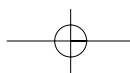




XVI. évf. 7. sz.

2006.

Július



TARTALOM

A második félévben átfogó vizsgálat kezdődhet	5.
FUVOSZ taxivizsgálati szempontok	6.
Drosztfoglaló önkormányzat	11.
Dacia Logan	12.
Nem fog fájni(?)	16.
Vizió	17.
Az Év Autója az Év Hangjáé	18.
Irány Európa	21.
Renault Kangoo	22.
Nem csak az egyenruha változott a közterület-felügyeletnél	23.
Tudod vagy tippelsz?	25.
Vidéki taxirendelések	26.
Mobil egyperecek	26.
APEH-közlemények	27.
A nyaralás kiegészítői	32.
Szemlélt tartottak a City Taxinál	33.
Caligula bár	37.
Morfondáriák	39.
Renault Scenic	40.
10 éve történt	42.
Hatalmas küzdelem az év mérkőzésén	43.
A közlekedésszervezők munkájáról	45.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

A BENZINÁR ÉS A TARIFA

Lehet, hogy lerágott csont, lehet, hogy már a könyöködön jön ki, de megint a maximált tarifával kell foglalkoznunk. Az üzemanyagárak hihetetlen mértékű emelkedése párhuzamosan a forint romlásával, valamint a már bejelentett kiigazító intézkedések, amelyek elsősorban a kisvállalkozókat sújtják, szükségessé teszi, hogy megvizsgáljuk: tartható-e tovább a maximált tarifa mértéke? Biztosan elegendő-e az alapdíj, kilométerdíj és várakozási díj, amit 5 éve állapítottak meg? Ami akkor megfelelő volt, használható-e ma is? Vagy ténylegesen előállt az a helyzet, amikor is egy rendelkezés már veszteséges gazdaságra, vagy ennek elkerülése érdekében csatlásra kényszerít?

A maximált tarifát a főváros 31/1998. (VII.16.) Főv. Közgy. rendelete vezette be 1998-ban. Az akkori tarifák mértékének kialakítását komoly gazdaságossági számítások előzték meg. Figyelembe vették a gépkocsik árát, az üzemanyagárakat és egyéb költségeket, és a fizetőképes kereslet sem hiányzott az indokok közül. Így alakult ki a nappali 200 Ft-os maximális alapdíj, a szintén 200 Ft-os viteldíj és az 50 Ft-os percnkénti várakozás összege. Ugyanez az éjszakai időszakban 280-280-70 volt.

Sokat szapultuk annak idején azokat a „tudós elméket”, akik esküdtek rá, hogy egy kilométer taxitarifának meg kell egyeznie egy liter benzin árával. Most mégis, és tényleg csak az összehasonlítás kedvéért nézzük meg, hogy alakult a benzinár és a maximált tarifa viszonya az elmúlt évek során.

1998 szeptemberében, a maximált tarifa rendelet életbe lépésekor egy liter 95-ös ólommentes benzin ára 156 forint volt, a gázolajért 141 forintot kértek. Az üzemanyag ára tehát nemhogy nem érte el, de meg sem közelítette a legmagasabb alkalmazható viteldíj összegét.

2000-ben újból előkerült a maximált tarifa kérdése. Az áremelkedések miatt a Fővárosi Közgyűlés úgy döntött, hogy 20%-kal emeli a legmagasabb alkalmazható viteldíjakat, így a nappali kilométerdíj 240, az éjszakai 336 Ft lett. Az alapdíjak az átlagosnál nagyobb arányban, 300, ill. 420 forinttra nőttek. Ha megvizsgáljuk ugyan ezen időszakban az üzemanyagárakat, rögtön kiderül, hogy bizony aktuális volt az emelés. A 95-ös benzinért ugyanis ebben az időszakban már 252, a gázolajért 213 forintot kértek. Tehát már nemcsak hogy elérte, de meg is haladta a benzinár az egy kilométerre eső tarifamaximumot.

És itt most hosszú szünet következik. 2000. év szeptember 1. óta a Fővárosi Közgyűlés „nem nyúlt” a tarifákhoz. Vagyis dacára az azóta is bekövetkezett komoly ár-emeléseknek – és itt nem csak az üzemanyagra gondolok – a legmagasabb használható viteldíj egy jottányit sem változott. Jöhetett forint-árfolyamromlás, infláció, üzemanyagár-robbanás, áfaemelés, a maximált tarifa maradt. Bár az üzemanyagköltség csak egy tétele a taxis vállalkozásnak, jól követhető változásai az elmúlt években. Így ezt használtuk összehasonlítási

alapként a grafikonon. Az üzemanyagárak közül a 95-ös oktánszámú benzint vettük. Minden év szeptemberében (2006-ban július) érvényes, hivatalos APEH árral számoltunk. A maximált

tarifa elemei közül, mint jellemzőt, a nappali kilométerdíjat vettük alapul.

(Az ábrát lásd a 4. oldalon)

Mi minden olvasható ki az ábrából? Nos a történet 1998-ban indul. A benzinár 156 forint, a maximált tarifa nappali kilométerdíja 200 Ft. 1999-ben a maximált tarifa maradt, a benzin emelkedett több mint 30 forintot. 2000-re pedig további hatvanat, elérve így a 240 Ft-os árat. A főváros ekkor lépett, és a maximális tarifát is felemelte 240-re. Jól látható, hogy ezen a ponton beállt a sokak által ideálisnak tekintett – bár szakmailag nem alátámasztható – állapot: a

ecometer®

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

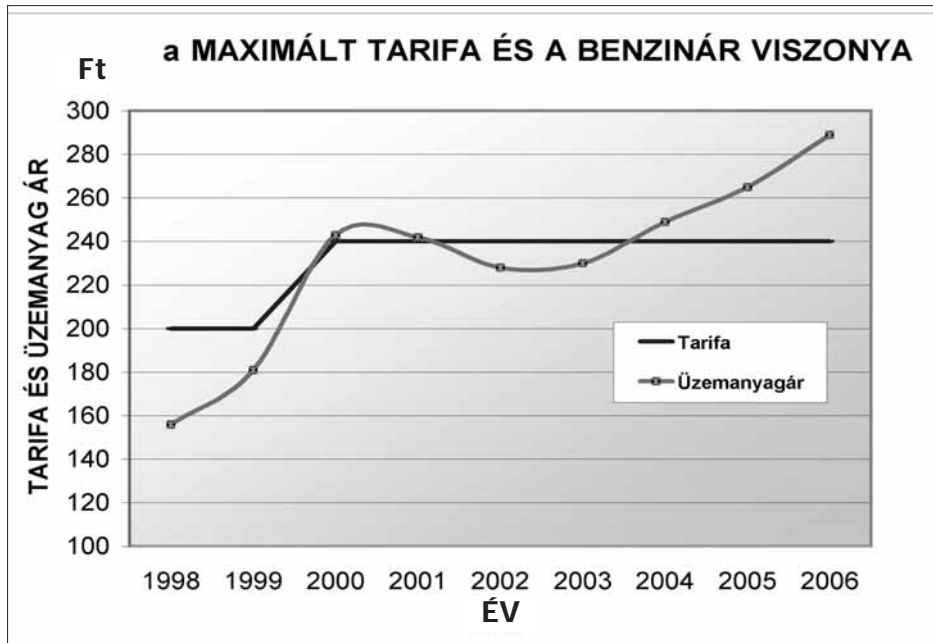
Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com



benzinár megegyezett a kilométerdíjjal. Aztán a benzin elkezdett olcsóbb lenni. Persze csak átmenetileg 2004-ig, amikor is megint meghaladta a 240 Ft-ot, vagyis a maximált tarifa mértékét. Sokak szerint itt lett volna lényeges egy újabb tarifaemelés, szerintem meg már sokkal korábban. Az üzemanyagköltség ugyanis a taxivállalkozás kiadásai közül csak kb. 20-25%-ot tesz ki. Az egyéb költségek pedig ebben az időszakban lényegesen nagyobb mértékben emelkedtek, a maximált tarifa korrekciójára tehát már 2001-2002-ben sort kellett volna keríteni. Talán elég, ha a magánvállalkozókat súlyosan érintő minimálbér- és ehhez kapcsolódó járulékelmelkedést hozzuk fel példának.

Még jobb lett volna, ha szisztematikusan, minden év szeptemberében a Fővárosi Közgyűlés napirendjén szerepelt volna a maximális tarifa mértéke, hiszen akkor egy súlyozott inflációs szorzóval növelve egyszerűen megoldódott volna a kérdés. De nem ez történt, a tarifával az illetékes bizottság nem volt hajlandó, nemhogy rendszeresen, hanem egyáltalán foglalkozni, annak ellenére, hogy több taxitársaságtól, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarától és a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarától is érkezett ez irányú hivatalos megkeresés.

2005-ben a benzinár meghaladta a 260 forintos mértéket, napjainkban pedig már a háromszázat is átlépte. Ma körülbelül annival drágább egy liter üzemanyag a használható legmagasabb kilométerdíj mértékénél, mint amennyivel olcsóbb volt 1998-ban! Vagy úgy is mondhatjuk, hogy nyolc év alatt

a benzin ára 144 Ft-tal, közel a duplájára nőtt, míg a maximált tarifa 40 forintot emelkedve csupán húsz százalékkal magasabb, mint 1998-ban.

A Fővárosi Közgyűlésben jelenleg nyári szünet van. A következő közgyűlésre várhatólag augusztus 31-én kerül sor, ám nem valószínű hogy a taxiskérdés szóba kerülne. A szeptember végi összejevetel már nyilván teljes egészében az októberi önkormányzati választások előkészületeivel fog eltelni. Október végén egy új önkormányzati testület fog ülésezni, kizárt, hogy taxiskérdés lenne a legfontosabb téma. A novemberi közgyűlés esetleg szóba jöhetne, ám inkább az a valószínű, hogy Budapest Fővárosi Közgyűlése az idén már nem tűzi napirendre a taxitarifák kérdését.

A taxitársaságok, amelyek mélyen nyomott telefonos és szerződéses tarifáira hivatkozni olyan divatos manapság, már régen felemeltek volna utcai tarifájukat 240 forint fölé, ha tehetnék. Szintén ezek a társaságok számolták ki, hogy csak az alapdíj 100 Ft-al történő felemelése 10-18 ezer forint többletbevételt

hozna a taxisnak (melyből részben kompenzálhatná költségei emelkedését), miközben az utas ezt az emelést jóformán meg sem érezné.

Kíváncsian várnám az illetékesektől azokat a közgazdaságilag megalapozott magyarázatokat, hogy miért elfogadható még ma is a 240 Ft-os díjszabás. Mi lehet a rendkívül titkos magyarázata annak, hogy a 300 forintos benzinnél és a több mint duplájára nőtt minimálbér és járulékteherheknél még mindig betölti piacvédő szerepét a maximált tarifa. Mert, hogy itt valami titok lappang, az egészen bizonyos. Számomra ugyanis elképzelhetetlen, hogy a főváros egy egész szakmát „büntetésben” tartson... - oli -

Sokan, sokszor kérték, kértük a fix tarifa bevezetését. Csodaként vártuk, minden gondunk megoldását reméltük tőle. A maximált tarifával kapcsolatos fővárosi hozzáállás azonban intő jel lehet: közel sem biztos, hogy jól jártunk volna, közel sem biztos, hogy a fix tarifa árképzése és árkövetése rugalmasabb lenne!

A foci-vb kapcsán:

Hogy a hölgyekről sem feledkezzünk meg, néhány fociszabály outsidersnek:

- Szöglet kerek vagy ovális stadionban is van.
- A bedobást nem a szurkolók végzik.
- A pálya szélén hiába emelik fel a zászlót, attól még nem indul el a vonat.
- A plexitető alatt ülő játékosok nem a buszra várnak.
- A 11-est nem csak a 11-es számú játékos rúghatja.
- A VB abban különbözik a Bajnokok Ligájától, hogy a VB-n a Real Madrid játékosai a spanyolok ellen játszanak.
- A VB abban hasonlít az EB-re, hogy egyikén sincsenek ott a magyarok!
- A pálya közepén futó kapus: a bíróró.

Most pedig jöjjön a 10 legidegesítőbb női kérdés a foci vb alatt:

- Kik játszanak az izék ellen?
- Átkapcsolnál, amíg megnézem a Lucecitát?
- Te, a Figónak van felesége?
- Szerinted melyik csapatnak szebb a meze?
- Akinek nincs labdája, az miért fut?
- A hosszabbításra is kíváncsi vagy?
- Összesen hány félidő van?
- A németek miért rúgnak olyan erősen?

GPS

MITAC MIO

169 | A 201 | 180

2 év garanciával

iGO térképszoftverrel is

hihetetlen áron!

CITY 146

06-70-38-38-146

NAVIGÁCIÓ

Előbb mérnek, aztán szabnak

A második félévben átfogó vizsgálat kezdődhet

Olvasóink talán még emlékeznek arra, hogy tavasszal két szégyenletes, taxisok által elkövetett utasverés után a kamara levélben fordult a Gazdasági és Közlekedési miniszterhez (Taxisok Világa, 2006. április, 5. old.) Az elküldött javaslatban négy pont köré csoportosították a szakma átfogó rendezésére vonatkozó elképzeléseket. Az I. pont „A létszám szabályozása és a szolgáltatás színvonalának emelése, a pályára kerülés feltételeinek szigorításával, első lépésként az érvényben lévő rendeletek alapján.”, a II. „A taxiállomás-férőhelyek száma, a taxiállomások üzemeltetése és ellenőrzése”, a III. „A fix tarifa meghatározása ott, ahol a helyi önkormányzat ezt bevezeti”, és a IV. az „Ellenőrzés” volt. Miután a levél a parlamenti választások előtt készült, úgy látszott, erre már senki sem figyel oda, mert nem a „nagypolitika” érdekkörébe tartozó problémáról van szó. Tévedtünk. A minisztérium magas szinten reagált, és egy hónapos felkészülési időt engedve a szakmának, májusban e témában a kamara és az érdekképviseltek részvételével egyeztetést hívott össze. Ez megmozgatta az állóvizet. A FUVOSZ Taxis Szakág vezetője – Udvardi Sándor – összeállított egy gondolatbresztő anyagot, melyet az érdekképviseltek és a kamara is megkapott (Lásd 1. sz. melléklet). A BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma is egyeztetést szervezett, melyre minden érdekképviselő meghívást kapott, és melyet a FUVOSZ, FODESZ, TGFSZ és a MACITOSZ el is fogadott. A cél az volt, hogy az esetleges véleménykülönbségek ne a minisztériumi tárgyaláson jelenjenek elő, gyengítve ezzel a szakmai oldal álláspontját.

Majd május 18-án lezajlott a kibővített megbeszélés a GKM illetékesei, a Gazdasági Versenyhivatal, a Fővárosi Közgyűlés, az Igazságügyi Minisztérium, valamint a szakmai oldal képviselői között. (Lásd 2. sz. melléklet) Az egyeztetésen a minisztérium vállalta, hogy 2006 második felében saját költségvetéséből elkészítteti a változtatásokhoz szükséges általános taxipiaci helyzetfelmérést egy tudományos kutatóintézet bevonásával. Ehhez viszont a taxisokat képviselők által meghatározott szempontokra

Először is reményemet fejezem ki, hogy végre több év után minden területen talán rend lesz a taxipiacon. Szakmai alkalmasság vonatkozásában nagyobb hangsúlyt fektetnék a szakmai anyagra, kisebbet a vállalkozói anyagra. Ennek több oka van: a szakmai anyag alaposabb megismerési alapot (alaptudást) adna a majdani szakmáistátnál, aminek bevezetését én is javaslom. Vállalkozói anyaggal kapcsolatban: általában könyveléssel foglalkozók végzik a taxis vállalkozók könyvelési ügyeit, tehát ők felelnek a bevallásokért. Az a taxis, aki saját maga készíti az adminisztrációs munkát, úgyszóint kénytelen foglalkozni a vállalkozással kapcsolatos kérdésekkel. A szaktanfolyamok anyagá-

van szükség. A megállapodás szerint a szakmai oldal 30 napon belül elküldi szempontjait a minisztériumnak.

Ezt a FUVOSZ-ban ismételt egyeztetés követte, melyre meghívást kaptak a tagszervezetek képviselői. Elképzeléseiket 26 pontban foglalták össze (lásd a 3. sz. mellékletet). Ezzel párhuzamosan elkészült a kamara 17 pontos javaslata is (lásd 4. sz. melléklet).



A FUVOSZ jogi képviselője: dr. Svéda Erzsébet

A „labda” most a másik térfélen van. Remélhetőleg a rendezés évtizedes ígéretése nem folytatódik tovább. Eppen itt az ideje egy valódi, a taxis szakma minden területére vonatkozó, átfogó reformnak. Ez nem jelentene a költségvetésnek külön terhet, ám jól járna vele taxis, utas és politikus egyaránt.

-kó-

1. sz. melléklet

JAVASLAT a taxis piac átfogó szabályozására

nak elkészítésében szerepet adnék az érdekképviselteknek is, már csak azért is, mert a kamara tagság nem kötelező. Ugyanez vonatkozik a vizsgáztatásra is. Az erkölcsi bizonyítvány bekérését én is szorgalmaznám a későbbiekben leírt időközönként. A gyakorlatot bebizonyította, hogy az ülésenkénti 25 000 Ft. kaució szinte felesleges. A pályán lévőknek csak a módosított, új tananyagból kellene megfelelni. Konkrét javaslat: évenként egy alkalommal KRESZ-továbbképzé-

zésen részt kellene venni. Nem vizsga! Piacon szereplő tisztességes vállalkozók érdekében: régóta hangsúlyozom, hogy az ún. „0”-s igazolással sokan visszaélnék. Nem engednék átutazást! Csak az kapjon „0”-s igazolást, akinek ténylegesen nincs adó- vagy tb-tartozása. Ennek és az erkölcsi bizonyítványnak a bemutatása a gépkocsi műszaki vizsgálatánál lenne esedékes. A Közlekedési Felügyelet ellenőrizné, hisz a Taxi Vezetői Engedélyt ő bocsátja ki. A jelenleg érvényben lévő kör-

nyezetvédelmi előírásokat jó-nak tartom. Nem hiszem, hogy szükség lenne a gépkocsik tengelytáv, utastér- és csomagterlegköbméter alapján megállapítani az alkalmas gépkocsikat. A már említett „0”-s igazolás, majd a későbbiekben említendő hatósági ár és „droszt”-rendelet módosítása kellőképpen csökkentené a gépkocsik számát. Azt egyenesen ellenzem, hogy az engedélykiterjesztések szűnjenek meg! Igenis maradjanak, csak a számonkérés legyen normális! Nem hiszem, hogy ebben a kis országban a vállalkozásokat területre kellene korlátozni akkor, amikor az EU-s országok is nyitni kezdenek a szolgáltatások irányába! Lényeges dolognak tartanám a taxigépkocsik műszaki vizsgá-



Udvardi Sándor: – Csak az kapjon „0”-s igazolást, akinek tényleg nincs adó- vagy tb-tartozása

tatásának megváltoztatását. Javaslát már volt a Közlekedési Főfelügyelet felé. A gépkocsik 6 éves koráig 3 évenként, 10 éves koráig 2 évenként, e fölött évente kerülne sor műszaki vizsgára. Látható, hogy a gép-

kocsipark szinte évenként változik, újul. A gyártó cégek szinte kivétel nélkül 5-6 éves korig adnak a járműre garanciát. Miért szükséges ezt még szigorítani? Amikor az évenkénti vizsgát bevezették, Zsigulikkal, Daciakkal stb. taxiztunk. Azóta sokat

változott a gépkocsik technikai felszereltsége. Nem látom értelmét az ún. „bontási ellenőrzésnek” 5 évesnél idősebb gépkocsinál. A vizsgáztató ügyis látja, ellenőrzi pl. a féktárcsák állapotát! Összegezve: az erkölcsi bizonyítvány bemutatása, valamint a „0”-s igazolás bemutatása műszaki vizsga alkalmával lenne esedékes, és ide tartozik (ahol van) a taxiállomás-használati díj befizetésének az igazolása is. A taxiengedély licenc rendszerének kidolgozása jó ötlet. A licenc engedélynek kell hogy díja (értéke) legyen. Ki kell dolgozni az eladhatóság, az öröklődés szabályait. Idetartozik még: fuvarozás idegen országokból (Ausztria). Az utóbbi időben nem csak a nyugati tőke, hanem cégek, vállalkozások telepnek le Magyarországon. Ezzel kapcsolatban nyilvánvaló, hogy külföldi személyek is gyakrabban járnak Magyarországra. 1996-ban a magyar és az osztrák fél felvette a kapcsolatot, de azóta sok minden változott. Nyilvánvaló: elítéljük azt, aki Ausztriában „feketén” próbál dolgozni. Kérjük az

osztrák hatóságokat, hogy ezeket az eseteket konkrétan hozzák tudomásunkra, nevezzék meg a személyeket. Magyarországon ugyanis megvan a jogi lehetősége annak, hogy eljárjanak velük szemben. Viszont a Magyarországon (akár írásban, akár személyesen vagy telefonon) megrendelt fuvarokat, amelyek Ausztriából történő személyszállítást jelentenek Magyarországra, hagyják, hogy a magyar vállalkozók hadd teljesítsék a szállított személy állampolgárságától függetlenül, szabályos módon. A jelenlegi rendszer, az ún. „üresjáratú engedély” nem mindig működik. Egyszerűen felfoghatatlan az, hogy nekünk, a velünk már (akár szóbeli, akár írásbeli) szerződésben lévő fél adatait az osztrák hatóság számára nyilvánosságra kell hoznunk. Valahol ez üzleti titok. Kérjük az illetékeseket, hogy az osztrák hatóságokkal vegyék fel a kapcsolatot és a magyar személyszállítók (taxisok) érdekeit képviseljék. Taxiállomások: Budapesten kényesebb ez a téma, vidéken

Folytatás a 9. oldalon

3. sz. melléklet

FUVOSZ TAXIVIZSGÁLATI SZEMPONTOK

- Milyen a taxihelyzet, ellátottság?
- Mekkora a vállalkozói, alkalmazotti létszám?
- Mennyi a taxigépkocsik és a drosztkok településenkénti darabszáma?
- Hányan dolgoznak állandóan nappal és éjszaka?
- Hogy vélekednek a fix tarifáról, maximált tarifáról és a szabad árról?
- Mi a vélemény a 8 tarifás viteldíjjelzóról?
- Milyen műszaki változtatást tartanak szükségesnek (Smart taxi, nagyobb légtér, nagyobb csomagtartó, egységesebb típusok, egységes színek stb.)?
- Milyen személyi védelmet tartanak szükségesnek (GPRS, fekete-doboz stb.)?
- Javítaná-e a biztonságot, ha utas nem ülhetne a jobb első ülésre?
- Hogyan határozzák meg a szolgáltatás színvonalát?
- Hol, mit tartanak elégséges szolgáltatásnak?
- A jövő taxisainak a szakmástitás alapfeltétel legyen-e?
- Kell-e új oktatási tematika, és ha igen, kapjon-e szerepet ebben a kamara, a szakmai érdekképviselő?
- Változzanak-e a piacra jutás feltételei? Ha igen, akkor hogyan?
- Legyen-e adható-vehető licenc annak érdekében, hogy a szakma megtisztuljon, dinasztikussá válhasson?
- A műszaki vizsgák gyakoriságát a jelenlegi évenkéntihez képest szükséges-e több évre megnyújtani?
- Évente kelljen-e új erkölcsi bizonyítványt kikérni?
- Kelljen-e évente nullás igazolást benyújtani?
- Mennyire sérti a verseny tisztaságát, ha valaki világító szabadjelzővel nem drosztkon, hanem más közterületen várakozik utasra?
- Szükség van-e a jelenlegi 25 000Ft/ utasülés kaució fenntartására?
- Szükség van-e a tevékenység kiterjesztésére?
- Hol, és hogyan valósul meg a taxisok és a taxik ellenőrzése?



Peredi Péter: – A taxiszektor átfogó rendezését a FUVOSZ támogatja

- Hol van zóna-díjszabás, fix tarifa, önkormányzati szabályozás bevezetve?
- Az elmúlt öt év taxis baleseti statisztikája, legalább a személyi sérüléssel és a halállal.
- Milyen bejelentett és csak névhasználó bejelentetlen taxitársaságok vannak, és hol?
- Részt vennének-e egy nagy létszámú beszerzési társaságban?

