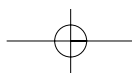




XVI. évf. 6. sz.

2006.

Június



TARTALOM

Első fokon életfogytiglan	5.
10 éve történt	6.
Taxitarifák Bécsben 2006 tavaszán	9.
Taxisok elleni támadások a fővárosban	9.
Éves szemle a Buda Kft.-nél	10.
Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	11.
Mazda 5	12.
Taxinak alkalmas mikrobuszok	15.
Végállomás az Illatos út	15.
Nyaralások megszorításokkal	16.
Üzemananyagarak Európában	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Zsebbe vágó száguldások	21.
Ingyenes a taxik átvizsgálása a Pappas Autónál	22.
A hír igaz, csak...	23.
A motoros taxiról – másképpen	25.
Mazda 6	26.
Pécsi rekord a Taxis Posta	26.
Környezetkímélő taxik	27.
A 6x6-nál dolgoztam	28.
Morfondáriák	31.
Nyílt levél kedves Előljáróinkhoz!	32.
Tisztelt Szerkesztőség!	33.
Márciusban érkezett hazánkba az új Seat Ibiza	38.
Menj nyugdíjba!	39.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	40.
Az energiapályázat változásai	44.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János
ügyvezető igazgató

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Részletekre várva

KI ÁLLHAT MAJD A REPÜLŐTÉREN?

„2006. május 25-én a Budapest Airport kétfordulós pályázatot hirdetett meg a Ferihegyi repülőtér taxisolgáltatásának üzemeltetésére, annak érdekében, hogy a Magyarországra látogatók nagyszerű és értékarányos személyszállítás szolgáltatást kapjanak a repülőtér termináljainál” – áll a Budapest Airport Zrt. (www.bud.hu) honlapján elhelyezett, a sajtónak szánt anyagban. Nézzük tovább, mit kell tudni az átlagos érdeklődésű újságíróknak és az olvasóknak még erről a kiírásról:

„A Budapest Airport nyílt és igazságos pályázatát követően, egyetlen személyszállító társasággal köt majd szerződést a reptéri utasfelvételre. A pályázat a rendelt taxi szolgáltatást nem érinti, azok továbbra is működhetnek Ferihegyen.

A pályázat nyomán a győztes társaságnak hatvan minőségi kritériumnak kell megfelelni. A színvonal biztosítására egy, a Budapest Airport-tal kötendő részletes szolgáltatási szerződésben, előre rögzített, átlátható és méltányos tarifarendszer mellett kell a nyertesnek garanciát vállalnia.

A szolgáltatási szerződést naponta fogja ellenőrizni a Budapest Airport.

A pályázat első fordulójának regisztrációja V. 26-án, pénteken kezdődik, azon bármelyik személyszállító társaság és konzorcium részt vehet. Az első forduló júniusban, a második, zárt forduló júliusban lesz. az új szolgáltatás augusztus 15-ével indul.

A pályázat főbb elemei a következők:

Flotta:

A nyertes társaságnak biztosítania kell legalább egy 150 gépjárműből álló gépparkot, amely biztosítja a szolgáltatás magas színvonalát. Az új szolgáltatás első napjától a Budapest Airport meghatározza a flottába tartozó gépkocsik méretét és azok csomagtartóinak minimális méretét. Legalább öt- és legfeljebb hétszemélyes autókkal kell rendelkezni és a flottához tartozó gépkocsik 30 százalékának kombi, 15 százalékának egyterűnek kell lenni, hogy a mozgássérült utasok is megfelelő szolgáltatásban részesülhessenek. A gépkocsik életkora nem haladhatja meg az öt évet és valamennyi gépkocsinak légkondicionálnak kell lennie.

A szolgáltatás megkezdésétől számított egy éven belül a Budapest Airport kiköri, hogy az autók átlag életkora nem haladhatja meg a három évet. A flotta legfeljebb három típusból állhat és az autóknak egységes színvilággal és arculattal kell rendelkeznie.

Személyzet:

A nyertesnek biztosítani és garantálni kell egy, a sofőrök és vezetői engedélyeik adatait rögzítő adatbázist a Budapest Airport számára. Valamennyi sofőrnek alapszinten kell

angolul beszélni és megfelelő ruházatban kell megjelennie. A szolgáltatótól nem dohányzó üzemelést vár el a BA. A teljes személyzetnek át kell esnie egy, a Budapest Airport által vezetett tanfolyamon, ahol alapvető reptéri tudnivalókra tesznek majd szert.

Fuvardíjak:

A szolgáltatás fuvardíjait a szolgáltatási szerződésben előre fogja rögzíteni a Budapest Airport. Azok előre meghatározott zónák szerint fognak alakulni. Arat emelni évente legfeljebb egyszer, a KSH hivatalos inflációs adatával megegyező mértékben lehet.

A működés rendje:

Az új rendszer szerint diszpécsernek teljesítenek folyamatos szolgálatot a terminál csarnokaiban. A diszpécsernek teljes körű információt adnak a szolgáltatásról a megrendelés előtt. Felveszik a rendelést: az úti céllal és a különleges igényekkel, és megrendelik az utas igényeinek megfelelő autót. Ezt követően részletes „voucher” adnak az utasnak, feltüntetve az úti célt, a gépkocsi azonosítóját és a fizetendő fuvardíjat. Az utas ezután a terminál előtt lévő diszpécserhez megy, aki a megfelelő autóhoz irányítja.

A diszpécsernek egyben a droztoikat is felügyelik és az igényeknek megfelelően hívják a terminál előtti puffer parkolóból az újabb gépkocsikat. ezzel is biztosítják a folyamatos és gördülékeny üzemeltetést.

A pályázat:

A Budapest Airport kétfordulós pályázatot hirdet meg, miután egy társasággal köt kizárólagos szerződést a terminálok előtti droztoik kiszolgálására.

ecometer®

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

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



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

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



CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

Az első, nyílt fordulóra bármelyik személyszállítást végző társaság vagy konzorcium jelentkezhet.

A pályázat értékelésére bizottságot hív össze a repülőtér-üzemeltető. Az első fordulón a bizottság a beadott fuvardíjak alapján rangsorolja a társaságokat. Az a három pályázó jut tovább a második fordulóba, aki a legkedvezőbb fuvardíjat ajánlotta. Mindegyik pályázónak ugyanakkor kötelezettséget kell vállalni a szolgáltatási szerződésben rögzített 60 minőségi feltétel teljesítésére.

A második fordulón az ajánlott fuvardíjat a szolgáltatási színvonal emelésére tett javaslatokkal együtt értékeli a bizottság.

Nos, ez a sajtónak szóló anyag, ami nyilvános.

Nézzük, mit kell (lehet) még tudni a tenderről. Először is azt, hogy annak győztese (vagy győztesei, hiszen a pályázati feltételeknek megfelelőek akár össze is állhatnak konzorciumként), a repülőtér valamennyi termináljáról (T 1, T 2 A-B) induló és Budapestre, illetve Budapest közigazgatási határain kívüli területekre történő, taxiórával felszerelt személygépkocsikkal végzett alkalmi (nem rendelt!) személyszállítási szolgáltatás kizárólagos ellátására válik jogosulttá. Ezt egy nagyon szigorú feltételeket tartalmazó Szolgáltatási Szerződés támasztja majd alá. Ahhoz, hogy bármely

az ígéretek szerint az már nyilvánossá válik, hogy ki (pontosabban kik, milyen összeállításban) adott (adtak) be anyagot a tenderre. Meglátjuk. Az biztos, hogy az utóbbi hetekben minden társaság menedzsmentje éjt nappallá téve erről tárgyalt, egyeztetett, számolt, majd az egészet kezdte előlről. A tét óriási. Talán furcsán hat, de hasonlóan nagy az üzleti kockázata annak is, aki majd megnyeri a pályázatot. A Magyarországon szokatlanul kemény és szigorú feltételek teljesítése rendkívüli feladatok ról majd a boldog (!) nyertesre. Am, hogy pontosan ki is állhat meg majd a repitén utasra várva, csak július végén derül majd ki. Ugyanakkor itt is le kell szögezni: az utasok kiszállítását, illetve a rendelésre érkező (kitáblázós stb.) taxik forgalmát ez a pályázat nem befolyásolja. Csak az ún. „beülős” utasok részére nyújtott szolgáltatást nyeri el a győztes. Sőt, az ígéretek szerint megszűnik az a gyakorlat, hogy a repülőtérre érkező és utasát kipakoló taxist a rendőr megbünteti, mert lesz erre kijelölt normális hely. Mint ahogy meg kívánják oldani a rendelésre érkezők ma még balkáni parkolását is. Erre, az elmúlt évek eseményein edződött érintettként azt mondjuk: meglátjuk...

Csak érdekességképpen: lehet, hogy mire ez a pályázat elbírálásra kerül, gazdát is vált az eddigi brit tulajdonban repülőtér-üzemeltető. Június 8-án ugyanis az a hír jelent meg a napilapokban, hogy a spanyol Ferrovial-csoport megvenné a BAA-t. A kiszivárogtatott ár már szinte mesébe illő: a 10 milliárd fontot meghaladja. Természetesen ebben csak egy rész a ferihegyi repülőtér és azon belül még kisebb pont a taxiszolgáltatás. Ez csak nekünk alapkérdés...

-kó-

Időpont	Esemény
Május 26-án és 29-én 9-től 15 óráig	Lehetőség a regisztrációra és a tenderdokumentáció megvásárlására
Június 19. 9-től 12 óráig	Pályázatok benyújtási határideje.
Június 30	Az első forduló eredményhirdetése
Július 17	Pályázatok benyújtási határideje a második fordulón
Július 21	Eredményhirdetés
Augusztus 15	Az új szolgáltatás kezdete

A pályázatot az tette lehetővé, hogy a Fővárosi Közgyűlés a Budapest Airport javaslatára megváltoztatta az erre vonatkozó jogszabályt.

Ezt követően május 22-én írta alá a Fővárosi Droszt Kht. és a Budapest Airport a ferihegyi drosztok üzemeltetési jogának átadásáról szóló szerződést.

A pályázat csak a terminál előtti utasfelvétel jogát hirdeti meg. Rendelt taxik a továbbiakban is változatlanul használhatják Ferihegyet, sőt a Budapest Airport dedikált parkolót és utasfelvevő pontot biztosít a számukra.

belföldi és külföldi természetes személy, jogi személy és jogi személyiséggel nem rendelkező társaság erre jogosulttá váljon, pályáznia kell. Amennyiben konzorcium pályázik, úgy az egy ajánlattevőnek minősül, de annak tagjai más módon már nem pályázhatnak. A 7 példányban (négy példány magyarul, három példány angolul) benyújtott pályázat elbírálása után a második fordulóba már csak három ajánlattevő kerülhet. A győztes közülük kerül majd ki. Arról, hogy a 100 ezer forint befizetése után hová került a 11 db. eladott pályázati anyag, a BA Zrt. nem nyilatkozik. Viszont

- Hogyan vegyél rá egy férfit hogy csináljon meg valamit?
- Mondd neki, hogy túl öreg hozzá.

Ne felejtssd, hogy egy férfi számára nem akkor vagy humoros, ha vicceket mesélsz neki, hanem ha nevelsz az ő viccein.

Nem a nők csinálnak a férfiakból bolondot. Ők ebben is önállóak.

- Ki az agglegény? - Aki elszalasztotta az alkalmat, hogy boldogtalaná tegyen egy nőt.

- Hogy hívják a megbilincselte férfit?
- Megbízható.

Mit jelent, ha az ágyban egy férfi levegőért kapkod és a neved kiabálja?

Nem szorítottad a szájára a párnát elég hosszú ideig.

Revans a szőkenős viccekért...

- Hány férfi kell egy villanykörte becsavarásához?

- Csak egy, aki áll egyhelyben és várja, hogy a világ körülötte forogjon.

- Miért lehet a férfiakat sokkal könnyebben pszichoanalizálni?
- Mert nem szükséges őket a gyerekkorukba visszavinni. Még ott vannak.

- Miért ölik meg egyes pókfajták nőtényei a hímét párzás után?

- Hogy elejét vegyék a horkolásnak, még mielőtt elkezdődne.

- Miben különböznek a nők a férfaitól?

- A nők egy férfit akarnak, aki minden szükségletüket kielégí-

ti. A férfiak minden nőt akarnak, hogy az egyetlen szükségletüket kielégítse.

- Mit adjunk egy férfinak, akinek már megvult minden?

- Penicillint.

Sose bízz egy férfin, aki azt mondja, hogy ő az úr a háznál. Az ilyen valószínű másban is hazudik.

Ha lehet, válassz egy fiatal férfit. Egyre megy. Az idősebb sem érettebb...

Minden férfi egyforma, csak az arcuk más, hogy meg tudd őket különböztetni.

A legtöbb férfiról - akiből gondold, hogy jó férj lenne - kiderül, hogy már az.

Sok férfi olyan, mint a fűnyíró: Nehéz beindítani, rossz szagot áraszt, és legtöbbször nem működik.

- Honnan tudod, hogy egy férfi megcsal?

- Elkezd hetente kétszer fürödni.

- Miért fontosabb egy férfinak egy nő külseje, mint az esze?

- Mert a legtöbb férfi jobban lát, mint gondolkodik.

- Miben hasonlít az átlag férfi Mel Gibsonra?

- Mindenben, kivéve tehetségben, pénzben és kinézetben.

Ha a férjed és egy ügyvéd fuldokolnának és választanod kellene, étterembe mennél vagy moziba?

- Mit mondott Isten, amikor elkészült Ádámmal?

- Hát ennél tudok jobbat is!

Ítélet a tatabányai taxisgyilkos perében

Első fokon életfogytiglan

Életfogytig tartó szabadságvesztésre ítélte első fokon a Komárom-Esztergom Megyei Bíróság a 22 esztendő F. Richárdot, aki 2005. szeptember 20-án megölte a 28 éves Ber Gábor taxisofort. A 22 éves tatabányai fiatalembert a megyei bíróság bűnösnek találta előre kitervelten, nyereségvágyból közfeladatot ellátó személy ellen elkövetett emberölés bűntettében, ezért a nem jogerős ítélettel életfogytig tartó fegyházbüntetésre ítélte első fokon a gyilkosság elkövetőjét.

Mint arról a magazinunkban is részletesen beszámoltunk, a vádlott tavaly szeptember 20-án éjszaka játékgépeken játszott és ismét veszett. Játékszenvedélye azonban mindinkább hajtottá, annak ellenére, hogy igen jelentős tartozást halmozott már föl. Édesanyjától hiába kért volna pénzt, mert az idős asszony, többszöri terrorizálását követően, inkább a pszichiátriára menekült fia elől, ám ezen az éjjelen ott is felkereste gyermeke. Pénzt nem kapott, így taxival hazavitette magát, majd kérte a 28 éves Ber Gábort várja meg, pénzt vesz magához és folytatják útjukat.

A taxis eleget tett a kérésnek, ám F. Richárd a lakásból nem pénzt, hanem egy kést hozott el, majd a kertváros egyik kevésbé lakott részére, a Szőlődomb utcába vitette magát. Itt a taxisra támadt és a bevételét követelte. Az autóban dulakodás alakult ki, aminek következtében F. Richárd combon szúrta a sofőrt. A kés pengéje artériát ért, így a taxis pillanatokon belül elvérzett. Támadója magához véve a taxis kevesebb mint tízezer forintját és mobiltelefonját, a haldoklót magára hagyva elmenekült a helyszínről. A nyomozati iratok szerint ekkor hazament, elrejtette ruháját, majd visszasietett a kocsihoz vélelmezett további értékekért. Ekkor futott bele az ismeretlen tettes után kutató rendőrökbe.

Előállítását követően végül beismerő vallomást tett, így a közvetlen és közvetett bizonyítékok alapján az ügyészség vádat emelt ellene.

Az elsőfokú határozat ellen a vádlott fellebbezett, így másodfokon jogerősen a Győri Ítéltábla fog dönteni F. Richárd sorsáról.

k.z.t.

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Sziasztok!

Nagyon elbizonytalanodtam. Most akartam venni egyterűt. Lehet, hogy smartot kéne? Most melyik a menő? Itt állok a Vectrám előtt, és erősödik bennem a gyanú, hogy két éve

megint rossz típust választottam. Pár hónapja még azt hittem, tudok javítani a helyzeten, ha lecserélem egy nem toloájtós egyterű Mercire. Most úgy tűnik, smart a jövő. Mitévő legyek? Kezd kikristályosodni a gondolat. Legyen mind a kettő! Csak rá kell szokni

a gumitaxizásra, és meg van oldva a probléma. Egy helyen áll a két autó, csak az igényeknek megfelelően kell átülni az egyikből a másikba. De mi van, ha például nem érek vissza a helyemre időben? Megvan! Veszek egy tréler, és azon húzom magam után a smartot. Nem jó! Szabadjelzővel nem lehet vontatni. Le kell vizsgáztatni a tréler taxinak! Akkor

talán lehet. Tud valaki segíteni? Kitaláltam jobbat! Akkor egyterűt kell venni, amibe befér a smart hátulra a csomagok mellé, ha épp nincs rá szükség. Így nem kell tréler, és megoldódik a kivethető pótlás dilemmája is. Már csak egy speciális karóra kell, mint Knight Rider-é:
- Smart! Kerestél?

Petihetes

Kedves Kolléga!

Előző számunkban megszólalt egy egri taxis vállalkozó, aki javaslatot tett háromajtós, kétüléses autók taxiként történő engedélyezésére. Ezt viszont igen sok olvasónk félreértette. Tehát nem arról van szó, hogy most kifejezetten a smart típusú járműveket engedik majd esetleg taxiként használni. Ugyanakkor ismereteink szerint viszont jelenleg csak a smart típus nyújt olyan kényelmet a jobb első ülésen utazó utas számára, mint amit egy kifejezetten nagy taxi. Más, ehhez hasonló kétüléses autót jelenleg egyszerűen nem lehet kapni. Ezért volt a javaslatban és a cikkben is nevesítve példaként a smart, aminek fogyasztása dízelmotor esetén 3 (!) liter körül van városi forgalomban, de a benzines változat is csak kevesssel eszik ennél többet. Ebből adódóan károsanyag-kibocsátása is alacsonyabb, mint nagytestvéreié. Parkolni pedig akár „ke-

resztben” is lehet vele, mert olyan kevés helyet foglal el. Nem véletlen, hogy Európa számos városában használják taxiként. Ugyanakkor, ha például egy Suzukiból kiszedik a két hátsó ülést, az attól még 5 személyre van vizsgáztatva (ha személygépkocsiról van szó), tehát nem



kétszemélyes. A legfontosabb azonban, hogy a benne helyet fog-

laló utas közelítőleg sem ül olyan kényelmesen, mint a direkt kétszemélyre gyártott smart-ban. Tehát szó sincs kirekesztésről! Ha van más hasonló kényelmet nyújtó kétüléses kisautó, a tervezett rendeletmódosítás szerint az is megfelelő személy szállítására alkalmas taxinak.

Összefoglalva tehát: nem az a cél, hogy taxiként engedélyezzünk ezt követően kétajtós sportkocsikat vagy roadstereket is, ezeknek ugyanis csak két ajtaja (+ csomagtartó-fedél) van. Ezért a „háromajtós” feltétel. Valamint az sem cél, hogy ismét kényelmetlen, szűkös utazásra kényszerítsék az utasokat. Mindössze arról van szó, hogy aki akar, dolgozhasson egy személy kényelmes szállítására alkalmas, kiszívóasztású, nem környezetszennyező autóval. Aki meg akar, utazzon olcsóbban, de kényelmesen az egyszemélyes taxival. Egyébként a típus megjelölése nem is szerepelt a javaslatban!

Végül a megváltoztatott rendelet nem hozna létszámemelkedést, mert aki az együléses autóval taxizik, az nem tud ugyanakkor nagyobb befogadóképességű járművel a személyt szállítani. Tehát nem „eszi el a kenyeret” kollégáitól. Arra pedig, hogy az utasoknak mire van igényük, kis együléses taxira vagy ennél nagyobbra, az idő eldönti. Azonban ehhez előbb a rendeletet kellene módosítani...

A szerk.

Az orvos a beteghez: – A gerincéről készült röntgenfelvételen súlyos elváltozásokat találtunk, de Photoshoppal kijavítottuk!

Erről írt a *Taxisok Világa* 1996 júniusában

10 éve történt

Bár túl vagyunk az országgyűlési választásokon és közelednek az önkormányzati választások, a *Taxisok Világa Magazin* továbbra is tartja magát politikával kapcsolatos alapelveihez. Vagyis, hogy az újság hasábjain nem politizálunk. Az alábbi visszatekintés időzítése mégis célszerűnek tűnhet, ám ez nem így van. A „Tíz éve történt” rovatban mindenkor a tíz évvel ezelőtti, azonos hónapban megjelent *Taxisok Világából* idézünk. Minden politikai felhangtól mentesen egyaránt fontosnak tartjuk a szakmát és a politikusokat is szembesíteni tíz évvel ezelőtti véleményükkel, elképzelésükkel, jobbjátékokkal szánt javaslataikkal. Meg persze azzal, ami ebből megvalósult...

Elfogadták az előterjesztést

A Fővárosi Közgyűlés illetékes bizottsága a Közgyűlés létszámkorlátozási rendeletének alkotmánybírósági megsemmisítése nyomán új előterjesztést tett a „közismerten anarchikus állapotok” megszüntetése céljából. Az előterjesztés több pontban foglalkozik az önkormányzati hatáskörben megoldható feladatokkal, megjegyezve ugyanakkor, hogy a teljes rendezés csak többszintű jogalkotási folyamat igénybevételével képzelhető el. Az előterjesztés néhány kiemelt részlete:

Taxiállomás használat – „a meglévő állomások státusza tisztázatlan, ezért a helyzetet kihasználók többször jogosulatlanul tartják birtokukban a drosztokat”

A létszám meghatározása – „A taxiszo­lgáltatásban működő gépkocsik száma alapvetően befolyásolja a piac kereslet-kínálati egyensúlyát. Ez a piac azonban gyökeresen eltér az egyéb, helyhez kötött szolgáltatások piacának alakulásától.” A megoldási javaslatok: a taxiengedély területi kötöttségének ismételt bevezetése, a taxiengedély időszakos, vagy végleges bevonása probléma esetén.

A taxiszo­lgáltatás szakmai rangjának ismételt megteremtése – „...a szakma elismerésének formája lehetne az államilag elismert vizsgabizottság előtt tett szakmunkás-vizsga. A taxiszo­lgáltatásban csak az vehessen részt alkalmazottként, akinek ez a szakmunkás bizonyítványa megvan, és önálló vállalkozóvá

csak olyan szakmunkás válhasson, aki legalább két évig gyakorolta szakmáját. Alkalmazottat pedig csak minősített mestervizsgával rendelkező vállalkozó tarthasson...”

A tevékenység ellenőrzése – „A megoldást csak a folyamatos, állandó és a teljes tevékenységet átfogó ellenőrzés jelenthetné.” „...az ellenőrzések hatékonysága a mai jogi keretek között csak koordinált, együttes fellépés esetén remélhető.”

- A taxi viteldíjak szabályozása – „Az előzetes egyeztetések során erőteljesen felvetődött tehát, hogy a taxitarifák maximált hatósági árként történő hatósági megállapítása megoldást jelentene erre a problémára... Ezzel az utasok elvárt védelme – ellenőrzés nélkül – a legkevésbé sem valósulhatna meg, mert a taxaméter befolyásolására továbbra is lehetőség lenne.”

Taxis panasziroda felállítása – „A taxistasok panaszainak kezelésére ma nincs megfelelő szervezet” (**Ma – 10 év után – sincs! A szerk.**)

- A forgalmi rendszám hatósági tulajdonának visszaállítása – „Ezzel a rendszámmal a későbbiek során – külső megjelenésében látszólag legális – fuvarozási tevékenység is folytatható.”

Összefoglalás – „...a javasolt intézkedések külön-külön nem hozták meg a kívánt hatást, csak együttes végrehajtásuktól remélhető érzékelhető javulás a taxiszo­lgáltatás területén.”

Érdeemes erre az utolsó mondatra figyelniünk: nem csak a taxis szakma oldaláról hangzott el, hanem maga a Fővárosi Önkormányzat illetékes bizottsága is úgy vélte – ezelőtt tíz évvel – hogy a komplex rendezéshez komplex szabályozást kell alkotni.

Érdeemes idézni a Határozati javaslatokat is:

„A Fővárosi Közgyűlés úgy határoz, hogy 1. A taxiszo­lgáltatás – előterjesztésben részletezett – sajátos szempontjaira figyelemmel a fővárosban, az önkormányzat tulajdonában lévő közterületeken működő taxiállomásokra vonatkozó önkormányzati rendeleti szabályozás lehetőségét meg kell vizsgálni és a tervezetet el kell készíteni. A rendeleti szabályozás térjen ki a taxiállomások üzemeltetéseinek feltételeire, a

taxiszo­lgáltatásban részt vevő személygépkocsik számának meghatározására, az üzemeltetést el­látó szervezeti rendszer kialakítására és a taxi­állomás használatának ellenőrzésére.

Felelős: Dr. Demszky Gábor főpolgármester.

Határidő: 1996. december 31

2. Kezdeményezi a különböző ellenőrzési jogosultsággal rendelkező szervek összehangolt és folyamatos ellenőrzési tevékenységét a taxiszo­lgáltatás területén mutatkozó rendellenességek feltárása és megszüntetése érdekében.

Felelős: Dr. Demszky Gábor főpolgármester.

Határidő: 1996. június 30.

3. A személytaxi-szo­lgáltatás viteldíjával kapcsolatban egyetért a legmagasabb hatósági ár alkalmazásának bevezetésével. Ennek érdekében – az Ötv. 101. §-ban kapott felterjesztési jogával élve – szükségesnek tartja az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény megfelelő mellékleteinek módosítását. A módosítás szerint a mellékletben az I. Legmagasabb ár B Szolgáltatások jegyzékébe javasolt felvenni a (helyi) taxiközlekedés szolgáltatást, és a hatósági ár megállapítója a megyei (fővárosi) önkormányzat képviselő-testülete.

Felelős: Dr. Demszky Gábor főpolgármester.

Határidő: 1996. június 30.”

A határozatokat a Fővárosi Közgyűlés csomagban, egyhangú szavazással (tehát ellenszavazat és tartózkodás nélkül!) fogadta el. A létszám-meghatározással kapcsolatos módosítást a Közgyűlés 31 igen, 12 nem és 15 tartózkodás mellett fogadta el.

