismerte a régi jelszót, hogy: „ágyúhoz előlről, lóhoz hátulról közeledni nagyon veszélyes”, az nagyon meg tudott lepődni. Na ez a csödör megtudta, hogy a texasi ranger itt ólálkodik valahol. Szétrúgta a karámot és a keresésére indult. Rafinált is volt. Úgy lógatta a fejét, mint egy igásló. Csoszogott. Semmi patkócsattogtatás. Na akkor vette észre a rangert, amikor elrúgta magától a taxiját. Egy elegáns félkörös nekifutással eléfordult és teljes erejéből kirúgott az áldozata felé. Majd most megtudod,

milyen egy igazi lórúgás, gondolta. A következő pillanatban már érezte, hogy valamit nem jól csinált. A ranger ugyanis még a gyerekkorában ellesett egy gyönyörű akrobatikus lóra ugró mozdulatot, Terence Hilltől egy jó filmben. Érezte ő is, hogy itt az alkalom. A következő pillanatban már a csödör hátán feszített délcegen. Még a kalapja sem billent meg. Akkor a vad csödör fülehez hajolt és azt súgta: leszállok és tükön rúgjalak? Garantálom, hogy utána csak nyihogni tudsz, nyeríteni nem! Na, ezt megértette a csödör. Csak bölintott, hogy jól van. Következő pillanatban már „ezerrel” vágattak a taxis után. Gyöngyösön ezalatt egy volt légirendésztes főtörzszászlós tájékoztatta az összes ellenőrzőpontot, hogy biztosan az új Grippeneket tesztelik és azért jönnek ezek az érthetetlen adatok és jelenségek. Mert ugye itt már nem KM a mérvadó, hanem a Mach-szám. Közben a ranger a Miskolci Kórház előtt utolérte a taxiját. Józsi bácsit már újraélesztették, de amikor meglátta a ranger-

taxist a vadlő hátán, újra elájult. Mert a teste nagyon-nagyon erős volt, de a lelke az egy galambbéli. Kiderül az is, hogy azért csak idáig jött a taxi a rúgástól, mert be volt húzva a kézifék. Jó Chuck Norris leugrott lováról. Na, mehetsz, amerre akarsz! Szokása szerint egyet csapott a ló farára, mire az összeesett. Eltört a combcsontja. Nyakban. Visszafelé autózván a Gagarin Erőmű hűtőtornya felett köröztek valamilyen nagytestű madarak, mire csak úgy magában „kimúlt szegény pára, kár érte”. És ekkor nagy szomorúság szállta meg. Nem, nem a ló miatt. Eszébe jutott a Józsi bácsi hegyesre pödört, kackiás bajusza. És azon búsulakodott, hogy ő soha nem tud a mutató- és hüvelykujja közé egy picit odaköpní és akkurátusan pödörni egyet a bajszán. Marad a tenyérral való szakállsimogatás. Szóval nem győzöm elégszer hangsúlyozni: Semmi sem lehet tökéletes e világon.

Tisztelettel:

Kapitány



Bemutatkozott a Volkswagen T5 California...

Segítséggel szebb lehet a világ. Akik lakóautóval utaznak, bárhol és bármikor megállhatnak – akár napokra is. Semmi másra nincs gondjuk, csak arra, hogy jól érezzék magukat.

Lakóautókkal sokáig csak a hazánkba látogató turisták révén találkozhattunk, ám megjelenésükkel sokak kedvet kaptak eme életformához, így egyre-másra jelentek meg az átépített szocialista márkák dobozos változatai, holott a Volkswagen már évtizedekkel ezelőtt is tervezett lakóautókat a szabadság szerelmeseinek. A lakóautók között méretüket tekintve tehető némi különbség, a nagyobbakat akár lakóbuszként is lehet emlegetni. Míg a legkisebbek általában kettős (ritkábban négy), fekhelylé alakítható ülésel rendelkeznek, addig a legnagyobbak egy kétgenerációs családot is képesek befogadni. A California kimondottan olyan embereknek való, akik a hétvégeket, vagy a kínálózó alkalmat kihasználva azonnal autóba pattannak, és nem ijednek meg attól, ha az éjszaka egy parkolóban vagy út közben éri őket. A California hétköznap kiszolgálja a család minden igényét, hétvégén és szabadság idején pedig átminősül lakóautóvá.