Folytatás a 6. oldalról

jobban megoldható. Ha már a számokhoz ragaszkodunk, az már szerintem idejét múlta, hogy a drosztokat 1:3 arányban számoljuk, 1 droszthelyet biztosítunk 3 gépkocsi részére, feltételezve, hogy a gépkocsi 3 műszakban dolgozik. Ma már a taxigépkocsit vezetők általában 10-14 órát dolgoznak naponta. Én másképp közelíteném meg ezt a problémát, és ez a létszám gondot is megoldaná. Az adott helység lakosainak számához kellene igazítani a taxigépkocsik számát. Nevezetesen úgy gondolom, hogy Budapesten 1000 lakosonként 2 gépkocsi, így a 2 000 000 lakosú fővárosban 4000 gépkocsi elég lenne. Vidéken 1000 lakosonként elég lenne 2 gépkocsi, így pl. egy 100 000 lakosú városban 100 taxira lenne szükség. Azért teszek különbséget főváros és vidék között, mert az utóbbi idők bizonyították, hogy a taxiszolgáltatást lényegesen többször és többen veszik igénybe a fővárosban, mint vidéken. Ezenkívül az átlagos fuvar távolságok a fővárosban lényegesen hosszabbak, mint vidéken. Minden drosztot használhasson az adott helységben, szabályos engedéllyel

rendelkező taxis. Vannak olyan helységek az országban, ahol a drosztokért fizetni kell a vállalkozónak, van ahol nem. Tehát együtt sírunk vagy nevetünk. Feleslegesnek tartom a drosztokon várakozó gépkocsiknál, hogy a szabadjelző világítson. Ha droszton várakozik egy gépkocsi, az azt jelenti, hogy dolgozik és szabad. Lényeges: drosztra csak munkavégzés miatt lehessen beállni! Ha a KRESZ nem tiltja, miért nem várakozhat a taxis világító szabadjelzővel fuvarfelvétel céljából rendezvényeknél, sporteseményeknél, színházaknál stb. (főváros)? Tarifa: minden anomáliát, létszám gondot megoldana a hatósági ár bevezetése. Nevezetesen azt, hogy országosan fix tarifa lenne. Ennek kidolgozására a PM-mel együtt a kamara és az érdekképviseletek képesek! Megszűnne az „áron aluli” dolgozás, a transzfer, illetve a megállapodásos áron való fuvarozás. Külön meg lehetne állapítani a közigazgatási területen kívüli fuvarozás pontos díját (pl. a fix ár 60%-a), aminek a taxiórába nevesítetten kellene szerepelnie. Nem tartom szerencsésnek a fix ár megállapítását

(mértékét) az önkormányzatokra bízni! Biztos, hogy az ország sok pontján nem „vállalkozásbarát” összegek kerülnek meghatározásra. A fix ár megállapításától ódzkodnának a képviselő-testületek. Ők inkább a lakosság érdekeit képviselnék, mint a taxisokét, tehát az lenne az érdek, hogy a fix ár minél alacsonyabb legyen. Amit a fővárosban bevezettek (hatósági maximált ár), tudomásom szerint csak 1-2 vidéki városban vezették be. Itt is attól féltek, hogy a személyszállító vállalkozók a mindenkori maximált áron dolgoznak. Igaz, hogy itt is meg kell kérdezni a kamarát, de a kamarának a véleményét nem biztos, hogy a képviselő-testületek elfogadják. Ellenőrzés: az egyik leglényegesebb szempont. Számatlan esetben előfordult, hogy a ritka ellenőrzések is jó hatással voltak azokra a vállalkozókra is, akiket nem ellenőriztek. Jelen pillanatban kb. 10 szerv jogosult arra, hogy valamilyen formában a taxi-gépkocsivezetőket ellenőrizze. Egy kézbe adnám, mégpedig a Közlekedési Főfelügyelet kezébe, hiszen az engedélyt is ők adják ki a különböző igazolások (be-

vezetések) bemutatása után. Az ellenőrzés szempontjainak kidolgozásában a kamara és az érdekképviseletek is részt vennének, hisz a napi kapcsolatot ők tartják a vállalkozókkal, ők látják azt, hogy a gyakorlatban mi, hogyan működik. Évek óta küzdünk a rendcsinálással, a hogyan és mikéntjével.

1. A „0”-s igazolás a becsületes taxisok érdekében van.

2. Létszámkorlátozás: ennell (a lakosok számához igazodva) igazságosabbat nem tudok elképzelni.

Fix tarifa: úgyis kiszűri a kisebb és a korszerűtlenebb kocsikat, hisz ugyanazon árért az utas beülhet egy korszerűbb, jobban felszerelt gépkocsiba. Mint köztudott, az utasnak joga van megválasztani, hogy kinek a szolgáltatását veszi igénybe.

Köszönöm, hogy kikérték a véleményünket. Természetesen ezek a gondolatok nem azt jelentik, hogy mindennek így kellene történnie. Ismerjük meg egymás elképzelését. Ha az elképzeléseket közösen összedolgozzuk, biztos, hogy a közös munka eredményre vezet.

Szombathely, 2006. május 9.

Udvardi Sándor
a FUVOSZ társelnöke

2. sz. melléklet

EMLÉKEZTETŐ **a taxi-szolgáltatás átfogó szabályozásának kérdéseiről szervezett megbeszélésről**

A megbeszélés helye: a GKM hivatalos helyisége (Bp.II., Margit krt. 85. V. em. 520.), ideje: 2006. május 18.

Jelenlévők: a jelenléti ív tartalmazza

A megbeszélés összehívására a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara által összeállított, a taxis piac átfogó szabályozására vonatkozó javaslat megvitatása és a szükséges lépések meghatározása érdekében került sor.

Szilágyi Miklós, a GKM Közüti Közlekedési Főosztályának főosztályvezető-helyettese üdvözölte a megjelenteket, ismertette a Belügyminisztérium írásban megérkezett álláspontját és kérte, fejtsék ki véleményüket a megküldött anyagról.

Antal Attila, az anyag egyik összeállítója kifejtette, hogy a taxi-szolgáltatás bajban van, ennek orvoslására állították össze ezt az anyagot, amely természetesen nem tekinthető véglegesnek. Véleménye szerint nem alkalmas ez a nagy létszámú megbeszélés a szükséges lépések eldöntésére.

Schimcsig Miklós a tervezetet támoga-

tásáról biztosította a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara részéről.

Dr. Horváth György a Magyar Taxis Szövetség nevében javasolta, hogy a taxizás helyzetének felülvizsgálatára készüljön kormányhatározat. Rendszerében, hosszú távra, koncepcionálisan kell a taxizás problémáira

megoldást találni. Ennek részeként például döntést igényel, hogy a taxiközlekedés luxus, vagy a közforgalmú közlekedés egyik eleme. A Belügyminisztérium levelére reagálva kifejtette, hogy amennyiben az árképzés és a taxi-drosztok ügye az önkormányzatok hatáskörébe tartozik, ezért nem vonhatják ki magukat



„Kell egy nap együttlét”

A XI. Országos Mazda-találkozó

Idén, június 24-én XI. alkalommal adtak randevút egymásnak a magyarországi Mazda-tulajdonosok - a rendezvény célállomása ezúttal Eger volt. A mazdások egy része már kora reggel találkozott Budapesten, hogy az egyik bevásárlóközpont parkolójában kezdjék meg a barátkozást egymással, illetve egymás autójával. A reggeli időpont ellenére nagy számban gyűltek össze a Mazda-barátok - az autók között szépen karbantartott középkorúak, erősen tuningolt korsobb, illetve a legújabb modellek egyaránt megtalálhatóak voltak.

e kérdés rendezéséből. Szükségesnek tartja egy önálló piacfelügyeleti hatóság létrehozását, mert a KFF-et nem tartja e speciális feladat ellátására alkalmasnak.

Rusznák Imre a Fővárosi Kögyűlés részéről elmondta, hogy szerinte az államnak el kell döntenie, hogy kívánja-e a taxi-szolgáltatást szabályozni, vagy sem, és csak ezen döntés ismeretében lehet az ügyben továbblépni.

Torjékné Amberger Teréz kifejtette, hogy a GVH szerint az állam szabályozási kötelezettsége fennáll, ehhez részletes taxipiáci elemzés, piacfelmérés szükséges, amelyből megállapítható lenne, hogy a jelenlegi szabályozás milyen területeken nem tudja ellátni a feladatát. A nemzetközi tapasztalatok a dereguláció irányába mutatnak, de a liberalizálás esetén a háttérben újra megjelennek a korlátozó szabályok, elsősorban az alkalmazott árak, a járművek milyensége és a minimális szolgáltatás meghatározása terén. Rendelkeznek erre vonatkozó anyagokkal, az érdeklődőknek szívesen a rendelkezésére bocsátják. Nézete szerint is szükséges a kormányhatározat, amely előírná, hogy az abban meghatározott szervezetek tegyenek javaslatot a helyzet hosszú távú megoldásának módjára és az ahhoz szükséges módszerekre, eszközökre. Előrebocsátva kifejtette, hogy a létszámkorlátozással, fix ár megállapításával nem tudnak egyetérteni, de a minőségi garanciák (pl. gépkocsikkal, gépkocsivezetőkkel szembeni elvárások, a taxis vállalkozások feladatainak utasszempontú meghatározása) lehetségesnek tartják az egységes szabályozást. Nézete szerint piacfelügyeleti szervezetet a le-

bontott monopóliumok esetén szükséges kialakítani, ebben az esetben azonban nem erről van szó, itt elsősorban helyi piacok ügyeit kell intézni, amelyekre egy központosított szervezet nem alkalmas.

Dr. Unyi István az IM részéről elmondta, hogy álláspontjuk szerint is szabályozási kényszer és szükséglet áll fenn, amelynek teljesítéséhez szakmai konszenzus kialakítása is szükséges. Egyetértett a kormányhatározat kiadására vonatkozó javaslattal. A létszámkorlátozással kapcsolatban figyelmeztetett, hogy a tárgyban meghozott korábbi AB határozat ezen a területen nem biztosít mozgásteret, tiltja az ilyen jellegű szabályozást. Véleménye szerint a szabályozás kialakítása során meg kell határozni a hatósági feladatokat, jogköröket és azokat a meghatározott hatóságokhoz kell telepíteni. A taxiszolgáltatást végzők büntetlen előélete a hatósági ellenőrzés területén játszhat szerepet.

Rusznák Imre ismételtelen kifejtette, hogy a GKM-nek el kell döntenie, hogy részt kíván-e venni ebben a folyamatban. Nézete szerint konszenzus kialakulása nem valószínű, de ennek ellenére meg kell tenni a szükséges lépéseket. Álláspontja szerint sem zárkozhat el a BM a téma rendezésében való részvételétől.

Peredi Péter a FUVOSZ részéről kifejtette, hogy a szakmában a jelenlegi szabályozáshoz képest van változtatási igény, de nem egyforma mértékben. Problémát jelent, hogy a taxisok jelentős része nem tagja a kamarának, a nehézségek az országban nem egyforma mértékben jelennek meg. A szakma ki kell, hogy alakítsa a belső konszenzust, mert an-

nak hiányában a változtatás nehezen képzelhető el. Tisztázni szükséges, hogy az anyag egyes pontjai mely szervezet kompetenciájába tartozik.

Szilágyi Miklós kifejtette, hogy az általános taxipiáci helyzetfelmérés egy tudományos kutatóintézet bevonásával megoldható, ezt a második félévben kezdeményezni fogja. Kérte, hogy a jelenlévők, a helyzetfelmérés elkészítésében – erre vonatkozó megkeresés esetén – működjenek közre. Ennek alapján nyílik lehetőség a tárgyhoz kapcsolódó szabályozási kérdésekkel kapcsolatosan kormányhatározat-tervezet elkészítésére.

Felvetette a „taxizás Mercedes Smart gépkocsival” beadvány kérdését. A jelenlévők – a FUVOSZ kivételével – a problémák egységes kezelésének igénye miatt most ezen kérdés külön eldöntését nem tartották időszerűnek.

Javasolta és ezt a jelenlévők elfogadták, hogy a taxi-gépkocsivezetők szakképzésének ügye ne legyen belefoglalva az általános piaci felmérésbe és helyzetelemzésbe, mivel kormányzati szándék van a szakképzéssel kapcsolatos nemzeti szabályozás teljes körű felülvizsgálatára.

A jelenlévők megállapodtak, hogy 30 napon belül írásban elküldik arra vonatkozó javaslataikat, hogy a taxipiáci felmérés mely területekre terjedjen ki.

Mindezek után a résztvevő megköszönve berekesztette a megbeszélést.

Budapest, 2006. május 18.

Az emlékeztetőt készítette

dr. Szórényi Péter

4. sz. melléklet

Magyar Köztársaság
Gazdasági és Közlekedési
Minisztérium
Közúti Közlekedési Főosztály
Honvéd u. 13-15.
Budapest
1055

Dr. Kovács András
Főosztályvezető Úr részére

Tisztelt
Főosztályvezető Úr!

Az Ön által 2006. május 18-ra összehívott szakmai egyeztetésen elfogadottak szerint az alábbiak-

Az öreg házaspár a mennybe kerül. Körülnéznek, csodálatos minden, csiripelnek a madarak, ragyog a nap, kék az ég, álmodni sem lehetne szebbet. Az öregúr egy hirtelen mozdulattal lecsavar egy fülest az asszonynak.

- Ezt most miért kaptam?
- Ha nincs az a hülye diétád, már két éve itt lehetnénk!

ban adjuk meg a tervezett felméréshez általunk javasolt szempontokat.

A vizsgálat során kérjük figyelembe venni, hogy a taxi-szolgáltatás terén jelentős eltérések mutatkoznak a vidéki és a fővárosi gyakorlat között. Ennek kiküszöbölésére javasoljuk, hogy a megyeszékhelyek és megyénként legalább egy város kerüljön a vizsgálatba bevonásra.

A tanulmány térjen ki az alábbi szempontok vizsgálatára:

1. Milyen jogszabályok, rendeletek stb. szabályozzák a taxi-személyszállítási tevékenységet, ezek jogharmonizációja hogyan képzelhető el. Az anyag térjen ki a szükséges eszközök használatával összefüggő jogszabályok áttekintésére is. (ÚRH-készülék, taxaméter, világító hirdetések stb)

2. A taxiszakmába áramló vállalkozók/vállalkozások számának alakulása az elmúlt tizenöt évben.

3. A kaució bevezetése óta hány esetben és milyen károk esetén kellett a felelősségbiztosítást igénybe venni.

4. Mennyi olyan vállalkozás van – egyéni és társas –, amely adótervezésére kötött részletfizetési megállapodást követően kapta kézhez „O”-ás igazolását. Mennyi olyan van, amely ezt követően sem tesz eleget fizetési kötelezettségének.

5. A gépjárműpark felmérése típus, életkor, átlagéletkor szempontjából. A vizsgálat célja legyen, hogy vajon milyen az a legkisebb, még a taxiszolgáltatás színvonalát elérő gépkocsi. Melyek az utazóközönség elvárásai.

6. A forgalmi adatok ismeretében megállapítható-e az a szükséges és elégséges létszám, amely az adott terület taxiszolgáltatásának ellátásához elengedhetetlenül szükséges.

7. Mennyi területi kiterjesztéssel bíró taxiengedély van országosan? Működnek-e a szabad verseny önszabályozó mechanizmusai a taxipiácban? A területi kiterjesztések mely területeket céloznak meg a legnagyobb számban?

8. Milyen az egyéni és társas vállalkozások aránya? Amennyi-

ben a korábbi évekből rendelkezésre állnak ilyen jellegű adatok, azok összehasonlítása.

9. A szükséges és elégséges szolgáltatás szintjének megállapítása.

10. Az utazási szokások ismeretében a jelenleg a Fővárosban működő taxiállomás-hálózat megfelel-e az igényeknek. Utas és taxis szempontból. Videken hogyan működik a taxiállomások használata? Milyen hatáskörben, ki felügyeli?

11. Biztosított-e a taxisok számára a taxiállomások folyamatos használata?

12. Európai kitekintés, a taxi-szabályozási modellek elemzése, a jogalkotási, irányítási, felügyeleti, ellenőrzési, kiválasztási és képzési szempontok alapján. A kamarák és az érdekképviseletek szerepe a taxipiác felügyeletében, irányításában és képzésében, a külföldi gyakorlatban. A piac felszabadítása óta eltelt időszak áttekintése, összevetése az európai modellekkel (szigorú szabályozás – liberalizáció – szigorú szabályozás) figyelembevételével.

13. Tarifarendszerek vizsgálata (nappali, éjszakai, ünnepnapi, körzetár, stb.) jogszabályi megfelelés szempontjából is.

14. A fix tarifa bevezetésének várható hatásai az utazóközönség és a taxisok szempontjából. A taxigépkocsik kihasználtságának vizsgálata futásteljesítmény

(hasznos/összes futott km arány) szempontjából.

15. A taxi-szolgáltatás és a szolgáltatók (magántaxisok, fuvarszervező irodák) általános megítélése napjainkban. A közvéleményben kialakult kép okai, azok elemzése.

16. Az ellenőrzések rendszere, az ellenőrzésre jogosult szerveze-

tek összeírása, az ellenőrzések hatékonysága. A szabályok ellen vétők szankcionálásának rendszere.

17. A taxi-szolgáltatással kapcsolatos panaszok kezelésének rendszere az egyéni vállalkozók (mezitlábások) és a taxi-társasághoz tartozók esetében.

Budapest, 2006. június 18.

Antal Attila
BKIK VI. Osztály, elnök
Sipeki József
BKIK VI. Osztály Taxis Kollégium, elnök
Dudás Zoltán
MKIK Közlekedési és Infrastruktúrális
Kollégium Egyéb Köz. Biz.,
elnök

Néhány gondolat egy XIII. kerületi rendeletről

Drosztfoglaló önkormányzat

Örömmel tapasztaljuk, hogy egyre több taxiállomás felszabadul, azaz minden taxis egyformán használhatja. Egy a taxizást 2000 táján kezdő kolléga nem is érti, miről van szó. Ha elmeséljük neki, hogy 15-17 évvel ezelőtt még a taxiállomások 90%-a (!) foglalt volt, el sem hiszik. Pedig így volt!

A rémálom a repülőtéren kezdődött. A „csikicsuki”-val, a sorfeltartással, a betolatással, az elkergetéssel, az erőszakkal. Ami a repülőteri busz belvárosi végállomásánál, az Engels téren (ma Erzsébet tér.) folytatódott. Ugyanis az utasok Ferihegyen egyszerűen felmenekültek a repülőteré buszra, gondolván, hogy a belvárosban új élet vár rájuk. Tévedtek... a Hiénák oda is beszivárogtak. A mételey pedig terjedt belülről a város széle felé. Egyre több drosztot foglaltak el. „Ha én sem állhatok máshova, akkor ide se álljon más” – mondogatták a modern telepesek. Végül a taxiállomások 90%-a ilyen-olyan „baráti társaságok” birtokába került. Aztán egyszer csak megfordult a tendencia. Miután a drosztfoglalóknak vissza kellett menni a „bázisra”,

ezért drágábban kellett a szolgáltatást teljesíteniük. Viszont a drágább taxit egyre kevesebben fizették meg, inkább telefonon rendeltek autót. A kevesebb utastól viszont még többet

kellett kérni, hogy a napi betevő meglegyen. Nyilvánvalóan egyre több „mezitlábás” taxis belátta, a helyzet gazdaságilag tarthatatlan, ezért mind többen mentek be taxitársaságokhoz. Ma már a fővárosban 12(!) társaság dolgozik! A következők: újabb és újabb

taxiállomás „néptelenedett” el. Szép lassan odaszivárogtak a „társaságbeliek”. Ma talán mindössze a drosztok 10%-a foglalt. Jobb a békesség, inkább nem sorolom fel őket.

Amikor azt hittük, hogy a helyzet tovább javul, robbant a bomba: Budapesten a XIII. kerület illetékese kitalálta, hogy csak ott lehet kialakítani taxiállomást, ahol előre leadják a drosztról dolgozó kollégák nevét, telefonszámát és a taxi rendszámát! Azaz, ha rajta múlna, csak egy szűk kör dolgozhatna a közösség egésze részére kiépített taxiállomásokról. Vagyis a drosztfoglalók eddig bevált módszere-

it tenné szalonképessé a XIII. kerület illetékese. Az okokat nem vizsgálhatjuk, de természetesen rögtön megkerestük a Taxiállomáskezelő Kht. vezetőjét, aki felelős a budapesti taxiállomások kialakításáért. A rendeleten ő is meglepődött és azonnal levelet írt a „szerzőnek”. Ezt mellékeljük. Azon pedig mindenki gondolkodhat, hogy vajon jól mennek-e a dolgok egy olyan városban, ahol ilyen helyi rendeletek születhetnek...

Juhász Péter

XIII. ker. Önkormányzat Polgármesteri Hivatal

1139 Budapest, Béke tér 1.

**Dr. Sinka József úr
jegyző részére**

Tárgy: 60/1995. (XII.11.) sz. Budapest Főváros XIII. kerületi önkormányzati rendelet módosítása

Hivatkozott rendeletmódosítás a taxiállomások létesítésére és üzemeltetésére vonatkozóan, az 59/1999. (XI.18.) Fővárosi Kgy. rendeletben foglaltak alapján nem értelmezhető.

A rendeletmódosításban szükséges változtatások mielőbbi végrehajtásához egyeztetést tartunk indokoltnak, melyhez együttműködési szándékunkat ezúton fejezzük ki.

Budapest, 2006. június 28.

Üdvözlettel:

**Héray László
ügyvezető igazgató**

Elemi iskola, 1915: A gazda elad egy zsák krumplit 6 koronáért. A termelési költség 4 korona. Számold ki a gazda hasznát!

Általános iskola, 1950: A gazda a TSZCS-nek beszolgált egy zsák burgonyát 10 Ft-ért. A termelési költség 8 Ft 50 fillér. Mennyi a gazda haszna az egy zsák burgonyán?

Általános iskola, 1980: Az ABC-ben kapható egy zsák burgonya 21 Ft-ért. Ennek az előállítás költsége 18 Ft 70 fillér. Számold ki, mennyi a szocialista állam haszna egy zsák burgonyán.

Matekóra

Általános iskola, 2006: Egy agrárközgazdász elad egy adott halmaz subterrainsolanum tuberosumot egy adott halmaz pénzért (=G). G számossága 50. A G=g elemei számára g=G azonosság érvényes. A termelési költségek (=H) halmaza 10 elemmel kisebb számosság, mint a G halmaza. Számítsa ki a H halmaz, mint a G részhalmazának a képét, és adja meg az X megoldási halmazt a következő kérdéshez:

Mekkora a nyereség-halmaz számossága? Számológép használata nem megengedett!

Waldorf-iskola, 2006: Rajzolj le egy zsák krumplit, és énekelj hozzá egy dalt!

Nemzetközi iskola, USA, 2006: Egy farmer elad egy zsák krumplit 50 dollárért, az előállítás költsége 40 dollár, ebből következően a nyereség 10 dollár. Húzd alá a „krumpli” szót és legalább 15 más kultúrkörből származó iskolatársaddal beszéljess róla! A fegyver használata nem megengedett!