Lássuk csak, mi valósult meg eddig: Lett taxiállomás-hálózat és -rendelet (olyan, amilyen...), de nem lett meg a várva várt létszám-meghatározás. Nem vált a taxis szakmunkássá, és a tevékenység ellenőrzése is enyhén szólva hagy kívánnivalót maga után. Lett maximált tarifa – bár évek óta befagyaszta -, de nem lett taxis panasziroda. A sárga rendszám valóban átkerült hatósági tulajdonba, de ennek nem a pozitív hatását, csak negatívumait érzékeljük a túlbonyolított bürokratikus szabályozás miatt. Nem lett több utas és kevesebb probléma, nem állhatunk be ma sem minden drosztra, nem lett könnyebb a taxis élete, és nem vált elfogadottabbá a szakma. De legfőképpen nem lett egységes, komplex szabályozás, sőt ennek nyomai sem lelhetők fel.

Bizony, rosszabbul élünk, mint tíz éve...

Üzemanyagárak 1996 májusban

95-ös ólommentes 122,90, gázolaj 104,90. Kommentár nélkül.

NEGYVENES NŐ

Egy 45 éves nő szívrohamot kap, és miközben a műtőasztalon fekszik, halálközeli élménye támad. Isten látja, és megkérdezi tőle, hogy tényleg meg fog-e halni. Isten megnyugtatója, hogy nem, még 30-40 évig fog élni. Felépül, és úgy dönt, ha már úgyis kórházban van, zsirleszívást végeztet a combján és a hasán. 2 hét múl-

va és felépülve bankkölcsönt kér, hogy esztétikai beavatkozásokat végeztessen magán. Felvarratja a melleit, kis szilikont is nyomat beléjük, megigazítja az orrát, kissé megnagyobbítja a seggét, feltölteti szilikonnal az ajkát, eltünteti a ráncait és szarkalábait. Visszerkezelést és naranccsbörkezelést is kap a 120 masszázss mellett. Összevarratja a gyomrát, hogy kevesebbet egyen, kiviszik két bordáját, és mindenféle magas fiatalító trükköz fo-

lyamodik... Úgy gondolja, ha még 30-40 évig fog élni, hát nézzen ki ragyogóan. Amikor az utolsó műtét után távozik a kórházból és átmegegy az úton, puff! elüti egy mentőautó.

Ismét Isten színe elé kerül, és felháborodva kérdezi tőle:

- Nem úgy volt, hogy még 30-40 évig fogok élni?

- Igen, de... a fenébe, nem ismertelek meg!

Kiszámíthatóbb fuvardíjak, tisztességesebb megélhetés

Taxitarifák Bécsben 2006 tavaszán

Továbbra sem csökken az igény a kollégák körében a FIX tarifára. Természetesen tudomásul veszem, hogy sokan tiltakoznak is ellene. Miért járjon ugyanazzal a tarifával egy 20 éves LADA vagy egy kis Suzuki, mint az egyéves „full extras” Mercedes? Jogos a „két pont”? Nem tudok ez ellen más ellenérvet felhozni, minthogy nézzünk szét Európában. Nagyon sok helyen egységes a tarifa! És állítólag mi is Európa felé igyekszünk...

Az adott város vagy település önkormányzata, polgármestere eldönti, mennyi a tömegközlekedés fix viteldíja. És miután a taxi tömegközlekedés... Ha valakinek ez nem tetszik, akkor nem kezd el a vállalkozását! Persze nálunk nem csak a taxisok, hanem bizonyos országos hatáskörű szervezetek, intézmények is tiltakoznak a fix tarifa ellen. Például a Gazdasági Versenyhivatal. Tehát nem lesz könnyű meccs!

Amíg tart a vita, nézzünk meg a viteldíjakat 2006 tavaszán Bécsben. Ott mennyivel járnak a kollégák? Már hallom is az elementáris tiltakozást: nem lehet összeha-

sonlítani a két országot, mert mások a kereseti viszonyok. Ez a tájékoztató csak egy összehasonlító alapot jelent. Mennyivel kéne járnunk... Ausztria és Magyarország,

kat. 2006 májusában 260 forintos euró árfolyammal számolva, a következő értékeket figyelhetjük meg: (a táblázatot mindenki megnézheti az interneten):

Nappali alapdíj (tartalmazza az első 183,5 méter).....	650 Ft
Éjszakai alapdíj (tartalmazza az első 152,9 méter).....	680 Ft
Továbbítási díj nappal 4 kilométerig.....	310 Ft/km
Továbbítási díj nappal 5 kilométer felett.....	240 Ft/km
Továbbítási díj nappal 10 kilométer felett.....	230 Ft/km
Továbbítási díj éjszaka 4 kilométerig.....	360 Ft/km
Továbbítási díj éjszaka 5 kilométer felett.....	290 Ft/km
Továbbítási díj éjszaka 10 kilométer felett.....	260 Ft/km

Bécs és Budapest ugyanabban a régióban fekszik. Mindkettő a turizmusra épít. Hasonlóak a történelmi, gazdasági gyökereink. Igazából nekünk ugyanannyi bevételt kellene csinálni minden hónapban, mint a sógoroknak...

Van, aki annál is többet csinál, de az által jóval kevesebbet. Most nézzük a tarifá-

kat. Ennyi! Nincs szélhámoskodás 8 tarifával! Nincsenek áttekinthetetlen (esetleg nem létező) ártáblázatok! Mindenki tudja, mire számíthat nappal és éjszaka! Minden taxi egységes tarifával dolgozik, és megé! Ha már egy közös Unióban vagyunk, nem lehetne ebben is közeledni Európa felé?

Mészáros Szabolcs

Hol a fuvardíjra nincs pénz, hol szórakozásra

Taxisok elleni támadások a fővárosban

Szinte nincs olyan hét, hogy ne támadnának taxisra a fővárosban. Legutóbb egy fiatalokból álló társaság egyik tagja azért kelt bírókra, mert a fuvarra nem volt elég pénzüik, és amikor ez útközben kiderült, a taxis kirakta őket, míg másik esetben a fuvarozó bevételét akarta késsel megszerezni az ifjú. Értelmetlen agresszivitás, ami csak nem akar szünni.

Május 14-én – vasárnap hajnalban – a Nyugati pályaudvar Bank diszkójából hazafelé igyekvő ifjak egy csoportja rendelt telefonon taxit, amely pillanatok alatt fel is vette a négy fiatalembert. Csepelre tartva, megtudakolták mennyibe is fog kerülni a fuvar, majd zsebeiket kifogatva összeszedték megmaradt apróikat, ami – mint rövid időn belül kiderült – nem bizonyult elégségesnek. A IX. kerület Soroksári úton jártak, amikor a sofőr meghallva, hogy nincs elég pénzüik a srácoknak megállt, és megkérte őket, hogy szálljanak ki az autóból, mert a továbbiakban nem viszi őket ingyen. A négyből hárman egyből megértet-

ték, hogy a pénzükből ennyire futotta, de a negyedik fiú nem fogta föl a taxis döntésének indokoltságát. Mielőtt kiszállt volna az autóból, előbb jól megrángatta a taxist, majd a jobb első ajtót meg rugdosta, s amikor a sofőr az ülésen áthajolva felháborodottan kiszólt neki, egy határozott ütéssel orra verte a gépkocsi vezetőjét.

A helyzet kezdett elmérgesedni, és a taxis nem tudhatta, hogy a hözöngő ifjú barátaira nem ragad-e át a hevület és négyen összeszűrhetik az autóját csakúgy, mint őt magát. Ennek elkerülése érdekében riasztotta kollégáit, akik rögvest segítségére siettek és a garázda ifjút elfogták, majd a rendőrség kéréséig visszatartották.

A taxis a jobb szemén megsérült, és a hóbörgő fiatal sem úszta meg sérülés nélkül, így a helyszínről mindkét felet a mentők kórházba szállították. A másik három utasnak nyoma veszett a hajnali sötétségben, mint ahogyan – mind ez idáig kiderítetlen módon – a taxis mobiltelefonja is eltűnt. Az ügyben folyik a nyomozás, amely közfeladatot ellátó személy elleni súlyos testi sértés kísérlete

és rongálás miatt indult a gyanúsított ellen.

Veszélyesebb volt a helyzet május 30-án este nem sokkal nyolc óra után, amikor egy 20 év körüli fiatalember a Krisztina körút egyik kereszteződésénél leintette a 32 esztendő Z. Lászlót, majd a XII. kerület Konkoly-Thege Miklós útra vitette magát. A taxiban jól elbeszélgetett sofőr és utasa, leginkább a focirol. A fiatalember, elmondása szerint a Központi Fizikai Kutató Intézethez igyekezett, ahol a ligetes részen várták haverjai, szóval buli volt. A taxisban semmi nem keltett gyanút, hiszen a fiú megnyerő modorú, értelmes srácnak tűnt, mindaddig, amíg a helyszínre nem értek. Ott hirtelen megváltozott a viselkedése, elkezdett üvöltözni, követelve a taxis bevételét. Z. László nem ijedt meg tőle, sőt, először jól nyakon vágta a magáról megfélemedezett utast, majd amikor az kést rántva hasba akarta szúrni, érezte, a helyzet kezd komolyra fordulni. A szűrő kezét leszorította, míg nem a támadót a kocsiból kilökte. A rabló látva – hogy sikertelen az akciója – a sötétben a fás erdő rész irányába elmenekült.

A taxis csak ekkor vette észre, hogy a combja vérzik, ugyanis a gyomrára irányuló szúrást sikerült elhárítania, de a kés pengéje végül a lábán sebesítette meg.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság munkatársai megkezdtek a forrnyomon üldözést, de az nem vezetett eredményre, mint ahogyan lapzártáig a támadót sem sikerült azonosítani és elfogni.

A taxinál mindössze 7 ezer forintnyi váltópénz volt. Ezért került – önhibáján kívül – veszélybe az élete.

k.z.t.

Egy 80 éves bácsi felveszi a kabátját, és indulni készül otthonról. Felesége utánaszól.

- Hová mész?
- Elmegyek az orvoshoz.
- Beteg vagy?
- Nem, csak gondoltam, feliratok magamnak Viagrát.
- Várj, én is jövök – kászálódik ki a néni a hintaszékből.
- Miért? Beteg vagy?
- Nem, csak kérek egy Tetanusz-oltást, ha elöveszed azt a régi, rozsdás szerszámot.

Egy cég, két társaság, négy nap, egy helyszín

Éves szemle a Buda Kft.-nél

Május 29. és június 1. között tartotta meg a Buda Kft. éves gépkocsiszemléjét. Az első két napon a Budataxi, a második kettőn pedig a Tele5 Taxi autót nézték meg tüzetesen Etikai Bizottságunk tagjai.

A Buda Kft. előtti üres terület ideális egy szemléhez. A taxisok senkit sem zavartak



A négy nap tapasztalatai alapján bátran (és büszkén) elmondhatjuk, hogy autóparkunk az elmúlt évben megfiatalodott, megszépült. Ez talán – a kollégák hozzáállásán túl – annak is köszönhető, hogy a teljesautós-designfóliázás miatt egyre többen vásárolnak új járművet.

Ezt a lehetőséget azon egyéni vállalkozóink kaphatják meg, akik világos színű, a közepesnél nagyobb új

A teljes autót beborító matrica igen hatásos reklám



vagy újszerű autót vásárolnak, és vállalják, hogy három évig a céget „teljes autó méretben” népszerűsítik. Ámbár azt a tényt sem hagynám figyelmen kívül, hogy anyagilag sem járnak rosszul, mivel számukra a matricaviselésért cserébe a tagdíj felét elengedjük. Ez pedig egy részletre vásárolt autó esetén – egy kis fejszámolással is könnyen kiszámolható – majdnem a havi részletként fizetendő összeg felét is jelentheti. Érthető tehát, ha egyre többen élnek ezzel a lehetőséggel.

Mindamellett szomorúan vettük tudomásul, hogy azért még mindig akad néhány autó, ami – a mi szempontjaink alapján – nem alkalmas arra, hogy cégünk „felségjeleivel” ellátva közlekedjenek taxiként a városban. Az érintetteket vagy azonnali autócserére kértük, vagy kaptak egy hónapot a hibák kijavítására. A szükséges cserékhez segítséget nyújtottak a három autós cég munkatársai is, akiket a szemlére meghívtunk.

Összességében elmondható, hogy vállalkozóink autói szinte kivétel nélkül megfeleltek elvárásainknak és a piacon elfoglalt pozícióknak.

Reif Zoltán
marketingigazgató



Reif Zoltán: – Néhány, a rendszerünkben jelenleg szolgáltató autó cseréire szorul. Ebben is segítünk kollégáinknak

Vadásznak az orvosok a tónál. Amikor a vadkacsák felröppennek, a belgyógyász felemeli a puskáját, de nyomban vissza is ereszti:

- Nem biztos, hogy kacsá...

Tovább várnak, ismét felröppennek a vadkacsák.

A pszichiáter célloz, de ő is leereszti a fegyvert:

- Én tudom, hogy kacsá, de vajon ő is tudja-e magáról?...

Megintcsak várnak tovább.

Amikor felröppennek a vadkacsák, a sebész irtózatossá tüzelésbe kezd, lelövi az összeset. Odaszól a körbontcoknak:

- Menj, és nézd meg, van-e köztük kacsá.

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

Tisztelt Szerkesztőség!

Azzal a kéréssel fordulok Önökhöz, hogy segítsenek eligazodni a biztosítók CASCO-s árki alakításával kapcsolatban. Tudomásom szerint a biztosítók kiemelt díjjal büntetik (magas kockázati besorolás) azokat a taxi és személyszállító fuvarozókat, akik saját érdekében, illetve a lízingcég miatt szeretnék (ti. muszáj) CASCO-t kötni. Miért? Holott ma már egy anyagbeszerző, vagy más céges autó 3-4 sofőrrel egy fővárosi taxi futásteljesítményének a tripláját is megteszi, nem beszélve a vidéki taxik évi 30-40 ezer kilométeres gurulójáról. Pedig én úgy látom, hogy a taxik kevesebb balesetet okoznak, mint akár a hétköznapi autósok. Talán többen kötnének CASCO-t, ha a biztosítók „kevés ügyfél, sok haszon” helyett „sok ügyfél, ugyanannyi haszon” alapon dolgoznának, és nagyobb lenne az elégedettség a tisztelt ügyfelek között.

Tisztelettel: Sávolt László
Hírös Taxi Kecskemét

Szerkesztőségünk az ügyben legilletékesebbhez, a Magyar Biztosítók Szövetségéhez fordult:

Magyar Biztosítók Szövetsége
Dr. Trunkó Barnabás úr részére

Tisztelt Főtitkár úr!

A Taxisok Világa című szakmai lap újságírójaként fordulok Önhez kérdésemmel.

A taxis kollégák már évek óta vitatják, és diszkriminatívnak tartják a biztosítótársaságoknak azt az eljárását, hogy a taxigépkocsikat úgy a casco, mint a kötelező biztosítás tekintetében pótdíjjal sújtják. Különösen bosszantó ez azoknak a vállalkozóknak a részére, akiknek a hitelre vásárolt gépkocsi miatt kötelezően meg kell kötniük a casco biztosítást is.

Kollégáink véleménye szerint - amit magam is osztok - ma már a taxigépkocsi nem tartozik a különösebben veszélyeztetett járművek közé. A taxisok munkaidejének nagy részét a taxiállomáson, vagy egyéb helyen, a fuvarra való várakozás teszi ki. Napjainkban például egy üzletkötő vagy áruterítő gépkocsi valószínűleg sokkal többet vesz részt a forgalomban (időben és kilométerben egyaránt), mint egy taxi.

A taxisok az átlagosnál gyakorlottabb vezetők, ez is eredményezheti, hogy kevesebb balesetet okoznak, és rutinjuk folytán kevesebb balesetnek részesei.

Casco biztosítás szempontjából fontos lehet a gépkocsi lopás elleni védelme. A taxisok ebben a kérdésben is előnyösebb helyzetben vannak, hiszen idejük nagy részét, napi 12-14 órát a gépkocsi-

csiban ülve töltnek el, megakadályozva ezzel a gépkocsi eltulajdonításának lehetőségét.

Osszefoglalva: véleményünk szerint biztosítási szempontból a taxigépkocsi nemhogy jobban, hanem inkább kevésbé veszélyeztetett, mint más járművek.

Kérdésünk: vajon mi indokolja a biztosítótársaságoknak azt a szinte összehangolt eljárását, hogy a taxikat pótdíjjal (olykor 100%-os (!) pótdíjjal) sújtják úgy a kötelező, mint a casco biztosítások tekintetében.

Válaszát szakmai lapunkban, a Taxisok Világában szeretnénk leközölni.

Üdvözlettel és előre is köszönettel:

Nagy Zoltán
újságíró
Taxisok Világa

A válasz a hivatalok részéről szokatlan gyorsasággal (köszönet érte!) megérkezett:

NAGY ZOLTÁN
újságíró úrnak

Tisztelt Szerkesztő Úr!

A taxisok biztosítási díjaival kapcsolatos érdeklődésére az alábbi tájékoztatást adom.

A díjpolitikáját minden biztosító maga alakítja ki, s elég a tarifákra pillantani, hogy megállapítsuk: a díjak között jelentős különbségek vannak, ami azt jelzi, hogy a társaságok és egyesületek bizonyos kockázatokat eltérően értékelnek. Ebben közrejátszhat az adott állomány nagysága és a biztosító üzletpolitikája is.

Ami a kockázat-elbírálást illeti: a biztosítók Európa valamennyi országában alkalmazták azt a megoldást, hogy a rendszeresen személy- vagy áru fuvarozást végző vállalkozók gépjármű-biztosítási díjaikat az átlagostól eltérően állapítják meg. A díjkalkulációját minden biztosító maga készíti el (a saját kárstatisztikája alapján), de valamennyi intézeti kárstatisztika azt bizonyítja, hogy a személyfuvarozást végző vállalkozók csoportjának kárhányada (a biztosított által fizetett díj és a biztosító által teljesített szolgáltatás aránya) az átlagnál lényegesen magasabb.

Ennek oka, hogy a taxiként üzemelő személygépkocsi futásteljesítménye lényegesen meghaladja a szokásos módon üzemelő járművét, a forgalomban töltött idő is magasabb, s a személyfuvarozók főként a fővárosban és a városokban közlekednek, ahol a baleseti gyakoriság – függetlenül a vezetői rutintól – ugyancsak nagyobb az átlagosnál - külső körülmények okán is (forgalom, forgalomszervezés, utak állapota.)

A kgfb.-nél további kockázatnövelő tényező, hogy a taxis a futásteljesítménye-

nek jelentős részét utassal teszi meg, így baleseti károsodás esetén – adott esetben a taxis véltensége esetén is! – a károsult követelheti kárát a taxi üzemeltetőjétől, illetőleg a mögötte álló felelősségbiztosítótól (veszélyes üzemi felelősség.) A személyfuvarozók utasainak jelentős része külföldi állampolgár, s az is tényeken alapuló megállapítás, hogy a külföldiek átlagkárjai meghaladják a hazai polgárokét. (Nem azért, mert a külföldiek „gazdagabbak”, hanem főleg azért, mert egy idegen országban keletkezett személysérülés, vagy egyéb kár összege mindig magasabb, mint egy „odahaza” történeté.

A casco biztosításnál is hasonló a helyzet. Megjegyzem: ma már nem „kötelező” a pénzügyi konstrukcióban vásárolt gépkocsikra casco biztosítást kötni. A pénztétet vagy hitelintézet természetesen más biztosítékok is elfogad. A fajlagos kárgyakorosság – a lopás és rablás kockázat esetében – a taxiknál nem alacsonyabb, mint más személygépkocsiknál. (Itt csak az a biztató, hogy a gépjárműlopások globális száma alakult biztatóan az utóbbi években.)

A személyfuvarozási pótdíj mellett azonban a biztosítók – ugyancsak eltérő mértékű – kedvezményeket is adnak a taxisoknak is, bizonyos feltételek mellett (kármentesség, készpénzkímélő díjfizetés... stb.). Itt külön kiemelném a taxivállalatoknak nyújtott flottakedvezményt. Sőt ma már piacon vannak olyan biztosítók is, amelyeket kifejezetten a fuvarozók alapítottak, hogy kielégítsék ennek a jelentős rétegnek a biztosítási igényeit. Ráadásul ezek nonprofit szervezetek.

Üdvözlettel:

Trunkó Barnabás

Egy 18 éves fiú randevúzik egy lánnyal. A fiú kisöccse meg akarja tudni, milyen egy randi, elbújik a csomagtartóban. A fiatal pár kihajt a város szélére.

– Na, igen vagy nem? – fordul a fiú a lányhoz.

– Hát nem! – így a lány.

– Jól van, akkor én hazamegyek kocsival, te pedig kiszállsz és mehatsz vissza gyalog.

Másnap a 6 éves kisfiú randevúra hívja a kis szomszéd lányt. Felülteti a bicikli csomagtartójára és kihajtanak az erdőszélére. Megkérdezi a kisfiú a kislánytól:

– Na, igen vagy nem?

– Hát ez meg mit jelent? Legyen igen! – feleli a kislány.

– Tudtam, hogy pechem lesz! – sóhajt fel a fiú. – Itt a bicikli, menj vissza velem, én meg megyek gyalog.

Népszerű már a taxisok között is

MAZDA 5



A 2005-ös Genfi Autószalonon mutatkozott be az új Mazda5, mely ezt követően a hazai autóvásárlók tetszését is elnyerte. Az akár 7 személy szállítására is alkalmas egyterű, taxi szempontból is figyelemre méltó. Ami első ránézésre is látszik, az a magas színvonalú kidolgozás, a feltűnést kerülő megjelenés. A tervezők a hangsúlyt a harmóniára, a praktikumra helyezték. Hét személy szállítására esetén fontos szempont a beszállás: nos, ebből is jól vizsgázott az autó. A hátsó ülésekhez kényelmesen el lehet jutni, köszönhetően a nagyméretű, mindkét oldalon elhelyezett tolóajtóknak, melyek 700 mm-es nyílást tárnak fel. A Mazda 5 hossza 4505 mm, szélessége 1755 mm, magassága 1615 mm. A jármű tengelytávja 2750 mm. Belül három ülésor található és a leghátul elhelyezkedő utasoknak is jut megfelelő fejtér. A Mazda 5 második és harmadik ülésora



egyaránt kényelmes, és számos kialakításhoz könnyedén átrendezhető. A második ülésor tagjai hosszúságban állíthatók és egyszerűen behajthatók. Az egyedi és innovatív Karakuri ülés- és tárolóhelyrendszer egy hetedik ülést is kínál a középső sorban. Ez a második sor bal oldali tagja alól hajtható ki. Ennek alternatíváját igény esetén az ugyanazon helyet kihasználó, ám ezáltal a jobb oldali ülés párnája alól kihajtható rakodórész jelenti. A harmadik ülésor háttámláinak lehajtásával 426 literes (VDA szabvány szerint) csomagtér-térfogatot és csaknem teljesen sík rakodófelület állíthatunk elő. Amennyiben a középső ülésort is előre döntjük, úgy (a VDA szabvány szerint) 857 literes helyet kapunk.

A Mazda 5-ben 45 különböző rakodóhely található, ami taxi-használat esetén lényeges szempont. Az első sor üléseinek támlái saját italtartóval kialakított asztalokat is magukba foglalnak.

A motorkínálatban 2 MZR 16 szelepes DOHC benzines (1.8 literes 85 kW-os, 2.0 literes 107 kW-os), illetve két MZR-CD 2.0 literes common-rail turbófeltöltésű dízel található (81 kW, illetve 105 kW).

Tegnap este a feleségemmel üldögtünk a nappaliban. Azt mondtam neki:

„Nem akarok vegetatív állapotban élni, amikor valamilyen géptől, meg palackból csordogáló folyadéktól függ az életem. Ha ilyenre kerül a sor, húzd ki a dugót.”

Felállt, kihúzta a tévét, és kidobta a sörömet. Ribanc...

Taxinak alkalmas mikrobuszok

- A válasz -

Előző számunkban jeleztük, hogy állásfoglalás-kéréssel fordultunk a Közlekedési Főfelügyelethez a taxiként üzembeállítható mikrobuszok ügyében. Csak emlékeztetőül: ezeknek a 6-8 személy szállítására alkalmas járműveknek a két első ajtaja mellett esetenként csak egy nagy toloajtaja van a jármű jobb oldalán. Szigorúan véve tehát nem felel meg a taxigépkocsi műszaki kritériumait részletező jogszabálynak, amely jelenleg négy ajtót ír elő. Ugyanakkor néhány ilyen mikrobusz jellegű személyautó (Opel Vivaro, Mercedes Vito, Toyota Hiace stb.) kimonodottan célszerű lehet bizonyos taxis feladatok megoldására, ezért a felügyelet általában alkalmasnak is minősítik. A gond az „általában” kifejezésen van. Néhány megyei felügyelet szerint ugyanis ezek a járművek alkalmasak taxinak, más – esetleg szomszédos – megyék illetékesei szerint viszont nem. Miután a taxigépkocsi műszaki előírásai országos érvényűek, az eltérő szabályozás jogbizonytalanságot okoz.

A Közlekedési Főfelügyelet válasza megérkezett:

Tisztelt Nagy Úr!

A három ajtóval rendelkező – jobb oldali toloajtós – személygépkocsi személytaxiként történő alkalmazhatósága

ga tárgyában az alábbiakban tájékoztatjuk.

2005. májusában a Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége főtájkára, Peredi Péter úr a Renault Trafic és az Opel Vivaro jelű személygépkocsikkal kapcsolatban kérte a Közlekedési Főfelügyelet állásfoglalását.

Hivatalunk álláspontja az ügyben változatlan, ezért az Ön által felvetett kérdésekre idézzük Peredi úrnak írt leveleink érdemi részleteit.

„A személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X.27.) KHVM rendelet 2. § (2) bek. a) pontja alapján a személytaxi a minősítő vizsgálaton alkalmasnak minősíthető, ha többek között megfelel a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1998. (XII.20.) MT rendeletben (a továbbiakban: R.) foglaltaknak.

Az R. 12. § (1) bek. a) pontja előírja, hogy a személygépkocsi személytaxiként akkor tartható üzemben, ha négy- vagy többajtós és legalább öt személy szállítására alkalmas.

A fent nevezett rendeletek végrehajtására vonatkozóan, az egységes közlekedési hatósági szervezet feladat- és hatásköréről szóló 231/1997.

(XII. 12.) Korm. Rendelet 3. § (3) bek. a) pontjában kapott felhatalmazás alapján a Közlekedési Főfelügyelet szabályzatot adott ki.