A Californiahoz Magyarországon három különböző dízelmotor rendelhető, melyek közül a kisebbik egy 1.9 literes 104 lóerős PD TDI, és a két 2.5 literes PD TDI, melyek 130 és 174 lóerős változatban érhetők el. A nagyobb motorokhoz már a csúcstechnológiás automata Tiptronic váltó is rendelhető, illetve a Volkswagen 4Motion összkerekhajtása, amellyel még a csúszós hegyi szertentinek, és a vizes utak sem okozhatnak gondot.

A Volkswagen túraautó kínálatának egyik legfrissebb tagja a Caddy Tramper. Segítségével egyszerűbbé és kényelmesebbé tehető az életünk. Az alapvetően 5 személy szállítására alkalmas, speciális belső – La Strada – kárpittal ellátott autó a legtöbb részletében azonos a Caddy Life szériával,

azonosak a rendelhető motorok és a váltóművek is. Amiben a Tramper többet nyújt az alap modelleknél, az a fekhelylé alakítható hátsó rész, ahol a hátsó ülésor ledöntésével, és arra egy matrac kiterítésével egy 110 x 200 cm-es alvófelület alakítható ki. A nyugodt pihenésre gondolván a Tramper oldalsó rakodózseibeiből és az ajtókból felhúzható függönyöket tudunk előhúzni, amelyek segítségével teljesen lesötétíthető az alvófülke, illetve találunk halogén spotlámpákat is a hátsó ajtóban, illetve lámpát a mennyezeten, amelyek könnyítik az éjszakai tájékozódást. Akik ennél még komfortosabban akarnak letáborozni, azok külön megrendelhetik a kiegészítő kempingszékeket, illetve a hátsó ajtóra felszerelhető 230x200 cm alapterületű, szünyoghálóval és kis ablakkal ellátott elősátrat, amivel már igazán nagy élettér rendezhető be a Tramperben és közvetlen környezetében. Akik pedig még több luxusra vágnak, rendelhetnek elektromos üveg

tolótetőt, hogy az esti lefekvést még emlékezetesebbé tehesék.

A Tramper motorválasztéka igen széles. Különlegességként a legnagyobb dízelmotor a Volkswagen új fejlesztésű DSG kettős kuplungos váltójával is rendelhető. A két benzines és két dízel-motorból álló



...és a Volkswagen Caddy Tramper

paletta „legkisebb” erőforrása egy 1.4 literes 80 lóerős benzinmotor, amit a sorban az 1.9 literes 75 lóerős PD TDI követ. A két legerősebb erőforrás közül a kisebbik az 1.6 literes 102 lóerős benzinmotor, míg az erősebbik és egyben a csúcsot is jelentő, az 1.9 literes 104 lóerős PD TDI. Utóbbi motorhoz rendelhető a Volkswagen DSG váltója, mely kettős kuplungos megoldásával tökéletesen ötvözi az automata és a manuális váltók minden előnyét, míg segítségével a fogyasztási értéket a manuális kivitelek fogyasztási értéke alá is lehet tornáztatni. Minden motorhoz alapáron 5 fokozatú manuális sebességváltó jár.

Az alapfelszereltségbe természetesen a mindennapi használathoz elengedhetetlen számtalan italtartó és rakodózsebe is beletartozik, csakúgy, mint a beszállást és a rakodást jelentősen megkönnyítő kétoldali toléajtó. Mindemellett a Caddy Tramperből – ha épp nem használjuk, vagy éppen más célokra szeretnénk használni –, egy mozdulattal kiemelhető a matrac, így rögtön rendelkezésre áll az óriási, 560 literes csomagter.