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Tágas utastér, alacsony fogyasztás

Dacia Logan



Kevés autótípus osztotta meg úgy a közvéleményt, mint az új Dacia. Egyesek csúnyának, bumfordinak, és nagyon fapadosnak tartják, míg mások az olcsó, de minden alapvető igényt kielégítő tágas, kiscsigasztású járműként tekintenek erre a márkára. Kétségtelen, hogy az idősebb generáció egy része eleve előítéletekkel telítetten nézett a Kelet-Európában a '80-as években már megismert autóra. Pedig a korábbi Dacia csak a nevében maradt meg. A tervezést a Renault mérnökei oldották meg, még hozzá az eredeti célok szerint úgy, hogy egy ötezer eurós járművet akartak a piacra dobni. Ezt az alacsony árszintet ugyan a Magyarországra szánt verzió esetén (sajnos) nem sikerült elérni, mert az itteni igények ennél eleve magasabbak, ám a Dacia klímás alapváltozatához, 1.4-es motorral szerelve így is hozzá lehet jutni 1 899 000 Ft-ért, ami azért - valljuk be - sokaknak csábító lehet. Kétségtelen, hogy az alapváltozat felszereltségében még a 14"-os lemez keréktárcsákat is felszerelik, de az autó belső méretei kárpótolják a vásárlót. Még a hátsó - sajnos nem dönthető - ülés is kényelmes utazást biztosítanak három személy részére. A vezetőülés jól eltalált, melynek magasságát csak a drágább Lureate-felszereltség részeként lehet állítani. A manuális klímaberendezés, ami a nyári akció keretein belül

minden új Dacia-ban megtalálható, még a kánikulában is megfelelően hűtötte a járművet. A motorválaszték az 1.4-es / 55 kW / és 1.6-os / 64 kW / benzinés, illetve az 1.5-ös / 50 kW / dízel erőforrásokból áll. Ez utóbbi az új kedvenc. A 68 LE-s motor ugyan a Renault leggyengébb dízel aggregátja, ám ha nem akarunk „túl dinamikusán” autózni, akkor megfelelő ereje van akár öt személy „öreges” mozgására is. A nyomatéka 160 Nm, a végsebessége 158 km/h és a „gyorsulása” 15mp 100 km/h-ra. Ámde a kissé ironikusnak látszó felsorolás után jön a fogyasztás, mely a gyári értékek szerint mindössze 4.7 liter 100 kilométerre, amit saját használat esetén sem sikerült 5.9 fölé vinni a városban, a légkondi intenzív üzemeltetése mellett. Ez pedig a 300 Ft-os üzemanyagárak mellett a legfontosabb kérdésnek tűnhet ott, ahol nem a „csillagos” márka az utazóközönség elvárása a taxikkal szemben. Az új Dacia vételárát lehet sokféleképpen nézni, minősíteni, mi ezt nem tesszük.
Döntson az olvasó: a Logan



1.4-es 1 899 000 Ft-tól, az Ambiance 1.4-es 1 999 000 Ft-tól, az Ambiance 1.6-os 2 399 000 Ft-tól, a Laureate 1.4-es 2 199 000 Ft-tól, a Laureate 1.6-os 2 699 000 Ft-tól, az Ambiance 1.5 dCi 2 499 000 Ft-tól, a Laureate 1.5 dCi pedig 2 699 000 Ft-tól vehető át. A légkondi még 200 000 Ft, ám ezt az akció keretei között nem számolja fel a forgalmazó. Az ABS 120 000, az utasoldali légszák 40 000, és az „alap”-rádió 40 000 Ft-ért vehető meg a kiválasztott típushoz. Ám a dízel verzió „teljes” felszereléssel is 3 millió alatt kihozható, amit egyelőre Magyarországon más márka nem tud megközelíteni. Azt pedig mindenki maga dönti el, hogy egy kissé „retró” autóval dolgozik, ami olcsó és megfelel az igényeknek, vagy vesz egy szebbet több pénzért és lenézi a daciásokat. Mindenesetre tény, hogy júniusban romániai Pitestiben a 250 000 Dacia gördült le a futószalagról, és a típust ezen kívül Oroszországban, Marokkóban, Kolumbiában már gyártják. A közeljövőben belép a gyártók közé Brazília, Irán és India is. A felsorolásból kitétnék, hogy nem a leggazdagabb országokról van szó, ám ahogy mondják: szegény ember vízzel főz...



Egy takarítónő feljelentést tesz a rendőrségen, hogy a munkahelyén megerőszakolta egy férfi a folyosón.
- És nem tudott elmenekülni? - kérdezi a rendőr.
- Hogyan menekültem volna el? Jobbról fal, balról fal, mögöttem a férfi, előttem meg már föl volt mosva!

IRU DÍSZOKLEVÉL ÉS ARANYJELVÉNY PÁLYÁZAT 2006 - TAXIVEZETŐKNEK

Az IRU 1967 óta minden évben díszoklevéllel és aranyjelvénnel tünteti ki - a tagegyesületei által történő felterjesztések alapján - azokat a nemzetközi áru fuvarozást vagy autóbuszos személyszállítást végző gépkocsivezetőket, akik a nemzetközi közúti forgalomban hosszú évek óta kifogástalanul, példamutatóan végzik munkájukat, nem okoztak balesetet saját hibájukból, és minden rájuk vonatkozó előírást szabályszerűen betartottak, saját hazájukban és más országokban is, az általuk végzett, legalább egymillió kilométer nemzetközi fuvarozás során, s így a szakmának dicsőséget szereztek.

2006. évtől kezdve az IRU elnökség jóváhagyása alapján taxigépkocsivezetők részt vehetnek a pályázaton.

A 2006. ÉVI IRU DÍSZOKLEVÉL ÉS ARANYJELVÉNY PÁLYÁZAT FELTÉTELEI

A 2006. évi jelöléshez a felterjesztésre javasolt gépkocsivezetőknek az alábbi feltételeknek kell megfelelniük:

- a kitüntetésre kizárólag a nemzeti szervezethez (MKFE-MTSZ) tartozó gépkocsivezetők terjeszthetők fel,
- a jelölt gépkocsivezetőnek legalább húsz éve megszakítás nélkül gépkocsivezetőként kell dolgoznia, munkaadói részéről kifogás nem merülhetett fel személyével kapcsolatban,
- legalább 5 éve ugyanazon fuvarozó szervezet alkalmazásában kell állnia (vagy magánvállalkozó),
- legalább 1 millió kilométert meg kellett tennie taxisoforként,
- saját hibájából nem okozhatott súlyos (testi sérüléssel járó) balesetet az elmúlt 20 évben,
- nem sérthette meg súlyosan a közúti-, vám- és adminisztratív előírásokat a legutóbbi 5 év során.

Kérjük, hogy aki a feltételeknek megfelel, vagy ilyen személyre vonatkozóan javaslatot van, a 2006. évi kitüntetésre való felterjesztés érdekében a Magyar Taxis Szövetség (1105 Budapest, Bebek utca 1. sz., tel.: (1)-433-3321) vagy a volancom @vivamail.hu e-mail címen legkésőbb 2006. július 31-ig jelentkezni szíveskedjék.

A pályázatokat - angol nyelvre lefordítva - egyesületünk az IRU-hoz, a megadott határidőre továbbítja. Az IRU felhívta a figyelmet, hogy a határidőn túl beérkező jelöléseket nem tudja figyelembe venni, ezért kérjük, időben küldjék be a szükséges anyagokat.

Tájékoztató

Tisztelt Kollégák!

Bizonyára benneteket is megrendít, amikor arról hallunk, hogy egy kollégánkat megtámadták, balesetet szenvedett, lebénult, vagy amikor a legrosszabbról, a temetéséről kapunk hírt. Ilyenkor egy kicsit átgondoljuk életünket, és tudjuk, hogy ez velünk is bármikor megtörténhet.

Ugyanakkor mégsem teszünk semmit, és ami a legszomorúbb, hogy egy-egy gyűjtés után mindössze néhány ezer forint gyűlik össze a családnak. Ebből sajnos az is kiderül, hogy egymásnak sem segítünk.

Ahogy azt a korábban jeleztük, a Kollégáknak általunk nyújtott szolgáltatások körét egy olyan biztosítással kívánjuk bővíteni, amely ezeken a gondokon enyhíteni próbál.

Örömmel tájékoztatunk benneteket, hogy 2006. június 1-től a Buda Kft. és a Budapest Taxi valamennyi alvállalkozóját a Generali Biztosító Pajzs biztosítása védi és segíti az alábbi szolgáltatásokkal:

Baleseti kórházi napi térítés	5.000.-Ft/nap
Baleseti műtéti térítés	210.000.-Ft (százalékosan)
Baleseti rokkantság	1.000.000.-Ft (a rokkantsági százalék alapján)
Baleseti halál	1.000.000.-Ft
Haláleseti térítés	700.000.-Ft

A Buda Kft. és a Budapest Taxi vezetősége

A hír lapzártakor érkezett, bővebben a következő havi számban szeretnénk írni erről a kezdeményezésről. (A szerk.)

Hogy osztályozzák a férfiak a ruháikat?

- Nagyon koszos, koszos és koszos, de még hordható.

* * *

Mit jelent, ha a férj bejön a konyhából?

- Hosszú a lánc.



Megújult a népszerű Jumper

A motorkínálat háromféle erőforrásból áll: a 2.2 HDi 100 (74 kW/100 LE DIN), a 2.2 HDi 120 (88 kW/120 LE DIN) és a 3.0 HDi 160 (115 kW/157 LE DIN). A felsorolt motortípusokhoz kézi sebességváltók kapcsolódnak. A két utolsó típus hatfokozatú váltóval rendelhető.

Bővült az új Jumper felszereltségi szintje, és számos olyan opciót tartalmaz, amely a könnyű haszongépjárművek piacán ritkán fordul elő, mint pl. a hővisszaverő szélvédő, a lámpák automatikus bekapcsolása, vagy a színes kamerával rendelkező tolatóradar.

Az új Jumper rendkívül biztos és precíz menettulajdonságokkal rendelkezik. A szériában kínált ABS és az adott változattól függően opcióként rendelhető ESP tovább növeli a gépjármű biztonságosságát.



NEM FOG FÁJNI (?)

A miniszterelnök elhíresült és sokszor (rosszul) idézett kijelentése sokakat arra sarkallt, hogy megvizsgálják: az adótörvények módosítása a megszorító, vagy finomabban szólva kiigazító intézkedések milyen hatással lesznek pénztárcájára. Vizsgálták már a csomagot mikro- és makrogazdasági szempontból, a minimálbérek és nagycsaládosok nézetéből, a középosztály és a munkanélküliek viszonyában. Mi

most a taxis szakmát művelő vállalkozók szemszögéből próbáljuk elemezni a hatásokat. **Fontos figyelembe venni, hogy a tervezett intézkedések egy része lapzártakor még végszavazás előtt áll, tehát lehet, hogy nem, vagy nem úgy fog megvalósulni, ahogy jelenleg a tervekben áll!**

Az adócsomaghoz közel 150 módosító indítványt nyújtottak be a honatyák. Ezek

nagy része érdemben nem befolyásolja a végeredményt, találunk azonban jó néhány fontos, kiegészítő javaslatot is.

Kamatadó

A változások nagy része 2007. januártól lép életbe, ám találkozhatunk már idén szeptemberben is változásokkal. Ilyen például a kamatadó ismételt bevezetése. Szeptember elsejétől 20%-os elvonás terheli a kamatnak és tőzsdei árfolyamnyereségnek minősülő jövedelmeket.

Kedvezmények köre

Lényegesen szűkül az szja-kedvezmények köre. Januártól már nem vehetjük igénybe a számítástechnikai eszközök beszerzését elősegítő Sulinet kedvezményt, szintén eltörlik a szellemi munka és felnőttképzés adókedvezményét, valamint a lakáshitel-törlesztéhez kapcsolódó könnyítéseket. A három- vagy többgyermekesek részére megmarad a családi kedvezmény – igaz, csökkentett mértékben – a többi adókedvezményről viszont érvényesül a 100 ezer forintos korlát, vagyis az adókedvezmények felső határa.

Járulékok

Ősztől emelkednek a járulékok is. A sajtóban viharsebesen elterjedt, ún. „dupla tébé” ügyében lapzártáig nem született döntés, a járulékkerhek azonban enélkül is emelkednek. A munkavállalói egészségbiztosítási járulék négyről hat százalékra nő szeptember elsejétől. Egyéni vállalkozóknál ez úgy érvényesül, hogy a 15%-os egészségbiztosítási járulék, ami 11 és 4 százalékos részből tevődik össze, ezentúl 11 és 6 százalék, vagyis összesen 17% lesz.

Különadó

Szeptember elsejétől jön a szolidaritási adónak nevezett különadó. Mértéke az eredmény négy százaléka, átalányadózóknál az átalányadó-alap négy százaléka. Egy főállású taxis vállalkozó tehát röviden és egyszerűen négy százalékkal több adót fog fizetni. Számokkal kifejezve: átalányadózó taxis 3 millió forint bevétellel ennek 20%-át, 600 ezer forintot tekinthet jövedelemnek, ill. adóalapnak. Ennek 18%-a a személyi jövedelemadó, vagyis 108 ezer forint. A négy száza-

Főnök és titkárnő szeretkeznek.

– **Főnök! Bent van már???**

– **Igen!**

– **Hú, de hatalmas!!!**

* * *

Amit a mai nők szépségápolás címén magukkal művelnek, azért egy használtautó-kereskedőt lesíttelnének!

Adóellenőrzés a repülőtéren

Ma (július 6-án) már második esetben fordult elő, hogy a repülőtéren ún. „összehangolt” ellenőrzést végez az adóhivatal. Állítólag lakossági bejelentés miatt (?) rendőri segítséggel lezárják a környéket, és minden ott lévő taxist komplett adóellenőrzésnek vetnek alá, még olyan dolgokat is számonkérve, aminek nem is kell a kocsi-ban lenni. A július 6-i ellenőrzés a repülőtéren és környékén egyidejűleg négy helyszínen zajlik, épp ezekben a percekben, amikor ezt a cikket írom.

A kollégák elmondása szerint mind az 1-es reptéren, mind a 2-es repülőtér érkezési és indulási oldalán ott vannak az adóellenőrök, de leblokkolták a társasági taxisok puffer parkolóját is a „káposztaföldön”. Az ellenőrzés kiterjed a taxióra vizsgálatára, a plombák épségére, az ellenőrök infót és éves zárást, összesítőt kérnek, valamint valami egészen rejtélyes okból hiányolják a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartása nevű papírt is, ami egyébként valóban kötelező, csak nem a kocsi-ban, hanem az iratok őrzésének helyén, vagyis otthon, illetve a könyvelőnél kell tartani.

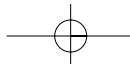
Az ellenőrzés ezekben a pillanatokban már szinte forgalmi káoszt okoz az 1-es terminálnál. A négyes útról már be sem lehet fordulni a feltorlódott, ellenőrzésre váró taxik miatt. A 2-es termi-

náltól kifelé vezető utakon pedig csak azt a taxit engedik át, amelyik utassal tart a város felé. Egy autó vizsgálata kb. 15 percig tart. Volt olyan kolléga, aki 11.30-tól 13.45-ig sorban állt, az ellenőrzésre várva. A sorok feltartása és a puffer parkoló blokkolása komoly nehézségeket okoz a taxitársaságoknak a repülőtéri rendelkezések kiadása ügyében. Utasok várnak a megrendelt kocsikra hosszú percekig, az ellenőrzés elhúzó-dása miatt... Vajon mi lehet az oka ennek az ellenőrzésnek? Mi lehet az oka, hogy éppen ezeket, a repülőtéri rendelkezésre várakozó, vagy utast a reptérre vivő társasági taxikat ellenőrzik? (Egyáltalán van joga az adóhivatal-nak ellenőrzés címén másfél-két órai várakozásra készíteni a vállalkozót?)

Mi lehet az oka, hogy éppen ezeket az összesítőket, nyomtatványokat kérik? Milyen következtetést vonhat le ebből az adóhivatal? Az éves zárás esetén a válasz egyszerű. Az ellenőrzés tárgya a tavalyi éves bevallás. Ha az azon szereplő bevétel megegyezik a záráson lévő bevétellel, akkor nincs baj. Más kérdés a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartása. Ezen kell feljegyezni többek között a beszerzett és használt számlatömböket, azok sorszámát, valamint az első és utolsó bejegyzés kel-tét. Ezeknek a számlatömböknek meg is kell lenniük!

És csak ezeknek! Hibának minősül tehát az is ha több, és az is ha kevesebb számlatömbje van a vállalkozónak, mint amit a nyilvántartásban felsorolt. A használt, betelt számlatömbökben minden számla mellett ott kell lennie az adott fuvar nyugtájának is. Szerencsés esetben azonos összegről... Aztán a számlatömbben lévő számlák bármelyikét összevetve az éves zárás azonos napi bevételével, ellenőrizhető, hogy a fuvardíj ténylegesen bekerült-e a bevételek közé. Ha mellette van a nyugta-szelvény, akkor nyilván bekerült, hiszen a taxióra adatai szerint készítjük a bevallásunkat. Ha nincs mellette a nyugta, mert kiegészítő bevételként kaptuk, vagy mellette van a nyugta, de az kisebb összegről szól, akkor aznapra a pénztárkönyvünkben benne kell lenni a különbözetnek kiegészítő bevételként.

Összefoglalás és konklúzió: A legfontosabb: csak bekapcsolt taxiórával fuvarozzunk. Még a reptéri transzferek esetében is. Lehetőség szerint tartunk rendben könyvelésünket és nyilvántartásainkat. Figyeljünk a taxióránk hitelesítésére, és működőképességének fenntartására. Vezessük a szigorú számadású nyomtatványok nyilvántartását szakszerűen és pontosan. Könyveljünk, vagy könyveltessünk a mindenkori rendelkezéseknek megfelelően szabályszerűen és precízen. Figyeljük a ránk vonatkozó rendeletek változásait, és tartuk magunkat hozzá. Ja, és ha emellett még marad némi kis időnk, akkor esetleg vigyünk el néhány utast is...



lékos szolidaritási adóval együtt már nem 18, hanem 18+4, összesen 22 százalék adót fizet, vagyis 132 ezer forintot. 24 000 forinttal többet. Nem fog fájni?

Persze nincs még vége, jön a veszteséges vállalkozásokra is érvényes, ún. elvárt adó. Ennek mértéke két százalék, alapja az iparüzési adóhoz hasonlóan az árbevétel lesz. Ha tehát valaki csinál egymillió forint bevételt, ám másfél millió forint költsége van az adott évben, az félmillióval veszteséges. Ennek ellenére az elvárt adót, az egymillió forint 2%-át, 20 000 forintot neki is be kell fizetnie. Jó, mi?

És még mindig nincs vége, jön a házipénztáradó. Egyéni vállalkozókat, legalábbis a mi szintünkön, ez az adófajta talán nem érint annyira. Lényege, hogy a házipénztárban lévő napi záróegyenleg után kell 20%-os adót fizetni, ám csak 300 000 forint összeg felett.

Marad az iparüzési adó és az eho, elmarad a járuléksökkentés

A korábbi ígéretekkel ellentétben mégsem szűnik meg az iparüzési adó 2008-ban. Szintén megmarad a tételes egészségügyi hozzájárulás, melynek eltörlését idén novemberre ígérték. Összege 1950 forint havonta.

A jövő januárra ígért 3%-os járuléksökkentést sztorozta a kormány. 3%-os csökkentés helyett tehát 2%-os emelés következik be.

Áfa

A középső áfa-kulcsot a kormány 15%-ról 20%-ra emelte. Így most két áfakulcs maradt, az 5%-os, amely a gyógyszerekre, egyes gyógyászati készítményekre vonatkozik, és a 20%-os, ami minden másra. Azon felül, hogy – mint mindenki másnak – számlákra is drágul a megélhetés, még egy csapdát rejt az emelés: a saját áfánkat.

A vállalkozások választhatják az ún. alanyi mentességet, ha éves összes árbevételük nem haladja meg a négymillió forintot. E felett azonban kötelezően be kell jelentkezniük az áfa hatálya alá, és a négymillió forint feletti részre általános forgalmi adót kell fizetniük az első évben. A második évben – tehát az alanyi áfamentes határ átlépését követő évben – már árbevételről függetlenül az áfakörbe tartozik a vállalkozás, tehát minden egyes forint bevétele után forgalmi adót kell fizetni. Mégpedig szep-tembertől már 20%-ot.

A jelenlegi adótörvények szerint az áfa körből való kilépés feltétele legalább két év, amikor az árbevétel nem érte el az áfamentes összeghatárt, vagyis jelenleg négymillió forintot. A csapda tehát ott van, hogy ha egy taxis egy adott évben túllépi a négymillió forintos árbevételt, akár csak néhány száz forinttal, az a következő két évben minden bevétele után 20% általános forgalmi adót köteles fizetni. És vajmi kevés

Képzeld el, hogy nem 2006 van. Gondold azt, hogy eltelt már 20-30 év. Mondjuk 2035-ben járunk. A világ olajtartalékai kimerültek, a meglévő minimális készletek a komplett arab világot demokratikussá bombázó országok kezében vannak.

A tudósok gőzerővel dolgoznak alternatív üzemanyagok kifejlesztésén, de valahogy nem sikerül. Vagy drága, vagy bonyolult. Mindenesetre az a tömegtermelés, ami a robbanómotorokat jellemezte, úgy tűnik, nem járható út.

Az utcákról eltűnnek az autók. Legalábbis a mozgó autók. A sokszoros literenkénti árat szinte senki nem tudja megfizetni. A benzinkutak elhagyatottan rozsdásodnak az utak mentén, már csak néhány, kommandósok által őrzött kút üzemel, hogy a legalább a teherfuvarozást és a tömegközlekedést valamilyen szinten kiszolgálja. A hatalmas parkolóban autók százai lesznek az enyészeté, az autókereskedések, autókalkatrézesek, autómosók, szervizek rég csödbe mentek.

Az államok, konstatálva a helyzetet, minden energiájukat a tömegközlekedés fejlesztésére fordítják. Már-

Vízió

mint nemcsak beszélnek róla, hanem tényleg. Hiszen közlekedni muszáj! Ezenkívül kerékpárutakat építenek. Az alacsonyabb forgalmú közutakat is kinevezik kerékpárútnak. Az emberek újra „megtanulnak” biciklizni. Meg menni a lábukon. Az orvostudomány meglepődve áll egy új jelenség előtt: az állampolgárok egyre egészségesebbek. Segít a több mozgás, és a szmog hiánya. A városokban nappal újra látszik a napfény és éjjel szikráznak a csillagok.

A kis forgalmú vidéki utakon megjelennek a lovaskocsik. Az emberek kényelmesebb életet élnek, nem sietnek, mert nincs hova, meg hát nem is nagyon tudnak. A turizmus alapjaiban változik, az egyéni utak teljesen eltűnnek. Mindenki vonattal meg repülővel utazik, ha van pénze. Ha nincs, felderíti a környezetet gyalog vagy kerékpáron. És csodálkozik, hogy a szomszéd falu is szép.

Az áruszállítás egyrészt töredékére csökken, másrészt nagy része átveszi a vasút. A néhány megmaradt ka-

mion és teherautó „aranyáron” szállítja az árukat. A felesleges termékek megszűnnek, az „eldobható” cikketek eldobják. Újra felendül a javító ipar.

A városokban a kerékpár és a tömegközlekedés az úr. Budapesten új villamosvonalak épülnek, az 1-es villamos átmegy (!) a Lágymányosi hídon, és most már komolyan megígérték, hogy a négyes metró is hamarosan elkészül... Az elővárosokból 10 percnél tovább nem érkeznek az utasokkal megrakott vonatok és HÉV-ek. A csomópontokban átszállnak a buszokra, villamosokra, vagy aki nagyon siet, az taxiba ül. Bizony, taxiba! Elérkezett a taxizás újabb aranykora. Az egyéni közlekedés egyetlen lehetséges megoldása ugyanis ez maradt. A taxisok pedig dúskálnak az utasokban. Minden sarkon integetnek, tömegek állnak a pályaudvari droszton, és folyton „enekel” az URH. Az utasok – ha már taxihoz jutottak – elégedettek, hiszen ha már nem használhatják saját kocsijukat, legalább a taxi olcsó. Budapesten egy kilométer mindössze 240 forintba kerül. A maximált tarifa emelését ugyanis még mindig nem sikerült elérni... **-oli-**

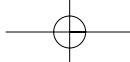
vigas az, hogy költségeiből ugyanakkor visszaigényelheti a szintén 20%-os áfatartalmat, hiszen milyen költségei vannak a taxinak? Az üzemanyag, mint legnagyobb tétel, ennek adóját nem lehet visszaigényelni. A gépkocsibeszerzés, mint másik nagy tétel, ennek áfáját csak bizonyos, nagyon körülhatárolt esetekben lehet visszaigényelni. Az egyik ilyen feltétel szerint például minden évben négymillió feletti árbevétel kell produkálni a gépkocsival. A többi tételek közül talán csak a társasági tagdíj az, ami jelentős áfatartalommal bír, a többi nagyobb költség nem tartozik ebbe a körbe. Nincs visszaigényelhető áfatartalma a járulékok befizetésének, a különböző illetékeknek. A javítás és alkatrész számlák forgalmi adója azonban visszaigényelhető. Már ha van róluk számla...

Nézzük a számok nyelvén: taxisunk egy jól menő társaságnál dolgozik, rengeteg „csekkes” fuvart teljesít, amelyeket természetesen feltüntett a könyvelésében. Év végére 4 120 000 Ft árbevételt realizál. Ez már bizony túl van az áfahatáron, tehát

jogkövető állampolgárként bejelenti az adóhivatalnak abban a pillanatban, amikor túllépte bevétele a négymilliót, kap egy új adószámot (a hátulról számított harmadik számjegy egyesről kettesre változik), és elkezd fizetni az áfát. A 4 120 000 forintból a négymillió feletti részre, tehát a 120 000 forintra. Ennek áfatartalma 20 000 Ft, ezt kell befizetnie. Szeretném hangsúlyozni, hogy ezt az összeget az összes többin felül, pluszban kell fizetni, anélkül, hogy bevételeink növekedve, vagy más költségünk csökkenne!