A személygépkocsival személyszállítási-szolgáltatást végző gépkocsik minősítő vizsgálatáról, az igazolólapok kiadásáról szóló 67/1999. KFF Szabályzat a szóban forgó személygépkocsi minősítő vizsgálatára vonatkozó általános követelmények között kimondja, hogy e járművek felépítményén az utastérben történő elhelyezkedéshez legalább három, a csomagtér eléréséhez legalább egy gyárilag kialakított ajtónak kell lennie.

Az ajtók előírt számának a Szabályzat szerinti csökkentését – az R.-ben foglaltakhoz képest – a mikrobusz jellegű, ún. egyterű járművek személytaxiként történő alkalmazhatósága tette indokolttá. Az ilyen jellegű járművek hátsó utastere oldalt, többnyire egy, jobboldali toloajtóval rendelkezik. Azonban jellemző, hogy a hátsó utastér belső méretei (magasság, szélesség) és az ülések elrendezése, kialakítása általában elvárhatóan kényelmes ki-bezállást, illetve elhelyezkedést biztosítanak a szállított személyek részére.

Ha a jobb és bal oldali első oldalajtókon kívül, a jobb oldalon a hátsó térbe történő el-

helyezkedéshez biztosított egy toloajtó – az elhelyezkedés tekintetében összesen legalább három –, akkor a Szabályzat alapján alkalmasnak minősíthető a jármű. Természetesen indokolt annak mérlegelése, hogy a minősítő vizsgálaton éppen bemutatott jármű-egyed belső kialakítása, ülés-elrendezése, azok kialakítása ténylegesen lehetővé teszi-e elvárható módon az utasok zavartalan elhelyezkedését.

Tájékoztatásunkban leírtak általános érvényűek.”

Peredi Péter úr levelében a Renault Trafic és az Opel Vivaro estében a kilencszemélyes típusváltozatokat jelölte meg.

Válaszunk:

„A megjelölt típusváltozatok személytaxiként történő üzemeltetésre alkalmasak.”

Ezúttal is nyomatékkal felhívjuk a figyelmet annak mindenkori mérlegelésére, hogy a kialakítás biztosítja-e elvárható módon az utasok zavartalan elhelyezkedését.

Megjegyezzük továbbá, hogy az R. 12. § (1) bekezdés a) pontja szempontjából, a csomagtér elérésére szolgáló, a jármű hátsó részén lévő ajtó az alkalmasság megítélése tekintetében nem fogadható el negyedik ajtónak. Mint ahogy azt Ön is írja, személyek ki- és beszállására nem alkalmas.

Kérjük tájékoztatásunk szíves tudomásul vételét.

Dévai Pál
osztályvezető

Vigyázat! Trükkös tolvajok!

Végállomás az Illatos út

A címben jelzett hely végállomása a becsületnek és a tisztességnek! Egyetlen hét alatt három kolléga jelezte: kiemelték a pénztárcáját az ismert, „tudományos” módszerrel! A forgatókönyv, amiről már írtunk e lapban is, a következő: megérkezik a taxi az illatos út, Gubacsi út sarkon levő Dzsumbujhoz (nem nevetni, ez a neve), és kiszáll az utas. Meg kiszáll a taxis is kinyitni a csomagtartót. És ekkor jön a meglepetés: teljesen „váratlanul” odasomfordál egy fiatalember, vagy még inkább fiatal fiú, és kiemeli a bal első ajtónál levő pénztárcát. Aztán futás! A taxis ledermed. Az utast, a nagybetűs „UTAST” nem hagyhatja ott magánjellegű problémái miatt. Az agy hihetlenül gyorsan dolgozik. Mit mond az

Etikai Bizottság ülésén? Miért hagyta ott az utast? De aztán győz a józan ész és a tolvaj után ered. Még az utas is biztatja: „szaladjon utána, fogja el!” Minden hiába. A kis lurkó eltűnik a Dzsumbuj rengetegében. Oda még a rendőrök is csak hatóságával mernek bemenni. A villanyzámlást meg egész kommandó kíséri.

A taxis pedig visszakullog a kocsijához összetörten. Csak pár ezer forint volt a brifkóban, de az is pár ezer. A napi haszon. Az utas vigasztalja. Fizeti a számlát. Sőt 600 forintra még rátesz négy „kilót”. A taxis visszaül a kocsiába, és leverten elindul a város fele. Közben azon medítál, mi is volt még a tárcában?

Egyre több kollégának az a véleménye,

hogy itt nem véletlenszerű dolgokról van szó! Bizonyítani nem lehet, de úgy tünik, az „utas” összejátszhat a leendő tolvajjal. Már menetközben telefonál. „Nemsokára jövök, megint lesz nálam csomag”. Ebből a társ, a tettetárs tudja, hogy kifigyelték, hol tartja a taxis a tárcát.

Egyetlen dolgot tehetünk: ha kiszállunk a taxiból automatikusan, vegyük kézbe a tárcát. Azt már megbeszéljük, hogy ebben csak kevés pénz legyen, a többség legyen zsebben. A kisebbség meg... Inkább nem „ragozom”...

Mészáros Szabolcs

Levelező tagozat az egyetememen. Az előadó professzor rendőrviccet mesél, nagy sikerrel. A vicc után azonban feláll egy hallgató.
- Kérem, azért ez már mégis csak sok!!!!
Én rendőr vagyok!
- Nem baj, fiam, akkor magának elmondom még egyszer.



Korlátozások unión belül és kívül

Nyaralások megszorításokkal

Idén is szép nyár – bár az időjárás igen változatosá tette az elmúlt heteket – amikor az ország apraja nagyja elindul széles e világra. Akik tehetik, autóval, míg mások busszal, repülővel vagy éppen vonattal vágnak neki az ismeretlennek. A legfontosabb: mindenki tájékozódjon az adott ország budapesti külképviseletén, hogy éppen milyen korlátozások érvényesek, megelőzve számtalan kellemetlenséget.

Mióta az EU tagállamként tartanak bennünket nyilván, két nagy kategóriát különböztetnek meg a vámszervek: az egyik az unión belüli termékek forgalma, a másik az általános szabályok közül mindenképpen érdemes tudni, hogy a nem kereskedelmi jellegű árubehozatal esetén maximum 175 euró az az értékhatár, amit egy magyar állampolgár vámmentesen behozhat az országba. Még mielőtt a családi értékösszevonások elkezdődnek, azt is tudni kell, hogy az csak a 17. életévét betöltött, közös háztartásban élő utazó családtagok esetén érvényes. A 175 eurón belül viszont szigorú korlátozás alá esik jó néhány jövedéki termék. Így alkalmanként maximum 200 db cigaretta vagy 100 db szivarka (amely darabonként legfeljebb 3 gramm súlyú) vagy 50 darab szivarka, illetve 250 gramm cigaretta- vagy pipadohány, illetve ezekből vegyesen összeállított csomag lehet nálunk. Hogy ne legyen ennyire egyszerű a képlet, egy éven belül összesen 2000 szál (10 karton) cigaretta hozható be vámmentesen, alkalmanként 200 szálanként. Amennyiben ezt meghaladó mennyiséget óhajtunk behozni, úgy az e fölötti mennyiség vámköteles.

Alkohol és alkoholtartalmú italokból a 22 százalékos meghaladó erősségű égetett italok és párlatok, valamint a 80 százalékos vagy azt meghaladó denaturálatlan etilalkoholból 1 liter a legális. Ha párlatokat, bort vagy egyéb alkohol alapú aperitifeket, (tafia, szaké vagy azokhoz hasonló italokat) hoznánk ajándékba, amelyek alkohol-

tartalma nem haladja meg a 22 százalékos, valamint pezsgőborok, likőrök esetén is 1 liter a legális mennyiség, illetve ha többféléből kívánjuk ezt behozni, akkor az is 1 liter lehet maximum összesen. Nem úgy a „csendes” borokból, amelyek esetén 2 liter a kvóta/fő. Ez csak azért érdekes, mert ha mondjuk az unión kívülről hazafelé tartva a barátoknak egy-két üveg márkás italt szeretne hozni a családfő, akkor bizony el kell gondolkodnia, kik azok, akik ebbe az igen szűk keretbe befelelnek. Akik ugyanis ennél többel próbálnak hazatérni és rajtakapják őket, azoktól ezt elkobozzák, sőt a kiszabható jövedéki bírság 20 ezer forinttól kezdődik.

Az üzemanyaggal is csínján kell bánni, ugyanis a jogszabály szerint vámmentesen hozható be a gépjármű tankjában lévő üzemanyag. Viszont a gépjármű hordozható tartályában található, 10 liternél nagyobb mennyiségű üzemanyag behozataláról írásbeli arányilatkozatot kell kitölteni, mint ahogyan a 40 szálát meghaladó mennyiségű cigarettáról is. Mindezzel az üzemanyag- és cigarettacsempészetet kívánja a jogalkotó visszaszorítani.

Továbbra is az unión kívülről behozható termékek esetében maximum 50 gramm parfüm, és 0,25 liter kölnivíz az, amit vámmentesen. Az 500 gramm kávét és 200 gramm kávékivonatot és eszenciát, illetve 100 gramm teát vagy 40 gramm teakivonatot és eszenciát meghaladó termékek után általános forgalmi adót kell fizetni, mint ahogyan minden aranytermékre is. Úgyhogy a Törökországban beszerzett aranyakat be kell mutatni a vámellenőrségnél még akkor is, ha az értékük a 175 eurón belüli, mert ez a tétel áfa-köteles.

Az unión belül sem lehet mindent hozni-vinni. Motorbenzinből az üzemanyag-tartályon kívül 40 liter, egyéb benzinből 20 liter, petróleumból maximum 50 liter, míg gázolajból a gépjármű és erőgép tankján kívül 100 litert, biodízelből 100 litert lehet vámmentesen behozni. Cigarettaból 800 szálát, ám Ausztriába, Finnországra,

Németországba, Belgiumba, az Egyesült Királyságra, Írországra, Dániára és Svédországra maximum 200 szálal léphetünk be. Ez a szigorítás 2008. december 31-ig érvényben van hazánkkal szemben.

Szivarból 200 darabot, szivarkából 400-at, fogyasztási dohányból 1000 grammot lehet legálisan vinni. Sörből 110 litert, köztes alkoholtermékből 20 litert, míg alkoholtermékből 10-et. Borból és pezsgőből összesen 90 litert, amiből a pezsgő legfeljebb 60 liter lehet.

Tehát, ha valakit a különböző tagállamokban ún. mélységi vámellenőrzés (ez az adott ország területén belül bárhol előfordulhat!) ennél nagyobb mennyiségű jövedéki termékkel érnek tetten, az bizony semmi jóra nem számíthat.

A madárinfluenza következtében szinte valamennyi szomszédos ország esetén élelmiszerkorlátozás van érvényben. Ennek megfelelően a szárnyasokhoz köthető bármilyen termék kivitele tiltott. Sem tojás, sem élő, sem feldolgozott húsarú nem szállítható. Jobb esetben a szendvicseben lévő pulyka-párizsit talán nem kobozzák el, egyébként minden mást igen. Ettől függetlenül minden tejtermék, nyershús és a házilag készített hentesáru tilalmazott. Nincs kóstoló a disznóvágásból, nincs kolbász, hurka és még csak disznósajt sem, mert ezeket a határon kiemelik és sűrű válogatott szidalmak között megsemmisítik.

A házilag lefagyasztott, sült termékekkel sem érdemes próbálkozni. Talán a konzervek, amik átcusúszhatnak a félkész és kész termékekből, de nincs esélyük a különböző fagyasztott mirelit termékeknek sem.

Mielőtt bárki útra kel, célszerű tájékozódni az érintett országok magyarországi külképviseleténél az érvényben lévő korlátozásokról, mert itt és most pusztán jövedéki termékekről esett szó, ettől lényegesen több a korlátozás alá eső termékek listája, amely viszont országonként eltérő. A családi béke és a nyugodt nyaralás egy kis előzetes tájékozódást mindenképpen megér. **k.z.t.**

DIGITAXI TAXIÓRA EÖRDÖGH TRADE KFT.

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

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



K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

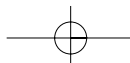
Nyitva tartás: 8-17 óráig

Tégy ma valakit boldoggá, ne nyisd ki a szád.

Hogy a pap vigye a nevedet a hóna alatt!

Kocogj, és halj meg egészségesebben!

Hazug embert könnyebb utolérni, ha sánta.



Üzemanyagárak Európában

Most, hogy ilyen ijesztően megy felfelé az üzemanyagok ára, érdemes meggondolni, hogy hol tankoljunk, ha külföldre megyünk nyaralni.

Az alábbi táblázat az európai országok

üzemanyag-árait tartalmazza a honos valutában és forintban is. Érdekesképpen feltüntettük az USA-ban alkalmazott gázolajárát, mint az egyik legolcsóbbat. Tessék tanulmányozni, bosszankodni, vagy ször-

nyülködni. Fizetni majd úgys a benzinkút-nál kell...

A táblázat az árak növekvő sorrendjében tartalmazza az országokat. A felmérés 2006. június 6-án készült.

Ország	valuta	árfolyam	Benzin valutában	Gázolaj valutában	Benzin forintban	Gázolaj forintban
Oroszország	RUB	7,64	18,45	17,21	141 Ft	131 Ft
USA	USD	205,17	n.a	0,77	n.a	157 Ft
Ukrajna	UAH	40,95	4,10	3,90	168 Ft	160 Ft
Andorra	Euró	262,88	1,01	0,88	265 Ft	230 Ft
Bulgária	BGN	134,41	1,83	1,76	246 Ft	237 Ft
Romania	RON	74,76	3,43	3,39	256 Ft	253 Ft
Szlovénia	SIT	1,1	215,60	240,50	237 Ft	265 Ft
Lengyelország	PLN	66,58	4,22	3,94	281 Ft	262 Ft
Luxemburg	Euró	262,88	1,13	0,95	297 Ft	250 Ft
Görögország	Euró	262,88	1,02	0,99	268 Ft	261 Ft
Spanyolország	Euró	262,88	1,10	1,00	289 Ft	263 Ft
Horvátország	HRK	36,22	8,00	7,17	290 Ft	260 Ft
Finnország	Euró	262,88	1,34	1,04	352 Ft	273 Ft
Magyarország	HUF	1	285,00	274,00	285 Ft	274 Ft
Ausztria	Euró	262,88	1,12	1,05	295 Ft	276 Ft
Cseh Köztársaság	CZK	9,33	30,80	29,80	287 Ft	278 Ft
Portugália	Euró	262,88	1,35	1,09	355 Ft	287 Ft
Szlovákia	SKK	6,96	37,60	39,90	262 Ft	278 Ft
Írország	Euró	262,88	1,11	1,09	291 Ft	287 Ft
Németország	Euró	262,88	1,33	1,00	350 Ft	263 Ft
Belgium	Euró	262,88	1,42	1,14	372 Ft	300 Ft
Franciaország	Euró	262,88	1,32	1,13	347 Ft	297 Ft
Hollandia	Euró	262,88	1,49	1,12	391 Ft	294 Ft
Svájc	CHF	168,35	1,70	1,75	286 Ft	295 Ft
Dánia	DKK	35,24	10,27	8,94	362 Ft	315 Ft
Olaszország	Euró	262,88	1,35	1,26	355 Ft	331 Ft
Svédország	SEK	28,53	12,15	11,21	347 Ft	320 Ft
Norvégia	NOK	33,74	11,85	10,70	400 Ft	361 Ft
Egyesült Királyság	GBP	381,43	0,95	0,98	361 Ft	373 Ft

És még egy érdekesség:

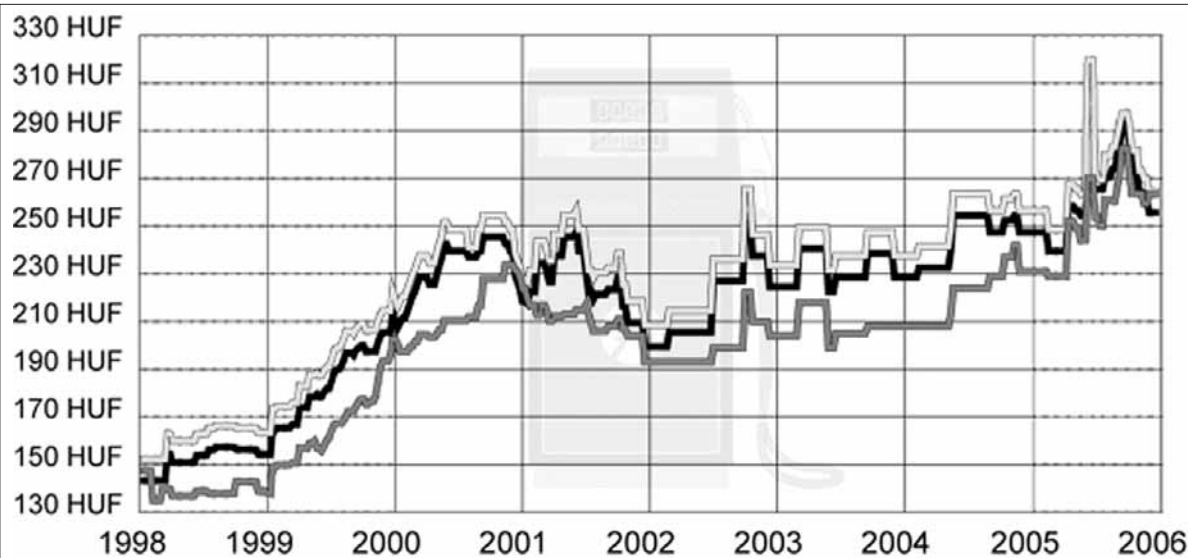
Az üzemanyagárak alakulása Magyarországon 1998 és 2006 között:

Forrás: iru.org

Tizenhat éves lány házibuliba megy és az anyukája szóvá teszi:

- Kislányom, bugyit miért nem vettél fel?

- Ugyan anyukám, ha te koncertre mész, bedugod a füled?



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A tábla elhagyását követően taxija sebessége nem haladja meg a 30 km/h-t. Köteles-e tovább mérsékelni járműve sebességét, ha a sorompó rúdjai nyitott helyzetben vannak?

- a) Igen, legalább 5 km/h sebességre, mert a vasúti pályán ennél gyorsabban tilos haladni.
 b) Csak akkor, ha ezzel a tempóval nem tud eleget tenni az ilyenkor szükséges körültekintési kötelezettségének.
 c) Nem, mert a 30 km/h-nál lassúbb haladás következtében a távolabbi vonat is veszélyt jelenthet taxijára.



2. Az útkereszteződés előtt a besorolás rendjét ilyen útburkolati jelek szabályozzák. Bekanyarodhat-e jobbra a középső sávból, ha a sűrű járműforgalom miatt nem tudott a külső sávba átsorolni?

- a) Igen.
 b) Csak akkor, ha az igénybe venni kívánt út úttestje is alkalmas a párhuzamos közlekedésre.
 c) Nem.



3. Megelőzhet-e taxijával egy lovas kocsit az ilyen táblával jelzett útkereszteződésben?

- a) Igen.
 b) Csak jobbról, ha a hajtó jelzi a balra bekanyarodási szándékát, és a szekér az úttest felezővonalához húzódott.
 c) Nem.



4. A táblával megjelölt helyen taxiját úgy körbefogták az őrizetlenül hagyott más gépkocsik, hogy Ön egymaga nem tud közülük veszélytelenül kihajtani. Az alábbiak közül melyik esetben cselekszik helyesen?

- a) Ha másokat nem kímélve utat tör magának. Ilyen esetben a rizikót azoknak kell vállalniuk, akik elzárták a biztonságos kiutat.
 b) Ha gondoskodik egy arra alkalmas irányító személy segítő közreműködéséről.
 c) Ha türelmesen megvárja, hogy szomszédai visszaérkezzenek és eltávozzanak az útból.



5. Merről kell kikerülnie az ilyen táblával megjelölt akadályt vagy egyéb tárgyat?

- a) Csak jobbról.
 b) Csak balról.
 c) Jobbról vagy balról is megengedett.



6. Az úttest szélén álló autóbusz hátulján egy ilyen táblát helyeztek el. Van-e valamilyen kötelezettsége, amikor kikerüli ezt a járművet?

- a) Fokozott figyelemmel és körültekintéssel kell a manővert végrehajtania.
 b) Megállás nélkül nem haladhat el mellette.
 c) Nincs.



7. Mire számíthat, ha az úton ezt a jelzést látja?

- a) 20 méteres útszakaszon belül az úttest csúszóssá válhat.
 b) A csúszós úttest a táblától kezdődően 20 méteres útszakaszon áll fenn.
 c) A táblától mért 20 méterre várható a csúszós úttest kezdete.

8. Szabad-e taxijával tolatni (hátrafelé menni) az osztott pályás úton?

- a) Igen, ha a többi járművet és az úttesten közlekedő gyalogosokat nem akadályozza.

b) Csak az úttest széléhez, illetőleg a várakozóhelyre történő beálláshoz szükséges rövid ideig.

c) Nem, mert a menetirányt tekintve jobb oldalra eső úttest teljes szélességben egyirányú forgalmú.

9. Utasa arra kéri, hogy állítsa meg taxiját egy olyan úttest jobb szélén, ahol a folyamatos forgalom számára így nem maradna három méter széles szabad hely. Teljesítheti-e a kérést?

- a) Igen.
 b) Csak akkor, ha a ki- vagy beszállás idején nincs forgalom az útszakaszon.
 c) Nem.

10. Köteles-e haladéktalanul értesíteni a rendőrhatalóságot (a legközelebbi rendőrt) egy veszélyes anyagot szállító gépkocsi balesete miatt előállt rendkívüli veszélyről (veszélyes anyag elszóródásáról, kiömléséről, tűz keletkezéséről stb.)?

- a) Igen.
 b) Csak akkor, ha Ön is érintett a balesetben.
 c) Nem.

11. Taxijával az útkereszteződésben jobbra kíván bekanyarodni egy párhuzamos közlekedésre alkalmas úttestre. Kanyarodhat-e úgy, hogy azonnal a másik út belső sávjába érkezen?

- a) Igen.
 b) Nem.

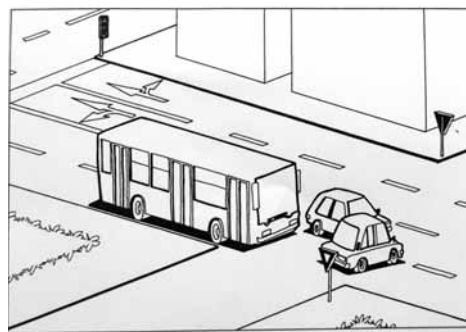
12. Adhat-e zavartalan továbbhaladása érdekében figyelmeztető hangjelzést?

- a) Igen, bármikor, ha a figyelemfelhívást szükségesnek és indokoltnak ítéli.
 b) Legfeljebb lakott területen kívül az előzési szándékának a jelzésére.
 c) Nem.

13. Belekezdhet-e egy előzésbe, ha közvetlenül az Ön taxija mögött ugyanabban a forgalmi sávban haladó kis tehergépkocsi ugyancsak előzési szándékkal irányjelzést ad?

- a) Igen, ha taxijának jobb a gyorsulási képességei.
 b) Legfeljebb akkor, ha még nem közelítette meg taxiját annyira, hogy az Ön irányváltoztatása ténylegesen zavarná partnerét.
 c) Nem.

14. Az ábrázolt forgalmi helyzetben az autóbusz vezetője egy udvarias karmozdulattal jelezte az alárendelt útról érkező személygépkocsi vezetője részére, hogy elengedi maga előtt. Sajnos a gépkocsi mégsem jut messzire, mert összeütközik a belső forgalmi sávban közlekedő másik személygépkocsival. Melyik jármű vezetője sértett szabályt?



a) Az autóbusz vezetője, mert csapdába csalta a partnerét.

b) A védett út belső sávjában haladó gépkocsi vezetője, mert ilyen esetben a szabály tiltja a lassító autóbusz mellett történő elhaladást.

c) Az alárendelt útról érkező gépkocsi vezetője.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Helyszíni bírság, feljelentés, jogsí bevonása

Zsebbe vágó száguldások

Akiket sebességtúllépésen tetten érnek, azok minimum a helyszíni bírság 10 ezer forintos csekkjével számolhatnak. Akikre kisebb fokú gyorsajtást sikerül rábizonyítani, azok 30 ezret, akikre a jelentőset, azoknak 60 ezer forintja és akár jogosítványuk is bánhatja a szabályok laza értelmezését, a 2 vagy 3 büntetőpontról nem is szólva.

A gyorsajtás Magyarországon szinte népbetegségnek számít, nem úgy, mint tőlünk nyugatabbra, ahol a sofőr igencsak ügyel az előírt sebességhatárok betartására. Az is igaz, hogy ott nem sokat foglalkoznak a bizonyítással: a Lajtán túl ugyanis a gépjármű tulajdonosa, üzemeltetője a felelős az elkövetett szabálysértésért. A hatóságot pedig nem igazán érdekli, hogy az adott időben és útszakaszon ki ült a volán mögött. A gépkocsi fenntartójának egyetemleges felelőssége van, ergo, ha megjött a bírság és nem ő volt a hunyó, akkor majd ő saját jól felfogott érdekében közli, hogy ki vezette a gépjárművet, vagy befizeti a bírságot, elszámolja érte a büntetőpontot, esetleg megkockáztatja a vezetői engedélyének bevonását, illetve az utánpótlás költségét, valamint a szigorított vizsgát. No, egy német ezt nem vállalja be, inkább közli a hatósággal, hogy kit vonjon felelősségre a szabálysértésért.

Magyarországon a bizonyításkényszer a hatóságokat terheli, így ha nincs konkrét ellenőrzőpont, ahol a gyorsajtót cselekménye dokumentálása után megállítanák, akkor igen nehezen bizonyítja a rendőrség, hogy ki is vezette ténylegesen a szabálytalankodó járművet, ugyanis a jogi kiskapuk egész tárházát vonultatják fel szabályszegő honfitársaink. Így a sebességtúllépésekből keletkező anyagok igen jelentős hányada érdemi elbírálás nélkül kerül az irattárba. Minderre viszont csak akkor adódik lehetősége a szabálysértőnek, ha nem állítják meg és nem igazoltatják a gyorsajtás után.