Az igazi probléma azonban a következő évben, években jelentkezik. Ekkor már ugyanis teljes bevételeink után meg kell fizetnünk az áfát, függetlenül attól, hogy a

- Miért van a menyasszonynak fehér ruhája?	- Mi történik, ha levágják egy férfi „büszkeségét”?
- Mert minden nagyobb háztartási gép fehér...	- Automatikusan átveszi az irányítást az agy.



négymilliót meghaladjuk-e, vagy nem. Hárommillió-hatszáz ezer forint éves összbevétel esetén az áfatartalom 600 000, azaz hatszáz ezer forint! Az havonta ötvenezer! Ennyivel több kiadása keletkezhet a taxis vállalkozónak, ha nem figyel oda bevételei alakulására.

Persze könnyen mondhatjuk, hogy akkor emelje meg a tarifáját húsz százalékkal, és jövedelemben ugyanott lesz. De mindannyian tudjuk, hogy ez nem olyan egyszerű. Egyrészt, aki társaságnál dolgozik, annak a társasági tarifákat kell alkalmaznia, és a társaságot marhára nem fogja érdekelni, hogy ő egyébként áfát fizet. A mezítlábasnak meg – legalábbis Budapesten – a maximált tarifa szűkíti le a mozgásterét: hiába emelné fel

tarifáját, ha ezzel túllépné a megengedett maximumot. Másrészt figyelemmel kell lenni a fizetőképes keresletre is, az utazók nagyobb része már ma is magasnak találja a taxitarifákat. És még magasabbnak fogja találni, ha a most bevezetett megszorító intézkedések nyomán az ő jövedelme is csökken, esetleg elveszti munkáját...

Négymillió forint árbevétel havi 333 ezret jelent. Huszonkét munkanappal eloszva ez alig több, mint napi tizenötezer. Ez az az átlag napi bevételi összeg, aminek rendszeres túllépése esetén már fenyeget az áfa körbe való bekerülés „réme”.

Amúgy „mellékesen” a magasabb bevétel magasabb jövedelmet is jelent, tehát nemcsak az áfa jelentkezik, hanem a sze-

mélyi jövedelemadó és a járulékok mértéke is növekszik.

Az a sajnálatos tény, hogy amennyiben az alanyi áfamentes határ nem változik, egyre többen fognak bekerülni az áfa körbe. Egészen egyszerűen „túl sok” a számlás bevétel! És mivel a taxis jogkövető állampolgárként természetesen minden bevételét bevallja, hamarosan el fog jutni arra a szintre, ahol már áfát kell fizetnie. És itt új helyzet áll elő. Azonos tarifa mellett ugyanis egyetlen taxis sem engedheti meg magának, hogy húsz százalékkal csökkenjen a bevétele. A bevétel csökkenése mellett pedig a jövedelme is hasonló, vagy még nagyobb mértékben fog csökkenni. Ez biztos. Tényleg nem fog fájni...? **N.Z.**

Az Év Autója az Év Hangjái



Rúza Magdolna, a TV2 Megasztár produkciójának 2006. évi nyertese az Év Autója 2006 címet elnyert új Renault Clio boldog tulajdonosa lett.



A Renault Hungária Kft. által felajánlott modell 1,2-es, 16 szelepes, acélkék színű. „Reményeink szerint a 2006-os Év Hangja és az új Clio tökéletes párost alkot majd, hiszen a tehetséges énekesnő személyiségéhez méltó társra talál új nyereményautójában” – mondta Roberto Pallotta, a Renault Hungária Kft. vezérigazgatója az újdonsült autótulajdonosnak.

Rúza Magdolna ugyan még nem tud vezetni, de minél hamarabb beilleszti szigorú napirendjébe az autóvezetés órákat. A Megasztár harmadik szériájának győztese bízik abban, hogy a Clio segítségével lesz abban is, hogy gyakrabban hazalátogasson a Vajdaságba a családjához.

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Ford Mondeo combi, ill. Opel Astra combi akár hosszú távra is kiadó.

Érdeklődni lehet: 06/20-935-4156, vagy 06/70-383-8669 telefonszámokon.



Jászárokszálláson 65 m²-es összkomfortos családi ház, termálfürdővel szemben, 8 MFT-ért eladó.

Érdeklődni lehet: 06/70-271-2452



1999-es Ford Mondeo taxinak felszerelve, kedvező feltételekkel kiadó (kőbányaiak és környékbeliek előnyben).

Érdeklődni: 06/30-932-0750



Ford Mondeo 1999-es, extrákkal, kedvező feltételekkel hosszú távra kiadó.

Tel.: 06/70-271-2452



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

Telefon: 06/30-942-1366



Opel Astra Combi dízel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Telefon: 06/20-941-4996



Ford Mondeo Ghia combi dízel, taxinak

felszerelve eladó, esetleg lízingelhető, piacvezető cégnél.

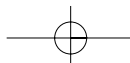
Érdeklődni lehet 06/20-968-5154



Skoda Octavia Combi 2 éves, klímás, haláleset miatt részletátvállalással sürgősen eladó.

Érdeklődni lehet: 06-1-235-5430

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



Irány Európa!

Mint minden évben, idén is tegyünk egy körsétát Európában az ADAC MOTORWELT, a Német Autóklub lapja segítségével. Bár már a nyár közepén járunk, de gondolom, lesznek, akik még ezután indulnak nyaralni. Nem beszélve arról, hogy a jótanácsok ősszel is jól jönnek majd...

Néhány bevezető gondolat: bár az uniós országok közelítenek egymás felé, mégis a közlekedési szabályokban egyre több az eltérés. Ha minden országnál minden eltérést feltüntetnénk, akkor egy áttekinthetetlen táblázatot kapnánk. Éppen ezért csak a „vezérfonalakat” figyeljük. Egyszerűbb ország ismeri el a „próbajogosítvány” fogalmát. Van, ahol egyéves, van, ahol két éves gyakorlatig csak lassabban szabad haladni, mint a „gyakorlott” vezetőknek.

Azt tudjuk, hogy Ausztriában már kötelező az „autósmellény”, amit egyre több országban követelnek meg. (Gondolom, minden taxis csomagtartójában már most is ott van a „láthatósági” mellény. Egyébként van olyan budapesti taxitársaság, amelyik minden (!) taxisát ellátta ilyen biztonsági felszereléssel.) Ebben az országban már nappal, lakott területen belül is kötelező a bekapcsolt világítás. Erre is figyelni kell, nem csak Ausztriában.

Franciaország volt az első, amelyik esőben lassúbb haladást írt elő. Többet követik ezt a példát! De azt hiszem, a magyar taxisoknak ezt nem kell

külön szabályozni. Szakadó esőben, amikor alig látni valamit a vízfüggönyben, a magyar taxis amúgy is lassít. Igaz? Kérdezem: igaz?

A magyar KRESZ egyértelműen fogalmaz a balesetek melletti elhaladásról. Viszont most több európai ország pontosan meghatározza, mennyi büntetést kell fizetni, ha nem lassít egy autós egy adott baleset melletti elhaladáskor.

Akik régebben is olvasták ezt a rovatot, azok már tudják, hogy néhány ország nem adott összeget határoz meg büntetési tételként, hanem napokat. Azaz annyi a büntetés, amit az adott időszak alatt keresett volna! Ez lényegesen igazságosabb, mint a mi rendszerünk! Mennyivel nehezebben fizet ki mondjuk egy 10 000 forintos büntetést egy nyugdíjas bácsika egy tilos parkolásért, mint egy milliárdos vállalkozó.

Végezetül az ittas vezetésről: Európában mindössze hat (!) országban van a 0 ezrelék! Azaz a teljes alkoholtilalom. Soroljuk fel ezt a hat országot: Észtország, Horvátország, Románia, Szlovákia, Csehország, és persze Magyarország. Mind-mind volt „kommunista” ország. Nem véletlen... A törvényalkotókat senki sem szondáztathatta... Az elmúlt időszakban idehaza is többet kezdtem érezni a teljes alkoholtilalom eltörlésére, de eddig a törvényalkotók nem változtattak. Az indoklás szerint a magyar ember, ha két üveg sört megihatna, akkor meginná négyet is... Véleményem szerint meg kellene bízni az állampolgárokkal! Igenis meg tudunk állni két üveg sörnél! Aki meg nem, az most sem állja meg! Az most is többet gurít le a torkán a kelleténél! Most akkor nézzük a táblázatokat. (Az árakat forintban adjuk meg.)

Ország	Alkohol határérték ezrelékben	Ittas vezetés	Gyorshajtás	Tilos jelzésen áthaladás	Megállási tilalom figyelmen kívül hagyása	Várakozási tilalom figyelmen kívül hagyása
Ausztria	0,5	55.000-től	5.000-14.000	17.000-36.000	17.000-36.000	2.500-től
Belgium	0,5	35.000-től	25.000-től	38.000-től	38.000-től	13.000-től
Bulgária	0,5	50.000-től	5.000	8.000	8.000	8.000-től
Ciprus	0,9	4.350.000-ig (!)	9.000	21.000	6.000-től	6.000-től
Csehország	0,0	112.000-ig	3.000-től	15.000	3.000-től	3.000-től
Dánia	0,5	135.000-től	17.000-67.000	34.000-50.000	35.000	17.000
Észtország	0,0	290.000-ig	9.000-ig	4.000-től	4.000-től	8.000
Finnország	0,5	15 naptól	29.000-től	8 naptól	5 naptól	3.000-10.000
Franciaország	0,5	190.000-től	23.000-től	23.000-től	23.000-től	3.000-től
Görögország	0,5	20.000-től	9.000	42.000	84.000-ig	9.000-17.000
Hollandia	0,5	48.000-től	17.000-től	33.000	33.000	13.000
Horvátország	0,0	17.000-től	10.000-től	33.000	10.000-től	10.000-től
Írország	0,8	318.000-től (!)	20.000-től	20.000-től	20.000-től	20.000-től
Lengyelország	0,2	300.000-től(!)	4.000-től	17.000-től	17.000-től	7.000-től
Lettország	0,5	35.000-től	3.000-től	5.000-től	5.000-től	3.000-től
Litvánia	0,4	73.000-től	3.000-től	4.000-től	4.000-től	4.000-től
Luxemburg	0,8	313.000-ig (!)	13.000-36.000	36.000	36.000	6.000-19.000
Macedónia	0,5	17.000-től	9.000	17.000-től	17.000-től	6.000-től
Nagy-Britannia	0,8	18 millióig (!!!)	18.000-től	33.000-ig	33.000-ig	8.000
Németország	0,5	563.000-ig	9.000-ig	13.000-50.000	8.000-30.000	1000-13.000
Norvégia	0,2	158.000-től	100.000-től	163.000	165.000	24.000
Olaszország	0,5	566.000-től	35.000-től	35.000-től	17.000	9.000
Portugália	0,5	63.000-től	15.000-től	25.000-től	31.000-től	8.000-től
Románia	0,0	13.000-től	4.000	5.000-től	15.000-től	8.000-től
Spanyolország	0,5	75.000-től	22.000-80.000	22.000-80.000	22.000-80.000	22.000-ig
Svájc	0,5	194.000-től	30.000-től	40.000	38.000-től	6.000-től
Svédország	0,2	30 naptól	33.000-től	33.000-től	29.000	5.000-től
Szerbia-Mont.	0,5	15.000-től	6.000-től	15.000-től	6.000-től	6.000-től
Szlovákia	0,0	68.000-ig	6.000-től	45.000-ig	45.000-ig	3.000-től
Törökország	0,5	38.000-től	9.000	9.000	9.000	5.000

Az ADAC MOTORWELT megjelenése óta eltűnt a térképről Szerbia és Montenegró államalakulat, de gondolom, a közlekedési büntetési tételek esetében a lényegét mindenki érti. „Kicsit” megdöbbenő néhol az ittas vezetés büntetése, de még egyszer hangsúlyozni kell, itt tényleg ittas vezetés-

ről van szó! Ha valaki megiszik egy- két pohár bort, vagy egy két üveg sört, az még nem ittas! Persze öt üveg legurítása után már ne nagyon kocskázunk! Még Nyugaton se!

Juhász Péter

Jól variálható ötüléses

RENAULT KANGOO



A típus már többször szerepelt e lap hasábjain, mint taxiként is jól alkalmazható személygépkocsi. Az alapkövetelménynek – öt személy szállítása – természetesen megfelel a Kangoo, ám ennél többre is képes. Alaphelyzetben 650 (!) literes csomagtartóját az átlagos utazási holmikkal nem is lehet megtölteni, ám ez még tovább bővíthető a 2/3-1/3 arányban dönthető ülések előrehajtásával. A két oldalsó tolóajtó kizárja, hogy az utas azt akkor nyissa ki, amikor éppen egy másik jármű halad el a Kangoo mellett. Rendkívül jól használható a szintén aszimmetrikusan kialakított hátsó két ajtó, amit csak nagyobb tárgyak berakásakor kell teljesen kinyitni.

A Kangoo belsejében, a plafonhoz közel elhelyezett tárolóhelyek további 60 liternyi rekeszt biztosítanak, hasonlóan a repülőgépekben az ülések fölött elhelyezett csomagtartó dobozokhoz. A 80 LE-s, 1,5 literes dCi motor fogyasztása nagyon jó, még a városi forgalomban is.

Egy nap meghal az ember, és a pokolba kerül. Ahogy ott téblábol szerencsétlenül, depressziósan, megjelenik neki egy ördög.

– Miért lógatod az orrod, ember?

– Na, mit gondolsz? Most örüljek, hogy a pokolban vagyok?

– Ugyan már. Nem olyan rossz itt! Sőt, egész bulis hely... Szeretsz piálni?

– Hát persze hogy szeretek.

– Akkor szeretni fogod a hétfőket! Hétfőn mindig nagy ivászat van: sör, bor, whisky, tequila, minden, amit csak akarsz. Ájulásig iszunk.

– Húú, ez jól hangzik!

– Cigizel?

– De még mennyire!

– Rendben! Akkor a kedvedet is szeretni fogod. A legmárkásabb, legfinomabb dohányokat, szivarokat és cigiket kapjuk, ekkor a tüdőrákig bagózunk, de ne aggódj, hisz már úgyis meghaltál, semmi bajod nem lehet.

– Ez király!

– Fogadjunk, hogy szeretted a szerencsejátékokat.

– Bevallom, igen.

– Mert szerdán annyit játszol, amennyit csak akarsz. Kártya, rulett, lóverseny, póker, félkarú rabló, bármi...

– Szuper!

– Drogozol?

– Viccelsz? Hát persze! Túladagolásban haltam meg!

– Nagyszerű! Látom, a csütörtök is a te napod lesz. Előbb egy spangli, majd válogathatsz a legkülönbélebb szerek közt: LSD, crack, heroin, kokó, amit és amennyit csak akarsz! Még csak meg se árthat.

– WOW! Soha nem gondoltam volna, hogy ilyen király hely ez a pokol!

– Meleg vagy?

– Nem!

– Hú, akkor a pénteket utálni fogod...

CSERGO

OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

KIRENDELTSÉG

DEBRECENBEN

CÍVIS ASTRA KFT

DEBRECEN

SARLÓ U. 8.

06-52 438-624

06-30 636-2000

Megszűnhet a civil autók parkolása a taxiállomásokon

Nem csak az egyenruha változott a közterület-felügyeletnél

Nemrég a Fővárosi Közterület-felügyeletől levelet kaptak a fővárosi taxitársaságok (lásd a mellékletet). Az ebben felvetett kérdésekről Boros Ottót, a Fővárosi Közterület-felügyelet közterületi, szolgálati és központi ügyeleti osztályának vezetőjét kérdeztük.

• **Levelükben 24 órás ügyeletről is szó van. Korábban viszont arra panaszkodtak, hogy a közalkalmazotti munkaviszonyban dolgozó közterület-felügyelőknek nem tudnak éjszakára vagy ünnepnapokra járó pótlékot fizetni, mert nincs rá keretük. Változott valami?**

• Természetesen változott. Nálunk valóban köztisztviselők dolgoznak a törvény által meghatározott havi óraszámban. De megfelelő szervezéssel arra törekszünk, hogy a főváros területén mindig legyen elegendő számú mobil emberünk, aki ha kell, intézkedik. Hiszen sajnos nap mint nap tapasztaljuk, hogy a Szabálysértési Kódexben pontosan körülírt elkövetői kör sem feltétlenül munkaidőben tevékenykedik. Tudom, hogy korábban nem dolgoztak felügyelőink sem vasár- és ünnepnapokon, sem éjszaka. Szeretnénk a taxisoktól is támogatást kapni munkánkhoz. Tudjuk, hogy ők sokat segítenek a közbiztonság területén, amit mi is megpróbálunk igénybe venni. Csak hogy néhány példát említsek: a graffitisek rengeteg kárt okoznak. A BKV-buszok, villamosok, a megállók, a reklám-, és falfelületek telis-tele vannak firkálva. Ezek az elkövetők nyilván éjszaka tevékenykednek. Mint az illegális szeméttelarakók, akik tönkreteszik közös környezetünket. Mi nem tudunk egyszerre a város minden pontjára figyelni, ám a taxisok szinte mindenütt megfordulnak, és sok olyat látnak, melyet más nem. Tehát tudnának nekünk segíteni. Ugyanúgy várjuk bejelentéseiket ilyen ügyekben is, mint akkor, mikor az általuk fizetett drostokon szabálytalanul parkoló civil autót látnak. Tudjuk, hogy este vagy a hétvégeken sok állampolgár teszi le autóját a drostokra. Nyilván azért, mert úgy gondolják, hogy ott következmények nélkül állhatnak reggelig. Ezt a gyakorlatot szeretnénk megszüntetni. Ilyen esetben, ha jelzést kapunk, igen hamar tudunk reagálni akár éjszaka, vagy pihenőnapon is. A taxis szervezetekkel még egyeztetnünk kell a megoldásról. Ugyanis két lehetőségünk van: vagy feljelentjük az ott szabálytalanul várakozót, vagy kerékbilincset alkalmazunk vele szemben. Ez utóbbi esetben viszont konzerváljuk a szabálysértést, mert az így rögzített autóval tulajdonosa nem tud azonnal elállni a tilosból, csak a bírság kifizetése után. Talán még olyan autós is van, aki ennek még örülne is, mert így biztos, hogy nem lopják el járművét.

• **A taxitársaságoknak írott levélben arra hívják fel a figyelmet, hogy a közterület-felügyelőknek joga van igazoltatni. Amennyiben partneri viszonyt szeretnének kiépíteni a taxisokkal, miért kell erre külön figyelmeztetni? Vagy problémák voltak a taxisokkal?**

• A taxistársadalom nagy többségével nincsenek problémáink. Velük szinte naponta találkozunk, és nagyra becsüljük a segítséget, amit tőlük kapunk. Egy renitens kisebbségről van szó. Viselkedésük okát csak tippelni tudom: vagy azért követnek el szabálysértést, mert manapság divat a hatóságokkal való szembeállás, vagy egyszerűen nem ismerik a hatályos jogszabályokat. Ezért kértük levelünkben a taxis társaságokat, hogy a vonatkozó jogszabályokat tegyék ismertté a taxi-gépkocsivezetők felé. Sokan nem tudják, hogy a Közterület-felügyelet képviselője hivatalos személy, akinek igazoltatási, feltartóztatási és kényszerítőeszköz alkalmazási lehetősége is van, minden törvényi biztosít számára. Tehát nagyon kellemetlen következményekkel járhat az, amikor egy igazolványát-

adás megtagadására kerül sor. Ekkor ugyanis a gyakorlat szerint kihívunk oda egy rendőrt, tehát már kettő hivatalos személy intézkedik, aminek nyilván szabálysértési eljárás lesz a következménye, és ami akár 100 ezer forintos bírság kiszabásával is végződhet. Ezt a rendőrség még nem kezdte el kiszámlázni, de a jövőben ez lehet a gyakorlat azzal szemben, aki megtagadta az igazolást. A többletköltséget, amit a rendőrautóval való kiszállás, a rendőrök indokolatlan igénybevétele okoz, valakinek előbb-utóbb meg kell térítenie. Hozzátennem azt is, hogy a törvény felhatalmazza a felügyelőt arra is, hogy az igazolást megtagadó személyt előállítsa a rendőrkapitányságra. A kényszerítő intézkedéseket persze szeretnénk el-



Boros Ottó: – A taxisok sokat segítenek a közbiztonság területén, ezt továbbra is igénybe szeretnénk venni

kerülni. Mi partneri viszonyt kívánunk kialakítani a taxisokkal. Ezt a célt szolgálta a levél is. Arra viszont hangsúlyosan felhívom az olvasók figyelmét, hogy a hatósági intézkedés akadályozása nem szabálysértés, hanem bűncselekmény! Tehát, ha az a taxis, akivel szemben felügyelőnk vagy felügyelőink intézkednek, rádión vagy telefonon odahívja kollégáit és azok bekiabálással, sértegetéssel, vagy egyéb módon akadályozzák munkánkat, bűncselekményt követnek el, aminek komoly következményei lehetnek.

• **Tekintettel arra, hogy önök közötti ellenőrzéseket nem végeznek, mikor fordulhat elő ilyen konfliktushelyzet a taxisokkal?**

• Nézzünk egy konkrét példát: a Keleti pályaudvarnál két hivatalos taxidrooszt is van. Egyik a Kerepesi úti, másik a Thököly úti oldalon. Ennek ellenére – bár műtárgyakkal védik a járdát – mégis szabálytalanul a főbejárat elé állnak egyes taxisok. Nem csak a jogellenes magatartást vetjük a szemükre, hanem azt is, hogy a többi kollégájukat is semmibe veszik. Aki odaáll, úgy gondolja, hogy ő törvények feletti személy, akit nem lehet szabályok közé szorítani. A többiek meg álljanak szépen sorba a taxiállomáson. Természetesen ezekkel a renitensekkel szemben intézkedünk minden esetben.

• **Mikor kerülhet sor igazoltatásra, és melyek azok az iratok, melyeket a közterület-felügyelő elkérhet?**

• Az igazoltatás arra a taxisra terjedhet ki, aki valamilyen szabálytalan cselekményt hajtott végre. Szűrőpróbaszerű, megelőzési célú ellenőrzést, mint a rendőrség teszi, mi nem végezhetünk. Kizáró-

lag azzal szemben kezdünk intézkedést, akit jogszabálysértés miatt fel akarunk jelenteni, vagy helyszíni bírságot akarunk vele szemben érvényesíteni. Ilyenkor szükség van a személyes adatokra, ami a személyi igazolványban van rögzítve.

• **Amennyiben a levélben megadott telefonszámokra valaki bejelentést tesz – például a foglalt drosztok miatt - akkor a jelzett probléma mennyi idő alatt oldódik meg?**

• Nappal, „békeidőben” sok kollégánk van kint, így viszonylag gyorsan tudunk reagálni. Éjszaka a bejelentés az ügyeleteshez ér-

kezik, aki a szolgálatot irányítja. Ő azonnal kiadja azt feladatként, tehát nem lehetséges, hogy például csak az üzenetrögzítő van bekapcsolva. „Élőben” kommunikálunk a bejelentővel, ez előnyös, mert meg tudunk tőle olyan dolgokat, körülményeket kérdezni, ami fontos lehet. Ezenkívül az ügyeletes korrektül tájékoztatni tudja a bejelentőt arról is, hogy éppen hol vannak a járőrök, mennyi idő múlva tudunk a helyszínre érni, intézkedni.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

B.K.

Tisztelt Elnök Úr!

A Főváros közrendjének, közbiztonságának, közterületi tisztaságának fenntartása és fokozása, valamint a közlekedési morál javítása érdekében kérem az Ön által vezetett taxitársaság gépkocsivezetőinek együttműködését és jogkövető magatartását.

Az 59/1999. (XI.18.) Fővárosi Közgyűlés rendelete határozza meg Budapest főváros közterületein a taxiállomások használatának és üzemeltetésének rendjéről szóló előírásokat. A fenti jogszabályban foglaltak betartatása a Fővárosi Közterület-felügyelet feladatát képezi. A közterület-felügyelők jogait, intézkedési jogosultságait, a feladatok végrehajtásának eszközeit az 1999. évi LXIII. törvény határozza meg, mely szerint a felügyelő hivatalos személy.

Intézkedéseink során sajnálattal tapasztaltuk, hogy több esetben az intézkedő közterület-felügyelők igazoltatásra történő felszólításának a taxi-gépkocsivezetők nem tesznek eleget. Cselekményükkel megvalósítják a 218/1999. (XII.28.) Kormányrendelet 27. § személyazonosság igazolásával kapcsolatos köteleességek megszegése törvényi tényállást, amely szabálysértési feljelentést von maga után és százezer forintig terjedő pénzbírsággal sújtható. A szabálysértési eljárás lefolytatása a rendőrség hatáskörébe tartozik.

A taxi-gépkocsivezetők munkáját segítve kérem, hogy a taxiállomásokon szabálytalanul parkoló gépkocsikról ügyeleteinket értesítsék, hogy megtegyük velük szemben a szükséges intézkedéseket.

Tájékoztatom, hogy központunkban –

Budapest, V., kerület Akadémia u. 1. szám alatt – 24 órás ügyeletet működtetünk, melynek elérhetőségei az alábbiak:

Tel.: 301-7500, 301-7510, 301-7520,
301-7530

Mobiltelefon: 06/30-436-8824,
06/30-436-8827

Fax: 302-5493

E.mail: ugyelet@kozterulet-felugyelet.hu

Kérem Önt, hogy a taxi gépjárművet vezetőik részére a mellékelt jogszabályokat ismertessék, és belső szabályozással és jogkövető magatartással segítsék elő munkánkat.

Budapest, 2006. június 22.

Tisztelettel:

Miklós István
igazgatóhelyettes

A süket gróf hazatér. A lakáj, miközben leveszi róla a kabátot, a szokásos szövegét mormogja az orra alatt: – Na te vén hülye, biztos megint a klubban voltál, és konyakot vedeltél. – Mire a gróf: – Nem, Jean, ma a városban voltam, és vettem egy halálkészlőket...

* * *

Két nő beszélget: – Képzeld, azt hallot-

tam, hogy a túlvilágon újjászületünk valamilyen állat testében. Lehet, hogy belőlem majd egy csúf kis béka lesz?. Mire a másik: – Nem, azt nem hiszem. Kétszer nem lehetsz ugyanaz...

* * *

A rendőrök matekot tanulnak. – Te, nem értem, hogy 5-7+2, az miért nulla. – Várj, megmagyarázom: utazik 5 ember a bu-

szon. Ha leszáll 7, hány embernek kell felszállni, hogy ne legyen senki a buszon?

* * *

Egy ázsiai légitársaság gépén felszállás után a stewardess tájékoztatja az utasokat: Hölgyeim és Uraim! Szíves elnézésüket kell kérnem a kései indulásért, de a pilótának nem tetszett valami a motor hangjában, így keresnünk kellett egy másik pilótát...

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

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

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

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

Szállítás éjjel-nappal,
hétfőn és ünnepnapokon!
Belföldi szállításra kérje
egyedi árajánlatunkat diszpécserünkől

Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az
Ön számára

Ingtalan jelzálog hitel,
kötött, vagy szabad felhasználásra!

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

Kedvező kamatozású lakás hitel
(vásárlás, építés, felújítás)
Személyautó hitelezése!
Cégeknek és magánszemélyeknek is!

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

**COMPUTER
PLUS**

**Számítástechnikai
Szaküzlet**

**Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.**

**1027 Budapest, Bajvívó u. 7.
Tel: 214-7293**

CITY 621

**CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda**

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával jelzett helyen a szemből érkező személygépkocsi mellett – az úttest keskeny volta miatt – nem lehet biztonsággal elhaladni. Mi a teendője?

- a) Megállás nélkül folytathatja az útját, mert ilyen esetben Önnek van továbbhaladási joga a felfelé haladóval szemben.
- b) Szorosan az úttest szélére húzódva kell félreállnia, mert ilyen esetben mindig a felfelé haladó járműnek van továbbhaladási joga.
- c) Megállítja járművét, majd partnerével úgy fog megegyezni, hogy az megy hátra, amelyik – a jármű adottságai és a körülmények figyelembevételével – ezt könnyebben megteheti.



2. Hiányos helyismerete következtében tévedésből bekanyarodott egy ilyen táblával megjelölt hosszú útra. Köteles-e továbbhaladni az útszakasz másik végéig?

- a) Igen.
- b) Ha a korrekcióhoz szükséges hátramenet nem több, mint két gépkocsihossznyi távolság, akkor nem.
- c) Nem, visszafordulhat a közlekedés többi résztvevőinek akadályozása nélkül.



3. Az útkereszteződés előtt ilyen táblát lát. Milyen távolságban kell a belső forgalmi sávba besorolnia, ha taxijával balra kíván bekanyarodni?

- a) Legalább 50 méterre az útkereszteződés előtt.
- b) Legalább 30 méterre az útkereszteződés előtt.
- c) Nagy forgalomban az útkereszteződéstől távolabb, gyér forgalomban pedig közelebb kell besorolni.



4. A táblával jelzett hely előtt taxival tilos megelőzni...

- a) a menetrend szerint közlekedő autóbust,
- b) a villamost,
- c) a trolibuszt.



5. Megfordulhat-e taxijával az ilyen táblával, illetve az azonos jelentésű útburkolati jellel jelölt helyen?

- a) Igen, a gyalogosforgalom zavarása, illetve a járműforgalom akadályozása nélkül.
- b) Csak akkor, ha a gyalogosok forgalmát irányító fényjelző készülék a gyalogosok részére piros fényjelzést ad.
- c) Nem.



6. Az ilyen táblával megjelölt övezetben várakozhat-e a mozgáskorlátozott gépkocsivezető a jegykiadó automatával ellátott parkolóban a berendezés működtetése nélkül?

- a) Igen.
- b) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.
- c) Nem.



7. Mi a helyes viselkedés a táblával jelzett helyen?

- a) A vasúti átjárón való áthaladás előtt meg kell állni ott, ahonnan a közeledő vonat legjobban látható.
- b) Fokozott óvatossággal, szükség esetén megállva kell meggyőződni arról, hogy közeledek-e vasúti jármű, és a folyamatos áthaladásra van-e lehetőség.

8. Részt vehet-e a dízelüzemű személytaxijával a közúti forgalomban, ha a motor kipufogó füstjének koromtartalma a megengedett értéknél nagyobb?

- a) Igen, ha a taxi tüzelőanyag-fogyasztása a járműtípusra vonatkozó normát nem haladja meg.
- b) Nem.

9. Igényel-e karbantartást a taxi sebességváltóműve?

- a) Igen, előírt időközönként ellenőrizni kell az olajszintet, illetve cserélni kell az olaját.
- b) Csak a téli és a nyári átállás idején.
- c) Nem.

10. Hogyan kell leállítani a taxi motorját megerősítő hosszú hegymenetet követően?

- a) Néhány percig nagy fordulatszámra tūrztartja, hogy a keringő folyadék a hűtést gyorsítsa.
- b) Rögtön leállítja, hogy ne melegedjen tovább.
- c) Körülbelül egy percig üresjáratban járatja, hogy ezzel segítse a gyorsabb lehűlését.

11. Mit tapasztalhat, ha a taxi első futóművének beállítása helytelen?

- a) A taxi kormányberendezése rövid idő alatt meghibásodik.
- b) A taxi iránytartása romlik, a gumiabroncsok kopása rendellenesen növekszik.
- c) A taxi lengéscsillapítói használhatatlanná válnak.

12. Mikor kell utánhúzni, illetve ellenőrizni a taxi kerekeit rögzítő csavaranyákat?

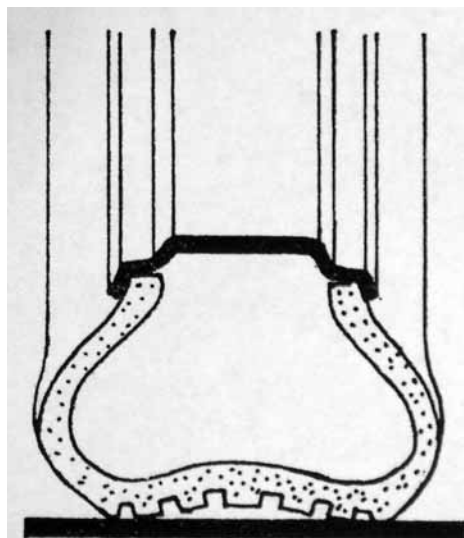
- a) Mindennap az első közúti forgalomba való elindulás előtt.
- b) A rendszeres, időszakos karbantartás során és a kerékcserét követően 30 vagy 50 km-es távolság megtétele után.

c) Csak az időnként szükségessé váló kerékcserét követően.

13. Az alábbiak közül melyik hiba esetében kell fokozott óvatossággal, lehetőleg kis forgalmú úton és időszakban a taxival – a legközelebbi olyan helyig közlekedni, ahol a hiba elhárítható?

- a) Ha elromlott a gépkocsi kormányserkezete.
- b) Ha elromlott a gépkocsi klímaberendezése.
- c) Ha elromlott a gépkocsi vákuumos fékrásegítővel kombinált hidraulikus fékberendezése.

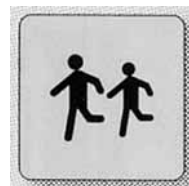
14. A taxi első kerekének a gumiabroncsa az ábrán látható módon fekszik fel az útburkolatra. Mi lehet ennek a következménye?



- a) A gumi megnehezíti a kormányzást, megnöveli a kerekek gördülési ellenállását, rontja a stabilitását.
- b) Javítja a teljesítményt és a stabilitást is, mert az érintkezési felület kisebb a megszokottnál.
- c) Csökkenti a fogyasztást, mert az ilyen nyomáson tartott gumiabroncsnak a lehető legkedvezőbb méretű a talajra, az útburkolatra felfekvő felülete.

Helyesbítés:

Júniusi számunk 6. kérdéséhez tévedésből egy háromszög alakú tábla került a KRESZ 160/a számmal jelzett téglalap alakú, narancssárga alapszínű „Gyemekszállítás” tábla helyére. A hibáért elnézésüket kérjük.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

VIDÉKI TAXIRENDELÉSEK

Az elmúlt időszakban megfigyeltük a Budapest környéki telefonhívásokat. Hol, melyik időszakban érdemes megállni. Augusztusi számunkban a budapesti taxiállomásokon a drosztelső, sorselő rendszerű taxirendelésekről készült statisztikát közöljük majd.

	06-09 között	09-12 között	12-15 között	15-18 között
Biatorbágy	0	0	3	0
Budakalász	1	0	0	1
Budakeszi	3	2	2	2
Budaörs	2	11	5	9
Csömör	0	1	3	0
Dunaharaszti	1	1	1	1
Dunakeszi	0	0	3	0
Gyál	3	2	1	0
Kerepes	0	0	0	1
Lakihegy	1	0	0	0
Leányfalu	0	1	0	1
Páty	0	0	2	0
Pécel	0	0	0	1
Solymár	3	3	1	1
Szentendre	1	0	0	1
Szigetsz. miklós	0	1	0	1
Szilasliget	1	0	0	0
Telki	0	1	0	0
Törökbálint	3	5	4	2
Üröm	1	0	4	0
Vecses	1	2	2	5

Az egyhetes intervallumot figyelembe véve egyértelmű a végkövetkeztetés: csak Vecsésen (délutánonként), illetve Budaörsön, Törökbálinton érdemes megállni, kapásra várva. Nem véletlen, hogy több taxitársaságnak van kihelyezett taxiállomása ezen a két helyszínen. A magyarázat egyszerű. A multinacionális cégek ezen a három településen rendezkedtek be. Közel van a főváros, az autópályák, de adózás szempontjából jobb az agglomerációs települések, mint Budapest. Nekünk taxisoknak nincs más teendők, mint ezt figyelembe véve rugalmasan helyezni. Rá kell állni ezekre a helyszínekre.

Szöke nő bemegy a „mi autónk” kereskedésébe. Megnéz egy autót, látja az elején egy S betű van. Tovább nézeget, hát mindegyiken látja az S betűt. Tanácstalanságát látva odamegy hozzá a kereskedő és megkérdezi: – Segíthetek, hölgyem? – Hogyne, ezek mind tetszenek, de mondja, nincs valamelyik M-es méretben...?

* * *

– Miért olyan nehéz egy nő számára érzékeny, odafigyelő és szép férfiakat találni?

– Mert már mindegyiknek van fiúja.

Valóságos parkolás, virtuális fizetés

Mobil egypécesek

Július elseje óta a főváros szinte valamennyi fizetőparkolójában és az ország 14 városában nyílik lehetősége a gépjármű-tulajdonosoknak mobiltelefonjukkal rendezni a parkolási díjat. A rendszer lelke a mobiltelefon és a virtuális feltöltöttség.

Örkény egypécesei jutottak eszembe, amikor átolvastam a szolgáltató üzletszabályzatát, ugyanis itt minden egy percnél belülről történik, avagy nem történik. De ne rohanjunk előre, csak szép sorjában.

Számtalan panasz érte a parkolási társulásokat, miszerint a parkoló-automaták csak aprópénzt fogadtak el, ami, lássuk be nem mindig dagasztotta a járműtulajdonosok tárcáit, pláne nem annyi, mint amennyire éppen szükség lett volna. Na már most, ha valaki elsétált váltani és a parkolóór ekkor járta sajátos körútját, mire visszaért, már várta is a „mikuláscsomag”. Ugyancsak kellemetlen helyzetbe került az, aki mondjuk gyógykezelésre érkezett az egészségügyi intézménybe, ám onnan nem szabadult a 2 óra – maximált parkolási idő – letelével, így ő ugyancsak csomagot talált a szélvédőjén. Azok is bosszankodhattak, akik megérkezve a helyszínre, bedobták a maximális 2 óráért járó díjat, majd pár percnél kiderült, hogy a találkozó elmaradt, így több száz forintot „buktak” a parkoláson. Mindezeket a kellemetlenségeket felismerve megalakult az Első Mobilfizetéses Zrt., egy esély és egy lehetőség, amely a korábban felsorolt problémákra megoldást jelenthet, természetesen csak abban az esetben, ha van egy mobilkészülékünk és a parkolási kártyánkat feltöltve tartjuk.

Első és a legfontosabb, hogy mindenki olvassa el az üzletszabályzatot, mielőtt szerződést köt e gazdasági társasággal! Nem hosszú olvasmány, de pihent agyat és a kánikula ellenére erős koncentrációt igényel. Látszólag minden egyértelmű, de a mellékletekben és a részletekben rejlik a lényeg. Nézzük gyakorlatias szemmel.

Első lépés a tájékozódáson túl a regisztráció vagy szerződéskötés, amely történhet az ügyfélszolgálati irodákon csakúgy, mint online. Ebben számos részletkérdést meghatározhatunk a jövőre nézve, úgyhogy célszerű átgondolni a válaszokat. Az ügyfélszolgálati irodák pontos címe és elérhetősége megtekinthető a weblapon, amely a www.emert.hu címen található. Ha mihamarabb mobillal kívánunk fizetni, akkor célszerű ezekre a helyekre befáradva a szerződést megkötöni és a kapott matricánkat a szélvédőn belül a regisztrációs számunkkal jól látható helyre felragasztani. Ezt követően máris indulhat a „mobil és parkolás”, már ha van a parkolási kártyánkon egyen-

leg. Egy pillanatra álljunk meg a feltöltésnél. Ennek több módja is lehetséges. Az első feltöltést követően – ami minimum 3000 forintot jelent –, történhet mindez az ügyfélszolgálati irodán, és akkor azonnal élvezhetjük az értéknövelést, történhet postai befizető csekken, ez esetben néhány nap a jóváírás, míg a banki átutalás esetén 5 nap múlva kerül az összeg a „kártyánkra”. A T-Mobil-előfizetők részére máris elérhető, hogy egy sms-sel, amelyet egy megadott számról elküldenek, azonnal jóváírható a kívánt összeg.

Szóval, már rendelkezünk szerződéssel, amelyben megadhattuk, hogy mely mobilszámunkhoz mely autó rendszáma tartozik. Ha egy mobilszám, egy autó, akkor egyszerű az eset. Nincs más dolgunk, mint hogy parkolunk. Keresünk egy automatát, amelynek az oldalán (tetején) található a számsor, amelyet tárcsázva a készülékünk-ről, hangjelzéssel vagy válasz sms-el jelzi a rendszer, hogy a parkolási idő elindult. (A számsor utolsó négy számjegye jelzi a rendszer számára a parkolás pontos körzetét, helyét.)

Két fontos részlet: amennyiben a telefon hívószám-kijelzése aktivált, akkor semmi gond, a rendszer fogadja és azonosítja a telefont, no és a hozzá tartozó rendszámot. Amennyiben ezt a szolgáltatást nem állítottuk be a készülékünkön és ezt nem is akarjuk aktiválni, úgy minden parkolási tranzakció előtt be kell ütnünk a *31# kódot, és ezzel a rendszer ideiglenesen azonosítja telefonunkat és a hozzá tartozó adatsort.

Amennyiben a hívásunkat vagy az sms-ünket követően 1 percnél belülről nem kapunk választ, úgy nincs aktiválva a parkolási rendszer. Meg kell ismételnünk a tranzakciót, amíg a visszaigazolás nem történik meg. Sms esetén a telefonszám utolsó 4 számjegyét kell elküldeni a 06-30-344-4330-as számról.

Ha végeztünk, akkor pedig egy újabb hívás a parkolóórán megadott számra vagy egy sms a 06-30-344-4340-re. Az elektronikus üzenetnek nem kell szöveges tartalommal bírni mindaddig, amíg egy mobilhoz egy autó tartozik. Abban az esetben, amennyiben több jármű is tartozik egy számhoz, úgy a rendszámot meg kell adni, hogy a számítógép az adott matricaszámhoz kapcsolja a szolgáltatást.

Arra is lehetőség van, hogy előre jelezze a parkolni szándékozó a várakozási idejét. Ezt sms-ben megteheti. Egy autó, egy mobil esetén elegendő az időtartamot percben megadni, pl. 60 vagy 120. Ha korábban érkezett vissza, akkor ezt is leállíthatja egy hívással vagy sms-sel. Amennyiben hosszabb ideig marad el, mint a maximális parkolási idő, úgy ahol éppen tartózkodik, meghos-

szabdíthatja a parkolási idejét, csak tudnia kell a parkolóórán szereplő telefonszámot, illetve sms-hez az utolsó 4 számjegyet.

Bizom benne, hogy eddig érthető, mert az összes beállítási lehetőség részletezésétől most eltekintenek, ezt az élményt meghagynám mindenkinek fakultatív programként.

Mit érdemes tudni még: azt mindenképpen, hogy a szolgáltatás havi alapdíja 167 Ft/rendszer/hó, áfa nélkül. Az alapfunkciók esetében minden tranzakció díja 15 Ft/alkalom, szintén adótartam nélkül.

Az alapsomagba beletartozik:

- parkolás elindításának jelzése (üzenet vagy hang),
- parkolás leállításának és automatikus leállításának jelzése (üzenet vagy hang),
- a felhasználható összeg meghatározott összeghatár elérésének jelzése (alap esetben 500 Ft, de ezt az ügyfél módosíthatja),
- egyenleg feltöltésének jelzése (kivéve a személyes befizetést).

Emellett léteznek prémiumszolgáltatások:

- parkolási állapot lekérdezése,
- határozott idejű parkolás leállításának jelzése,
- kártyaegyenleg lekérdezése,
- PIN-kód megváltoztatása,
- kommunikáció nyelvének megváltoztatása,
- jármű és telefonszám-összekapcsolás sms-ben,
- további telefonszám hozzárendelése vagy törlése,

- rendszeres egyenlegközlés,
- értesítés, ha a határozott idejű parkolás lejár,
- értesítés, ha a parkolás 15 perc múlva lejár,
- értesítés a parkolás leállításáról,
- értesítés, ha a felhasználható összeg a meghatározott összeg alá csökken,
- értesítés, ha a parkolás a meghatározott összeget túllépte,
- értesítés, ha az ügyfél által megadott adatok hibásak,
- értesítés az utolsó tranzakcióról,
- szolgáltatások módosítása sms-ben.

A rendszer három nyelven képes kommunikálni: magyarul, angolul és németül, ezt ki-ki magának be tudja állítani. A PIN-kódról annyit azért tudni kell, hogy a regisztrációkor a parkolási kártyához kap mindenki egy egyedi azonosítót, ez a PIN-kód, ami 1234, viszont ezt mindenkinek az első alkalommal meg kell változtatnia, csak úgy fogadja el a rendszer a későbbi tranzakcióit. Ennek segítségével a mobiljáról képes lesz minden változtatásra, szerződésmódosításra anélkül, hogy az ügyfélszolgálati irodára be kellene fáradnia.

A prémiumszolgáltatások körét átolvasva, ki-ki láthatja, mennyi mindent lehet a mobiltelefonja segítségével ellenőrzése alatt tartani, ha erre igényt tart és a pénzt sem sajnálja érte.

A félreértések és a későbbi pereskedések elkerülése érdekében célszerű a szerződéskötéskor tisztázni, hogy a szolgáltatást igénylő kér-e számlát, s ha igen milyen rendszerességgel. Lehet havonta, ennek a díja 150 Ft, negyedévente 300, míg évente

450 Ft. Vállalkozók számára mindenképpen a havi elszámolás a célszerű. Részletes kimutatás is lekérhető akár online is, de postázás esetében 1 Ft/sor. Aki az ügyfélszolgálaton veszi ezt át, annak ez nem okoz költséget.

A parkolóór pedig nem tesz mást, mint ahol nem lát parkolási cédulát, de talál matricát, ott ellenőrzi a készülékén a matrica azonosító száma alapján, hogy az adott gépjármű rendelkezik-e érvényes parkolási engedéllyel. Amennyiben nem, úgy a pótdíjazás alól a mobil fizető sem „menekül”. A pótdíjat viszont csak a parkolóautomatánál, illetve az ügyfélszolgálaton lehet befizetni, mobilon nem.

Előfordulhat, hogy este 18 óra előtt állítja le valaki az autóját és elindítja a mobil parkolóórát. Amikor az óra eléri a 18.00-t, akkor az automata magától leállítja a fizetést. Az is megoldható, hogy valaki reggel nem a fizetési idő előtt óhajt távozni járművével, így a „hoidtőben” indított parkolódíjat is csak a valósági fizetési ciklusban indítja a rendszer.

XXI. századi szolgáltatás, amelyben az informatika szolgálja az embert. Ahhoz, hogy ezzel mind többen tudjanak élni, bizony el kell mélyülni a technikai részletekben is.

A szolgáltatás a fővárosban magába foglalja a Budapesti Önkormányzati Parkolási Kft., a Centrum Parkoló Rendszer Kft. területén található parkolókat, valamint hét belvárosi kerület fizetőparkolóit.

Jó időtöltést és parkolást a virtuális világban!

k.z.t.

APEH közlemények

A folyószámla-kivonatok kiküldéséről

Az Adóhatóság 2006. július 4-én kezdi meg és 2006. augusztus 31-ig fejezi be - az Art. 43. § (8) bekezdés előírásának eleget téve - az egyéni vállalkozói és magánszemélyes folyószámla-kivonatokat, valamint a 2005. évre felszámított késedelmi pótlékról szóló értesítők kiküldését. A gazdálkodó szervezetek értesítése 2006. október 1. és október 31. között fog történni.

A jogszabály előírja, hogy az adóhatóságnak évente egyszer értesítenie kell azokat az adózókat, akiknek az előző naptári évre késedelmi pótlékot számít fel, és/vagy a folyószámláján tartozásos vagy túlfizetési adónemegyenleget tart nyilván. Folyószámla-kivonatot kap minden egyéni vállalkozó (és gazdálkodó szervezet), akinek 1000 forintnál, adószámos magánszemély és magánszemély, akinek 100 forintnál nagyobb összegű késedelmi pótlékot állapítunk meg 2005. évre. A pótlékértesítők mellé minden esetben csatolunk folyószámla-kivonatot is. A közölt késedelmi pótlékot az egyéni vállalkozók és magánszemélyek folyószámláján 2006. szeptember 15-i (gazdálkodó szervezetekén 2006. november 15-i) esedékességi dátummal írjuk elő, ami egyben megfizetési határidőt is jelent, függetlenül attól, hogy az értesítést mikor veszik kézhez. Folyószámla-kivonatot kapnak továbbá azok, akiknek 2005. évre nem kell felszámítani késedelmi pótlékot, de 2005. december 31-én volt a folyószámláján (akár tartozásos, akár túlfizetési) egyenleget mutató adószám.

Nem kapnak értesítést azonban azok az adózók, akiknek 2005. évre nem kellett felszámítani késedelmi pótlékot, és 2005. december 31-én a folyószámlájuk is rendezett volt.

Ezúton is kérjük, hogy a kivonathoz csatolt TÁJÉKOZTATÓ-t figyelmesen olvassák el, mert az számos olyan információt tartalmaz, amelynek ismeretében, az abban leírtak szerinti eljárással az esetleges eltérések rendezésének ügyintézési idejét lerövidíthetik.

Segítő együttműködésüket előre is köszönjük.