Mi történik akkor, ha megállítják? Erre egyértelmű szabályok vonatkoznak, amiket általában a rendőr, illetve a közlekedési szabálysértési előadó ismer leginkább. A járőr leegyszerűsítetheti az egészet. Aki néhány kilométerrel lépte túl az előírt sebességet, azt helyszíni bírságot, ami ugye 10 ezer forintos csekket jelent, viszont nem jár vele büntetőpont és nem kerül az illető hatósági nyilvántartásába, köznapi nevén a priuszba. Aki kisebb mértékben lépte túl a sebességet – vagy a megengedett sebesség 25 százalékát meghaladóan –, azt már feljelenti, mint ahogyan azt is, aki a megengedett sebességet 50 százalékkal túllépve száguldott. Ez utóbbi esetben a kisebb fokú

sebességtúllépés 30 ezer forintos, míg a jelentősebb 60 ezer forintos bírsággal jár. Emellett az előző esetben 2, míg utóbbinál 3 büntetőpont szabható ki vagy 1-12 hónapra bevonható a vezetői engedély. Mindez 100 km/h megengedett sebesség-határ alatt igaz, illetve abban az esetben, ha az adott útszakaszon nem táblával jelzett sebességkorlátozásról van szó.

Ez eddig bizonyára mindenkinek világos. Ha mégsem, akkor segítségként vegyünk egy-két példát. Lakott területen belül, ahol 50 km/h óra a megengedett legnagyobb sebesség, akit 63 km/h alatt érnek tetten, az számíthat a 10 ezres csekkre a helyszínen. Akit e fölött, de 75 km/h alatt mérnek be, az követi el a kisebb fokú sebességtúllépést. Ez esetben következik a feljelentés, aminek a végén maximum 30 ezer forintos bírságot szabhat ki majd a szabálysértési előadó, illetve 2 büntetőpontot vagy 1-12 hónapig a vezetői engedély bevonását határozhatja meg. Fontos tudni, hogy büntetőpont és vezetői engedély bevonása együtt – gyorsajtásért – nem alkalmazható.

Amennyiben lakott területen belül 75 km/h fölött halad valaki, az elköveti a sebesség jelentős túllépését, amiért a járőr feljelenti, 60 ezer forint bírságot szabhatnak ki, 3 büntetőpontot vagy 1-12 hónapig a jogosítvány bevonását rendelheti el.

Abban az esetben, ha mindez sebességkorlátozó tábla hatálya alatt történik, ami tudjuk, lakott területen belül lehet, akár 30-40 km/h, de akár 60-70 km/h is, abban az esetben kismértékű sebességtúllépéskor nem szabhatnak ki büntetőpontot vagy vezetőtől eltiltást, jogsíbevonást. Mindezek azonban a 100 km/h alatti sebességek esetében igazak.

Amennyiben a sebességkorlátozás 100 km/h-t meghaladja, úgy a kisebb fokú sebességtúllépés az adott útszakaszon érvényes megengedett legnagyobb sebesség egyharmadára érvényes, e fölött jelentős túllépésnek minősül. A bírságot szabályok az előzőekkel megegyezők. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy autópályán személygépkocsival 110 km/h-val lehet maximum haladni. Akit 146-147 km/h alatt mérnek be, az kismértékű sebességtúllépést követett el, aki ettől gyorsabban haladt, az jelentőset. Autópályán, szintén személygépkocsi esetében 130 km/h a megengedett maximum. Itt a határ a 173-174 km/h. Aki ezalatt halad kisebb mértékben, aki ettől gyorsabban, az jelentős mértékben lépi túl a sebességkorlátozást.

Természetesen az intézkedő rendőrnek minden esetben van mérlegelési lehetősége a szankciók kiválasztásában. A legenyhébb fokozat a figyelmeztetés, ezt követi a helyszíni bírság, majd a legsúlyosabb a feljelentés. Ez utóbbi esetében az elsőfokú

szabálysértési hatóság hozza meg a határozatát, ami ellen lehet fellebbezni. Abban az esetben, ha a helyszíni bírságnál a gépjárművezető nem ismeri el a felelősséget, akkor a rendőrnek fel kell jelentenie az illetőt. Ilyenkor ugyancsak csak az elsőfokú szabálysértési hatóság dönt a vitás helyzetről.

Időnként nem árt felfrissíteni a közlekedési szabályismeretét minden forgalomban részt vevőnek. A jelenleg hatályos sebességhatárok a következők:

Személygépkocsival, motorkerékpárral, 2500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival, autópályán 130 km/h, autópályán 110 km/h, lakott területen kívül, egyéb úton 90 km/h, míg lakott területen 50 km/h.

Autóbusszal autópályán 100 km/h, lakott területen kívül, egyéb úton 70 km/h, míg lakott területen 50 km/h.

Egyéb gépjárművel – kivéve a motoros triciklit –, valamint gépjárműből és pótkocsiból álló járműszerelvényekkel, autópályán 80 km/h, lakott területen kívül, egyéb úton 70 km/h, míg lakott területen 50 km/h.

Csak érdekességképpen, a villamos sehol nem száguldhat 50 km/h-nál gyorsabban.

Motoros tricikkel, elromlott járművet vontató gépjárművel, segédmotoros kerékpárral, kerékpárral 40 km/h a megengedett legnagyobb sebesség.

Hólánccal felszerelt gépjárművel 80 km/h, mezőgazdasági vontatóval, valamint mezőgazdasági vontatóból és pótkocsiból álló járműszerelvényekkel 30 km/h, míg lassú járművel, valamint lassú járműből és pótkocsiból álló járműszerelvényekkel 25 km/h.

Olyan járművel, amelynek kerekei fűvott gumiabronccsal nincsenek felszerelve, 20 km/h, és végül a pótkocsinak nem minősülő fék nélküli vontatványt (mezőgazdasági vagy ipari munkagépet) vontató mezőgazdasági vontatóval és lassú járművel 15 km/h a megengedett legnagyobb sebesség.

Közeledik a nyár, amikor ki-ki hobbitelkén, szabadsága alatt bármilyen járműre szert tehet, nem árt tudni, hogy mi a megengedett legnagyobb sebesség. Arról nem is szólva, hogy a sebességhatárok betartása mindenkinek jól felfogott érdeke, nem csak a saját, hanem közlekedő társainak biztonsága érdekében is.

k.z.t.

A tanár elővette a feladatlapokat és végigtekintett a rémült diákcsoportokon.

– Fiaim! Nagy nap ez a mai! Ma történelmet írunk!

Szeptember végéig tart az akció

Ingyenes a taxik átvizsgálása a Pappas Autónál



Reinhard Leutgeb: – A taxisok rendelkezésére áll az úgynevezett expressz-szerviz is

Az jól látható, hogy taxiként egyre több korszerű Mercedes-Benz személyautó közlekedik országszerte. Ma már ezen egyre kevésbé csodálkozunk, a csillogos márka szerves részévé lett a hazai taxiiparnak. Egy- másfél évtizede még a „mindössze” 2-3 százezer kilométert futott 123-asok tulajdonosai voltak a komolyabb igényrel bíró megrendelői kör kedvezményei. Ők szinte bármilyen címre jelentkezhetek, mert ez a típus volt a maximum, amit egy fuvarszervező iroda képes volt utasai felé kijánlani. Majd ezeket az autókat követték a korszerűbb 124-esek, melyekből még ma is nagyon sok közlekedik, sok csapatnál továbbra is a legfelsőbb kategóriába sorolva. Azonban az utazók igényei az autók fejlődésével azonos mértékben nőnek. Néhány éve tehát eljött a „kereklámpások” ideje. Ma már például a jobb szállodáktól, minisztériumoktól, vagy a nagyobb multicegétől szinte csak ezekkel a korszerű Mercedes járművekkel lehet rendszeresen komo-

lyabb fuvarokat vállalni. Vagyis a piaci szokásoktól eltérő, magasabb igényeket kollégáink egy része jelentősebb beruházással, de képes kiszolgálni. Természetesen a befektetés nyilván megtérül, mert különben nem váгна bele senki egy-egy ilyen vásárlásba.

Ki gondolta volna 10-15 évvel ezelőtt, hogy Mercedesből lehet újat is venni? Hazánkban akkor csak a több százéret futott példányokra volt reális (taxis) vásárlói igény. Majd ahogy múltak az évek, egyre több korszerű és tényleg keveset futott Mercedes-Benz jelent meg szabadjelzővel, elsősorban még nyugati importból. Aztán megtörtént az, amit korábban a használt Ladákkal, Daciákkal is taxizók nehezen hittek volna a '80-as években: ennek a típusnak vadonatúj példányaira is felkerült a sárga rendszám. Az importőr pedig – látva a fejlődés megállíthatatlan irányát – komoly árelőnyvel kezdte kínálni portékáját a taxisoknak. Mára például már elérhető minden magyar taxinak a kerekklámpásokat felváltó új 211 széria E 200 CDI változata, 9 566 677 Ft-os kedvezményes vételáron. Vagyis az árelőny már Magyarországon is eléri a német vagy osztrák taxisoknak adott mértéket. A Pappas Auto további kedvezményeket biztosít a finanszírozás terén is. Ugyanis azt pontosan tudják, hogy minden taxis vállalkozó más és más igényeket támaszt e téren. Ezért nem kész sémákat, ha-

nem személyes megoldásokat kínálnak a hozzájuk forduló taxisoknak a DaimlerChrysler Credit-finanszírozó cég munkatársain keresztül. Természetesen igen jó reklám a gyárnak is az, hogy Európa nagy részén – így Magyarországon is – a Mercedes-Benzet választják a vállalkozók taxizására...

Ma már az is egyre sűrűbben fordul elő, hogy a magyar taxis nagy értékű autóját a márkakereskedőknél javíttatja, ellenőrzeti, szervizelheti. A Pappas Auto Magyarország Kft. ezért ezen a téren is „taxis akciót” hirdetett meg. Mint azt magazinunk Reinhard Leutgeb aftersales managertől megtudta, ez szeptember 30-ig tart, és a vásárlás helyétől függetlenül, minden Mercedes-Benz taxira vonatkozik. Az akció keretein belül térítésmentesen átvizsgálják az autót. Ennek során ellenőrzik a guminyomást és a profilmélységet, a lámpák működését és beállítását, a fékhatást fékpadon, a fékfolyadék minőségét és a fékbetétek állapotát, a hűtőrendszer tömítettségét szemrevételezéssel, a szélvédő és fényszórómosó berendezések működését, az ékszíj feszességét és állapotát, a motorolajszintet, a kürt működését és az ablaktörlő lapátok állapotát. Ha taxis ennyivel megelégszik, úgy nem kell fizetnie, ez a márkakereskedések ajándéka. Amennyiben a kolléga ezt követően szervizszolgáltatást is igénybe vesz, úgy ahhoz a Pappas Auto Magyarország Kft. térítésmentesen ad egy külső autómosást és egy belső utastér-takarítást.

A Pappas Auto Magyarország Kft. fontosnak tartja a taxisok

gyors és szakszerű kiszolgálását. Ezért egyénre szabott, speciálisan ennek a rétegnek szóló taxiszerviz-csomagokat is készített, amiben szerepel az első- és hátsó féktárcsa és fékbetét, az indítómotor, az akkumulátor és az olaj és olajszűrő cseréje.

Az aftersales manager elmondta, hogy további szolgáltatásként taxis ügyfelek számára biztosítják az éjjel-nappal működő, ún. segélynyújtó szervizt. Ennek keretein belül műszaki segélynyújtást, vontatást, mentést vállalnak. Szakképzett szerelők, a legkorszerűbb eszközökkel felszerelt javítóbázisuk és a biztosítókkal kötött szerződéseik lehetővé teszik a gyors ügyintézés balesetekből eredő károknál is.

A taxisok rendelkezésére áll az expressz-szerviz is. Ezt többek között azért működtetik a Pappas Auto szervezeteiben, hogy a taxisok munkaeszközüket – az autót – ne kényszerüljenek a szükségesnél hosszabb ideig nélkülözni. Vagyis az egy óránál több időt nem igénylő feladatokat soron kívül elvégzik a sárga rendszámmal érkezőknek.

A kollégák sokszor panaszkodnak, hogy használt autójukba nem szívesen építetik be a drága, új alkatrészeket. Miután ez valóban nem minden esetben gazdaságos döntés, lehetőség van a használt eredeti, illetve az eredetivel azonos értékű, de olcsóbb új alkatrészek felhasználására is.

Úgy tűnik tehát, hogy a Pappas Auto szervezeteiben szeptember végéig tartó akció keretein belül egyre több taxi jelenik majd meg, melyből akár hosszú távra szóló kapcsolat is kialakulhat... **- kő -**

Vizsga, emberünk nem tud semmit. Kérdések jönnek-mennek, mire végül:

– Professzor úr, ne haragudjon, de én már azt sem tudom, fiú vagyok-e, vagy lány.

– Akkor menjen ki a WC-be és nézze meg.

Emberünk ajtó felé el, de onnan még visszafordult:

– De professzor úr, melyik WC-be menjek?

Átengedték.

Ahogy azt a régi viccből már tudjuk

A hír igaz, csak...

Előző, májusi számunkban két olyan írás is megjelent, melyekben szerzőink taxiállomásokat bíráltak. Az egyikben az Ostrom utcai droszt mellé telepített cserjesort kifogásoltuk, mely lássuk be, valóban erősen nehezíti a taxik megközelítését. Másik állandó levelezőnk a Pannonhalmi és Előpatak utca sarkán épített taxiállomást kritizálta, ahol se taxi, se utas. Akkor meg minek épült, „csak a pénzünket pocskolják két kézzel” – nehezményezte szerzőnk.

A májusi szám megjelenése után felhívott Héray László, a Taxiállomás Kht igazgatója, aki kifogásolta állításainkat. Tehát ebben az ügyben találkozót beszéltem meg vele Krisztina körúti irodájába. Héray úr ott olyan dokumentumokat mutatott, melyekből egyértelműen kiderült, hogy például a szerzőnk által kifogásolt Pannonhalmi úti taxiállomás létesítését kifejezetten a taxisok képviselői kérték. Számomra kissé még így is hihetetlennek tűnt a dolog, ezért kaptam egy jelenléti-nyomtatványt is, mely 2004. május 7-én készült. Pontosán a IX, illetve a XI. kerületi közös helyszíni bejárás alkalmával (taxisok képviselői, illetve a kht. dolgozói). Eb-

ből, és az ugyanitt készült fényképekből kiderült, hogy a kifogásolt állomás kijelölésében a kht. két munkatársán kívül részt vett Fribék Csaba a MACITOSZ, Krapfel László a TGFSZ és Polinger Sándor a BKIK képviselőiben. Ezek után érthető a felháborodás a kht. vezetője részéről amiatt, hogy többek között e lap hasábjain is, őket támadjuk (támadják) a taxiállomások elhelyezése miatt. A konkrét helyszínnel kapcsolatban még arra is emlékeznek a kht. dolgozói, hogy a taxisok képviselői pont azért javasolták ezt a kereszteződést, mert itt utasból ugyan valóban kevés van, ám URH-vétel szempontjából ideális a hely...

Az Ostrom utcai cserjetelepítésről megtudtuk, hogy ott járdafelújítás történt, ezt követően ültették oda a növényeket, de a kivitelezők rövidesen egy korrekcióval megoldják a kérdést.

Természetesen felvettem, hogy a taxisok jelzései szerint a város egyéb területein is igen sok olyan taximegálló található, melyek ilyen-olyan okok miatt nem használhatók. Többségüket egyszerűen nem jó helyre építették. Héray László felvetésemre elmondta, hogy az

eredeti létesítések is mind a taxisok javaslatai alapján történtek. Megmutatta, erre vonatkozólag is rendelkeznek dokumentumokkal. Am 2004-ben – szintén a taxisok nyomására – számos újabb egyeztetést követően, megállapodás született a kht. és a személyfuvarosok képviselői között. Ezt egy 2004. május 5-én készített jegyzőkönyv is tanúsítja. Ebből kiderül, hogy a taxis oldal, melyet e tárgyaláson a kamara megbízottja képviselt, 80 állomásra, illetve 354 férőhelyre tett javaslatot. Ebben például szerepelt a lapban kifogásolt Pannonhalmi út Előpatak utca sarkán megépített droszt is.

Igy Héray Lászlótól és munkatársaitól ezúton is elnézést kérünk! Nem ők hibáztak. Ugyanakkor, amit a lap szerzője állított, ennek ellenére igaz. Azon a helyen se taxi, se utas, tehát a taxiállomás rossz helyen van, még akkor is, ha ezt a helyet taxisok javasolták. Sőt!

Megkerestük tehát a taxis szervezetek javaslatait összefoglaló és a kht. felé továbbító kamarai megbízottat – Dudás Zoltánt – akit arról kérdeztünk, hogyan sikerült ennyi nem megfelelő helyen található taxiállomásra javaslatot tenni?

• Talán ennyi idő eltelte után nem mindenki emlékszik a részletekre pontosan, tehát szaladjunk vissza kézeletben néhány évet. 1999-ben, amikor a főváros részéről a taxiállomások kialakításával kapcsolatos szerveződés elindult, kérték a szakmát, készítsen olyan listát, mely tartalmazza azokat a helyeket, ahová drosztokat kellene építeni. Erre a felhívásra akkor kizárólag a BTI reagált, és a tagjai által jónak tartott állomásokra tett javaslatot. A fővárosnak átadott anyag bázisul a Főtaxi korábbi, évtizedek alatt kialakított, jól bejáratott hálózata szolgált, kiegészítve a BTI tagjainak új javaslataival. Tehát a kezdetekben csak ez az összeállítás állt a főváros rendelkezésére, valamint természetesen a korábbi Főtaxi állomások változtatás nélküli listája. Ezek jelentették azt a bázist, amire alapozva a kht. elkezdhetette taxiállomás hálózat kiépítését. Fontos azt is felidézni, hogy ebben az időszakban egyáltalán nem volt egyeztetés a főváros és a szakma között, bár ezt a taxisoldal többször is kezdeményezte. Majd kiépült egy hálózat, amely csak azért nem sértett érdekeket,

mert nem kellett érte fizetni. A szakma akkor kezdett tiltakozni, amikor a főváros kéznek tekintve a droszthálózatot, a korábbi ingyenes használatot megszüntette. Ekkor ismételt, ám sokkal hangsúlyosabban vetődött fel, hogy az akkor már meglévő taxiállomások jelentős része nem a megfelelő helyen van. Illetve azokon a taxiállomásokon, melyeket megfelelő helyre építettek, nincs elegendő férőhely. Ekkor vetődött fel a gondolat, hogy a taxiszakma állítson össze egy anyagot, ezt nyújtsa be a kht.-nak, majd kezdődjenek meg erről az egyeztetések. Én például ekkor kerültem a tárgyaló körbe.

• **Úgy tudom, a FODESZ erre egy vaskos listát készített...**

• Igen, a FODESZ

a felhívásra összeállított egy közel 2500 férőhelyet tartalmazó javaslatot. A kamarán belül a tagszervezetek képviselőivel, illetve az érdekképviselőkkel ezt egyeztetjük, megvitattuk,

majd ennek alapján összeállítottunk egy közel 1800 férőhelyes taxiállomás listát. Ebben az új megállók mellett javaslatokat tettünk néhány helyen a már működő állomásokon a



A jegyzőkönyv tanúsága szerint a képen a TGFSZ, a MACITOSZ és a BKIK képviselői éppen javaslatot tesznek egy taxiállomás létesítésére a XI. kerület Pannonhalmi utca és Előpatak utca kereszteződésénél

befogadóképesség bővítésére és a halszállkába kialakított állomások rendjének módosítására is. Ezt az anyagot átküldtük a kht.-nek, majd egyeztetések, bejárások zajlottak le, melyekről a kht.-nál jegyzőkönyveket is vettek fel. Tehát, hogy az eredeti kérdéshez e rövid kitérő után visszakanyarodjunk, ha egyik oldalról nézzük a dolgokat, akkor a kht. nyugodtan állíthatja: a jelenlegi taxiállomások szakmai egyeztetések alapján jöttek létre. Ez így igaz! Azonban ha mélyebben megvizsgáljuk a dolgokat – mi is törekszünk az események folyamatos dokumentálására – kiderül, van más olvasata is ugyanennek a kérdéskörnek. Számos esetben bizonyítható ugyanis, hogy ahová mi taxiállomásokot javasoltunk, ott ilyen-olyan ellenállásba ütköztünk. Ennek természetesen elsősorban nem a kht volt az oka, amelynek munkatársai részéről teljes segítőkészséget tapasztaltunk mindvégig, hanem az eljárási rend, illetve a különféle speciális helyi érdekek megjelenése ebben a kérdéskörben. Csak egy-két példát említek: a Madách Színház előtt szerettünk volna taxiállomást, ám itt a tűzoltóságra hivatkoztak, tehát ez a hely kiesett. Az Andrássy úton szerettünk volna a Nagymező utca sarkán mindkét irányban taxiállomásokot, de ott ezt ki tudja

miért, a kerékpárútra hivatkozva nem engedélyezték az illetek. A Nemzeti Színház és a Művészetek Palotája vállalkozói érdekek áldozatául esett taxiállomás szempontból. Még számos javaslatot sorolhatnánk, amelyet nem sikerült megvalósítani. Az V. kerületet külön hangsúllyal kell megemlítenem. Itt, minden évek óta tett ígéretes ellenére, a mai napig nem sikerült létrehozni egy valószínűsítő igény szerinti hálózatot. Annak ellenére, hogy a Belvárosban jelentkezik napközben a legnagyobb igény a taxisolgáltatásra. A helyzet most változni látszik, mert a napokban több új taxiállomás létesítéséről döntöttek, és ezek között szerepelnek belvárosi állomások is. Miután az utóbbi időben nem voltak egyeztetések állomáskijelöléssel kapcsolatban, csak remélni tudom, hogy taxis szempontból értékes helyekre kerülnek az új állomások. Amennyiben másik szempontból vizsgáljuk meg ezt a kérdést, akkor sem jobb a helyzet. Vagyis a droszthasználat fizetővé tételének pillanatától kezdve olyan hálózattal kellett volna rendelkeznie a fővárosnak, amely egyrészt használható minden taxis számára. Másrészt ezeknek a megállóknak alkalmasnak kellett volna lenni arra is, hogy a társaságok a náluk generálódó fuvarigények kiszolgálására igénybe vehessék

őket. (Hiszen ne felejtjük el, azaz a nagy reménnyel indult a kht., hogy a taxisok kizárólag a taxiállomásokon várakozhatnak utasfelvétel céljából.) Ez utóbbi célnak viszont csak abban az esetben felelnének meg ezek a helyek, ha azok kialakításánál figyelembe vennék a társaságok igényeit. Ezért alapvető szempont, hogy az egész hálózat használható legyen, ellenkező esetben nem lehet az évtizedes fuvarkiadási gyakorlatot alapvetően megváltoztatni. Ez utóbbi feltétel megoldása sajnos nem sikerült, így keletkeztek a rendszerben olyan torzszülöttek, mint például a Taxisok Világában kipellengérezet taxiállomás a Pannonhalmi utcában. Ezt a taxis oldal – az előbb vázolt rendszeren belül gondolkodva – azért javasolta, mert URH-forgalmazás szempontjából megfelelő hely lett volna. Nem elsősorban utcai beülésekre számítottunk, hanem arra, hogy ha majd a taxicégek a címkidadásoknál igénybe veszik a drosztoztakat, akkor ott megfelelő számú megállóhelyen, a lakosság zavarása nélkül állhatnak címre váró kollégáink. Ezért nem számított a javaslatnál, hogy ott a „madár se jár”. Mert azért ezt a szempontot is figyelembe kell venni. Ugyanis a lakosság felől a mai napig érkeznek panaszok már kijelölt taxiállomásokra. Hangskodás, szemetetelés és sok

minden más miatt. Próbálják a helyi önkormányzatoknál a környéken élők különböző kezdeményezésekkel felszámoltatni az egyébként hivatalosan működő taxiállomásokat, amelyeket a lakókörnyezetükben zavaró tényezőnek tekintenek. Ezen a nevezett helyen ilyen probléma nem állna fenn, taxisaink éjszaka sem zavarnák a lakosságot.

• Így viszont többek között ez is egy olyan hely, mely ugyan része a teljes hálózatnak, amiért fizetni is kell, ám senki sem használja. Ráadásul az ilyen hibákért a taxisok többsége a kht.-t okolja. Ők viszont a taxisok képviselőinek javaslatai alapján járnak el a kerületeknél...

• Egy-egy elemet kiemelni az egyébként végeredményét tekintve sajnos eltorzult taxiállomás-hálózatból, teljesen felesleges. Tény, hogy a kht.-val a kezdetek óta igyekszünk kölcsönösen együttműködni. Folyamatosan egyeztetünk, így szinte állandó a kapcsolatunk. Azt is látjuk, hogy nem rajtuk múlik, hogy a drosztoztakat, melyeket akár mi, akár ők, szakmai szempontok alapján javasolnánk, meg tudják valósítani, vagy sem. Évek óta még mindig ott tartunk, hogy egy-egy taxiállomás megépítése a kerületek ellenállásába ütközik. Mondok egy egyszerű példát arra, ho-

GPS

MITAC MIO
169 | A 201 | 180

2 év garanciával

IGO térképszoftverrel is

hihetetlen áron!

CITY 146
06-70-38-38-146

NAVIGÁCIÓ

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**

Best Credit Kft

A legkedvezőbb hitelek az
Ön számára

Ingatlan jelzálog hitel,
kötött, vagy szabad felhasználásra!

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

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

Cégeknek és magánszemélyeknek is!

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

gyan zajlanak ezek a folyamatok: szerettünk volna a XI. kerületben, a Bocskai út végén, ahol rendőrség és két irodaház van, taxiállomást létesíteni. Ekkor kiderült, hogy a Bocskai út vége már kerületi kezelésben van, és ahol a képviselő-testület már a meglévők állomásaink ellen is tiltakozik, mert azokat a taxisok nem használják. (Pl.: Bartók Béla úton a Ménesi út sarkánál, vele szemben a Lágymányosi utca sarkán, ezek egyébként eredeti Fótaxi állomások voltak, valamint a Feneketlen tónál) Minek tovább bővíteni ezt a hálózatot, ha a meglévők is üresen állnak? kérdezik. A problémák elkerülése érdekében ezért hátrébb, immár a Bocskai út fővárosi kezelésben lévő szakaszára javasoltuk a taxiállomást. A kinézt hely még nem lett volna nagyon messze a rendőrségtől, pont az egyik irodaház előtt létesült volna. Ekkor kiderült, hogy a kerületi önkormányzat ott egy buszvégalomást akar létesíteni, méghozzá buszfordulóval. Ezek után a kht. a Bocskai úton, egy garázsbejáró után kijelölt egy olyan helyet, ahol már senki nem látja, hogy ott egy taxiállomás. Ez tehát – bár majdnem ott léte-

sült ahová kértük – mégis használhatatlan. A kollégák vélhetően azért nem hozták fel ezt is negatív példaként, mert észre sem vették, hogy ott taxiállomás van. Tehát, mint ebből az egy példából is jól látszik, mi javaslatot teszünk egy konkrét helyre, ám a különböző érdekek miatt ez csak kompromisszumokkal valósul meg. Bizonyos helyeken pedig elég 30 méterrel arrébb helyezni egy taxiállomást és az már használhatatlanná is válik.