Jóstehetség

A férj hazajön a munkából, levágja magát a tv elé és odaszól a feleségének:

– Hozz egy sört, mielőtt elkezdődik!

Az asszony hozza a sört, de a férj kis idő múlva újra szól:

– Hozz gyorsan még egyet, mielőtt elkezdődik!

Az asszony nem érti, de azért hozza. Tíz perc múlva a férj újra:

– Hozd gyorsan a következőt, mert most már tényleg mindjárt kezdődik!

Az asszony kiborul és elkezd üvöltöni:

– Mi van, ma este csak ez telik tőled? Csak ülsz a tv előtt, kiszolgáltod magad és a sörödet vedeled? Te utolsó senkiházi lusta állat! Te mocskos dísznő, teee...

Mire a férj szomorúan:
– Elkezdődött...

Bemegy egy férfi a kocsmába, rendel öt konyakot, majd gyors egymásutánban lehúzza. A csapos együttérzőn megjegyzi:

– Nehéz napja volt, ugye?

– Hajjaj, ma tudtam meg, hogy homokos a fiam.

Másnap ismét bejön, rendel megint öt konyakot, megissza őket. A csapos megkérdi:

– Még mindig a tegnapi dolog miatt iszik?

– Nem, ma megtudtam, hogy az öcsém is a fiúkat szereti.

Harmadnap már eleve részegen jön, és tíz konyakot rendel. A csapos szánakozva kérdezi:

– Hát maguknál senki sem szereti a nőket?

– Dehogynem, a feleségem...

Fizetendő minimális járulékok 2006. július hónapra

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

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

Miért teremtette meg Isten a férfit?

– Mert a gorillákat sehogya sem tudta megtanítani a fűnyírásra.

* * *

Milyen valójában a házasság?

– Olyan, mint egy sivatagi délibáb. A távolban paloták, pálmák, tevék látszanak. Aztán amikor közelebb érsz, akkor eltűnik a palota, a pálmák, és kettesben maradsz a tevével.

* * *

Mi a különbség az erotikus és a perverz szex között?

– Az erotikus szexnél egy tollat használsz, a perverznel egy egész csirkét.

* * *

Milyen az ideális férj?

– 90-70-60. Kilencvenéves, hetvenes az IQ-ja és hatvan milliója van a bankban.

* * *

Két rendőr találkozik. Az egyik megszólal:

Hallom, meghalt a feleséged. Hogyan történt?

– Tudod, tegnap elvágta a kezét.

– És abba belehalt?

– Nem, de lelöttem, hogy ne szenvedjen.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgyhónapot követő hónap 12-e.
A júliusi hónapra tehát 2006. augusztus 12.**

BTI – Taxicentrum hírek

A BTI-Taxicentrum iroda augusztus 20. és 27. között zárva tart. Ezen időszak alatt mindennemű ügyintézés szünetel. Az ebben az időben esedékes kocsicserékhez szükséges felelősségbiztosításokat érdemes korábban tenni. Augusztus 28-tól újult erővel vetjük bele magunkat a munkába...

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, utánnagyártott 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 kedvezménnyel
Száraz 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 kárügintézés,
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., Postyán 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!

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*	5.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év*	15.000.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.500.-tól
Elektronikus bevallások	1.500.-tól
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
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	1.780.-
Magyarország atlasz	2.070.-
Budapest (házsámos) és környéke (34 település) atlasz	2.340.-
Budapest (házsámos) és környéke (90 település) atlasz	3.540.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.980.-tól
DYNO-TAB fogyasztáscsökkentő tableta (60 liter üzemanyaghoz)	400.-
Tarifatáblázat készítése/db	550.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	550.-
Engedélyszám a kocs 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

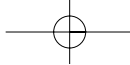
2006-tól az APEH az eddigi negyedéves gyakoriság helyett havonta teszi közzé a bizonylat nélkül elszámolható üzemanyagárakat. Ha a vállalkozó az üzemanyagot e közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyag-ról számlát beszerezni.

Mi az, ha a nő lemászik a fáról?
– Evolúció.

És ha a férfi lemászik a fáról?
– Tévedés.

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-tól	6,25%



Porral oltó, fényvisszaverő mellény, plusz háromszög

A NYARALÁS KIEGÉSZÍTŐI

Az Európai Unión belül ugyan egységes közlekedési szabályok érvényesek, tagállamonként mégis más és más kiegészítőket kérhetnek a nyaralni gépjárművel indulóktól. S ha valaki nem elég felkészült, akkor a bírság igencsak meglepően hathat.

Az minden autós számára természetes, hogy a gépkocsijához szervesen hozzátartozik az egészségügyi doboz – nem elfeledve, hogy feltöltött állapotban, még jobb, ha plombázottan. Ugyancsak nélkülözhetetlen a gépjárműtípusnak megfelelő világítókészlet, valamint az elakadásjelző háromszög. Amennyiben nyaralni indulunk, nem árt az autót átnézni a szervizben. Biztos, ami biztos, bár hazánkban ez még egyelőre luxusnak számít, pedig sok bajtól és kellemetlenségtől óvhatná meg a sofőr saját magát és a családot, hogy az esetleges mentési vagy gyors szerviz költségeiről itt most szót se ejtsünk. Talán annyit azért érdemes tudni, hogy már a szomszédos Ausztriában sem lehet a leállósávban gépjárművet szerelni – defektet kivéve. Amennyiben gond van az autóval, azt autótomentővel a legközelebbi parkolóba kell szállíttatni és csak ott lehet a gyorsjavításnak nekifogni. Ha a tulajdonos nem gondoskodik az autópályán akadályt jelentő járműve elszállításáról, akkor azt a hatóság rögvest megteszi, ám annak a költségei elérhetik a százezer forintot is, átszámítva. Magára hagyott autót éppen ezért egyáltalán nem is látni a Lajtán túl. A rendőrség elszállíttatja, majd annak a költségét a tárolással együtt a tulajdonosnak kiszámlázza. S ha az üzemeltető nem igyekszik ki-egyenlíteni a számlát, akkor az is előfordulhat, hogy a járművét elárverezik, ha a szállítás és a tárolás költsége – a hatóság megítélése szerint – eléri a jármű becsült értékét. Egyes meg nem erősített információk szerint vannak olyan uniós tagállamok, ahol még az érték- és állagmegővéért sem vállalnak felelősséget az ily módon lefoglalt járművek esetében.

Szóval, ha már a szervizbe nem is gurult el a spórolni igyekvő közlekedő társ, azért mindenképpen érdemes néhány alapvető tartalék eszközt az autóba rejteni. Ne maradjon otthon hely hiányában az emelő, a kerékkulcs, mint ahogyan szükség lehet csavarhúzó és villáskulcs készletre is. A bajban jól jöhet egy világítóeszköz, akár elemes, akár akkumulátoros. A szigetelőszalag is sok problémát képes orvosolni. Emellett senki ne feledkezzen meg tartalék biztonsítékokról, esetleg gyújtókábelről vagy éppen különböző átmerőjű gumicsövekről sem. A gyertya is jól jöhet, de ettől fontosabb lehet néhány szorító bilincs a szerszámos ládikában vagy éppen elektromos vezetékek.

Ne kerüljön rá sor, de ha a gépjármű lakott területen kívül lerobbant, akkor a legtöbb országban már célszerű eleve a fényvisszaverő mellényben kiszállni, különben a rend őrei azonnal a jog teljes szigorával léphetnek fel az óvatlan vezetővel szemben. Ausztriában a gépjármű kötelező felszerelése közé tartozik a mellény, és használatuk minden esetben kötelező, ha a jármű vezetője lakott területen kívül az útszélén, leállósávban megáll és kiszáll. Ugyanez érvényes Olaszországra is, bár ott még alapfelszerelésként nem írják elő, viszont ha az autót javítani kell, akkor megkövetelik minden utastól. A mellények használatát előírták még Portugáliában, Spanyolországban, Horvátországban, de a többi tagállamban is erősen ajánlott. (A Magyar Autóklubnál 950 forintos áron beszerezhetőek a mérethelyes mellények.) Műszaki hiba esetén az elakadásjelző háromszöget azonnal ki kell helyezni a meghibásodott járműtől kellő távolságban, hogy a forgalomban részt vevők időben észleljék a javítandó járművet. Törökországban azonban nem csak hátul, hanem elöl is megkövetelik a háromszög kihelyezését, úgyhogy akik a törökökhöz igyekeznek, azok két háromszöggel kelljenek útra. A spanyoloknál csak ajánlott, ott nem büntetik meg a külföldieket, de jobb a bajt megelőzni. Ugyancsak fura lehet a magyar autósoknak, de a porral oltó is a kötelező felszerelések közé tartozik jó néhány államban. A Balti államokban, Bulgáriában, Görögországban, Lengyelországban, Romániában és Törökországban szükséges, míg a többi államban ajánlott. A mediterrán vidékeken több gépjárműtűz is előfordult az elmúlt években. A gépkocsi teljesen kiégett, mert az autóban nem volt porral oltó, amivel megfékezhetőek lettek volna a lángok. Ezt a külföldieknél is ellenőrzik, mert a legtöbb kár az ő közlekedési eszközeikben keletkezett. Ennek ismeretében már az sem csoda, hogy a görög, török, spanyol, portugál részekben tiltott a pótüzemanyag-tartály. Senki nem szállíthat az autójában a gépjárműve rendszeresített üzemanyag-tartályán kívül benzint vagy gázolajat.

Egyre több tagállamban kötelező a tompított fényszóró használata. Lengyelországban és Szlovákiában csak időszakosan, így az előbbieknél október elsejétől február végéig, míg a szlovákoknál október 15. és március 15. között. Ausztriában és Csehországban – ez utóbbiban július elseje óta – Észak-Európa országaiban, Horvátországban, Szlovéniában lakott területen belül és kívül is kötelező, míg Olaszországban csak lakott területen kívül. Franciaországban és Svájcban csak ajánlott, míg az alagutak és fél-alagutakban kötelező a tompított fény bekapcsolása, akárcsak az alpesi országok-

ban. Lassan igen nehéz lesz megjegyezni, hogy mikor, hol kell felkapcsolni, így célszerűbb, ha az autó indulásakor felkapcsolja a vezető, abból baj nem lehet. (Bár információink szerint Szerbiában éppen ezért büntetnek a rendőrök.) Igaz, ez némi többletfogyasztást okozhat, de a biztonság talán ennyit megér. Arról nem is szólva, hogy a feledékenység utáni bírság jóval többbe kerül – tudtuk meg *Kicsinyiné Pulay Kornéliától*. A Magyar Autóklub nemzetközi kapcsolatok osztályvezetője jó tanácsként még hozzátette: - Indulás előtt érdemes minden utazónak tájékozódni a tranzit és célszág budapesti nagykövetségén az aktuális vám-és közlekedési, műszaki szabályairól. A Magyar Autóklub munkatársai is készségesen állnak az utazni vágyók rendelkezésére, nem csak közúti információkkal, hanem autópálya matricákkal cseh, szlovák, és szlovén viszonylatban is, forintért.

A jó magyar szokások közé tartozik az is, hogy apartmant bérel a család a tengerparton és a csomagok között igyekeznek az ellátásért felelős családtag, mindenféle előre gyártott, félkész készítményt bepakolni. Konzervek garmadája lapul a csomagtartóban, hogy legalább a kajára és az élvezeti cikkekre minél kevesebbet kelljen költeni. Nos, ezen a területen is szigorú kontrollra lehet számítani. A madárinfluenza miatt semmilyen húsféleséget, szalámit nem engednek át a legtöbb határon még az unión belül sem. De számítani lehet úgynevezett mélységi ellenőrzésre is, amikor a tagállam határáról akár 100 kilométerre is kipakolathatják az egész autó csomagtartóját. Nem lehet tojásféleségeket sem vinni, min tahogyan a jövedéki termékeket is csak az előírt mennyiségben lehet birtokolni. Így az alkohol, a dohánytermékek és a kávé különösen keresett cikkek közé tartoznak. A legtöbb országba 200 szál cigarettánál többet csak az adó megfizetése mellett lehet bevinni. Érdemes erről is még azelőtt tájékozódni, mielőtt problémák forrásává válik a nagyobb mennyiség.

S ha minden előkészület megtörtént, akkor nem marad más hátra, mint az út során a közlekedési szabályok maradéktalan betartása, s akkor valóban gondtalan és kellemes pihenésre számíthat az utazó.

k.z.t.

Számoljatok!

Kollégák! Ha túl sokba kerül az üzemanyag, **jelentős megtakarítás** érhető el egy üzemanyag égését javító eszközzel.

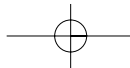
Új autóknaál 8-12%

Régebbi autóknaál 10-15%

Saját példám: 1,9 PDDTI Passat-nál
100 km-en 1 liter megtakarítás!

Fehér Sándor City 80

70/371-4180 (gyorshívó: 4180) 30/9448-042



Előre kitöltött adatlapok, gyors lebonyolítás

Szemlét tartottak a City Taxinál

Tavaly júliusban, az elnökválasztás után nyilatkozott a Taxisok Világának Tamás Miklós, a City Taxi Szövetkezet új elnöke, aki tervei között említette a szokásos, korábban már jól bevált szemle megszüntetését. Ahogy akkor fogalmazott: „az éves kocsiszemle lerágott csont, már minden cég átvette, mert bevált... ..Mi most egy más megoldáson gondolkodunk... ..ha nem válik be, visszatérünk a régi módszerekhez”...

- **Nem vált be?**- kérdeztük Tamás Miklóst.
- Nem erről van szó! Hivatkozhatnék a politikusokra is, akik egyszer ezt mondják, majd meggondolják magukat... De az igazság az, hogy nálunk a körülmények változtak. A korábbi szemléink úgy zajlottak, hogy kivonult a City Taxi teljes infrastruktúrájával, lakókocsival, pénztárral és a segítőkkel a Hősök tere, ahová területfoglalá-

próbálhatták ki kollégáink júniusban. A mostani rendszer, amelyet a reklamációs és etikai bizottság dolgozott ki a vezetőség segítségével, gyökeres változást hozott. Azt azért el kell ismernünk, hogy évente egyszer, egy átfogó ellenőrzés, vizsgálat nem árt egy cégnek sem. Ez még akkor is igaz, ha etikai bizottságunk minden nap rajta tartja a szemét az autókon, ha aktív ellenőrzés folyik címre érkezéskor, a reptéren, Budaörsön, vagy a nagyobb csomópontokban. Ráadásul, amit tavaly nyáron még nem lehetett látni, az új központ melletti nagy parkoló által nyújtott lehetőség. Itt ugyanis megrendezhettük a szemlét minden fennakadás nélkül. A pénztárnak nem kellett kitelepülni, a csekkeket is be lehetett váltani közben, de enni-inni is lehetett kulturált körülmények között. Azonban ezt megelőzően a vezetőség heteken-hónapokon keresztül azon dolgozott, hogy a szemle kollégáinknak minél kevesebb idejét rabolja el feleslegesen. Taxisaink személyes



Tamás Miklós: – A vezényelhetőség első körben 110 kollégánkat érinti

Az idén a várakozási idő a szemlén jelentősen lerövidült



si engedélyt kellett kérnünk és amiért - nem is keveset - fizettünk. A kollégák százasával nem dolgoztak, mert sorban álltak. Ez nekik sokszor félnapos kiesést okozott, mi pedig rengeteg fuvart veszítettünk, mind e mellett utaspanaszok özönét kaptuk. Erről beszéltem tavaly júliusban. Ezt a rendszert szerettük volna megváltoztatni. Ugyanakkor a fürdővízzel nem kívántuk a gyereket is kiönteni, tehát a kompromisszumos megoldás mellett maradtunk. Ezt

adatait, a gépkocsira vonatkozó információkat előre bekértük, hogy az adatlap kitöltését ne kelljen kívárni senkinek. Végül is az adott időpontban csak az autó szemrevételezésére, a reklámanyagok meglétének ellenőrzésére került sor. Be is igazolódott, hogy semmiféle fennakadást nem okozott az új rendszerű ellenőrzés.

- **Az autóparkotok hogyan változott?**
- Kollégáink még áldozatok árán is egyre jobb autókkal, jobb műszaki, jobb techni-

kai feltételekkel szolgálnak. Autóikat részletre, lízingre vásárolva a felső középkategória felé haladnak azért, hogy utazóközönségünket meg tudjuk tartani az egyre erősödő konkurenciaharcban.

• **Létszámotok viszont változatlan. Tíz évvel ezelőtt mulatságos lett volna, ha egy-egy társaság képviselője őszintén arra panaszkodott volna, hogy sok a munka és nincs elég taxis, aki ezt ellátná. Ma viszont szinte minden nagyobb fővárosi céget érint a probléma. A megrendelőt pedig nem érdekli, hogy a dugó, vagy a taxisok családi programja következménye az, hogy nem kap autót, ha rendel.**

• A létszámmal mindenképpen kell tenünk valamit. Nálunk - miután szövetkezeti formában működünk - a létszámot a közgyűlés határozza meg. Tehát csak felhatalmazással bővíthetünk. Ez a következő közgyűlésünkön mindenképpen napirendi pont lesz. Szeretnénk elérni, hogy tagságunk engedélyezze a létszám bővítést. Fel kellene vennünk már most is legalább 20-25 embert.

• **Nem lenne megoldás, ha alkalmazottakat is beengednétek magatok közé? Hiszen őket akár munkaidő vállalására is lehetne kötelezni, amire egy szövetkezeti tagot nem. Vagy esetleg, ha ketten dolgoznának egy autón, ami a gazdaságosabb működtetést is elősegítené.**

• Mindenképpen üdvözölhető lenne, már csak az autók kihasználtsága miatt is, hogy a régi formákon valamilyen mértékben változtassunk. Felmerülhet például, hogy másodállásos taxisok nagyban javíthatnák az autók kihasználtságát, ezáltal csökkenthetnék az egyre nagyobb költségeket. Azonban a szövetkezet alapszabálya ezt jelenleg nem teszi lehetővé. Ezen is szeretnénk változtatni.

• **Miért nem kötelezitek a taxisaitokat arra, hogy legalább egy csúcsidőt kint töltsenek az utcán? Ez is közgyűlési hatáskör?**

• Nem, ez a vezetőség kompetenciája. Ráadásul ezen már túl vagyunk. A 2002. márciustól ideérkezett kollégáinkat vezényeljük. Ez azt jelenti, megkértük őket - a szerződésükben is ez szerepel - hogy legalább egy csúcsidő intervallumot teljesítsenek, vagyis szolgáltassanak. A legfőbb probléma a címek csúcsidőben történő kiadása. Próbáltuk ezt megoldani, és úgy mond a „vezényelhetőséget” vezettük be. Ez az első körben 110 kollégát érint, akik nem szövetkezeti tagok. Meghatároztuk számukra, hogy tetszésük szerint vagy reggel 7-től 10 óráig, vagy du. 16-tól 20 óráig dolgozzanak. Továbbá két szombatot és két vasárnapot kér-

tünk tőlük, azért, hogy megrendelőinket képesek legyünk megfelelően kiszolgálni. E mellett egy minimális címmennyiség felvételét határoztunk meg számukra. Mindezt azért, hogy rávegyük őket egy kicsit intenzívebb munkavégzésre abban az időszakban, amikor a szövetkezetnek a legnagyobb szüksége van tevékenységükre.

• **Mekkora esély van arra, hogy a többiket is rá tudjátok venni hasonló beosztásra? Vagy legalább arra, hogy ne hivatali munkarendben dolgozzanak.**

• Van erre esély. Először is a társaság két részre oszlik: a szövetkezeti tagokra és a nem szövetkezeti tagokra. A szövetkezeti tagokat ebből a körből kivehetjük. Őket a szövetkezet közgyűlésén kérjük, hogy próbálják a munkabeosztásukat a cég érdekeinek alárendelni. Több-kevesebb sikerrel tesszük ezt, belátom. A következő közgyűlésen sem fogjuk a kérést elmulasztani, hiszen egy egészséges példamutatás a szövetkezeti tagjaink részéről sem ártana a többiek felé. Egy kicsit el van kényelmesedve az egész szakma. Öregsziük, egyre kevesebbet bírnak, egyre melegebb van, a taxisok egyre fáradtabbak, türelmetlenebbek. Ugyanakkor a másik oldalon a megrendelők állnak, akiket ez érthetően nem érdekel...

• **Sokan vannak, akik bár nem szövetkezeti tagok, ám 15-20 éve citysek. Őket is vezénylitek majd?**

• Nehéz ezt a kört külön választani, hiszen valóban vannak már 20 éve nálunk dolgozó nem szövetkezeti tagjaink is. Olyanok, akik különféle okok miatt nem tartották fontosnak, hogy belépjenek a szövetkezetbe. Tehát nem egyszerű a helyzet, méltánytalan lenne egy kalap alá venni mindenkit. Ennek ellenére a vezénylés egy-egy szállodánál, vagy a reptéren már régóta ismert megoldás. Ezekon a helyeken szigorú munkaidő szerint dolgoznak. Mi nem kommunista műszakot kérünk a vezényelhető kollégáinktól, csak azt, hogy a City érdekeit mellé (nem alá!) rendeljék a sajátjaiknak. Az így keresett pénz természetesen az övék, mi ebből semmit sem veszünk el. Bajban van a cég, de hála Istennek csak idézőjelben mondhatom ezt a „baj”-t! Ez ugyanis dicsekvés is lehet. Annyit jelent, hogy ki kell szolgálni a megnövekedett létszámú megrendelőinket, akiknek érdekeit mindeképpen képviselnünk kell, mert ha nem, elmennék máshová.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-

Én igazán soha nem értettem meg, miért különböznek annyira a férfi és női szexuális szükségletek. Soha nem értettem meg azokat a Vénusszal és a Marssal kapcsolatos dolgokat sem. Nem érttem azt sem, hogy a férfiak miért gondolkodnak a fejükkel, a nők viszont szívükkel. Végül, soha nem érttem, hogy miért csökken a női szexuális vágy a nagy „IGEN!” kimondása után.

Ezeknek a dolgoknak igazolására álljon itt egy rövid példa: Egyik este, a múlt héten, feleségemmel feküdtünk az ágyban. Már lángolt a vágyam, dolgoztak a hormonok, amikor közeledésekre nejem azt mondta:

– Nem tudok most, nincsen kedvem... Csak annyit akartam, hogy megölelj egy kicsit.

– Miii??? – kérdeztem feldűlvén – ez most mit jelentsen?

És akkor kimondta a mondatot, amelyet fél minden férj a bolygón:

– Te egyszerűen nem érted az én érzelmi igényeimet, amelyekre szükségem van, mint nőnek. Nem az a dolgom, hogy kielégítsem a te férfias testi szükségleteidet.

A furcsa arckifejezésemre csak azt mondta:

– Hát nem tudsz szeretni egyszerűen csak magam miatt, és nem azért amit az ágyban csinállok veled?

Rájöttem, hogy ebből már nem lesz semmi, elfordultam és elaludtam.

Következő nap felhívtam a főnököm és kivettem egy szabadnapot, hogy egész nap a feleségemmel legyek. Elmentünk ebédelni, aztán elvittem egy nagy bevásárlóközpontba, ahol egy félelemtelny nőiruhaüzlet volt.

Körbementem vele, amíg kiválasztott néhány drága ruhát. Nem tudta eldönteni, hogy melyiket vegye meg, így mondtam, hogy megvesszük az összeset. Cipőt is akart, amelyik illik a ruhához. Mondtam, hogy vegyünk mindegyik ruhához valót. Elérkeztünk az ékszerboltig, ahol vettem gyémánt fülbevalókat. Mondhatom, hogy itt már nagyon izgatott volt. Biztos arra gondolt, hogy a csőd szélén vagyok. Arra gondoltam, hogy próbára teszt, amikor kérte a tenisz csuklópántot, mert még életben nem fogott teniszütőt.

Biztos gondolkodóba ejtettem, amikor így válaszoltam: – Persze, drágám.

Szerintem már közel volt a szexuális csúcshoz az óriási izgalomtól. Végre mosolyogva szólt:

– Azt hiszem, hogy ennyi lesz. Menjünk a pénztárhoz.

Alig bírtam ki, hogy ne röhögjek, amikor válaszoltam:

– Most nem tudok, nincs kedvem.

Az arca eltorzult és teljesen elszápadt:

– Miiiiii?

Akkor elmondtam:

– Csak azt akartam, hogy az öledben tartsad egy kicsit ezeket a ruhákat. Te egyszerűen nem érted az én pénzügyi gondjaimat, amelyekkel meg kell küzdenem mint férfinak, hogy kielégítsem a vásárlási vágyadat, mint nőnek.

És amikor rám nézett, úgy mintha ölni akarná, hozzátettem:

– Hát nem tudsz szeretni egyszerűen magam miatt, és nem csak azokért a ruhákért, amiket veszek neked?

Biztos voltam benne, aznap este sem lesz dugás...

 **K-TERMO BT.**
AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

DIGITAXI TAXIÓRA
EÖRDÖGH TRADE KFT.

1196 BUDAPEST, Vas Gereben u. 113.
Telefon: 282-4280/101 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

Ahol számítanak a taxisokra

Caligula bár

Az éjszakai taxisok sokszor felháborodottan mesélik, hogy egyes bárók, mulatók ígéretük ellenére nem adják meg azt, amire a fuvarosok számítanak. Érkezésnél ugyanis sok esetben kiderül, hogy korábban már odaszólt a szállodaportás, a pincér stb. Vagyis a taxis hiába jelzi, hogy a betolás elismerése neki járna, nem kap semmit. Ellenőrizni pedig nem lehet, mert előfordulhat, hogy valaki tényleg odaszólt korábban. Van, ahol a bingóval van probléma, és lássuk be, ez is nehezen követhető visszamenőleg. Vagyis az üzletnek ez a fajtája elsősorban a kölcsönös bizalomra épül, ami az éjszakában is megalapozhatja a tartós jó viszonyt. A szerkesztőségbe érkező panaszokat végighallgatva kiderült, hogy ez olyan ingoványos terület, melyben a legjobb kapcsolatokkal sem lehet igazságot tenni, ugyanis egy rókáról nem lehet 2-3 bört lenyúzni. Mert ugye az is lehet, hogy a kedves vendég már a szállodában kap segítséget az este megfelelő eltöltéséhez úgy, hogy még telefonon is jelzik a szórakozóhely felé: „megy (mennek) majd tőlük vendég (vendégek)”. Am vacsora közben is felmerülhet ilyen igény, amikor a vendéglőből érkezik a telefon: „küldünk taxival érdeklődőt”. A taxis pedig szintén „dolgozik a feladaton” fuvar közben, melynek eredményét szeretné megkapni a bárban, de ekkor jön a vita. A probléma megoldhatatlannak látszik. Vagy mégsem? Közben kicsit megpróbáltuk a kérdést körbejárni, néhány taxis jelezte, van olyan éjszakai bár is a városban, ahol mindig a taxis jár jól, nincsenek viták, minden korrektül működik. Ez a Caligula bár, mely új üzemeltetőt kapott tavasszal, és teljesen megváltozott. Tekintettel arra, hogy ez jó hír lehet másoknak is, megkerestük az üzemeltetőt, akit a kollégák csak „caligulas Sanyi”-ként ismernek, hogy mondja el a titkot, miért nincsenek nála veszekedések a betolás vagy a bingó miatt.

• Az ok, hogy nagyon sok tapasztalatot szereztem e téren az éjszakában. Pincérként kezdtem az egyik night clubban. Majd végigjárva a ranglétrát üzletvezető lettem. Ezt egy rövid szünet követte, amikor belekóstoltam a taxizásba. Ez idő alatt szinte baráti kapcsolatba kerültem a taxisokkal. Tetszett, ahogy csinálták új kollégáim, sokat tanultam tőlük. Ez alatt a kilenc hónap

alatt megismertem azt az oldalt is, amit korábban – üzletvezetőként – csak felületesen kezeltem. Megismertem, milyen érzés az, amikor vendéget viszek egy bárba taxiként. Milyen érzés idegeskedni akár egy

Rigó Vince (Buda 555)

15 éve taxizom. Ebből 12 évet töltöttem a Rádiónál, ahol 4 évet diszpécserkedtem is. Most a Budánál vagyok. A problémám az éjszakai bárokkal az, hogy nem mindig korrektek. Pontosabban megígérik, hogy majd azok lesznek, csak amikor a fizetésre kerül a sor, megpróbálnak ez alól kibújni. A Sanyit több mint 5 éve ismerem, soha semmilyen problémám nem volt vele. Most néhány hónapja nyitott egy új bárt, a Caligulát. Itt is a már szokott módon zajlik minden. A betolás, a bingó, a sorsolás. A taxisok pedig biztosra mehetnek, ami jár nekik, megkapják. Sőt, amit esetleg például a nyelvi nehézségek miatt a taxis nem tud megoldani a külföldivel, abban is segítenek. Szerintem a jó üzlet alapja a megbízhatóság, ez itt adott.

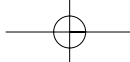
órán át az ajtó előtt a pénzemért, úgy, hogy végig nem tudom, vajon megkapom-e. Sajnos általános probléma, hogy a szállodások, taxisok nem tudnak megegyezni abban, hogy kit mi illet. Én az előbb említett tapasztalataimra építve, már mint üzemeltető egyszerűen megoldottam a kérdést: csak a taxisokkal tartom a kapcsolatot. Vannak night clubok, amelyek pedig csak a szállodákkal. Ez utóbbinak is megvannak az előnyei, mint ahogyan a hátrányai is. Én, mint mondtam, a taxisok mellett döntöttem. Amennyiben mégis egy szállodaportás telefonál, azt is nagyon szívesen ve-

Szabó Károly (Főtaxi 1479)

8 éve taxizom, 6 éve éjszaka. Szinte állandóan hallom, hogy problémák vannak a bárokban többek között a bingóval is. Ezért jövök szívesen a Caligulába, mert itt veszekedés nélkül, korrektül megkapom mindazt, ami jár. Nincs fennakadás sem a vendégek, sem a taxisok terén, és a másnapi bingóra is minden érintettet visszahívunk. Sanyit, az itteni vezetőt egyébként már korábról, más üzleteiből is ismerem. Ott is korrekt volt taxisokkal, utasokkal egyaránt.



A Caligula bár a Szilágyi Erzsébet fasorban



szem, ám akkor megmondom neki, hogy én mindent odaadok a taxisnak és oldják meg egymás között a többit. Miután rólam tudják, hogy korrekt vagyok, így a taxisok az éttermekből, más szórakozóhelyről is ide hozzák a vendégeket. Tehát ez kölcsönösen előnyös üzlet, amiben egymásra vagyunk utalva. Ezt pedig nem teszem tönkre senki kedvéért sem. A betolást 2 perc alatt lerendezzük, vagyis nem kell az autóban idegeskedni órákig. Adott a másnapi bingó és a havi egy sorsolás is azok között, akik ide hoztak vendéget.

• **Köszönöm a tájékoztatást! -B-**

Tüskés Zoltán (Fótaxi 1582)

10 éve taxizom, 9 éve éjszaka. Sanyit 3-4 éve ismerem, és bárról bárra megyek utána. Sok kollégájától az különbözteti meg, hogy a taxisokkal szemben is nagyon korrekt. Nála van gyorspénz, e mellett minden éjszakát követően, illetve havonta egyszer bingósorsolás. Mindez korrekt nagyságrendben. Ráadásul nála vita sincs, ilyenről a kollégáimtól sem hallottam. A taxisokat pedig a tisztességes elszámolás mellett barátságosan fogadja. Ez a kettő együtt szerintem díjazható.



A nyári meleg ellen: Chuck Norris viselt dolgai...

Chuck Norris nem olvas könyveket. Csupán addig nézi őket, amíg meg nem szerzi a szükséges információt.

Ha Chuck Norris megrúg valakit, nem csupán megöli, egész létezését kitérli a téridő-kontinuumból.

Chuck Norris egyszer Big Mac-et kért egy Burger Kingben. És kapott.

Chuck Norris egy forgótót is be tud vágni maga mögött.

Sok ember hord Superman-pizsamát. Superman Chuck Norris-pizsamát hord.

Chuck Norris egy alkalommal kihúzott egy szálát a szakállából és három ember szívét szúrta át vele.

Ha kávézni akar, Chuck Norris a fogaival őrli a kávé, a vizet pedig saját haragjával forralja fel.

Chuck Norrisnak 12 holdja van. Ezek közül az egyik a Föld.

A születésnapján Chuck Norris találmokra kiválaszt egy szerencsés gyereket és behajítja a napba.

Chuck Norris találta fel a fekete színt. Sőt, az egész látható színtartományt ő találta fel – kivéve a rózsaszínt. A rózsaszínt Tom Cruise találta fel.

Chuck Norris osztható nullával.

Chuck Norris egyszer megevett egy egész tortát, mielőtt a barátai figyelmeztethették volna, hogy sztriptízancsónó van benne.

Amikor Chuck Norris vért ad, nem kér tüt, csupán egy pisztolyt és egy vödört.

Nincs evolúció, csupán azon élőlények listája, akiket Chuck Norris élni hagyott.

Chuck Norrisnak nincs állja a szakálla mögött. Ott csupán egy másik ököl van.

Ha látod Chuck Norrist, ő is lát téged. Ha nem látod Chuck Norrist, talán csak másodpercekre vagy a haláltól.

Chuck Norris elszámolt a végtelenig. Kétszer.

Tárgul világegyetemben élünk. Minden Chuck Norris elől menekül.

Chuck Norris tele tárral is játszott már orosz rulettet. És nyert.

Chuck Norris könnyei gyógyítják a rákot. Nagyon sajnálatos, hogy soha sem sirt még. Soha!

Chuck Norris nem megy vadászni, mivel a vadászat szó magában hordozza a kudarc lehetőségét.

gét. Chuck Norris ölni megy.

A Guinness rekordok könyvében az utolsó lapon megjegyzésként az szerepel, hogy valójában minden rekordot Chuck Norris tart, a többiek csak meg tudták közelíteni.

Egyik alkalommal Chuck Norris úgy pofán rúgott valakit fordulatból, hogy a lába átlépte a fénysebességet, visszament az időben és megölte Amelia Earhartot, miközben repült a Csendes-óceán felett.

A Kínai Nagy Falat eredetileg Chuck Norris távöltésére építették, de csúnyán kudarcot vallottak vele.

A közhiedelemmel ellentétben Chuck Norris, és nem pedig az észak-ausztráliai medúza a legmérgezőbb teremtmény a világon. A mérgezést követő három percben az emberi lényeken a következő tünetek jelentkeznek: homályos víziók, kinő a szakáll, szűkül a farmer, és olyan érzés keríti hatalmába, mintha folyamatosan átvágnák egy autó szélvédőjén.

A legtöbb embernek 23 kromoszómája van. Chuck Norrisnak 72... és mindegyik mérgező.

Mikor megkérdezed Chuck Norristól, hogy hány óra van, ő csak any-

nyit mond: „Már csak két másodperc...” . És ha megkérdezed, „Két másodperc micsodáig?”, akkor fordulatból pofán rúg.

Mikor Chuck Norris elkészíti az adóbevallását, akkor csak egy üres lapot küld be a fényképevel, amin éppen támadni készül. Chuck Norrisnak még sohasem kellett adót fizetnie.

A gyerekek lefekvés előtt megnézik, hogy nincs-e a mumus a szekrényben. A mumus megnézi, hogy nincs-e Chuck Norris a szekrényben.

Chuck Norris megevett három (baromi nagy) steak-et egy óra alatt. Ebből az első 45 percet a pincérlánnyal töltötte.

Chuck Norris az egyetlen, aki le tudott győzni egy téglafalat teniszben.

Chuck Norris nem köpül vajat. Fordulatból pofán rúgja a tehenet, és abból egyből kijön a vaj.

Chuck Norris nem mossa a ruháit. Kibelezi őket.

A mozgássérült-parkoló nem azt jelenti, hogy ott csak a mozgássérültek parkolhatnak. Ez valójában egy figyelmeztetés, és azt jelenti, hogy az Chuck Norris parkolója, és mozgáskorlátozott leszel, ha ott parkolsz.

Chuck Norris egyszer leölt egy német vadászgé-

pet úgy, hogy rámutatott és annyit kiáltott: „Bumm!” .

Chuck Norris fogadott a NASA-val, hogy képes túlélni egy visszatérést bármilyen űruhu nélkül. 1999. július 19-én egy meztelen Chuck Norris érkezett a föld atmoszférájába, áthúzott 14 állam felett és elérte a 3000 fokos hőmérsékletet. A NASA-nál zavarodottságukban hivatalosan me-teornak nyilvánították, és még azóta is lógnak neki egy sörrel.

Chuck Norrisnak két sebességfokozata van: séta, gyilkolás.

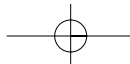
Valaki megpróbálta elmagyarázni Chuck Norrisnak, hogy a fordulatból pofán rúgás nem a legjobb mód arra, hogy valakit megrúgjunk. Ez az eset „a világ legnagyobb tévedéseként” vonult be a történelembe.

Chuck Norris képes gyémántot szénné visszaalakítani. Egyszerűen meghúzza a két végénél fogva.

5-ből 4 doktor nem ajánlotta Chuck Norrist, mint megoldást a legtöbb problémára.

Egy átlagos nappaliban 1242 tárgy van, amivel Chuck Norris meg tud ölni, beleértve magát a szobát is.

Folytatás a 44. oldalon



MORFONDÁRIÁK

Kezdetnek szeretnék bocsánatot kérni a múlt havi számban leírt véleményemért az Előpatak utcai droszttal kapcsolatban. Tisztelt Héray úr! Álomban nem mertem volna gondolni arra, hogy ez a droszt TAXIS SZAKEMBEREK (?) kifejezett kérésére lett kialakítva. Most már csak arra várok, hogy megjelenjen egy kép 8-10 taxival. Aláírás, tutizók az Előpatak droszton. Szerintem várhatok jó sokáig. Még egyszer elnézést. Ha már a drosztknál tartok, igen érdekes gondolataim támadtak a reptéri helyzettel kapcsolatban. Megjelentek az utakon az ilyen-olyan Rent+Taxi feliratokkal járművek. Nem tudtam eldönteni, hogy ezek csak reklámfeliratok, vagy ténylegesen bérautók. Amennyiben bérautók úgy a +Taxi felirat értelemszerűen kiterjesztése a tevékenységi körnek. Gondolkodván azt véltem kisütni, hogy e cégek is beneveztek a reptéri taxizás napjainkban zajló versenyébe. Azért érdekes a dolog, mert számomra az derült ki a nyilvánosságra hozottakból, hogy itt egy teljesen új személyszállítási konstrukció van kialakulóban. Nem joghézagot használnak ki, hanem egy teljesen új területet vesznek igénybe. Ebből azt következtetem, hogy a klasszikus taxis fuvarszervező irodák futnak egy szép kört, majd a második fordulóban egy számunkra eddig ismeretlen Rent+Taxi fogja megnyerni a pályázatot. Ismervén a honi kiírási technikákat, lehet, hogy „cégnék” csak neve lesz. Eszköze egy sem. Majd ők külön toboroznak alvállalkozókat. Habár itt nem feltételezek tökélyhiányt. Hiába, na! Dübörög itt a gazdaság. Azért ez a dübörgés csak virtuális, ugye. Mert én emlékszem az igazi dübörgésre. Az 1-es mellett. Csak azok ruszki tankok voltak. Nem kellett lezárni nekik az Üllői utat. Mint legutóbb – most már tudjuk, 170 millióért – Bush elnöknek. A hagyományokat is sikerült megőrizni. Mert ugye az októberi forradalmat nov. 7-én ünnepeltük. Most meg a mi saját októberi forradalmunkat – mely azért vált szerintem sajnálatos eseménnyé, mert az akkori amerikai adminisztráció a szavát nem emelte fel – a T. elnök úr júniusban méltatja, ünnepli. Szerintem ne ragadjunk le a pontos dátumnál. Bárhol a világon egy magyarnak elég csak azt mondani, hogy ÖTVENHAT. Nem is kell ezt így tovább ragozni. Na de elég a múltba nézésből. Nézzük inkább a TV-t. A VB! Az most a nagy téma! Tiszta szívből örülök, hogy a mieink nem kerültek ki. Levegőt nem kaptak volna ebben a nagy melegben. Gólt, gólokat azt igen. Ahogy mondani szokás, ehhez a színvonalhoz fel kell nőni. Meg a motiváció. Ahogy olvastam egy lapban, volt olyan részt vevő csapat, akiknek jó pár hordó rum volt beigerve a VB megnyerése esetén. Ez is azt példázza, hogy nem minden a pénz. Viszont igen jó meccseket is láttunk. Az elődöntők és a döntő a francia-olasz meg különösen érdekesek voltak. Volt jó is, rossz is, szép is, csúnya is. Zidane fejese szerintem példátlan eset a vb-k történetében. Ezt sem tudjuk meg soha, hogy mitől borult így ki. Visszatérve a mi életünkhöz. Igen érdekesnek tartom Trunkó Barnabás úr választát Sávolt László kérdésére, melyet Nagy Zoli kiegészített és továbbított. Trunkó úr válasza végén csak éppen hogy megemlíti, utal rá, hogy vannak ún. nonprofit biztosítással foglalkozó szervezetek. Na, én egy ilyenrel kapcsolatba kerültem. Az úgy volt, hogy álltam a treffen. Elöttem egy háromlencsés forgalomirányító lámpa. Pirosat mutatott. (Mint az egyszeri futballbí-

rő a második sárga után). Majd zöld lett. Elindultam. Majd se kép, se hang. Na, nem részletezem tovább. Az „ellenfél” elismerte, aláírta stb. És itt jött a képbe a KÖBE. Amely szervezet ugye nonprofit, mely a legolcsóbb kötelező biztosítási díjat ajánlók egyike. Egy évig tartott, míg ki tudtam csikarni a nekem járó pénzt. Az ügyintézésük egy cseppet sem ügyfélbarát. Telefonon folyamatosan elérhetetlenek. Személyesen úgyszintén. Az ügynevezett csöpögtetési technikát alkalmazzák. Azért, hogy ne lehessen őket bíróság elé vinni. Ők ugye hajlandók fizetni. Csak hááát! Az a borzasztó ebben az egészben, hogy sajnos ezt ma meg lehet tenni. Aki megköti a kötelezőt, az mindenképpen jól jár. Aki meg kárt szenved, az pestiesen szólva: bekaphatja! Tisztelt Trunkó úr! Ezen kéne egy kicsit javítani. Valahol Európában ezt megközelítően nem így csinálják. Haladunk? Haladjunk! Irány van. Ut van. Mi kell még? Ja. Az utak még csak most épülnek. Igen. Csak megint ez a jó magyar szokás. Építsünk utat. Autópályát. Aztán ha elkezdődik az építkezés, akkor megjelennek a „zöldek”. Leginkább persze a sötétzöldek. Hogy itt ne! Miért? Csak. Vagy mert a pötytyősfarkú gyík itt szokott a lyukba bújni. Aztán bírósági ítélet és akkor meg kiderül, hogy a pötytyősfarkú gyík tápláléka a piros potrohos lusta légy is itt él, meg a gömbölyű nyelvű hátrafelé csúszo sikló is, aki viszont a pötytyősfarkú gyíkot ijesztgeti. Meg meg is eszi. Minket meg a fene esz meg. Az út meg csak álom marad. Mint annyi sok jó dolog. Nem szeretjük mi egyszerűen megoldani a problémáinkat. Nem szívesen teszem, de muszáj például a SMART kérdést ismét szóba hoznom. Havarnak van egy ilyen dodgemje. Ketten voltunk. Beültünk. Mentünk. Gyorsabban nem haladtunk, mert evvel még annyi lehetőségünk sem volt, mint a motortaxinak a vonalon vagy a járdán. Aztán felvetődtek a kérdések. Két ilyen járgány is elfér egy parkolóhelyen. Hány díjat kell fizetni? Mert ugye a parkolás az helypénz. Egy hely, egy autó. Vagy kettő? Na mindegy. Volt egy jó kis hely. Beálltunk. Keresztbe. Hát, érdekes volt. Feszült lett a légkör. Mert nemhogy a nyomdafesték tűnt el, de még a golyóstollakból is kifogyott hirtelen a tinta. Ugyanis nem tudtunk kiszállni. Az ajtók ugye nem voltak kitarthatók. Nyitni lehetett. Kiszállni nem. Sebaj, van itt egy harmadik ajtó is. Részletezzem? Minek? Miért? Csak! Szóval az ajtók száma. Az itt a probléma. Dévai Pál úr válaszából is kiderül, nem elég itt az ajtók száma. Másra is kell figyelni. Nevezetesen a csomagter ajtaja nem ajtó. Ez olyan, mint annak idején a lyuk. Valaki tévedésből csinált egy lyukat, majd rájött, hogy ez így nem jó. Gyorsan odaírta, hogy „ez a lyuk nem lyuk”. Ez egy ilyen jellegzetes rendőri intézkedés volt akkoriban. Na, mit látok a TV-ben. Riportot az akcióról. Gyorshajtók ellen. Korszerű bemérőeszköz. Elegáns, különlegesen kiképzett rendőrökből álló csapat. Angol nyelvű felirat az elfogó járművön. (Mint a taxik tarifátláin.) Elkövető nem tudta, mit jelent. Le is állt a leálló sávon. Majdnem balhé lett. Utána meg diszkriminációra hivatkozott. És amit nem tudok sehogy sem megfejteni, vagy megérteni. Riporter hölgy – nem rendőr (!), szeretném kihangsúlyozni – ecsetelte a műszer tulajdonságait, majd megjegyezte: egy baja van csak ennek a technikának. Mégpedig az, hogy nincs rajta „Törlő” gomb. Miért baj ez? Nem tudom. Nem baj ez. Konstruktív hiba. Vissza kell vinni. Kenjék a hajjukra. Akik kitalálták. Olyan jó 170-ekkel száguldani. A leálló sávon. Meg tolatni. De a legjobb életben maradni. Nem igaz?

Tisztelettel:

Kapitány

A rendőr vizsgázik: – Meddig tartott a harmincéves háború? – kérdezi a vizsgáztató.
 – Nem tudom – válaszolja a rendőr.
 – Gondolkozzon – mondja a vizsgáztató –, hány éves egy tizenegy esztendő kisfiú?
 – Tizenegy!
 – Nagyszerű! Akkor hány évig tartott a harmincéves háború?
 – Tizenegy!

KLÍMA JAVÍTÁS, TÖLTÉS

Indításgátlók, immobilizerek,
 autóriasztók, elektromos ablakemelők,
 autó- hifi, rádiótelefon
BESZERELÉSE GARANCIÁVAL
elarm Land
 car alarm & audio
 1107 Budapest, Fertő u. 8
 Tel: 263-2582
 Mobil: (70) 331-2950

TAXI
SZEMÉLYAUTÓ
BÉRBEADÓ
T: 06-20-979-0603
KI-MA TRADE BT

Nagy, kényelmes, gyors és keveset fogyaszt

Renault Scenic

Ami ebben az autóban könnyen megfogja az embert, az a rendkívül barátságos belső tér. A panoráma napfénytetőnek, a nagy szélvédőnek és a választható világos belső kárpitozásnak köszönhetően minden csupa fény és világosság. A hátsó üléseket egyszemélyesre, csúsztathatóra és lehajthatóra tervezték. A Scenic számtalan nagyobb-kisebb rakodóhelyet nyújt, ami egy taxiban komoly előny lehet. A kesztyűtartó hűtött, a két első ülés között elhelyezett központi rakodó csúsztatható és egyben kartámaszként is szolgál. Az „anyósülés” akár italtartóvá vagy asztalká-



vá alakítható. A csomagtartó növelése érdekében a hátsó ülések akár előre tolhatók. A hétülékes Grand Scenic-ben minden ülés használata esetén is marad egy 200 literes csomagtartó, ami a két hátsó ülés padlózatba hajtásával 550 literre növekszik. A Renault kártyát – melyet elég zsebben tartani és az autó nyitható, zárható, vagy indítható gombnyomásra – könnyű megszeretni. Sőt, más autókba átülve egyenesen hiányzik. Az automatikus parkolófék, a tolatóradar szintén a kényelmes vezetést szolgálja. Taxiüzemmódban a legkedveltebb a dízelmotor. Az 1.9 dCi 130 LE-s változatának fogyasztása vegyes használatban (város, országút) a gyári adatok szerint 6 liter és ezt még enyhén szólva „dinamikus” használat mellett sem „sikerült” 7 liter fölé tornáznia. Ebbe segített a jól megtervezett 6 fokozatú kézi sebességváltó is. Az autóra egyébként 12 év átrozsdásodási garanciát ad a gyár.

Digitálisan tárolt életút minden Mazdához

A Mazda minden, 2006. július 1. után Európában forgalomba helyezett új autóra kiterjeszti Digitális Karbantartási Nyilvántartását (Digital Service Record – DSR).