• **Hasonló volt a helyzet a Kálvária téren. Ott az évtizedekig jól működő állomást kicsinyes helyi érdekek miatt „picikét odébb” tették, ahol viszont így senkinek sem kell. Tehát összefoglalva: ha a különböző érdekképviseltek és taxitársaságok végül is megegyeznek abban, hogy hol kellene taximegállót létesíteni, akkor ezt a kht. megpróbálja megvalósítani. Am sok esetben a legnagyobb jóindulat mellett is elakadnak, mert például a kerületek valamilyen okból ellenállnak. Van ebből a kilátástalan helyzetből kiút? Vagy marad a jelenlegi gyakorlat, hogy a taxisoknak egy olyan hálózatért kell fizetni, me-**

lyet nem tudnak használni. Mindegy, hogy ki, vagy kik miatt. Többségük nem is a felelőst keresi, hanem a megoldást...

• Úgy gondolom, hogy ezt az egészet alapjaiban meg kellene változtatni. Nyilvánvalóan ez csak akkor lenne működőképes, és a taxisok által is elfogadott rendszer, ha ez hasonlóan működne, mint például az autóbusz vagy trolibuszmegállók kijelölése. Ezt szeretne volna saját jogalkotási rendszerén a főváros is keresztülvinni. Vagyis, a taxisok szakmailag leegyeztetett javaslatai alapján valamilyen erre felhatalmazott szervezetnek – legyen az a kht. – valóban jogosultsága lenne a taxiállomások kijelölésére. Természetesen amennyiben a javaslat nem jelent például közlekedésbiztonsági kockázatot. Jó lenne, ha a jövőben más egyéb szempontok már nem jöhetnének szóba. Gondolok itt például a parkolótársaságokra, de akár egyéb helyi érdekekre és még sok minden másra is, ami miatt most nem megfelelő a kijelölési mechanizmus. Amennyiben ezen az alapvető kérdésen sikerülne változtatni, úgy egy működőképes taxiállomás-hálózatot le-

hetne kialakítani. Ennek megoldása viszont sajnos nem szakmai, hanem politikai döntés kérdése, ami meghaladja akár a taxisok, akár a kht. valós lehetőségeit. Ráadásul az még kevés, ha a megfelelő helyen, megfelelő darabszámú beállómással létrehozunk egy hálózatot. Ezek folyamatos üzemeltetéséhez az ellenőrzésnek is biztosítottak kell lenni minden nap, 24 órán keresztül. Ami pedig a kht. által szemünkre vetett problémát illeti: a taxiállomás-hálózat igénybevétele csak abban a pillanatban indítható el taxitársaságok részéről, mikor ez az előbb vázolt feltételrendszer teljes egészében valósággá válik. Vagyis a jó helyre, megfelelő számú férőhely biztosításával megépített, állandó és következetes ellenőrzéssel biztosított droszthálózat elengedhetetlenül szükséges ahhoz, hogy a társaságok a jövőben ezekről a helyekről adják ki címeiket. A taxisok nem kényszeríthetők rá, hogy olyan helyekre álljanak, vagy próbáljanak meg beállni, ahol különböző objektív problémák miatt ez számukra kockázatos, vagy üzletileg elfogadhatatlan.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
-kó

A MOTOROS TAXIRÓL – MÁSKÉPPEN

Az utóbbi időkben a sajtóban többen is foglalkoztak a motorral végzett taxisolgáltatással. Érdemes e taxisoknak szóló lapban is leszögezni néhány, máshol sajnos el nem hangzott tény. Először is hamis állítás, hogy a motorkerékpár gyorsabb a városi közlekedésben, mint a személyautó. Ugyanis, amennyiben a kétkerekű vezetője betartja a KRESZ szabályait, úgy nem cikázhat a forgalmi sávok között, nem hajthat a villamossínekre vagy a járdára, kerékpárútra. Vagyis ugyanabban a sorban kell állnia, ahol a taxi dőcög előre. Ráadásul a buszsávot, ahol a taxi nyugodtan haladhat előre, elméletileg szintén nem használhatják a motorosok... Tehát szabályosan nem gyorsabb! Az pedig, hogy az életben ez nem így van, elsősorban csak a rendőrök fellépésén múlik. Egy motorkerékpárral végzett taxisolgáltatást eleve a szabálytalanságokra építeni és

hirdetni, finoman szólva nem korrekt.

A taxistevékenységet is felügyelő minisztérium illetékese arra a kérdésünkre, hogy lehet-e taxizni motorkerékpárral, úgy felelt, hogy igen, mert a taxizásról szóló rendelkezéseket motorkerékpárra nem is lehet értelmezni... Ezt nem is érdemes kommentálni...

Másodszor, nézzük a feltételeket: a taxis először szerez egy „B” kategóriás jogosítványt, PÁV vizsgával és II-es EÜ alkalmassággal. Ezek birtokában beiratkozik egy taxis tanfolyamra, ahol ismét vizsgázik, például KRESZ-ből, majd esetleg vállalkozói vizsgát is tesz még. Járműve csak (túl) szigorúan átvizsgál, korszerű, biztonsági övekkel, légszákkal szerelt gépkocsi lehet. A taxisnak biztosításokat kell kötni, csak ezek után kezdheti fuvarozni utasát, akit a kisebb koccanásoktól véd a karosszéria, a légszék, az öv stb. Van még taxióra, ellenőr-

zés, adóvizsgálat, elvárt jövedelem is, és még sok-sok egyéb, elengedhetetlenül fontos dolog ahhoz, hogy valaki taxizhasson személygépkocsival.

Ugyanezt motorkerékpár-tulajdonosként el lehet intézni egy mezei „A” kategóriás jogsíval és egy bármilyen állapotban lévő kétkerekűvel. Meg jópofa hirde-

tésekkel, hogy így gyorsabb, persze kiköve, hogy a felelősség az utasé. Taxióra, vizsgák, elvárt jövedelem nincs.

Ez a 2006-os versenyhelyzet Magyarországon. Ahogy a népszerű humorista évtizedekkel ezelőtt megfogalmazta: „...egyenlő pályák, egyenlő esélyek...” Am ezt ő viccnek szánta...

Informatikus apuka magyaráz

– **Apu, hogyan kerültem én erre a világra?**

– **Na jó, fiam, erre a beszélgetésre előbb-utóbb sort kellett keríteni, figyelj így történt: Apukád megismerte anyukádat egy chatszobában, majd találkoztak egy cyberkávészóban és anyukád a WC-n letöltött pár adatot apukád USB kulcsáról. Amikor apukád befejezte a letöltést, észrevette, hogy ezt megelőzően egyetlen tűzfal sem lett feltelepítve. Ek-**

kor már késő volt CANCEL, ESC gombok nyomkodására, mert a „Biztosan elkezd a letöltést?” ablak leOK-zása már a Beállítások menüpont alatt ki lett pipálva. Anyukád antivírus programja régen volt frissítve ezért apukád „blaster-worm” vírusával nem tudott mit kezdeni. Ekkor megnyomtuk az „Enter” billentyűt és kaptunk egy rendszerüzenetet ezzel a felíráttal: „Maradék idő a letöltés befejezéséig 9 hónap....”

Megújult erőforrással kapható

MAZDA 6



Az év elejétől a Mazda összes Magyarországon forgalmazott személyautója kapható dízel változatban is. Ráadásul a Mazda-kereskedőknél hetféle dízel motor szerepel a választékban a 68 LE-s változattól a 143 LE-ig.

A Mazda 6 120 LE-s alapváltozatában 320 Nm, az erősebb 143 LE-s „High power” verzióban 360 Nm nyomaték mozgatja a népszerű autótípust. A nagyobb teljesítményű változat továbbfejlesztése számos pozitív

változást hozott: a változó geometriájú turbótöltő forgó tömege 14%-kal csökkent, ezért sokkal gyorsabban reagál a gázadásra, így nőhetett a teljesítmény 7 lóerővel, a nyomaték pedig 50 Nm-rel, miközben a fogyasztás 0,5 liter/100 km-rel csökkent. A szívórendszer tökéletesítése után, va-

lamint a kettős tömegű lendkerék csillapító hatásával nyugodt és csendes a motor járása, még alapsjárati fordulatszámra is.

A nagy csúcsnyomaték és a még kedvezőbb nyomatékgörbe gyakorlati megnyilvánulása, hogy ezzel a motorral a szériában 6 fokozatú sebesség-váltó viszonylag ritka

fokozatváltásával is dinamikus lehet autózni, de a sportos vezetési élményt kedvelők is jó partnerre lelnek benne.

A 2 literes dízelmotor mind-egyik változatához alapáron jár a karbantartást nem igénylő dízel részecskeszűrő (DPF), melynek kerámiabetétje kiszűri a kipufogógáz koromtartalmát és időnként külön elégetve semlegesíti azt. Így a Mazdák koromkibocsátása 80%-kal jobb az Euro IV-es előírásban megköveteltnél.



Pécsi rekord a Taxis Posta

- avagy a leghosszabb ideig működő különleges posta Magyarországon



A napokban érkezett meg a Magyarországi Rekordok Regisztrátorától az a Diploma, amely még a tavaly novemberben megrendezett Pécs Info Informatikai Szakkiállítás, s a pécsi Netmester Produkció egy érdekes és mindenképpen szokatlan rekordkísérlet elsőségét ismeri el. Az elismerés alapján különleges postai rekord állított fel Weinreich László vezetésével a Netmester Produkció. A Pécs Info Informatikai és Telekommunikációs Szakkiállítás, a Lauber Dezső Városi Sportcsarnokban 2005. november 15. és 17. között, mint kommunikáció- és postatörténeti érdekességként Taxis Postát üzemeltettek. Az egyedi szolgáltatás lényege az volt, hogy a rendezvény 3 napja alatt a helyszínen felvett postai küldeményeket a szokásos postai rendszertől eltérően, egy úgynevezett alkalmi levéltovábbítási móddal, taxiszolgáltatás igénybevételel továbbították a helyi Postai Feldolgozó Üzembe. E továbbítás tényét a küldemények burkolatán egy külön fedélzeti bélyegzővel is jelelték. Nem ismeretlen gyakorlat ugyanis a bizonyos eseményekhez kapcsolódó különleges postai továbbítási mód, amely azután, mint posta-

történeti kuriózum kerül be a postatörténetbe, és az így továbbított, megjelölt küldemények a témával kapcsolatos gyűjtemények és gyűjtők keresett darabjaivá válhatnak. Taxival történő továbbítási módról még nem volt tudomása senkinek, így ezen felbuzdulva a szervezők megvalósították ezt a különleges szakmai eseményt, melynek a rekord mivoltát egyrésztől a különleges levéltovábbítási mód elsősége, másrésztől a folyamatában leghosszabb ideig alkalmazott különleges jellegű továbbítási mód, és az így legtöbbször igénybe vett taxis posta szolgáltatás adta. Ezzel a sikeres kísérlettel és a kiállításon három napig működő taxis postával a

Netmester Produkció felállította a leghosszabb ideig működő, legtöbb küldeményt továbbító, különleges módon (taxival) működő postai szolgáltatás magyarországi rekordját. A Taxis Posta ötlete - egy kis szójátékkal - Taxis Mátyásról, az első, hazai udvari postamesterről kapta nevét, aki 1526-ban - I. Ferdinánd megbízására - megszervezte a Bécs és Pozsony közötti első, rendszeres postajárat működtetését. A rekord gyakorlati megvalósításában a Magyar Posta Zrt. és a Pannon Volán Taxi Kft. is aktív közreműködést biztosított.

Weinreich László
Netmester Produkció

Ha a hülyeségtől nőni lehetne, ülve csokolgatnád a napot.

A kocogás azoknak való, akik nem elég intelligensek a tévézéshez

Nem vagy paraszt, csak éppen ostorral kapcsolod be a videót.

Sajnáltam magam, amiért nem volt cipőm, amíg nem találkoztam valakivel, akinek nincsen lába.

- Miért viszik el az anyóst szavazásra?
- ???
- Hogy szokja az urnát!



vagy a Sport típusnál alkalmazott krómkeretes megoldást részesíti előnyben. Az új típus hátsó részét a diódahatású lencsék teszik látványossá.

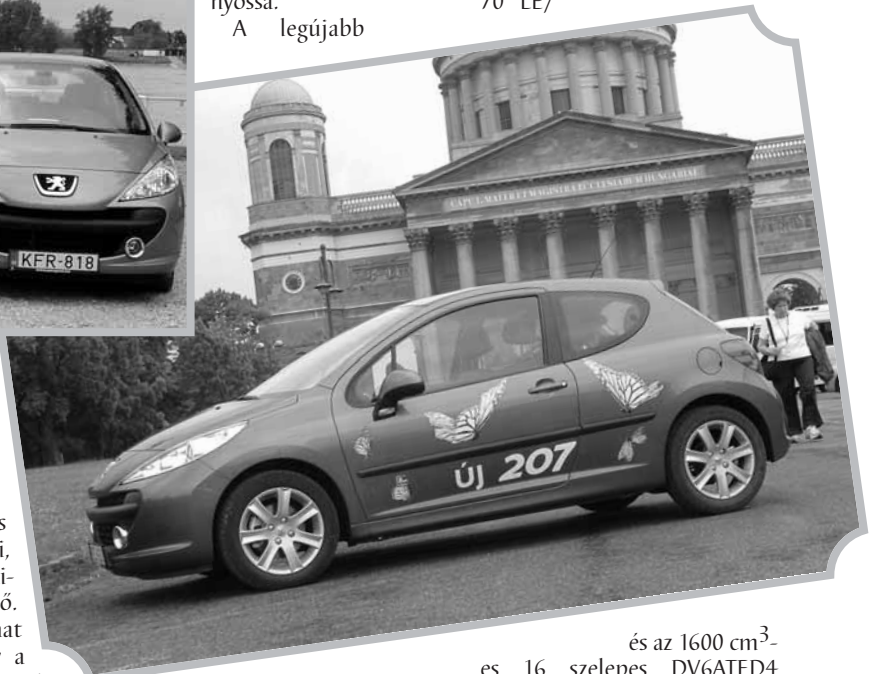
54 kW-os/75 LE/, az 1.4 literes, 16 szelepes 65 kW-os /90LE/ és a 1.6 literes, 16 szelepes 80 kW-os /110LE/ kapható. A gázolajos motorból az 1.4 literes Hdi-DV4 TD 50 kW-os/70 LE/

A legújabb

Sokan nem is sejtik, hogy a ma oly népszerű 206-os, vagy 207-es elődjét, a 201-est még 1929-ben kezdték gyártani. Pedig a 200-asok szinte végigvonultak az elmúlt évszázadon. A hazánkban is nagy számban előforduló 205-ös különféle variációjából, melyet 1983-ban kezdtek gyártani, összesen 5 278 054-et adtak el. Am ezt a varázslatosnak tűnő számot az 1998 óta gyártott 206-os már most meghaladta. Eddig több mint 5 300 000 példány készült belőle, és miután továbbra is

kapható marad, valószínűleg az értékesített 206-osok száma jelentősen tovább növekszik majd.

Ami az új 207-es külső jegyeit illeti, elsősorban az orrképzés szembetűnő. Itt rögtön választhat is a vásárló: vagy a Classic változatot tartja szimpatikusabbnak, melynek ködlámpáit a lökhárító alsó részébe építette a tervező,



Peugeot bevezetésekor ötféle motorral kapható. Benzines erőforrásból az 1.4 literes

és az 1600 cm³-es 16 szelepes DV6ATED4 66 kW-os /90LE/ választható, mely kínálat később a 110 LE-s változattal bővül majd.

Elektromos Chyrslererek New Yorkban

Környezetkímélő taxik

Hamarosan elektromos Chyrslerekre cserélik a New York-i taxik egy részét az Egyesült Államokban. A terv már létezik, a megvalósítás pedig a gyártók kapacitásától függ.

New Yorkban 50 ezer taxi gurul az utcán a nap 24 órájában, köszönhetően a három műszakban alkalmazott sofőröknek. A gépjárművek károsanyag-kibocsátása igencsak jelentős, amit a város vezetői szeretnének csökkenteni. Ennek az egyik lehetséges változata, ha a jelentős számú gépjárművet magába foglaló taxiparkot elektromos meghajtású autókra cserélik. A szándék nem idegen a taxikat üzemeltető társaságtól sem, így rövid időn belül a több ezres flotta folyamatosan átveheti a benzines társainak szerepét. Az elhatározás – annak ismeretében, miszerint a világ egyik legnagyobb

légszennyezője az USA, amely a mai napig nem írta alá a kiotói környezetvédelmi egyezményt –, különösen példa értékű.

A hírek szerint a gyártó Hybrid Technologies, lítiumion akkumulátorokkal ellátott Chyrslereket alakít át taxivá. Első körben összesen 12 ezer 778 darabra szóló megrendelést kapott a gyár, amely jelenleg egy kaliforniai fuvarvállalat részére szerel össze autót, úgyhogy ezt a New York-i megrendelést csak azután tudja elkezdeni, ha a déli állammal kötött szerződését teljesíti.

Egyes vélemények szerint az elektromos taxik tömeges megjelenésére legkorábban is csak 2007-ben lehet számítani, ám ha beválik, a városvezetés további szállító és fuvarozási szolgáltatókkal is tárgyalni kíván a mind tisztább levegő érdekében.

Cash

GÖRDÜLŐK2000

**AUTÓMENTÉS
AUTÓSZÁLLÍTÁS**

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

Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futómű-sérült, vagy kitorított kerekű gépjárművet. Balesetes gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a biztosítótársaság várhatóan megtéríti.

A kedvezmény csak a Taxinak jár,
a biztosítónak nem!

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

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

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

A 6x6-nál dolgoztam

– avagy diszpécser lettem –

A történet 4 évvel ezelőtt kezdődött, amikor leszereltem a honvédségtől és állást kerestem. Találtam egy hirdetést egy másik taxis cégnél, amit megpályáztam. Fel is vettem, és éjszakai telefonosként próbáltam belekóstolni ebbe a szakmába. Kevéské városszeretemet napról napra próbáltam felépíteni, sokszor elmentem megnézni egy kereszteződést, egy-egy utcát, hogy tudjam, mit kérdezzek a kedves megrendelőtől ahhoz, hogy jó címet küldjek át a diszpécser elé. Volt olyan is amikor a vezető diszpécserrel együtt mentünk el megnézni a várost, ezúttal is köszönöm neked, Bea! Te indítottál el ebbe a szakmába, sokat tanultam tőled, bár volt, amikor nem értettem, miért vagy velem olyan kemény, szigorú, és megkockáztatom, időnként igazságtalan is. De itt szeretnék köszönetet mondani a Józsának, hogy anno felvett, a Gyuzának, a „kis” Jutkának és a „Roxy” Balásznak is. Ahogy telt-múlt az idő egyre inkább kezdtem belátni - amire az elején egyáltalán nem gondoltam volna -, hogy nemcsak a felvett mennyiség számít egy telefonosnál, hanem a minőség is. Csak ha a kettő egymásra talál, akkor lesz jó telefonos az emberből. Én a saját példamból kiindulva 2 év alatt lettem igazi telefonos, az hogy mennyire jó, azt a főnökeim talán érzékelték, látták. Hozzá tartozik az igazsághoz, hogy én sohasem szerettem a telefonos-diszpécser megkülönböztetést, mivel úgy gondolom, egy szolgáltatásban a kollégák egymásra vannak utalva. A diszpécser a telefonosra, a telefonos meg a diszpécserre. Aztán fent nevezett cégnél is meg voltak a kavarások, hogy ne csak a jóról írjak nektek. Nem értettem és most sem értem, hogy egyeseknek ez miért volt jó, hiszen minden jól működött a munka terén, megítélésem szerint az emberi kapcsolatok is jók voltak.

Talán én vagyok naív, vagy a kollégák voltak irigyek? Nem tudom....

Aztán egy reggel hazafelé menet azon gondolkodtam, hogy milyen lenne kipróbálni magam az asztal másik oldalán is. Ezt el is mondtam a diszpécserközpont vezetőjének, de úgy gondolom, ez akkor megvalósíthatatlan volt. Ekkor kezdtem el körülnézni a taxis piacon, és a Taxisok Világában megtaláltam a 6x6 Taxi hirdetését. 2 hónap után fel is vettem nappalosnak. Ami egyből feltűnt: sokkal nagyobb, tágasabb volt a központ, jobb volt a technika és nagyobb volt a fegyelem, amit kicsit furcsáltam is. Gondoltam, megszokom ezt is, és végül így is lett. További egy év telefonozás után odaülhettem a reklamára és intézhettem az apró-cseprő dolgokat. Rutinosabb diszpécser kollégáim azt mondták, „először ezt tanul meg, utána majd forgalmazhatsz is”. Újabb fél év eltelte után lettem éjszakai tanuló-diszpécser, bár Jucus szerint inkább címbeolvasó lettem. Sok segítséget inkább a nappalosoktól kaptam. Ezúton is köszönöm Anginak, Gabinak, Katinak, Andinak, nem utolsósorban az akkori igazgatónak Lajosnak és a központ vezetőjének Petinek, hogy egyáltalán odaülhettem forgalmazni. Kezdetben nagyon koncentráltam, hogy minden a helyén legyen és én is beilleszkedjek a diszpécserek közé. Ez egyáltalán nem volt könnyű: figyelni arra, hogy jó címet adjak ki, ha esetleg rosszat küldtek elé, azt kijavítani. Tudom, sokszor én is elmondtam az elém tett hülyeséget. Először is a Jucusnak nem lehet(ett) megfelelni. Másodszor nagyon nehéz árral szemben üszni, s különösen nehéz bizonyítani a rátermettségedet, ha nem kapsz lehetőséget, azaz nem is ülhetsz oda forgalmazni. Am én úgy érzem, nem vallottam szégyent! Nem hagytam cserben főnökeimet, akik kiálltak mellet-

tem és azt hitték el, amit én mondok, mert az mindig igaz volt. Mivel elegendő lett az éjszakából és az állandó konfliktusokból, átkértem magam nappalra. Külön köszönöm a lehetőséget az Attilának, a Petinek és a Sanyinak, mert az ő támogatásuk nélkül nem sikerült volna. És végül köszönöm, minden éjszakai, ill. nappalos taxis kollégának ezt a 6,5 hónapot, amit diszpécserként veletek tölthettem! Próbáltam mindig is rugalmasabban hozzáállni, remélem ez érezhető volt kint az utcán is.

Célom az volt, hogy segítsek minden taxisnak, akármiről is legyen szó. Törekedtem arra, hogy az URH-kód mögött az embert is észrevegyem. Azt hiszem, ez többé-kevésbé sikerült is. Bár az igaz, hogy a 600 taxis kolléga közül kb. csak százal találkoztam személyesen. Jó volt veletek dolgozni, szerettem, amit csinállok. Úgy gondolom, kevés olyan ember van aki mégis feladja azt, amit örömmel csinál, én mégis ezt tettem. Többen kérdeztek, hogy miért? Most válaszolok erre is: talán kevesen tudjátok, hogy van egy főiskolai diplomám. Papíron tehát tanárember volnék, és most találtam a végzettségemnek megfelelő állást. Na nem kell megjedni, nem állok a katedrara. A kereskedelem területén mint középvezető próbálok a megszerzett tudásomat kamatoztatni. Bár a búcsú mindig fájdalmas, de én örömmel és megbecsüléssel gondolok rátok a jövőben is, remélem, ez kölcsönös!

Még egy dolog, amit az URH-n nem tudtam elmondani. Ezúton szeretnék elnézést kérni mindenkítől, akit esetleg valamilyen okból megbántottam. Köszönöm még egyszer mindenkinek a segítségét! Minden 6x6 taxisnak, vezetőnek és a központ minden dolgozójának jó egészséget, sok jó fuvart, balesetmentes közlekedést kívánok! Remélem, hogy találkozom néha még veletek, és ha nem találom meg a számitásomat, ígérem, visszajövök közeletem.

Baráti üdvözléssel:

Haraszti Zoltán

(a 6x6 taxi diszpécser)

Élt egy városban két ember, akiket ugyanúgy, Szekeres Bélának hívtak, de az egyik pap volt, a másik pedig taxis. A sors úgy hozta, hogy egy napon haltak meg. Feljutnak a mennyországba, a kapuban Szent Péter várja őket.

– Hogy hívnak? – kérdezi Szt. Péter az elsőt.

– Szekeres Béla.

– Te vagy a pap?

– Nem, a taxisofer.

Szt. Péter megnézi a névsorát és így szól:

– Jól van, elnyerted a paradicsomot. Tied ez az aranyzálakal szőtt tunika és ez a rubinberakásos aranybot. Beléphetsz.

– Köszönöm, köszönöm... – mondja a taxis.

Közben sorra kerül két másik ember, utánuk pedig a másik Béla, aki végignézte honfitársa belépését.

– Hogy hívnak?

– Szekeres Béla.

– Te vagy a pap?

– Igen.

– Nagyon jó, fiam. Elnyerted a paradicsomot. Tied ez a poliészterköpeny és ez a műanyag bot.

Mire a pap:

– Bocsánat, nem dicsekvésképpen mondom, de ... itt valami tévedés lesz. Én Szekeres Béla áldozópap vagyok!

– Tudom, fiam, elnyerted a paradicsomot, tiéd a poliészter...

– Nem, az nem lehet! Ismerem a másik urat, taxisofer volt, egy városban éltünk. Borzalmas egy taxis volt! Felhajtott a járdákra, mindennap ütközött, egyszer egy háznak is nekiement. Pocsékul vezetett, lámpaszlopokat döntött ki stb. Én pedig életemből 50 évig minden vasárnap prédikáltam a templomban. Hogy lehet az, hogy neki aranyzálás tunika és aranybot jut, nekem pedig ez? Itt valami tévedés történt!

– Nem, nincs itt semmi téve-

dés – mondja Szt. Péter. – A helyzet az, hogy a mennyországot is elérte a globalizáció a maga értékrendjével. Már nem úgy értékelünk, mint azelőtt.

– Hogyan? Nem értem...

– Ma már célok és eredmények alapján ítélünk. Nézd, elmagarázom a te esetedet, és rögtön megérted. Az utóbbi ötven évben valahányszor prédikáltál, az emberek aludtak. De valahányszor a taxis vezetett, az emberek imádkoztak és eszükbe jutott Isten. Vagyis ki adta el jobban a szolgáltatásainkat? Bennünket az eredmények érdekelnék, fiam. Az e - red - mé - nyek!!!