A forradalminak nevezhető DSR-rendszer nyolc hónappal ezelőtt mutatkozott be Európában, a Mazda 5 modell piacra kerülésével. Az új rendszer jelentősen növeli a Mazda márkaszervizek működésének hatékonyságát, ugyanakkor egyedülálló kényelmet és biztonságos adattárolást kínál a Mazda-tulajdonosoknak – jelentősen megkönnyíti nem csak a márkakereskedők, de a tulajdonosok mindennapjait is. A DSR-rendszerbe 2006. július 1-től minden európai Mazda-vásárló bekerül: a július 1-jén vagy ezután regisztrált Mazdák szervizláto-

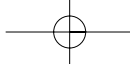
gatása, valamint az elvégzett tevékenységek egy központi adatbázisba kerülnek.

A DSR-rendszernek köszönhetően precízen nyomon követhető az autón elvégzett valamennyi javítás és karbantartás, mégpedig egy teljes biztonságot nyújtó, központi adatbázis segítségével. Minden alkalommal, amikor javítást vagy karbantartást hajtanak végre a járművön, az adatbázist módosítják, s az elvégzett munkákról a tulajdonos nyomtatott formában kap emlékeztetőt.

A Mazda DSR rendszere egyértelműen fejlettebb a jelenleg elterjedt szervizfüzetes rendszernél, hiszen a digitális rögzítés számtalan előnyt kínál. Ezek közé tartozik például, hogy míg a szervizfüzetben nem

lehet pontosan rögzíteni a karbantartás részleteit, illetve a felhasznált alkatrészek és segédanyagok teljes listáját, a DSR-rendszer erre is lehetőséget kínál, megkönnyítve ezzel a szervizek munkáját, csökkentve a tulajdonos kiadásait.

A rendszer segítségével egyértelművé és a tulajdonos által is könnyen ellenőrizhetővé válik a kötelező átvizsgálások esedékessége. Ugyanakkor az autó későbbi értékesítése is egyszerűbbé válik, hiszen a potenciális vásárlók könnyen ellenőrizhetik a jármű korábbi szervizlátogatásait, illetve az ott elvégzett munkákat és a kicserélt alkatrészek listáját – mégpedig abban a biztos tudatban, hogy a digitálisan rögzített központi adatok semmiben sem térnek el a valóságtól.



Erről írt a Taxisok Világa 1996 júliusában

10 éve történt

Ellenőrzött a fogyasztóvédelem

1996. május 29-én komplex ellenőrzést végzett a Fogyasztóvédelmi Főfelügyelőség a társhatóságok bevonásával (APEH, BRFK, FKF, OMH).

Az ellenőrzés próbautazásokkal valósult meg, majd a célállomáson vizsgálták az ártájékoztatót, a taxaméter szabályszerű használatát, a taxiengedély és egyéb hivatalos iratok meglétét, valamint a gépkocsi általános esztétikai állapotát. Az ellenőrzés összesen 16 db gépkocsira terjedt ki, ebből mindössze egy darab tartozott társasághoz, a többi „mezítlábas” volt. Az ellenőrzés megállapításai a következők:

APEH: Nyugta-, ill. számlaadás elmulasztása, adathiányos bizonylat, taxaméter használatának elmulasztása összesen 8 esetben. (A vizsgált minta 50%-a!) Várható büntetés mértéke közel hatszázezer forint bírság.

FKF-OMH: Taxaméter hitelesítése lejárt, díjtábla adathiányos vagy olvashatatlan összesen három esetben. Várható intézkedés: taxiengedély bevonása.

KFK-BRFK: esztétikai és műszaki hiányok 4 esetben. A várható szankciók a taxiengedély visszavonása, ill. a gépkocsi ismételt bemutatása a hiányosságok megszüntetése után.

FVF: árak ellenőrzésének akadályozása 2 esetben. A büntetés 20 ezer forintos bírság, ill. figyelmeztetés.

Összefoglalás: Az ellenőrző hatóságok kirívó, súlyosnak minősülő esetekkel nem találkoztak (részben köszönhető ez a taxis rádiócsatornákon futótűzként terjedő - az ellenőrzés tényéről szóló - híreknek...).

„Az APEH a kiíratott bevételi adatok alapján feltételezi, hogy a taxaméterek manipulálásával egyes taxisok az adóalapjukat eltitkolják. Ez a Btk 300/C§(1) bekezdésébe ütköző számítógépes csalás alapos gyanúját veti fel. Ennek bizonyítási lehetőségét az OMH-val való szorosabb szakmai együttműködésben látják.”

Az ellenőrző szervek javaslata: Az árak megállapításáról szóló törvény módosításával biztosítani kell egyrészt a taxitarifák mértékére és kevesebb számú tarifa megállapítására a hatósági ár alkalmazását, másrészt a

tarifákat azonosításra alkalmas módon – azok tartalmát megnevezve – kell feltüntetni.

Nos, lássuk, mi valósult meg ezekből a javaslatokból tíz év alatt: A kevesebb számú tarifa nem, továbbra is mindenki annyi tarifát használ, és ír ki, amennyit csak akar. Ebben a kérdésben inkább a taxisok önkorlátozása jutott szerephez: ma már egyre kevesebb a nyolctarifás taxióra, inkább a két-három, esetleg négy tarifát használó taxik vannak többségben. A hatósági ár alkalmazása részben valósult meg: a maximált tarifa bevezetése egyes területeken (például Budapesten) csökkentette, de nem szüntette meg a visszaéléseket. Napjainkban már inkább az ellenkező hatást váltja ki: a több mint öt éve befagyasztott árak szinte rákényszerítik a csalásra a veszteségesen dolgozni nem kívánó fuvarosokat. A tarifák azonosításra alkalmas módon való feltüntetése a főváros vonatkozó rendelete nyomán részben megvalósult, hiányoznak azonban továbbra is az egységes elbírálást lehetővé tevő egységes feltételek.

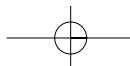
Ami pedig a taxiórák manipulálhatóságát illeti: az utóbbi évben annyi „védelmet” kellett kötelezően beépíteni ezekbe a készülékekbe, hogy az már teljesen valószínűtlenné tesz bármiféle piszkálást, beavatkozást, csalást. (Hacsak nem találkozunk egy olyan 15 éves, pattanásos arcú kamasszal, aki pusztá szórakozásból fel tudja törni akár a hadügyminisztérium titkos rendszerét is...)

Átépitik a „gyorsforgalmi”

A ferihegyi gyorsforgalmi út az egyik legbalesetveszélyesebb szakasza a budapesti úthálózatnak. Szinte havi rendszerességgel kell beszámolnunk a súlyosabbnál súlyosabb – nemegyszer halálos – balesetekről.

Kollégánk, Juhász Péter (a lámpafelelős) töretlen kitartással hívja fel a figyelmet erre a szakaszra ám változás nemigen történik. 1996 májusában azonban megtört a jég: az alábbi válasz érkezett a Közlekedési Ügyosztálytól: „A Ferihegyi repülőtérre vezető út fejlesztésére beruházási program készült, amely a kritikus szakasz 2x3 forgalmi sávós keresztmetszetűre alakításán kívül a Gyömrői út-Újhegyi út-Hanggár utca közötti szakaszának és a gyorsforgalmi út Ferihegy 1 és Üllői út (városhatár) közötti szakaszának 2x2 sávós szélesítését is tartalmazza. A szalagkorlátos szakasz átépítésére a beruházás ütemterve szerint 1998-ban fog sor kerülni.”

Nos, ez utóbbira azóta sem került sor. A balesetek folytatódnak, emberek halnak meg az életveszélyes útszakaszon. Még ma is...



Hatalmas küzdelem az év mérkőzésén

Pepitataxi-Fótaxi 2-0 (0-0)

Öregfiúk labdarúgó bajnoksága, Területi Déli csoport

XXI., Duna sor, 40 néző, vezette: Leskú (magabiztosan)

PEPITATAXI: Tóth - Murvai, Balogh, Pálinkás, Boros - Pauscher, Böczi,

Domonkos, Nagy - Salamon, Fekete Csere: Bak

FÓTAXI: Schulcz - Faludi, Bognár, Horváth, Mucza - Pfeiffer, Lanczkor,

Sallai, Schuck - Szántó, Szabó Csere: Altner

Gólszerzők: Murvai (szabadrúgásból), Böczi (büntetőből)

Jók: Böczi, Murvai (a mezőny legjobbjá), Domonkos, Pauscher, illetve Pfeiffer, Sallai, Altner

Nyilatkozatok:

Bozsik László (PEPITATAXI): Nagy küzdelemben mi jobban akartuk a győzelmet! Gratulálók a csapatomnak!

Horváth Miklós: Ezen a napon a szerencsésebb csapat nyert. Az első



Horváth Miklós, a Fótaxi játékos-edzője



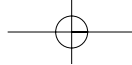
A Fótaxi megalakulása óta legnagyobb sikerét érte el, ezüstérmet szerzett



A Pepitataxi becsülettel küzdött, mint minden mérkőzésen



Bozsik László elnök úr, Pepitataxi



félidőben eldönthettük volna a mérkőzést, a második játékrészben – sajnos – elfáradtunk. Hetek óta hétfő – szerda – péntek ritmusban, angol stílusban játszunk.

Mint minden évben most is az év mérkőzése volt – a mindenkori helyezettől függetlenül – a taxisok között a két taxiscsapat összecsapása. Nyílt sisakkal küzdöttek az „öregfiúk”, pedig sokan „megegyezésről” suttogtak. A vendégeknak létkérdés volt a három pont a dobogón való helyezés szempontjából, a hazaiaknak pedig tulajdonképpen „mindegy” volt a végeredmény. És most látszott meg, hogy az amatőrök igenis tisztességgel küzdenek! Az esélytelenek győztek. Két pontrúgás döntött.

Győzött a tisztesség! A szépszámú publikum küzdelmes, változatos, jó mérkőzést láthatott

Juhász Péter

(Lapzártakor kaptuk a szomorú hírt: Bozsik László, a Pepita elnöke súlyos autóbalesetet szenvedett Székesfehérváron. Egy korábbi baleset helyszínén segédkezett, amikor egy ámokfutó elgázolta. Jelenleg életveszélyes állapotban fekszik az intenzív osztályon. A Főtaxi Zrt. vezetése és taxiskollektívája minden anyagi és erkölcsi támogatást megad a bajba jutott kollégának. Ezúton is kívánunk mielőbbi felgyógyulást és visszatérést a taxistársadalomba. J. P.)



Nem csak a bevonulás, a mérkőzés vége is barátságos volt



Lesku Pál játékvezető és a csapatkapitányok



Bozsik László edző eligazítást tart a félidőben

Chuck Norris viselt dolgai... folytatás

Chuck Norris farka akkora, hogy annak is van egy saját farka, és még az is nagyobb, mint a tőéd.

Chuck Norris egyszerre volt világbajnok minden súlycsoportban.

Chuck Norris csak a sírós jelenetekben használ dublőrt.

Chuck Norris ha beleesik a vízbe, nem lesz vizes. A víz lesz Chuck Norrisos.

Amikor Chuck Norris fekvőtámaszozik, nem

magát tolja ki, hanem a Földet nyomja le.

Chuck Norris ki tud egy sörösüveget nyitni a fogaival. Azonban mégis más emberek fogaival nyitja ki mindig.

Chuck Norris mindig eltömíti a WC-t, amikor hugyozik.

Chuck Norris nem hagy üzeneteket. Chuck Norris figyelmeztetéseket hagy.

Chuck Norrist anyja egyszer Charlesnak szólította. Egyszer.

A víz gyorsabban felforr, ha Chuck Norris nézi.

Földönkívüliek léteznek. Csak addig várnak a támadással, amikor Chuck Norris meghal.

Chuck Norris az egyetlen ember, aki úgy nyert az olimpián úszásban, hogy nem lett vizes.

Chuck Norris nem lát problémákat. Chuck Norris csak áldozatokat lát.

A tűz nem égeti meg Chuck Norrist. Chuck Norris égeti meg a tüzet.

Nem a fegyverek ölik meg az embereket. Chuck Norris öli meg az embereket!

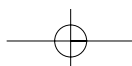
Chuck Norris visszatért az ürexpedícióról, és jelentette, hogy nincs élet rajtunk kívül az univerzumban. Mikor elindult, még volt...

Chuck Norris előbb vesztette el a szüzességét, mint az apja.

Születés helyett Chuck Norris kiverkedte magát anyja méhéből. Kicsivel később szakállat növesztett.

1940, Chuck Norris születése óta a fordultatos rúgás általi halálozások száma 130 000%-kal nőtt.

Dögös külsejéért és páratlan harcművészeti tehetségéért cserébe Chuck Norris eladta a lelkét az ördögnek. Az üzlet megkötése után röviddel Chuck Norris fordultatos rúgással arcbaküldte az ördögöt és visszavette a lelkét. Az ördög, aki fogékony az iróniára, beismerte, hogy illett volna ezt előre látnia. Azóta minden hónap második szerdáján együtt pókeleznek. (Ne csüggedj: folytatjuk)



A közlekedésszervezők munkájáról

Köszönettel tartozom a taxis-kollégáknak a naponta érkező közlekedési információkért, kérdésekért. Most néhány rövid gondolat a kérések és kérdések megvalósulásának útjáról. Ugyanis sokan nem értik, miért nem látják nyomtatásban a kéréseiket, kérdéseiket és az arra érkező válaszokat, intézkedéseket néhány hónapon belül.

Az sms-ben, e-mail-ben, telefonon, vagy az URH-csatornán érkező kéréseket, kérdése-

ket összegyűjtöm, és havonta egyszer továbbítom a közlekedésszervezőknek. Ott az illetékes osztályvezető továbbítja ezeket az illetékes munkatársához. A javaslatot megvizsgálják, és a választ továbbítják a Fővárosi Forgalomtechnikai Főosztály vezetőjének. Ő havonta egyszer elküldi nekem, ezután kerül az anyag a Taxisok Világa szerkesztőségébe.

A szerkesztőség pedig – figyelembe véve az esetleges anyagtorlódásokat is – leközi

az információkat. A lényeg: Egy februárban elhangzott kérésre, kérdésre májusban, júniusban lehet olvasni a választ az újságban! Tehát mindenkitől türelmet kérek!

És akkor még nem beszélünk az elutasított kérésekről! Mindenkitől ismételten türelmet kérek. Például évekkal ezelőtt javasoltuk a körforgalom újbóli bevezetését az I. kerületi Clark Ádám téren. (Az ötvenes évekkig ott még körforgalom volt...) A javaslatunkat elutasí-

tották. Mit látunk napjainkban? Naná. Körforgalom van.

A lényeg a türelem és az aktivitás. Továbbra is így várom a kéréseket és kérdéseket, hiszen mindannyiunk érdeke a balesztmentes, a gyors, logikus közlekedés. Még egyszer az elérhetőségem:

SMS: 06209247645

E-mail:

lampafelelos@freemail.hu

Üzenet: iwiv, hu

Juhász Péter

(a Lámpafelelős)

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

VIII. Szentkirályi utca – Trefort utca sarok

Valaki hazavitte a „Kötelező haladási irány” jelzőtáblát, pedig itt (is) nagyon fontos lenne, mert a Szentkirályi utcában csak egyenesen szabad továbbhaladni. Ha pedig valaki tévedésből befordul a Trefort utcába, az a személygépkocsi volánja mögött nem biztos, hogy észreveszi a „Behajtani tilos” táblát.

• A „Kötelező haladási irány egyenes” jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

X. Mádi utca – Gitár utca sarok

A rengeteg baleset miatt nagyon jó az útkeresztződésnél elhelyezett tükkör. Sajnos valaki nekiment, így most megdőlt, nem lehet látni a másik utca forgalmát. Jó lenne visszaállítani.

• A KRESZ-tükkör helyreállítására a szükséges forrás rendelkezésre állásakor kerülhet sor.

V. Apáczai Csere János utca – Szende Pál utca sarok

Az alsó rakpart ideiglenes egyirányúsítása miatt hatalmas lett a forgalom az Apáczai Csere János utcában. Azonban a Szende Pál utcánál és a Türr István utcánál ugyanúgy váltanak a jelzőlámpák, mint amikor még kicsi volt a forgalom. Át kellene hangolni a jelzőlámpákat, mert most már a Roosevelttér is megbénul a nappali órákban.

• A rakparti munkákat ezen a szakaszon már befejezték, a felvetett probléma már nem aktuális.

VII. Damjanich utca – Bajza utca sarok

Nagyon jó a kiegészítő jelzőlámpa a Damjanich utcában, mert, most ha a Bajza utcából balra fordulnak az autósok, akkor a Damjanich utcából jobbra kis ívben elindulhatnak. De lehetne ilyen kiegészítő lámpa a másik oldalon, a Bajza utcában. Amikor a Damjanich utcában fordulnak balra az autók, akkor a Bajza utcából is elindulhatnának jobbra...

• A keresztződésben a Bajza utcai irány számára kiegészítő jobbos jelző alkalmazásának forgalomtechnikai, szabályozástechnikai akadálya nincs. A jelző felszereléséről és a programok megfelelő módosításáról a BFFH Közlekedési Ügyosztály felé javaslatot teszünk

III. Ürömi út

Az utca végén nincs kint a „Budapest vége” jelzőtábla. (Se az Üröm kezdete...) Pedig fontos lenne tudni, hol ér véget Budapest, mert itt felépült egy lakópark, nagy lett az autóforgalom.

• Budapest és Üröm települések öszeépültek, ezért ilyen esetben a lakott terület vége jelzőtábla kihelyezése nem szükséges, elég a másik település elejét jelölni

IX. Kálvin tér

Nyugat-európai nagyvárosokban sokkal kevesebb a tiltás, engedik a forgalmat hőmpölyögni. Például a legtöbb nagy keresztződésben szabad balra fordulni. (Inkább egyszer balra, mint háromszor jobbra.

(Bocsánat, nem politizálunk...) A Kálvin térenél is engedhetnék a balkanyart, a Király Pál utcából kifordulva. Sok autós most is megteszi, ezért állnak ott állandóan a rendőrök...

• A Királyi Pál utcai balra kanyarodás megadása csökkentené a csomópont kapacitását, ami a többi irány (Vámház körút, Lónyay utca) rovására menne. E miatt nem támogatjuk a keresztződésben a forgalmi rend változtatását.

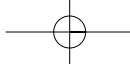
X-XVIII. Repülőtéri gyorsforgalmi út

Százsor kértük és még százsor fogjuk kérni. Cseréljék ki a tilalmi táblákat nagyobb méretűre a gyorsforgalmi útra való felhajtásnál. A mostani táblák megfelelnek a KRESZ előírásainak. De! Aki több száz vagy több ezer kilométert vezet, az hajlamos a figyelmenlenségre, és behajt oda, ahova nem szabadna. Éppen ezért láthatunk az osztrák autópályáknál speciális, hatalmas jelzőtáblákat.

• A jelzőtáblák méretét előírások határozzák meg. A Budapest területén alkalmazott jelzőtáblák ezen előírásoknak megfelelnek, ettől eltérni nem kívánunk

IX. Művészetek Palotája

Taxis kolléga panaszkodott, hogy nem lehet rendesen megközelíteni a nemrégiben elkészült Művészetek Palotáját. Hatalmas sárban kell az utasoknak a kocsiktól elbotorkálni az épületig.



• A Soroksári út – szervízút – Lágymányosi híd melletti úton lehet megközeleíteni a Művészetek Palotáját. Forgalmi rend módosulásáról nem tudunk, igaz, a beruházás még nem zárult le és az átadás-átvételi eljárásnak sincs még vége.

XIII. Szent István körút – Visegrádi sarok

Nagyon jó, hogy végleges maradt a buszsáv a Szent István körúton. Azonban történt egy kis hiba. A Visegrádi utca után ott maradt egy „Rakodóhely” terület. Azaz most ott rakodnak, ahol nemhogy tartózkodni, de megállni sem szabadna! A jelzőtáblát le kellene szerelni, esetleg áthelyezni a Visegrádi utcába.

• A kért módosításra vonatkozó diszpozíció elkészült, a megvalósulásig szíves türelmét kérjük.

VIII. Tömő utca – Szigony utca sarok

Egy vízcsőtörés miatt eltávolították az „Egyirányú út kezdete” jelzőtáblát három héttel ezelőtt. Az útburkolatot helyreállították, jó lenne a jelzőtáblát is visszahelyezni.

• Az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtábla pótlására intézkedtünk

V. Pesti alsó rakpart az Erzsébet híd alatt

Az ismert okok miatt észak felé egyirányú a pesti alsó rakpart. Azonban a for-

galomirányító jelzőlámpa továbbra is működik majdnem az Erzsébet híd alatt, attól kicsit északabbra. Célszerű lenne a jelzőlámpát kikapcsolni, hiszen nincs kinek adjon szabad jelzést.

• A rakparti munkákat ezen a szakaszon már befejezték, a felvetett probléma már nem aktuális.

Továbbra is várom a kéréseket, kérdéseket Budapest közlekedésével kapcsolatban, vagy a szerkesztőségem keresztül, vagy közvetlenül.

SMS 06209247645

E-mail: lampafelelos@freemail.hu

Üzenet: iwiv.hu

A KRESZ-TESTT helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A másik jármű továbbhaladása érdekében azzal a járművel kell hátrameneni, amelyikkel ez annak felépítésénél vagy motorikus erejénél fogva könnyebb. Azt is figyelembe kell venni, hogy melyik járművel kellene rövidebb vagy hosszabb utat tolatva megtenni.

2. Helyes az „A” válasz. Egyirányú forgalmú úton csak az úttest széléhez, illetőleg a várakozóhelyre történő beálláshoz szükséges hátramenet a megengedett.

3. Helyes a „C” válasz. Az útkeresztezéskor el kell távolodni a távolodás előtt kellő távolságban kell a taxival besorolni. A távolság mértéke konkrétan nincs meghatározva, az függ a forgalom sűrűségétől és a taxi sebességétől.

4. Helyes a „B” válasz. A táblakombináció olyan megállóhelyet jelez, ahol a villamosra való fel- és leszállás az úttestről, illetve az úttestre történik. Az ilyen helyen a megállóhelyhez közeledő villamost tilos megelőzni.

5. Helyes az „A” válasz. A kijelölt gyalogos-átkelőhelyen – a vonatkozó szabály megtartásával – vissza szabad fordulni.

6. Helyes az „A” válasz. A mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító jármű vezetője) járművével a korlátozott várakozási övezetben és várakozási övezetben a várakozást ellenőrző órával vagy jegykiadó automatával ellátott várakozóhelyen az ellenőrző óra működtetése nélkül is várakozhat.

7. Helyes a „B” válasz. Biztosítatlan vasúti átjáróra járművel csak abban az

esetben szabad ráhajtani, ha a vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű egyik irányból sem közeledik, és lehetőség van a folyamatos áthaladásra.

8. Helyes a „B” válasz. Ha a dízelmotor kipufogó füstjének a koromtartalma nagyobb, mint a megengedett érték, a környezetszennyezés miatt a közúton nem közlekedhet.

9. Helyes az „A” válasz. A sebességváltóműben az előírt időközönként ellenőrizni kell az olajsintet és cserélni kell az olajat.

10. Helyes a „C” válasz. Az egy perces üresjáratnál a nagy hőterhelésnek kitett hengerfej meghibásodását tudja megelőzni.

11. Helyes a „B” válasz. Ha a taxi első futóművének a beállítása helytelen, akkor a kerekek oldalirányú deformációja miatt a jármű iránytartása romlik, és a gumibroncsok kopása is nagymértékben növekszik.

12. Helyes a „B” válasz. A taxi kerekeit rögzítő csavaranyák meghúzását a kerékcserét követően 30–50 km-es út megtétele után, valamint az időszakos karbantartás idején is ellenőrizni kell.

13. Helyes a „C” válasz. A kormányberendezés meghibásodása esetében a taxi nem folytathatja az útját, a klíma elromlása nagy melegben kimondottan kellemetlen lehet, de hiánya a közlekedés biztonságát közvetve vagy közvetlenül nem veszélyezteti. A vákuumos féksegítő nélkül a fékpedált nagyobb erővel kell nyomni, hogy megfelelő legyen a fékhatás. Ez utóbbi probléma

már olyan műszaki hibának tekinthető, amely a kérdésben megfogalmazott követelménnyel jár.

14. Helyes az „A” válasz. Az ábrán egy lapos gumibroncs rajza volt látható. Az ilyen kerék megnehezíti a kormányzást, megnöveli a fogyasztást stb. Nagy lesz a kopás a futófelület két szélén.

Vizi Mátyás élt 54 évet



Szinte észrevétlenül dolgoztál végig 13 évet a 6x6 csapatában. Csendben, visszahúzódva, de mindig tisztességgel.

Ezért is volt megrázó közönségünk számára hirtelen távozásod.

Nyugodj békében! Emléked megőrizzük.

6x6 Taxi