Előfizethető a Taxisok Világa!

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

amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

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

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

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

Ez az Ön
hirdetésének a helye

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

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

FÉK
tárcsa
betét
dob
pofa


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

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

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

2005-ben is új, minőségi, olcsó
bővített árú készlettel állunk az
Önök rendelkezésére.
Pl. Citroen Xantia, Xsara,
Skoda Octavia, Suzuki, Opel, stb.
Taxisoknak 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 színazonosítás alapján,
bármilyen mennyiségben, minden típusú autózhoz.
- 2 K acryl - 2 K Turbó acryl /buszok/
- Metal, gyöngyház - Spray és stift töltés
- 1 Komponensű festékek - Fényezési segédanyagok
Budapest XIV., Postya u. 5.
Telefon: 06-30 982-8167

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
Fertőd

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

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
(hozott aranyból is)

javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
fényképről lézeres képvésés medálra

1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
Nyitva: Hétfő-Péntek: 10-17
☎ 06-70/311-9213

TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

MORFONDÁRIÁK

Na tessék! Ismét mit hallok reggel a hírekben. „Az éjszaka megkéselték egy taxist.” Dulakodás közben. Mert a „kedves utas” kiszárláskor közölte, hogy a taxis fizessen. Szerencsére csak kisebb sérülés érte a kollégánkat. Állítólag hétezer forint volt. Csak nála. A váltópénz. Én is felteszem a kérdést. „Itt mindenki megbolondult?” Mert tovább hallgatván a híreket tudomásomra jutott egy benzinkút kirablása, majd egy pénztintézet (bank-)rablás is. Sajnos itt két súlyos sérült is van. A biztonsági őrök. Az egyikük súlyos. Mert itt már lövöldözés is volt. A sokat szidott elmúlt negyven évben az ilyesmi jóval ritkábban fordult elő. Hosszú évek során Gödöllőn egy főtaxis kollégát öltek meg brutálisan. Máig nincs meg a tettese. Meg a Ferenc körúti OTP-t rabolták ki. Valami internacionalista volt a tettes. Ha jól emlékszem, Stratilek volt a neve és csehslavák állampolgár volt. Nagy port vert fel a Hungária körúti brutális rablógyilkosság is. Két halottal. Ott sem lett meg a tettes. Vagy csak nem tudott a hatóság rendőrség, ügyészség valakit, vagy valakit meggyanúsítani. Csak a szóbeszéd. Az volt. Mindenfélet lehetett hallani. Akkor még nem voltak szövegírók. Csak jól értesültek. Na de elég a „történelmi” visszatekintésből. Előre. Mármost nézzünk. Először csak a közeljövőt. Legfrissebb (nyilvános) információim szerint lehet a reptérre pályázni. Na, kíváncsi vagyok, mi lesz, hogy lesz. Ki fog nyerni. Vagy kik. Sokan fel vannak háborodva, hogy az új tulaj vagy tulajdonosi kör hogy gondolja ezt. Így! Kérem szépen. Meg úgy, hogy ha már övé a pálya, akkor pályázzat. Mert eddig esetleg ő panaszkodott, most meg hogy tulaj lett, neki panaszkodnak. Nem is kevesen. Igen. Most már mindenki törheti a fejét. Tizenvalahány év alatt mi, vagy csak a mieink nem tudták megoldani ezt a problémát. Vagy csak nem akarták. Esetleg direkt jó volt ez az állapot. A zavaros víz. Az a jó! Abban halászni. Meg harcolni a korrupció ellen. Szerintem csak egyszerűen meg kellene szüntetni a korrupciót. Az viszont nagy hülyeség lenne. Akkor nem lenne mi ellen harcolni. Na, ez így egy szépen bezárt kör. Kár is erre több szót vesztegetni. A fejlődés, az a lényeg! Az nem áll meg. A jó ötletek utat törnek maguknak. Szép csendben megvalósulnak. Motortaxi! Miért ne legyen? Olaszországban negyven éve volt ilyesmi. Láttam, ott voltam. Aki motorozni szeretne, miért ne tegye? A piac hatalma. Ez kellene? Igen. Momen-tán most nem, de szíveskedjen holnap ilyenkor. Addigra meglesz! Vagy a kétüléses autó. Ami ugye a motorkerékpárnál egy kicsit több csak. Ha sor kerülne a rendelet módosítására, hogy szóljak annyit hozzá, hogy a típust ne nevesítsék a továbbiakban. Maradjon az a szövegezésben háromajtós kétszemélyes megjelöléssel. Nem jártam ugyan a Genfi Autószalonban a legutóbbi seregszemlén, de látatlanban tudnék mondani egypár kétajtós kétszemélyes is. Csak azt nem értem, hogy két személynek minek három ajtó. Ja! Rájöttem. Az utasnak. Az egyik a bejárat, a másik a kijárat. A harmadik pedig a gépészé. A motorháztetőről sem kellene megfelelkezni. Meg a keréknyakulcs, etc., etc. Ezekben a taxirendeletekben mindig az ajtók számával van a legtöbb probléma. Húha! Most meg az jutott eszembe, mi van akkor, ha kétajtós ugyan a kocs, de több ülés van benne. Egy személyt abban is lehet kényelmesen szállítani. Megint csak a múltból kell példát vennem. Akkoriban azt kérdezték egy kabarében, hogy melyik a legnagyobb személygépkocsi Magyarországon. Kiderült, hogy a Trabant. Miért? Mert Trabitól már láttak kiszállni nyolc embert is, de Csajkából (magyarul: Sirály, ami akkoriban a legnagyobb személyautó volt, A-s, vagy AA-s rendszámmal) mindig csak egyet. Szóval jó lesz azt a rendeletmódosítást alaposan körüljárni. Nehogy még valaki a rendeletalkotók közül valami ösztöndíjat kapjon Németországban, mint annak idején a Fordok pályáztatása esetében. Én például ezért az ötletemért (nevezük inkább tanácsnak) el mernek fogadni egy DVD-t a most megnyílt Mercedes Múzeumról. Szóval várható egypár lényeges változás a taxizásban. Legyen is. Mondanék néhány tippet. A létszám. Azt is jó lenne rendbe tenni. Még mindig a férőhelyek száma és a taxik száma, hogy úgy mond-

jam, nincs egyensúlyban. Az új taxiállomások létesítésénél azért jó lenne egy-két taxist is megkérdezni. Esetleg azt lehetne hinni, hogy aki kitalálta az előző számban bemutatott új taxiállomást, az rosszindulatú, vagy abszolút hozzá nem értő személy. Biztos, hogy van testvére, ha nincs, akkor munkatársa és felettese, mert egyedül ekkora hülyeséget képtelenség kitalálni. Különben ilyesmire tudok még példát. Több helyen a városban az útfelújítások alkalmával a buszmegállókat a régi kockakövekből rakták ki. A fényes, kopott felükkel felfele. Télen egy ilyen megállóból egy kitömött csuklós busszal elindulni felér egy Berger-pályás gyakorlattal. Úgy veszem észre, hogy azért ezt a konstrukciót nem erőltetik a továbbiakban. Ha már az útfelújításokról esett szó. Nem tudom, hogy csinálják a kivitelezők, de az új utak is úgy ráznak, mint a régiék. Hacsak nem az a tervük, hogy jövőre ezeket az utakat is lehessen kátyúzni. Kell is majd szerintem. Remélem az előző új kormány az ilyen dolgokra is odafigyel majd. Vagy az új polgármester. Nem tudom, a valamikori Fővárosi Tanácsnak volt-e ilyen sokáig egyfolytában elnöke, annak idején. Azért 16 az még gombócból is sok, nemhogy közszereplésből. Mert szereplés az volt bőven... Cselekedet az sokkal kevesebb. Csak úgy játszván a gondolatokkal, elkelve egy ellenzéki főpolgármester Budapestnek. Hú, micsoda fejlődés előtt állnánk. A szoc-lib. kormány megmutatná, hogy kell egy ellenzéki önkormányzatot kitömni pénzzel. Még az ötös metrő is beindulhatna. Meg még két közúti híd a Dunán. A Lágymányosi hidat is befejeznék végre. És akkor már tisztességes nevet is adhatnának neki. Azért a világban máshol, ha jól tudom, az ilyen jelentős műtárgyakat már a tervezésük korában elnevezik. Nem csak a bevásárlóközpontokat. Szerintem szégyen, hogy egy új hídnak ennyi idő alatt képtelen volt a t. fővárosi közgyűlés nevet adni. Vagy talán még építési engedélye sincs? Lehetséges. Nekem például iszonyú nagy szerencsém volt. Nem bontotta le a horvát hatóság tengerparti nyaralómat. Pedig nekem sem volt építési engedélyem. Hozzátartozik az igazsághoz, hogy telkem sem volt, meg pénzem sem. Csak szerencsém. Ha ezt szerencsének lehet nevezni. Egyre inkább azt hiszem, hogy kis hazánkban nem is kell építési engedély. Csak fennmaradási engedély. Az a gyors, korrekt ügyintézés az hozta létre ezt a szokást. Meg a bürokrácia az ő ütvészítőivel. Régi hagyományai vannak az ilyesminek kis hazánkban. Most már teljesen hivatalos a dolog. Nem kell hozzá kapcsolat sem. Például az okmányirodáknak, ha odajut az ember teljesen legálisan felárért, gyorsabb ügyintéztést kap. Hát nem szép? A köz javára fordítható ez az összeg. Csak nehogy az egészségügyben is elterjedjen ez a szokás. Habár? A vakbélgyulladás az várhat. Megoldódik az ügyis. Szóval úgy néz ki, hogy nem csökkenti az új kormány az adót. Akkor ugyan mi mást tehet? Csak kérdem. „Fedél nélkül”-t árul. Mert lesznek egy páran fedél nélkül. A bankok meg jól járnak. Mást sem látok, csak kínálják a hiteleket. Jobbnál jobban hangzó ajánlatokkal. Mert ugye erősödik a forint. Mitől? Hát nem lehetne ezt a tarifakérdést valahogy másként megoldani? Korszerűbben. Ha már van Droszt Kht., miért ne legyen egy akármilyen kht. Az lenne a dolga, hogy minden évben például az idegenforgalmi idény kezdetén megállapítaná az új tarifát. Ehhez szerintem nem lenne szükség másra, csak arra, hogy olyan gyorsan módosítsák az idevonatkozó rendeletet, mint tették azt a reptérrel kapcsolatban. Szóval tudnak itt menni a dolgok normálisan is. Remélem, nemcsak elindult ez a gyakorlat, hanem töretlenül folytatódik tovább.

Tisztelettel:

Kapitány

Oroszlán: Csináljunk bulit!

Béka: Illgen! Lesz bulii!

Krokodil: Hozok kaját!

Béka: Yesss! Lesz buliii, lesz kajaaaa!

Oroszlán: Hozok piát!

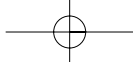
Béka: Micsoda party! Lesz kaj, pia!!

Krokodil: Hozok nőket!

Béka: Yess!! Lesz buli, kaja, pia és nők!!!

Oroszlán: Ezt a kis zöld bunkót meg itt hagyjuk.

Béka: És nem jön a krokodil!!!! Yessssss!!!!



A MŰOSZ Közlekedési Szakosztálya Budapest egyre katasztrófálisabb parkolási és közlekedési rendszerének áttekintése, a kialakult állapotot kiváltó valós okok feltárása, és a lehetséges megoldások megtalálása céljából médiaforumot tartott. Itt a megjelenteket tájékoztatták néhány jogilag és szakmailag erősen vitatható lépésről a főváros közlekedésével és a parkolással kapcsolatosan. Az alábbi írás a fórum egyik szervezőjétől került a Taxisok Világához.

Nyílt levél kedves Elöljáróinkhoz!

Tisztelettel érdeklődöm...

...miről is tetszenek beszélni, mikor Budapest közlekedéséről, az autósokat újfent keményen megrendszabályozó, a főutak áteresztő képességét beszűkítő, kitiltós, megsarcolós, nagyívű reformokról hallunk? Talán csak nem arról van szó, hogy 16 év restanciáját (el nem végzett feladatait) és az ebből keletkezett környezeti károkat, fejetlenséget újra a városlakókon akarják levéni? Á! Ez nem lehetséges, mert Önök mind kiváló szakemberek, akik haladó gondolkodású környezetvédőkkel dolgoznak karöltve, és egyfolytában a mi életünk felvirágoztatásán munkálkodnak.

Csak hát tudom én, hogy rengeteg a munka, még több a gond, meg velünk – itt élő(sködő)kkel – is csak a baj van. Mert renitensek vagyunk, ráadásul állandóan jövőnk-megyünk és már mozdulni se lehet tőlünk... Mindezek tetejébe folyamatosan pampogunk valamiért, hogy az állandó pénzhiányt már ne is említsük. Összefacsarodik a szívünk, mikor az Önök nyomorúságos helyzetére gondolunk. Tényleg, csak úgy eszembe jutott: a parkolásból begördülő milliárdok nem segíthetnének a gyöttrő anyagi gondokon? Jaaa!...hogyan azt el tetszettek kótyavetyélni, és most csak alamizsna jön belőle vissza... És már az utolsó fát is beáldoznák, hogy még egy pár négyzetmétert el lehessen adni, be lehessen építeni, hogy némi pénz még becsordogáljon a kiürült kasszába, mert pénzeszke nélkül nem lesz nekünk boldog jövő, meg virágzás...?!

Hogyan is eshetett meg ekkora szaktudás, jóindulat és igyekezet mellett, hogy 16 év alatt például az országunk éppen aktuális vezetőinek segítségével csak egy darabka „haláli jó” elkerülő utat sikerült építeni (bocsánatot kérek az Önök elhunyt áldozataitól és a hozzátartozóktól az olcsó poénért), ezzel rázúdítva Budapestre az átmenő forgalmat.

Önök labirintuszrendszerben szabályozzák a közlekedést, hogy ezzel elvegyék a kedvét az autóban ülőknek még az élettől is, ennek (és Önöknek) persze több fölöslegesen megtett kilométert, több fölöslegesen elfüstölt üzemanyagot és több teljesen értelmetlenül kieregetett káros anyagot köszönhetünk. Hol vannak az elővárosi gyorsvasutak, hol vannak a bejövő utak mellett a nagy tömegek hatékony és gyors szállítását kulturáltan megoldani képes tömegközlekedési csomópontok és járművek?

Hol vannak az autókat befogadni képes P+R parkolók? Komolyan gondolják, hogy a demagóg gondolatok elültetése az emberek fejében elegendő egy világváros forgalmának és közlekedési problémáinak a megoldására? Biztosak benne, hogy ennek a városnak a közlekedését – normális gondolkodású szakem-

berekre bízva – nem lehetne lényegesen javítani, racionalizálni, csökkentve ezzel a környezeti ártalmakat is?

Miért nem üzemeltetik például a BKV buszokat földgázzal, és ezért vajon miért nem üti az Önök fejét a környezet ismert védőinek bizonyos esetekben oly harcos csapata? Ja, vagy esetleg jobban vannak, és holló a hollónak...

Miért nem dolgoznak ki olyan kedvezményes parkolási és támogatási rendszert, amivel a korszerű, kicsi, kevés- és környezetbarát üzemanyagot, vagy alternatív hajtást használó városi autók, járművek előtérbe kerülését segíthetnék? Talán azért, mert ez csökkentené a bevételeket és akkor nem lenne nekünk szép új jövőnk?

Hogy lehetünk ilyen végzetesen rövidlátóak, hogy nem vesszük észre, hogy „zöldileg” az a fontos, amit meg lehet büntetni, mert az bevétel! Amit támogatni kellene, az meg kiadás, vagy kieső bevétel, ami jelen estben abszolút mindegy. Észnél vagyunk? Akkor megint csak itt a kérdés: miből akarunk mi itt magunknak szép új jövőt, persze ha megéljük...

Ugy tűnik, marad a régi módszer, miszerint inkább megpróbálják az itt élőket, a közlekedőket bűnösökként beállítani, ezzel megosztva és egyben egymásra uszítva a városlakókat. Így azután mi lehetünk az ok és az okozat, és meg-hasadat tudattal szemezhetünk magunkkal.

Nem lenne egyszer tisztességesebb, ha kimondanák, hogy először megteremtjük a feltételeket, amivel az embereknek használható alternatívát tudunk mutatni, és utána kezdünk szabályozni, keménykedni? Vegyék már észre, hogy az eddigi próbálkozásaik csakis az utca emberének megsarcolásában, életének a megkeserítésében merültek ki. Hol marad az Önök felelőssége? Meggyőződésem, hogy kedves előjáróinknak előrelátóan, nem holmi demagóg csoportok szélsőséges idiómái szerint menetelve, kellett volna ennek a városnak a közlekedési problémáit megoldani. Ehelyett összedőlt úthálózatot, kaotikusan szétszabdalt és ezernyi jogi sebből vérző parkolási rendszert tudtak csak létrehozni. Siralmas félme-goldásokkal operálva teszik számunkra használhatatlanná és élhetetlenné a várost. Nem ott van a probléma tisztelt hon- és városanyák, illetve atyák, hogy a nagy munkálkodás közepette ránk, átlagemberekre már nem marad idejük?! Mi csupán csak a kolonc vagyunk az Önök nyakán? Persze azért egy fontos szerepet még kaptunk, hiszen mi lehetünk a költségvetésükben a bevételek rubrika egyik legfontosabb tétele... Miközben éves szinten 10 és 100 ezer forintnyi károkat okoznak az utak minden autósának. Nagyszerű közlekedésszervezési ötleteikkel 4-5 év alatt jelen-

tősen meg tudták növelni a város levegőjének károsanyag-tartalmát, gyermekeket és felnőtteket megbetegítve? Önök vagdalkoznak? Talán hozzáértés és nem a fiskális szemlélet kellene hogy jellemezze egy város irányítását. Amennyiben így lenne, akkor talán elmondhatnánk, hogy Önök emlékeznek még rá, mire is kértük fel Önöket szavazatainkkal...

Miért van az, hogy csak a különböző sarcok kiagyalásában jeleskednek? Hol herdálódnak el a közlekedésből befolyó milliárdok? Nem gondolják, hogy az államgépezetnek is lehet felelőssége? Mikor mondja már egyszer ki egy bíróság, hogy az állam nem a tőle elvárható gondossággal tartja karban az úthálózatot, hiszen az állampolgároktól elvont pénz összege és a jelenlegi siralmas, csak károkozásra képes utállapotok között tátongó szakadék mindenki számára nyilvánvaló! Nem gazdálkodnak túl nagyvonalúan az Önökre bízott javakkal? Hosszú évekkel ezelőtt valahogy kiszivárgott az üzemanyag árából az általunk befizetett ut-alap-hozzájárulás, és más költségvetési irányba csordogált. Hová tüntették el az utak karbantartására, fejlesztésére 16 éven át elszedett forintjainkat? Nem is gondolok rá, minek neveznék az ilyen pénzügyi manővert egy bírósági tárgyaláson, ha ezt egy cég, vagy holmi magánszemély engedné meg magának. Lehet, hogy rosszul gondolom, de ennél kevesebbet is születtek már elmarasztaló ítéletek.

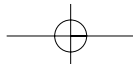
Szóval: Tisztelt Hölgyek és Urak! Talán ideje, hogy mi is bevezessük a szigorú elszámoltatási rendet Önökkel szemben. Látni szeretnénk végre, hogy kikre bíztuk az életünket és a jövőnket! Képesek-e tenni ezért a városért, vagy csak ütni, fenyegetni, büntetni és elvenni tudnak?!

Szeretnénk látni, hogy hogyan képzeli például Budapest jövőjét. Képesek-e a rövidlátó, elvonásokon alapuló, sárba döngölő, a „majd én megmutatom, hogy rend lesz itt” elvet való hozzáállást elfelejteni, és valódi értékek mellett (nem más városokra mutogatva), saját kútfőből merítve építeni és tervezni ennek a – minden erőfeszítésük ellenére – még egész szép városnak a jövőjét?

Elég volt az erőfölénnyel való visszaélésből, az (állítólag) Önök oldalán álló joggal való fenyegetésből, a lecsibészésünkből és a demagógiából! Elfogyott a hitelük, oda a bizalom! Nem hagyjuk magunkat többé jogtalanul sarcolni és lenyomni! Ha kell, a jog valamennyi eszközével harcba indulunk azok ellen, akik kárt okoznak nekünk, akik semmibe veszik az itt élőket, akik...

Tessék? Hogy nagyon elragadtattam magam? Az lehetséges...

-bőgi-



TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Ma éjszaka hazafelé tartottam. A Keleti pályaudvarnál az első éjszakai buszra vártam, amikor is a busz-öböl végébe leállt és befartolt egy Opel. A kocsi jobban megnézve vettem észre, hogy nem sárga rendszámmal van felszerelve, pedig a tetején ott a taxilámpa, ami egyébként szabadjelzést

A fénykép telefonnal készült, de azért a fehér rendszám és a világító szabadjelző jól látszik. Taxiszolgáltatás, Budapest 2006...



mutatott. Ekkor az jutott eszembe, hogy ha ilyen” zsebregrúró, majdnemtaxisok” nem lennének, talán jobban menne a tisztességes taxisoknak is. Ezáltal kicsit mérsékeltebb árakat is megengedhetnének maguknak a piaci verseny „hevében”, ami viszont már pl. nekem kedvezne. Sajnos a fényképezőgépem nem volt velem, de telefonnal azért csináltam fotót róla. Igaz, ez a rossz fényviszonyok miatt nem lett a legjobb, de talán azért valamit lehet vele kezdeni. Azt tudom – bár igen fáradt vagyok – hogy H-val kezdődött a rendszáma. A sofőr amint észre vette a kezemben a telefont és rájött, hogy mit csinállok, lehajtotta a napellenzőjét. Közelebb menni nem akartam, hátha nem egy békés polgár az illető. Remélem, fel tudnak lépni az ilyen és hozzá hasonlókkal ellen.

Attys

Kedves Levélíró! Köszönjük a beküldött fényképet és az észrevételt is. Megállapításaival egyetértünk, ám fellépni ellene, sem a többi hasonló megtévesztéssel manipuláló ellen nem tudunk. A fővárosban nincs éjszakai ellenőrzés, a közalkalmazotti munkaidő lejárat után nem kockáztat, aki bármilyen világító berendezést helyez el személyautója tetején. Lehet az pizzafutár, ilyenolyan étterem, kifőzde, vagy esetleg akár taxi felirat is. Pedig a hatályos

Kresz tiltja az ilyen világító berendezések felszerelését a személyautóra. Ám a rendőrség ingerküszöbét ez a szabálysértés nem éri el, más meg nem foglalkozik vele. Naponta látható egy taxinak álcázott, világító pizzafutár „szabadjelzővel” ácsorgó „kolléga” az M5 bevezető szakaszán lévő benzinkútnál, melynek vezetője időnként a járőrök személyzetével folytat békés és vidám beszélgetést...

Mi csak a nyilvánosságban bízhatunk. Az optimisták szerint ennek van ereje...

A Szerk.



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.
www.csergoe.hu

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

10%

SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)

20%

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

**TAXIÓRA SZERVÍZ
NAGYKANIZSÁN**

DIGITAXI taxiórák
teljes szervízzolgáltatása
Kepe Károly

8800 Nagykanizsa, Március 15 tér 36.

Tel: 06-93/319-443

06-20/48-27-283

BTI - Taxicentrum hírek

Az APEH a napokban elkezdte postázni azokat az értesítőket, amelyekben felkéri az adózókat, hogy jelenjenek meg a kerületi Okmányirodában, Ügyfélkapus regisztráció céljából. 2007. január 1-től ugyanis minden vállalkozó, minden bevallása vonatkozásában kizárólag elektronikus úton teljesítheti adó- és járulékbevallásait. A tájékoztatóból azonban nem derül ki, hogy az elektronikus adó- és járulékbevallás ennél lényegesen összetettebb folyamat. Az ügyfélkapus regisztráció csak az első lépés.

A hibátlan bevallás elkészítéséhez és elektronikus feltöltéséhez, továbbá a megfelelő archiváláshoz bizonyos mértékű eszköz- és tudásigény elengedhetetlen. Még a gyakorlott számítógépezőknek is fejtörést okozhat a megfelelő nyomtatvány kiválasztása, helyes kitöltése és elküldése. Egy éppen csak hobbiszinten számítógépező vállalkozó – megkockáztatom – megoldhatatlan feladat előtt fogja találni magát. A törvény ezt elismerve, szerencsére lehetőséget biztosít arra, hogy a vállalkozó ne maga küzdjön meg a nem könnyű ügyintéssel, hanem egy megbízott könyvelőn, könyvelőirodán keresztül regisztráljon. Ezzel ugyanúgy teljesíti törvényi kötelezettségét.

A BTI Taxicentrum irodában megteremtettük a lehetőségét a könyvelőirodán keresztül történő regisztrációnak. A TAX-Info Bérszámfejtő, Könyviteli Tanácsadó és Elektronikus Adóbevalló Kft.-vel közösen nyújtjuk a következő szolgáltatásokat:

- Az elektronikus bevallások regisztrációjának teljes körű ügyintézése (egyetlen aláírással irodánkban)

- A szükséges elektronikus formátumú adó- és járulékbevallások, elkészítése, feltöltése, archiválása az adójogi elévülési idő végéig

- Egyéb bevallások regisztrációjára, elektronikus feltöltése (Iparüzési adó, magánnyugdíjpénztár, alkalmazotti járulékok, stb.)

- Az interneten keresztül is elérhető adó- és járulékfolyószámlák, valamint egyéb adatbázisok lekérdezése, ezekkel kapcsolatos ügyintézés

- Teljes körű könyvelési és bérszámfejtési szolgáltatások

- Tanácsadás és képviselő adó- és járuléköügyekben

A szolgáltatások igénybevétele minden egyéni vállalkozó taxis részéről elérhető. BTI-tagok árkedvezményt élveznek. Fordulj hozzánk bizalommal!

BTI-Taxicentrum - Nagy Zoltán

1119 Budapest, Vahot u. 6. (fszt., jobbra)

tel: 1/ 229-3736 / mobil: 30/ 989-4279

www.taxicentrum.hu ?

e-mail: bti@taxicentrum.hu

Nyitva: H-K 9-17 / Sz-Cs 10-17 / P 9-14

**Mi az? Fekete és a farka a földben van?
– Özvegy.**

Fizetendő minimális járulékok 2006. június hónapra

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

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

Virágnyelv

Egy anya férjhez adja 3 lányát, mind egy napon esküszik. Kicsit aggódik a mama, mert még egyik lánynak se volt dolga férfival. A lelkükre köti, a nászútról azonnal írjanak virágnyelven levelet, hogy a férjük ne értse. Az első lány már a második nap küld egy lapot, amin csak ez áll: nescafé. Az anyja rohan a boltba vesz egy üveggel, a címkén ez áll: Isteni az utolsó cseppig. A második lány is bejelentkezik, a lapon egy cigimárka, az anyja rohan a boltba, vesz egy dobozzal, mi áll a címkén? Extra hosszú. Kicsit megnyugszik, de a harmadik lány csak nem jelentkezik. Vagy 2 hét múlva jön egy lap, elég reszkető írással: Dél-Afrika Airways. Az anyja rohan az utazási irodába, kér egy kis reklámfüzetet és döbenten olvassa: naponta 10x, a hét minden napján, mindkét irányba.

* * *

Na, így kell hozzáállni a dolgokhoz...

A kínaiak világhódító hadjáratba kezdenek, és szépen lassan eljutnak Székelyföldre. Felsorakozik a két hadsereg egymással szemben, majd a kínai vezér megbeszélésre hívja a székely vezért, Áront.

*- Nem félsz? - kérdi a kínai.
- Há mér félnék? - kérdi hetykén Áron.
- Azért - válaszol a kínai -, mert mi 200 millió-an vagyunk, ti meg csak 40 ezren.*

Elkerekedik Áron szeme, feltolja a kucsmáját, megvakarja a fejét majd hátrafordult a hadaihoz: - Emberek! Hova a fenébe fogunk eltemetni 200 millió kínait?

* * *

*- Mit tettek az ösmagyarok a nyereg alá?
- Lovat.*

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. Átalányadósnál 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 júniusi hónapra tehát 2006. július 12.**



VII. Országos Taxis Kispályás Labdarúgó Kupa (Baja)

2006. szeptember 9-10., Petőfi-sziget

Az öt Bács megyei taxis kupát megérett rendezvénysorozat tavalyi győztesének (Sugo Taxi) székhelyén a „halászlé fővárosában”, Baján rendezzük meg a taxisok és barátaik országos labdarúgó kupáját. Miután még mindig nem élvezzük az EU támogatását, ezért nevezési díjat kell szednünk, melynek összege 13 000Ft. csapatonként. Ezen összeget az alábbi címre kérjük küldeni **2006. augusztus 30-ig:**

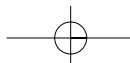
6500 Baja, Határ u. 60. Nagy Attila.

Ez az összeg tartalmazza a játékvezetők, a pályakupák költségét és mindenki részére este egy igazi „hal-lé bajai módra” vacsorát. Szálláslehetőség a szigeten lévő motelekben van, kb.: 2 500,- Ft/fő áron. A sportpálya a főtértől gyalog is csak 5 percre van. A rendezvény fő bázisa a Nagy Attila-féle Bácska Ipar-testületi Székház és Üdülő. A többi szállás is csak 50-100 méterre van. Szeretnék a rendezők, hogy az előzőkhöz hasonló módon családi baráti és sportszerű szórakoztató hétvégében lenne része minden taxisnak és barátaiknak. Erről elsősorban a taxisok és a rendezők gondoskodnak. Ez a két nap ismét emlékezetes késő nyári fieszta lesz a bajaiak emlékezetében.

Tehát ezúton is **szeretettel meghívunk** minden taxiszolgáltatót Péctől Győrig, Békéscsabától Szombathelyig **a VII. Taxis Kupára**. A kupán részt vehetnek taxis vállalkozók, bt.-k, kft.-k, szövetkezetek, droidok, diszpécserok, vezetők, utasok, barátok.

Bővebb információ: Nagy Attila 06-70/317-5711, 06/30-928-1182

Lossó Géza 06-20/992-8018



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*	4.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év*	15.000.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.500.-tól
Elektronikus bevallások	1.500.-tól
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
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.-

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.

Pénztárnál: **Asszonyom ez az 5 ezres hamis.** – Akkor engem tegnap este meg-erőszakoltak.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2004.12.21 – 2005.01.24.	9,50%
2005.01.25 – 2005.02.21.	9,00%
2005.02.22 – 2005.03.29.	8,25%
2005.03.30 – 2005.04.25.	7,75%
2005.04.26 – 2005.05.23.	7,50%
2005.05.24 – 2005.06.20.	7,25%
2005.06.21 – 2005.07.18.	7,00%
2005.07.19 – 2005.08.22.	6,75%
2005.08.23 – 2005.09.19.	6,25%
2005.09.20-tól	6,00%



MÁRCIUSBAN ÉRKEZETT HAZÁNKBA AZ ÚJ SEAT IBIZA

A SEAT Ibiza februárban tartott nemzetközi sajtóbemutatója után hetekkel, március végén már a hazai vásárlók előtt is bemutatkozott.

A SEAT legsikeresebb és legismertebb modellje – melyből tavaly 1901 darabot szállítottak a k

rom felszereltségi szint esetében megegyezik, míg az FR és a Cupra speciális módosításokat mutat, hogy kihangsúlyozza sportosabb karakterüket.

A Reference felszereltség része a lopásbiztos tetőantenna, az elektromos első ablakok, az első ködfényszórók, a távirányítású központi zár, a vertikálisan

nél), az állítható magasságú vezetőülés, az elektro-hidraulikus szervokormány, az ABS, a vezető- és az utasoldali légszák, a sofix gyermekülés-rögzítő pontok, a csomagterület világítás, félautomata klímaberendezés 1.4 literes motortól, a 15 colos acélkerek 195/55-ös gumikkal és azonos méretű pótkerék.

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

Azok, akik a dízelek iránt érdeklődnek, öt közvetlen befecskendezéses TDI-technológiával készülő változat, két 1.4 literes és három 1.9 literes motor közül választhatnak. Az 1.4 literes 70LE-s a belépő motor, a másik 1.4 literes verzió plusz 10 LE-t kínál. Az 1.9 literesek között az első a

100 LE-s ezt követi a 130 LE-



ki – az Ibiza új változata jelentős változtatáson ment keresztül, mind a külső megjelenés, mind a belső design tekintetében. Bár ez nem egy teljesen új Ibiza generáció, a karosszéria dinamikus és sportos jellemzőinek megújulása miatt mégis beszélhetünk új Ibiza-ról. Ugyanakkor, az autó megjelenése még jobban hasonlít a SEAT többi modelljére, az Altea-ra, a Toledora és a Leonra, megjelenítve azok egyes elemeit.

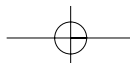
Az új Ibiza belső kialakítása is komoly fejlődést mutat, mely minőségibb anyagok felhasználását is jelenti. Erre egy példa az új műszerfal és ajtópanel borítás, amely egy új kivitelezést jelent, új színekkel. Ez ugyanúgy igaz a kárpitozásra, ami így még modernebb és vonzóbb megjelenést kölcsönöz az autó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

Az új Ibiza választék magában foglalja az öt felszereltségi szintet: Reference, Stylance, Sport, FR és Cupra. A modell esztétikai megújulásának hatása az első há-

és horizontálisan állítható kormányoszlop, a rádió előkészítés 4 hangszóróval, könnyített beszállás hátra (háromajtós modellek



s (Ibiza FR) és a 160 LE-s (Ibiza Cupra) változat, mely az Ibiza kategóriáján belül a legerősebb dízelmotor. Természetesen mind az öt motor teljesíti az EURO IV-es környezetvédelmi szabványt.



Menj nyugdíjba!

- ha teheted -

Többször említettük már e hasábkon, hogy bizony öregszik a szakma. Egy társasági tagdíjbefizetésekor a sorbanállók között elvétve látni fiatalot a sok ősz fej között. Aktuális tehát az információ, a kordedzvényes, a csökkentett és az előrehozott nyugdíj lehetőségekről.

A normál nyugdíjkorhatár ma betöltött 62 év. Ennek emelése rövidesen várható! Nézzük tehát, milyen lehetőségek vannak ma:

Előrehozott öregségi nyugdíj - A hosszú szolgálati időt szerzett személyek a rájuk irányadó öregségi nyugdíjkorhatárnál (jelenleg 62 év) korábban vehetik igénybe az előrehozott öregségi nyugdíjat. Az előrehozott öregségi nyugdíj a nőknek legfeljebb az 55. év betöltésétől, férfiaknak legfeljebb a 60. életév betöltésétől jár, amennyiben megfelelő szolgálati idővel rendelkezik.

Csökkentett összegű előrehozott öregségi nyugdíj - Csökkentett összegű előrehozott öregségi nyugdíj jár annak a férfinak vagy nőnek, akinek a születési éve szerint meghatározott szolgálati idejéből legfeljebb öt év hiányzik. A csökkentett összegű előrehozott öregségi nyugdíj összegét a nyugdíjkorhatár betöltése nem érinti,

a megállapításkori nyugdíjcsökkentés véglegesen alacsonyabb összegű induló nyugdíjat jelent.

Korengedményes nyugdíj - jár annak, aki a reá irányadó öregségi nyugdíjkorhatárt megelőzően legfeljebb öt évvel fiatalabb, abban az esetben, ha rendelkezik az előrehozott, illetve a csökkentett összegű előrehozott öregségi nyugdíjhoz szükséges szolgálati idővel. A jogosultság szempontjából szolgálati időként kell figyelembe venni a rokkantsági, illetőleg a baleseti rokkantsági nyugdíj folyósításának időtartamát. A gyermeknevelés is beszámít a szolgálati időbe, legalább három gyermek esetén, gyermekenként egy év. A jogosultság és a nyugdíjcsökkenés mértékének meghatározásánál a megszerzett szolgálati időt a kordedzvény időtartamával növelve kell figyelembe venni.

Hogyan számítják ki a csökkentett összegű előrehozott öregségi nyugdíj összegét?

Az öregségi nyugdíjnak a tényleges szolgálati idő és a figyelembe vehető havi átlagkereset alapján megállapított összegét csökkentik annak megfelelően, hogy az érintett szolgálati ideje hány nappal kevesebb az előirtnál.

Az öregségi nyugdíj összegét annak, aki 1-365 nappal rövidebb szolgálati idővel rendelkezik, annyszor 0,1

366-730 nap esetén 0,2

731-1095 nap esetén 0,3

1096-1460 nap esetén 0,4

1461-1825 nap esetén 0,5

százalékkal kell csökkenteni, ahányszor 30 naptári nap hiányzik az öregségi nyugdíjra jogosító korhatár betöltéséhez.

Összefoglalva: 57-58 éves kor körül - sőt nőknek ennél korábban is - érdemes utánanézni a nyugdíj lehetőségeinek. A megfelelően hosszú szolgálati idővel rendelkezők még aktív korukban előrehozott, és csökkentett összegű előrehozott nyugdíjba vonulhatnak. A területileg illetékes nyugdíjintézetek (Budapesten a Fiumei úti) a szolgálati idő megállapítása és a lehetőségek vázolója terén segítséget nyújtanak, érdemes felkeresni őket.

Az a taxis vállalkozó, aki évek óta a minimálbér alapján fizeti a járulékait, túl sok nyugdíjösszege nem számíthat, főként, ha a csökkentett előrehozott nyugdíjra jogosult. A napjainkban nyugdíjba vonuló kolégák 30-35 ezer forint körüli juttatást kapnak. Ami igazán megfontolandóvá teszi a dolgot, az a járulékfizetéstől való mentesség. Azonos munkát végezve ugyanis a főálláshoz képest a nyugdíj mellett akár 50-60 ezer forint havi többlet is jelentkezhet, a nem befizetendő járulékok és a kapott nyugdíj összege miatt!

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

4 db. új DOTZ 15"-os alufelni (Skoda, VW, Audi) 15 500Ft/db. áron (akció osztrák ár!), alku nélkül eladó.

Érdeklődni lehet:
06/20-935-0110

☺☺☺

Taxinak felszerelt személygépkocsi rövid vagy hosszú távra kiadó.

06/70-708-5708
és 06/20-988-5090

☺☺☺

Taxinak felszerelt 2001-es Citroën C5 SX 2.HDi, nagyon szép állapotban eladó. (Taxinak keveset használt.)

Érdeklődni
a 06/30-310-5946
telefonszámon lehet.

☺☺☺

Motorola URH eladó. Irányár: 45 000Ft.

Érdeklődni lehet:
06/30-655-8628

☺☺☺

Balatonkenesén ötszo-

bás családi ház 180 négyszögöles telken, 160 m²-es, 3 szintes, eladó. Ára: 24 Mft.

Telefon:
06/30-942-1366

☺☺☺

Maxon URH-papírral eladó.

Érdeklődni:
06/20-372-0054

☺☺☺

Kispesten a Wekerlén 4 szintes téglá épületben, 4. emeleti 2 szobás, nagy erkélyes, gázfűtéses, tehermentes lakás, gyönyörű zöldövezetben eladó. Ára: 13,2 Mft.

Erd.: Metál Zoltán
06/70-383-8000
(City 870)

☺☺☺

Opel Astra Combi dízel gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltételekkel.

Telefon:
06/20-941-4996

☺☺☺

Mercedes E 220 CDI Combi, 5 éves, törésmentes, fekete, 7 személyes hotel taxi, sok extrával (TV, DVD, stb.) 4,21 Mft-os irányárért eladó.

Telefon:
06/70-250-2782

☺☺☺

Kamionponyva eladó. 13,6 méter hosszú, kisebb javításra szorul. Irányár: 55.000 Ft.

Érdeklődni lehet:
06/20-575-6719

☺☺☺

Beltéri olasz, világos, rusztikus padlólap eladó. Építkezésből visszamaradt 60 m², 30x30-as méretű. Irányár: 90 000Ft.

Érdeklődni lehet:
06/20-575-6719

☺☺☺

Ford Mondeo dízel, légkondis kiadó vagy eladó piacvezető cégnél.

Érdeklődni lehet:
06/20-968-5154

Tiszta diliház...

Egy idős hölgy rettegésben tartotta a diliházat. Olyan gyorsan száguldozott a szobák között a motoros kerekesszékekkel, hogy bedőlt a kanyarban. Egy ápoló megállította és azt kérdezte tőle:

- Van Önnek jogosítványa erre a járműre?

- Természetesen van - válaszolta a hölgy, és egy csokipapírt adott a férfinak.

- Rendben, de vezessen óvatosan - felelte az. Tovább robogott, keresztül a hallon, de nem sokára egy másik ápoló állította meg.

- Van Önnek érvényes forgalmi engedélye erre a járműre?

- Természetesen van. - válaszolta és egy rágógumi papírt adott oda.

- Rendben, vezessen óvatosan! - A nő tovább gurult, befordult a folyosóra, és a folyosó végén meglátott egy férfi beteget, tők pucéran, álló farkokkal. Hirtelen lefékezett, és bosszankodva szólt:

- A fene egye meg, már megint a szonda...

* * *

- Mit kérdez a szőke nő a barátjától a szeretkezés után?

- Ugye nem vagy AIDS-es? Mert nem szeretném még egyszer elkapni.

* * *

- Mi van a halleány ajtajára írva?

- ???

- Gyere be haKAN!!!

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Fótaxi URH 558

VI. Hegedű utca 9.

Ideiglenes forgalmirend-változás történt az eddig egyirányú Paulay Ede utcában, most már kétirányú a forgalom a Nagymező utca és a Hegedű utca között. Felesleges lett a „Kötelező haladási irány jobbra”, ezért kitettek egy „Kötelező haladási irány balra” (!) táblát is, a másik alá. Egyszerűbb lett volna a régi táblát leszerelni. Mindenesetre most mind a két tábla felesleges...

- A Paulay Ede utcában építkezés miatt ideiglenes forgalomkorlátozási állapot van, ezért lett kétirányú az utca. A kivitelező felé intézkedünk a megfelelő kötelező haladási irány tábla kihelezésére.

4-es út Vecsés határában

A főváros egyik legveszélyesebb pontja lett a jelzőlámpával ellátott (!) 4-es út csomópontja Vecsés előtt az AGIP KÚTNÁL! Mi lehet a baj? Nagy sebességgel érkeznek az autósok, látják, hogy sárgára vált a lámpa, és fékezés helyett a gázra lépnek! Majd áthaladnak a tilos jelzésen! Közben meg megindul a keresztirányú forgalom... A jelzőlámpák áthangolásával kicsit később induljon (!) a keresztirányú forgalom, ugyanúgy, mint a Nagykőrösi út – Határ utca találkozásánál.

- A jelzőlámpás csomópont már Pest megyében található. Kérésükkel forduljanak a Magyar Közút Kht. Pest Megyei Területi Igazgatóságához.

X-XVIII. Repülőtéri gyorsforgalmi út

Hónapok óta megbénul a repülőtéri út forgalma kifelé, délután 15-16 óra után. És a kaosz tart egészen a SHELL benzinkútig! Mi lehet az oka? Megnyílt egy hatalmas piac (Sárkány Center) a Gyömrői útnál, és sokan a gyorsforgalmi út felől közelítik meg. Mit lehetne tenni? A könnyebb kihajtás-lehajtás érdekében legyen elsőbbsége a kihajtó forgalomnak a Gyömrői úttal szemben.

- A Gyömrői út kijelölt főútvonal, melynek két sávjából a belső sáv el van fogyasztva a csatlakozás előtt. A magasságkorlátozó kapu előtt található „menekülőút” külön sávon fonódik a Gyömrői úthoz. A meglévő forgalmi rend megváltoztatását nem tartjuk indokoltnak.

IV. Váci út – Károlyi István utca sarok

A taxis kollégák szerint az éjszakai órákban elegendő lenne a villogó sárga jelzőlámpa a jelzett helyszínen.

- Forgalombiztonsági okból a jelzőlámpa még éjszaka sem működhet sárga-villogó üzemmódban.

X. Kerepesi út – Egyenes utca

Ritkán kap zöld jelzést a balra kanyarodó forgalom, nem úgy, mint például a Kerepesi út – Szentmihályi saroknál! Itt, ha elmegy a HÉV, akkor az egyenesen haladók újra zöldet kapnak. És mire a balra forduló elindulhatnának, megint jön a HÉV...

- A Kerepesi út – Egyenes utca kereszteződésben a fénysorompó szabadra váltása után először az Egyenes utcai torkolat kap zöldet. Ez utáni fázisban mehet a balra kanyarodó irány. Ha a két időpont között újabb vasúti bejelentkezés érkezik, akkor a berendezés újra a HÉV programra vált, ami csak a főiránynak ad szabad jelzést. Így fordulhat elő, hogy a balra kanyarodó irány több percig is várakozhat.

VII. Rákóczi út – Huszár utca

Forgalmirend-változás történt az elmúlt hónapokban, ezentúl a Rákóczi útról nem szabad befordulni a Huszár utcába. Igen ám, de a régi útburkolati jelek ott maradtak, amelyek megengedték. Jó lenne a felesleges jeleket eltávolítani.

- A burkolatjel módosítására a forgalmi rend változását kezdeményező és beruházó önkormányzat felé intézkedünk.

X. Liget tér

Nem könnyű összehangolni egy olyan hatalmas csomópont jelzőlámparendszerét, mint a Liget tér. Taxis kollégák ezzel együtt kérik a fázisok módosítását. A Kőbányai út áll kifelé, mert a Vaspálya utca felé engedő jelzőlámpa sokáig tilos. Jó lenne, ha ott több lenne a zöldjelzés, és így több autó tudná elhagyni a kereszteződést.

- A Kőbányai út–Pongrác utca csomópontban gépcseré miatt módosult a fázisrend. A Kőrösi Csoma Sándor úton a tömegközlekedés előnyben részesítése program keretében módosulni fog a hangolt jelzőlámpás forgalomirányítás. A megvalósulás után a Kőbányai út – Pongrác út csomópontban elképzelhető programmódosítás, bár a kereszteződés kapacitáshiánya miatt korlátozottan.

XIII. Fáy utca

Jelenleg egyirányú a Fáy utcának a Béke úttól balra eső szakasza (kifelé haladva). Célszerű lenne, ha a Béke út és Jász utca közötti szakasz is egyirányú lenne, hiszen a taxisok szerint az utca alkalmatlan a kétirányú közlekedésre.

- A kérdéses utcszakaszon a páratlan oldalon megállási tilalom van érvényben, így ott tilosban parkolnak a gépjárművek. A forgalmi rend betartása

mellett az utca kétirányban használható, így nem javasoljuk az egyirányúsítást.

VII. István utca 49.

Gyakori a torlódás az István utcában, sokszor már a Bethlen Gábor utcáig tart a sor. Egyszerű a magyarázat. A Dózsa György út előtt a jobb oldalon rakodnak. Célszerű lenne jobb oldali sávból rakodóhelyet csinálni, a másik két sáv meg lehetne egyenesen. (Illetve a bal oldali balra is.)

- A forgalom nagysága miatt nem tartjuk indokoltnak a forgalmi sávok számának csökkentését.

X. Kerepesi – Pongrácz – Albertirsai csomópont

Rendszeresen elakad a Belváros felé vezető autófolyam, mert beállnak a kereszteződésbe a Fogarasi út – Pongrácz út útvonalon. A jelzőlámpafázist kellene felülvizsgálni, hiszen a Fogarasi út felől még be tudnak jönni a csomópontba, de már a Pongrácz út felé nem tudnak kihaladni.

- A Fogarasi úti csomópontnál részben a fázisrendet megváltoztattuk, ezáltal a vasúti felüljáró alatt a torlódás valamelyest csökkent.

VII. Wesselényi utca 50.

„Mozgássérült-parkolóhely” van közvetlenül az Erzsébet körút előtt, így nagyon lelassul a Centrum felé haladó forgalom, hiszen a három sáv helyett csak kettő használható. Ha a két parkolóhely a Hársfa utca saroknál lenne, akkor felgyorsulna a forgalom.

- Az Erzsébet körüti rakodóhelyet korábban áthelyeztük a Wesselényi utcába a megállóhely elé. A járműosztályozó 20 méter hosszában hagyjuk meg a három forgalmi sávot.

V. Hold utca – Nagysándor József u. sarok

Gyakorlatilag beláthatatlan jobbkezes sarok a belvárosban. Mindenképpen indokolt lenne egy tükröt kihelyezni a jobb beláthatóság érdekében. Persze egy útburkolati jel sem ártana, ami figyelmeztetne a baleseti veszélyhelyzetre.

- Az elsőbbséget jelzőtáblával szabályozzuk. A BFFH felé felterjesztettük a forgalmi rend módosítását, mivel a kivitelezéshez kezelői hozzájárulás szükséges.

IV. Megyeri út

A városi 50 kilométer/óra helyett itt 60 kilométer/órával lehet haladni a Megyeri út külső szakaszán, a lakott területen



KOLOSY TÉRI DROSZT HANGJA Budapest Taxi „867”



1964. június 29-től
2006. május 10-ig élt
egy ember, úgy hív-
ták, hogy

HAJMA KÁROLY.

Házasságot kötött
egy kedves nővel, szü-
letett két szép gyermeke: lánya, Zsófi és
fia, Dávid. 1989-ben eldöntötte, hogy ő is
TAXIS lesz. 17 éven keresztül taxizott, volt
amikor társaságon kívül, de megfordult a
Fótaxinál, Rádió Taxinál, Tele 5 Taxinál,
Taxi 2000-nél, Budapest Taxinál is próbál-
kozott, hogy a családjával minél jobb kö-
rülmények között teljenek napjai.

Akik ismerték tudják, hogy kedves, jó-
szívú ember volt.

Az utóbbi időben a Kolosy tér volt a
törzshelye, oda mindig visszajárt.

Két kiskorú gyermekét, feleségét és ba-
rátait hagyta itt.

Nagyon hiányzol nekünk! Emléked
örökké szívünkben él! Nyugodj békében!

Búcsúzik Tőled a taxisok nevében egy
igaz barátod.

Tele 5 Taxi „372”

Az utolsó fuvar...



Sajnos ismét bővült
az égi droszton állók
csapata. Ezúttal

Perényi Laci (City 803)

állt be a sor végére.
Hirtelen, váratlanul
szólitotta oda a sors.

Mi magunk sem számítottunk rá.

Laci! Semmi jel nem mutatott arra, hogy
egy új sorba fogsz beállni. Mondhatnánk,
hogy milyen jó ember, jó City-s voltál, de
felesleges. Ezt mindenki tudja. Az ember
ilyenkor magát sajnálja, hogy nem beszél-
het többet már veled. Feleséged és két lá-
nyod helyzetébe pedig jobb, ha bele sem
gondolunk. Nagyon sok erőt és kitartást
kívánunk nekik az elkövetkezendő időkre.
A magunk részéről annyit mindenképpen
megígérhetünk, hogy emléked továbbra is
itt él majd velünk a mindennapokban. Ré-
szese voltál (vagy) a CITY nagy történeté-
nek. Annak a történetnek, aminek tégláit
te magad is rakosgattad évtizedek alatt. És
most átigazoltál egy másik csapathoz.
Igaz, ott fent is jó csapat van. Kár, hogy ott
vagy. Itt is nagy szükség lenne rád.

Nyugodj békében, Laci!

A City Taxisok közössége



SZALAY GYÖRGY

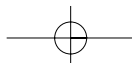
élt 58 évet

Újra és újra és újra. Megint aratott az érte-
metlen halál! Életerős, életvidám emberek
mennek el sorban. Szörnyű igazságtalan a
sors most mifelénk. Miért kell robotolni le-
százalékolás, a harmadik infarktus után
is? Mert dübörögnek a csekkek, mert jön-
nek és jönnek a számlák! Nincs megállás
ebben a mókuserékben! Megtermeljük a
kis bevételünket, és már rohanunk is
postára... Nincs lazítás!

Gyurit mindenki ismerte, szerette. Há-
rom évtizedet töltött a kockások nagy csa-
ládjánál. Volt, amikor főnök volt, volt, ami-
kor beosztott. De mindig ember tudott ma-
radni. Mindig kollegiális tudott lenni.

Gyászolja családja, gyászolják a gyerme-
kei és a kollégái. Gyuri, végigdolgoztad az
életed, most a pihenés ideje jön. Nyugodj
békében!

*Juhász Péter
Fótaxi Rt.*





A II. kerületi Árpád fejedelem útján az előjelző tábla szerint csak BKV járművek haladhatnak tovább, de utána nincs tilalmi tábla, az előjelző tábla csak tájékoztató jellegű

kívül. De talán engedélyezhető lenne a 70 kilométer/órás tempó, hiszen se kereszteződés, se gyalogátkelőhely, se épületek. Kimondottan lakatlan terület.

- A forgalmi sávok szélessége nem teszi lehetővé a 70 km/órás sebesség bevezetését.

VIII. Mosonyi utca-Lóvásár sarok

! Elsőbbséggel rendelkezik a Lóvásár utca a Mosonyi utca felett, teljesen érthetetlenül, hiszen a Lóvásár utca itt egy néptelen „zsákutca”. Javasolom, hogy a „főútvonal” a Mosonyi utca-Lóvásár utca útvonal legyen!

- A BFFH Közlekedési Ügyosztálya az elsőbbségi viszonyok megfordítását nem támogatta.

XI. Szerémi út-Dombóvári út sarok

! Az eredeti terv szerint a Dombóvári útnál keresztezni lehetett volna a Szerémi utat. Taxisok kérése, hogy engedélyezzék ezt a forgalmi rendet, mert ezzel terhelmentesíteni lehetne a Budafoki utat.

- Kérését továbbítottuk a BFFH Közlekedési Ügyosztálya felé.

VIII. Tömő utca 25.

! Jelenleg „Megállni tilos” tábla van a jelzett helyszínen, a Szemkliniká előtt. Pedig itt meg kell (!) állni a betegekkel. Célszerű lenne „Várakozni tilos” táblára kicserélni a jelenlegi „Megállni tilos” jelzőtáblát.

- A Klinika kérésére tudjuk a megállási tilalmat jelző táblát várakozni tilosra cserélni.

VIII. Dankó u. 1. illetve 23.

! Két helyen is „Megállni tilos” jelzőtábla van a Dankó utcában, így gyakorlatilag végig (!) tilos megállni a Dankó utca páratlan oldalán. Jó lenne a felesleges jelzőtáblát leszerelni.

- A jelzőtáblák ideiglenes forgalmi rend miatt voltak kihelyezve. Intézkedtünk a megszüntetésére a kivitelező felé.

VII. Vörösmarty 19.

Vagy két hónapja véget ért a Király utcában az útburkolatcsere, azonban a jelzett helyen még mindig ott van a munkára figyelmeztető tábla. Jó lenne a felesleges táblát elvinni, hátha máshol szükség van rá...

- Az ideiglenes jelzőtábla megszüntetésére intézkedtünk.

II. Árpád fejedelem útja-Üstökös utcák sarok

! Megdöbbentő módon a „BUSZ” sáv végére, egy mindössze 10 (!) méteres szakaszon „BKV-sáv” előjelző táblát helyeztek ki. Jó lenne az újonnan kihelyezett táblát vagy leszerelni, vagy módosítani „BKV-sáv” helyett „BUSZ-sáv”-ra.

- A szükséges forgalmi rend módosítását meg tesszük.

XII. Alkotás út-Csörsz utca sarok

! A Csörsz utca alsó szakaszától az Alkotás utcánál a jobb oldali sávból jobbra lehet fordulni, illetve egyenesen lehet tovább haladni. Miután a jobbra fordulás nehézkes az Alkotás utca forgalma miatt, ezért sokan a balra forduló sávból mennek egyenesen. Célszerű lenne módosítani a forgalmi rendet, a balra forduló sávból is lehessen menni egyenesen.

- Javaslatát megvizsgáljuk, szükség esetén intézkedünk.

X. Keresztúri út

! Továbbra is koromsötét a Keresztúri út külső szakasza, a beláthatatlan kanyarokkal teletűzdelt külső szakasz. Az út melletti fényvisszaverő prizmak segítenének a balesetek megelőzésében.

- A Keresztúri út „erdős része” lakott területeken kívül van. A burkolatjel megfelelően mutatja az út vonalvezetését a megengedett legnagyobb sebesség mellett.

VII. Rózsák tere 1.

! Egyelőre érthetetlennek tűnik a „Megállni tilos” jelzőtábla a jelzett helyen. A Dohány utca itt háromsáv, senkit sem zavarnának az út mellett parkoló autók.

- A „Megállni tilos” jelzőtábla megszüntetésére intézkedtünk.

XVIII. 1-es repülőtér

! Vagy öt évvel ezelőtt mi kértük, hogy az addigi „jobbkezes” sarkot letáblázzák a „rég” repülőtér előtt. Most az átalakítás során eltűnt a jobb oldali „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla. (A bal oldali ott maradt.)

- A Ferihegyi 1. terminál előtt lévő utak és parkolók a Budapest Airport Rt. kezelésében és üzemeltetésében vannak, így a jelzőtáblák is hozzájuk tartoznak.

X. Kápolna utca-Ihász utca sarok

! Jelenleg semmi sem tiltja – csak a józan ész –, hogy az Ihász utcából ne forduljon balra senki a Kápolna utcánál. Jó lenne egy „kötelező haladási irány” táblát kihelyezni, mint ahogy ott van a szemközti oldalon, az Ihász közben.

- A „Kötelező haladási irány jobbra” jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

Észrevételeit köszönjük és kérjük tájékoztatásunk szíves elfogadását.

*Jenovai Zoltán forg.techn. főov.
Hamza Zsolt forg.serv. ov.*



Hónapokkal ezelőtt átadták az 1-es számú régi-új repülőtér, de azóta senki nem vette észre, hogy hiányzik egy Elsőbbségadás kötelező jelzőtábla

Továbbra is várom a kéréseket, kérdéseket Budapest közlekedésével kapcsolatban a szerkesztőségen keresztül, vagy közvetlenül az alábbi elérhetőségeken:

SMS: 06/20-924-7645

E.mail: lampacelelos@freemail.hu

**A vevő odamegy a Közért pénztárosához.
– Kérem, maga tegnap száz forinttal tévedett!**

**A pénztárosnő megvonja a vállát.
– Azt kérem, tegnap kellett volna megmondania. Ma már késő!**

**A vevő széttárja a kezét.
– Az más!... Akkor nyugodtan megtartom.**

AZ ENERGIAJÖVŐ VÁLTOZÁSAI

Vezető szakértők az utóbbi két évben világszerte arra a megdöbbentő következtetésre jutottak, hogy a földgázellátásban esetleg már tíz éven belül objektív korlátokkal kell szembenéznünk, miközben a kőolaj esetében 2020 környékére teszik az effektív hiány megjelenését. Miután a reálisan és gazdaságosan kitermelhető szénhidrogénkészletek hamarabb kimerülhetnek, mint arra az elmúlt évtizedekben gondolni lehetett, mind többen belátják, hogy a Föld egy nem megújuló, sőt éppen kifogyófélben lévő ajándékára építettük az életünket.

A szénhidrogénkészletek apadtával nem tehetiünk egyebet, mint felkészülnünk, egy radikális és átfogó váltásra. Ez egyszerre követel tudományos kutatást, technológiai fejlesztést, innovációt, szokásváltást, rugalmasságot, részben lemondást és alkalmazkodóképességet, egyúttal szolidaritást és jelentős társadalmi segítségnyújtást a rászorulóknak. Tudnunk kell, hogy az éghajlat, az energiahelyzet a piac, az ár- és értékviszonyok globális átalakulása előtt állunk. Ennek megfelelően naponta jelennek meg újfajta üzemanyagok és újfajta motorfejlesztések.

Újfajta üzemanyagok

Az autógyártók és a kőolajvállalatok közösen kívánják hasznosítani a mesterségesen előállított (szintetikus) üzemanyagok előnyeit. Ezért a DaimlerChrysler, a Renault, a Royal Dutch

Shell, a Sasol Chevron és a Volkswagen, március 7-én ASFE néven közös szervezetet hozott létre a szintetikus üzemanyagok kínálatának javítására és környezetvédelmi előnyeik hasznosítására.

Mi a mesterségesen előállított üzemanyagok gazdasági jelentősége?

A szintetikus üzemanyagok földgázból vagy biogázból készülnek, ezért hiányzanak belőlük a kőolajok nagy szénatomszámu, aromás és kénvegyületei. Így különösen fontos szerepet töltenek be a hidrogénüzemű gépkocsik által megvalósított, emissziómentes mobilitáshoz vezető úton.

Min javít a szintetikus üzemanyagok használata?

A klímaváltozáson, a fosszilis energiahordozók készletének megőrzésén, az energiaellátás változatosságán és nem utolsósorban, a levegőminőségen.

Mi a helyzet nálunk?

Mi nemcsak újfajta motorokra, hanem az újfajta üzemanyagok használatának engedélyezésére is várunk. Így a biodízel üzemanyagokéra is.

Hogyan használjunk biodízel üzemanyagot?

Kellőképpen óvatosan. A biodízel használatához fűződő jogszabályok ugyanis távolról sem üzemeltető-pártiak. Bekevert üzemanyagot ugyanis a jogkövető üzemeltető csak akkor használhat, ha egyidejűleg literenként 85 forint körüli jövedéki adót is fizet. Akár étolajból, használt sütőolajból, iszapból vagy trágyából származik is a keverőanyag. Az ugyanis éppúgy üzemanyagnak (és emiatt jövedéki adóköteles terméknek) számít, mint a kutakból tankolt, amelynek a jövedéki adóját a vételárral egyenlítő ki a vásárló. Nem kutaknál tankolt biodízel tehát legálisan csak adózás után használható. Mivel az úgy mögött az állami adómozgóság és a Vám- és Pénzügyőrség kíméletessége vagy kíméletlensége áll, a mielőbb várható új jogszabály életbe lépéséig célszerű tartózkodni a biodízel illegális használatától! Magánhasználatú gépkocsi esetében ugyanis az üzemeltető 20. céges gépkocsi esetében pedig 100 ezer forintja bánhatja az ellenkező bizonyítást (a sült krumpli illatú kipufogógáz-kibocsátást). Külföldről hazatérő járműbe legális, szabályos és a gázolajénál rendszerint olcsóbb az odakinn betankolt biodízel üzemanyag használata. A hazai szimatolók leszerelésére azonban tanácsos a számla megőrzése, mivel a felhasználón a bizonyítás kényesere.

A növényi olajok üzemeltetési tulajdonságai

A növényi olajok a dízelmotorokban a kőolajból finomított gázolajnál rosszabbul porlaszthatók. Ez a nem ilyen célra kifejlesztett motorokon azzal a kockázatos következménnyel jár, hogy a hengerben kialakuló lángfront eléri, és helyi túlhevülést idéz elő a dugattyútetőn és a hengerfalon, ami járásegyenetlenséget, a motorolaj felhígulását, és élettartam-csökkentő lerakódásokat okozhat. Savas tulajdonsága miatt az étolaj csak korlátozott arányban keverhető a gázolajhoz. Agresszív hatása miatt károsítja az üzemanyagellátó rendszer műanyag és gumi tömítéseit. A kenőrendszerbe jutva pedig rontja a motorolaj megfelelő kenőképességét meg alapozó bázikus tulajdonságait. A korszerű, common rail rendszerű dízelmotorok porlasztóelemelein alig néhány ezredmilliméter átmérőjűek a befecskendező nyílások. A nem minősített, használt sütőolajok a mikrofuratokra rövid használati idő után eltömődésveszélyt jelentenek, és teljesítménycsökkenést, füstölést, később pedig súlyosabb motorhibákat okozhatnak. Szűrővel és átészterezéssel a használt sütőolajok is alkalmassá tehetők common rail rendszerű



A jövő megfelelő üzemanyagához az energia- és a járműipar közös fejlesztéseinek keresztül vezet az út

A legfőbb érv a tömegközlekedés fejlesztése mellett: 75 főnyi utas elszállításához



ennyi autóbusz...

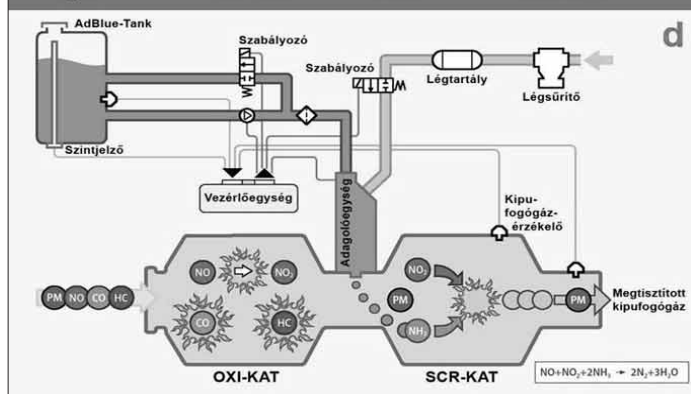
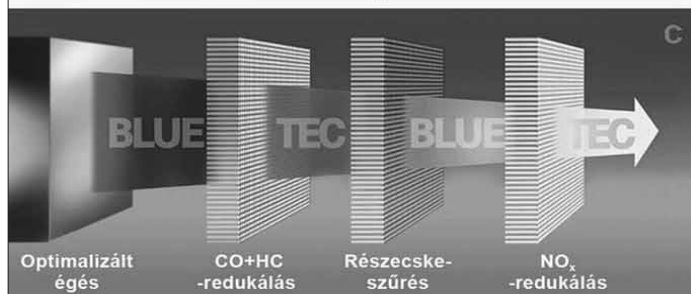
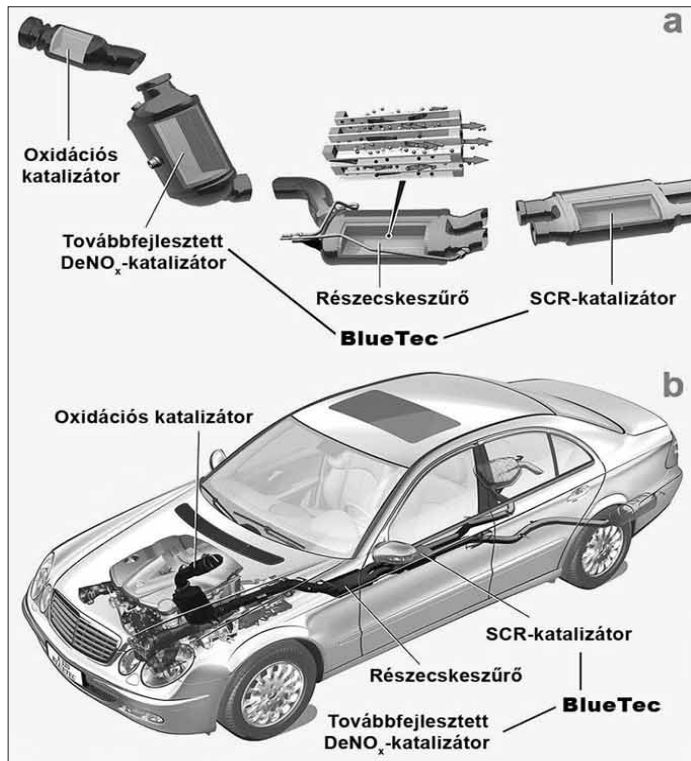


...és ennyi személygépkocsi szükséges

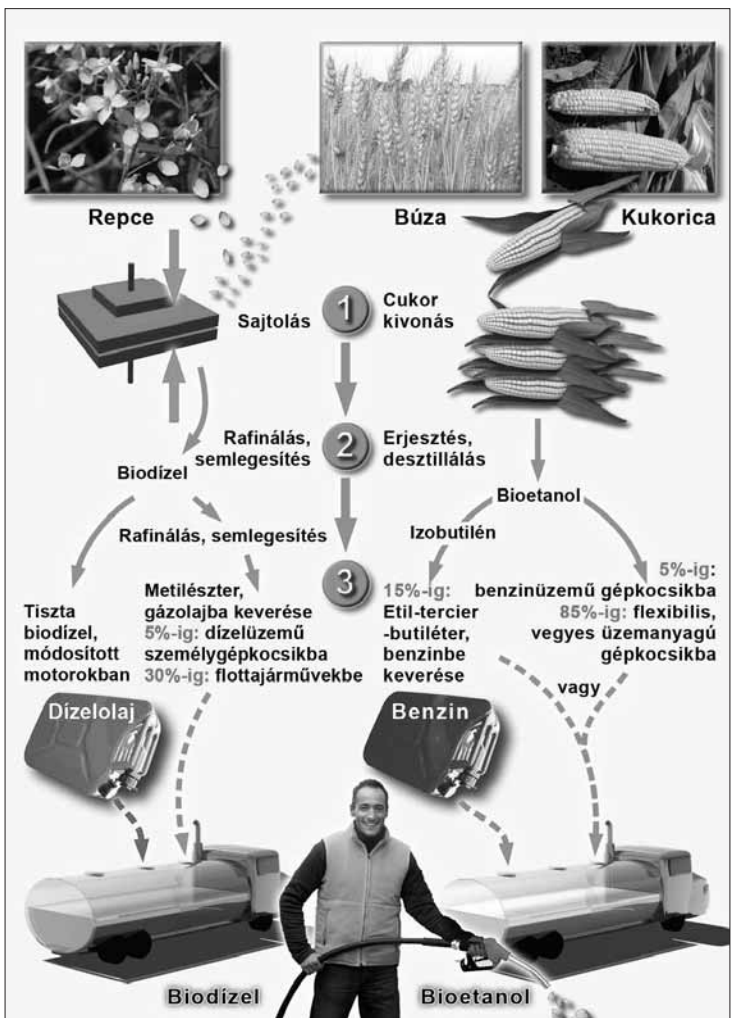
A nagyvárosokban az autóbuszokénál sokszor kedvezőtlenebb útfelületi és levegőtisztasági igények a mai üzemanyagokkal nem elégíthetők ki

motorokban való használatra. Ilyen beavatkozással azonban hazai cégek nem foglalkoznak. A begyűjtött hazai használt sűtőolajakat ma legközelebb Ausztriában tisztítják és észterezik. A nem minősített, használt sűtőolajok a közvetlen befecskendezésű dízelmotorok égésterében okozhatnak a dízel-gázolaj üzemhez képest korábban bekövetkező égési maradék kiválást és élettartam-csökkentő lerakódásokat. A kísérleti

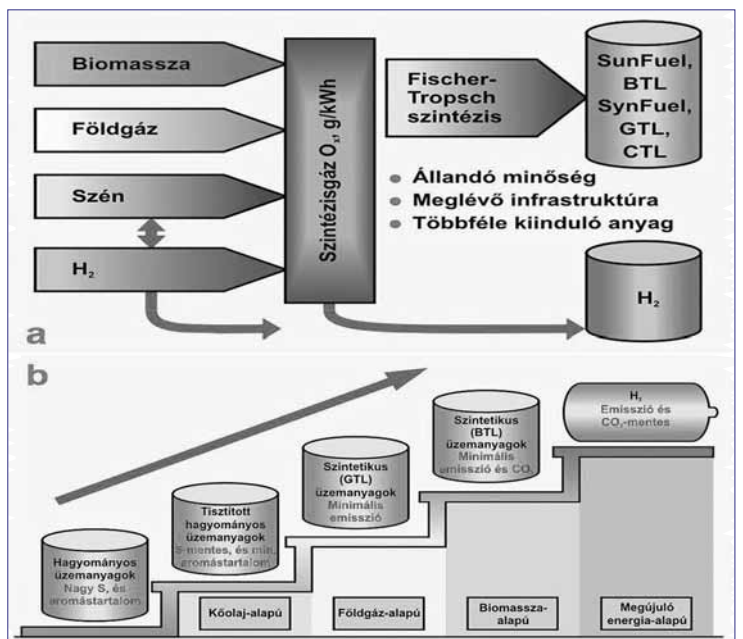
üzemeltetések tapasztalatai szerint a sűtőolaj-lerakódások leginkább a szelepfészkeket és az izzítógyertyák működését veszélyeztetik, szelepbéégés és izzítógyertya-kiégés formájá-



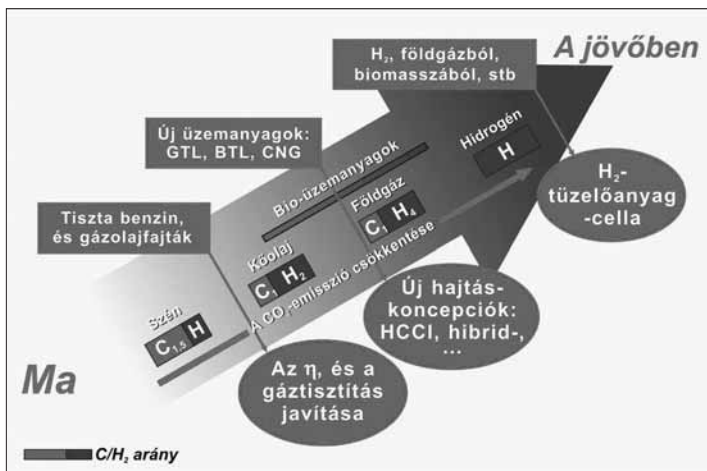
A Mercedes-Benz hasznójárművekre kifejlesztett BlueTec technikája személygépkocsikon is bevált (a és b). A rendszerben oxidációs és szelektív katalizátor végzi a kipufogógázok Euro 5-ös szintű csökkentését (c). A moduláris felépítésű BlueTec működési vázlatát (d)



A motorbenzin és a dízel-gázolaj biomasszából végzett előállításának egyszerűsített folyamata

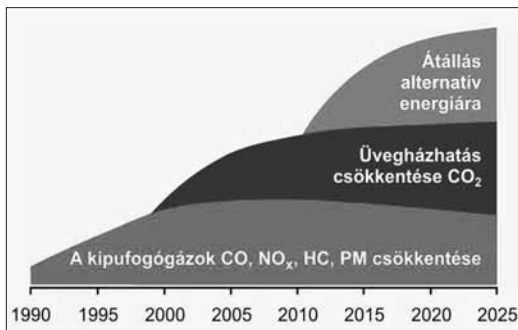


A Fischer-Tropsch szintézissel előállított második generációjú üzemanyagok nagy tisztaságú motorüzemeltetésnek lehetővé (a). Szintetikus eljárással pedig ügyszólván optimális égési jellemzőjű üzemanyagok hozhatók létre (b)



A környezetkímélő üzemanyagok fejlesztésének története, a szénmentes H₂-korszak beköszöntéig, a fokozatosan csökkenő szénatomszámú üzemanyagok használatának története

ban. Az égéstértől távolabb elhelyezkedő részecszeszűrő működésére azonban nincs élet-tartam-csökkentő hatásuk.



A jármű és az üzemanyag-fejlesztés előttünk álló stratégiája az emissziók és az üvegházhatás csökkentése után új üzemanyagfajták bevezetésére épít



A szén-semleges technológiák energetikai felhasználását üvegházhatás nélküli CO₂-körforgás jellemzi. Úgy, mint a biomassza esetében

javítása is annál költségesebb, minél újabb és korszerűbb az adott motorgeneráció, az üzemeltetés költségeit semmiképp nem tanácsos kockázatos üzemanyagokkal csökkenteni.

Nem léphetünk a jövőbe a ma problémáinak felszámolása nélkül. Az új kormányának ezért intézkednie kell a mind kockázatosabb energia-helyzet megjavításáról. Nem később, mint legkorábban.

Petrók János

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „B” válasz.** Ha Ön 30 km/h sebesség mellett is elegendő tud tenni a vasúti átjáró megközelítésére vonatkozó valamennyi kötelezettségének, akkor nincs szükség a taxi tempójának a további csökkentésére.
- Helyes a „C” válasz.** Bekanyarodás előtt abba a forgalmi sávba kell besorolnia, amelyben az előjelző nyíl az Ön tervezett továbbhaladási irányába mutat. A nyíl által jelzett irányt az útkereszteződésben nem szabad figyelmen kívül hagynia! Közvetlenül az útkereszteződés előtt már tilos forgalmi sávot változtatni, mert a sávokat záróvonal választja el egymástól.
- Helyes a „B” válasz.** A taxival egyenrangú utak kereszteződésében jobbról meg szabad előzni a lovas kocsit, ha annak vezetője jelzi a balra bekanyarodási szándékát és behúzódtott az úttestnek a felezővonalához.
- Helyes a „B” válasz.** Ha a személy- és vagyonszükséglet megkívánja, a manőver végrehajtásához a vezetőnek gondoskodnia kell arra alkalmas irányító személy közreműködéséről.
- Helyes a „A” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy a táblát – illetőleg azt az

- akadályt vagy egyéb tárgyat, amelyen a táblát elhelyezték – a nyíl által jelzett irányba kell kikerülni.
- Helyes az „A” válasz.** A „Gyermekszállítási” tábla az autóbusz közlekedésben tartózkodó kísérlet nélküli gyermekek közlekedésére figyelmezteti. A jármű kikerülését fokozott figyelemmel és körültekintéssel kell végrehajtani, hogy az úttesten esetleg felbukkanó gyermek vagy gyermekek biztonsága ne kerüljön veszélybe.
- Helyes a „C” válasz.** Ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla rövidebb távolságot jelöl meg, mint amit a vonatkozó általános szabály meghatároz, akkor a táblán megjelölt távolságra van a veszély helye.
- Helyes az „A” válasz.** Az osztott pályás úton nincs megtiltva a tolatás.
- Helyes a „C” válasz.** Tilos megállni, ha a taxi és az úttest másik szélé között legalább három méter széles hely szabadon nem marad.
- Helyes az „A” válasz.** Ha a baleset veszélyes anyagot szállító járművel következett be, akkor a balesettel nem érintett járművek vezetőinek is haladéktalanul értesíteniük kell a rendőrséget (legközelebbi

rendőrt). Kivétel az, amikor ezt már más valaki megtette.

- Helyes az „A” válasz.** Ha a bekanyarodást követően azonnal a belső sávra érkezik, ügyelnie kell arra, hogy taxija egyben sávot változtatónak is minősül, és ezért a bekanyarodás szabályain felül a sávváltoztatás szabályaihoz is köteles alkalmazkodni.
- Helyes a „B” válasz.** La-kótt területen kívül az előzési szándék jelzésére a hangjelzés adása megengedett.
- Helyes a „B” válasz.** Az előzés megkezdésének azt a helyzetet kell tekinteni, amikor a manővert végrehajtó az előzendő jármű mögül kihúzódtott az úttestnek arra a részére, amelyen az előzést végrehajtja, valamint az előtte haladó járművet annyira megközelítette, hogy annak esetleges irányváltoztatása már ténylegesen zavarná.
- Helyes a „C” válasz.** Az alárendelt útról érkezőnek számítania kellett volna arra, hogy az autóbusz mellett belső forgalmi sávban is közlekedik jármű, amely részére elsőbbség-

adása kötelezettségének elmulasztása miatt a balesetért felelősség terheli.

MIKROHITEL:

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

SZABADFELHASZNÁLÁSÚ ÉS LAKÁSHITELEK (Támogatással)

(pl.: 10 Mft 20 évre 61.000 Ft/hó, THM: 5,38%*

Ingtalanlízing: Ingatlan értéke 100%-áig is.

Nem baj, ha:

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

Hívj bizalommal:

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

*CHF alapon, állami támogatással.