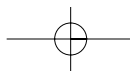


XVIII. évf. 2. sz.

2008.

Február



TARTALOM

Ezredszet a fix tarifáról	4.
Blokád a német-dán határon	4.
25 éves a Turul Taxi	9.
A Nagy Testvér figyel – és büntet	10.
Együttműködik a rendőrség és a BKV	10.
Láthatatlan őrszemek városszerte	12.
Tudod vagy tippelsz?	15.
Betegszállítás taxival	16.
Közlemény	16.
Új helyen a Rádió Taxi	22.
Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal kapcsolatban	24.
Az új Peugeot Bipper	27.
Új Pappas Autó bemutatótelep a Budaörsi úton	31.
Elektronikus átok	32.
Piros lámpánál: motort leállítani!	32.
Arculaterősítés a Taxi2000-nél	32.
10 éve történt	33.
Változott a TEÁOR-szám	34.
Találtunk egy verset	37.
A zéró toleranciáról	38.
Morfondáriák	38.
Küldj egy receptet!	40.
Mindennaposak a lezárások a gyorsforgalmin	43.
Meglepetések az adóbevallások készítése során	44.
Focisorsolás	44.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza	45.
Füstölögnek a szigetország lakói	46.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

XI. ker., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

A francia kormány liberalizálná a személyfuvarozást

MEGBÉNÍTOTTÁK PÁRIZST A TAXISOK

Franciaországban jelenleg összesen 47 ezer taxi szolgálja az utasokat, viszont egy-egy engedélyért akár 52 millió forintnak megfelelő eurót kell fizetnie a vállalkozónak. A kormány gazdaságélénkítő javaslatai között most az szerepel, hogy két évig ingyen adnák az engedélyeket, így ugrásszerűen megnőhet a szolgáltatók száma. Ez ellen tiltakoztak a taxisok.

A Taxisok Országos Szövetségének (FNAT) felhívására több ezer taxis sztrájkolt és bénította meg a közlekedést Franciaországban néhány hete, így tiltakozva az ellen, hogy a kormány liberalizálni kívánja a jelenleg szigorúan szabályozott francia személyszállítási piacot. A demonstráció alatt csak a reggeli és esti csúcsgorgalomban dolgoztak a fuvarozók, míg a telefonos rendelés egész nap szünetelt. Ennek hatására több kilométeres dugók alakultak ki a francia nagyvárosokban, Párizs mellett Marseille-ben, Toulouse-ban, Rennes-ben, Nantes-ban és Strasbourgban.

A vállalkozók az ellen tiltakoztak, hogy az úgynevezett Attali-jelentésben, amely az ország modernizációjának javaslatait tartalmazza, olyan tétel is található, amely meg kívánja szüntetni a taxik „numerus clausus”-át. Franciaországban, napjainkban alig 47 ezer taxi rendelkezik engedéllyel, ebből 16 ezer fut a főváros útjain, míg Lyonban összesen 1300 található. A statisztika szerint 142 lakosra jut egy taxi,

ami rosszabb, mint a 80 évvel ezelőtti átlag.

A francia szabályozás igen szigorú. Törvény mondja ki, hogy az engedélyek száma maximált és megszerzésük komoly feltételekhez kötött, ugyanakkor drága. Városonként eltérően 140 ezer és 200 ezer euró között mozog, ami 36 és 52 millió forintnak felel meg.

A demonstrálók attól tartanak, ha a kormány a piac liberalizálása ürügyén a korábbi szabályozást eltörli, akkor egyik napról a másikra elértéktelenednek ezek a nehezen megszerzett engedélyek. Több tízezer új taxis jelenhet meg rövid időn belül a városokban, amelyek rontják a régi fuvarozók üzleti érdekeit és veszélyeztetik a megélhetésüket is.

Az Attali-jelentés azt javasolja, hogy a 2007. év végéig benyújtott kérelmek alapján, a kormány két évig ingyen osszon engedélyeket, így a jelenlegi 16 ezerről 50-60 ezerre emelje a Párizsban és környékén a fuvarozók számát.

Alain Estival, az FNAT elnöke szerint ez katasztrófa-ként sújtaná a szakmát és tönkretenné azt. Szerinte súlyos igazságtalanság lenne liberalizálni a taxipiacot, mert annak jelenlegi szabályozása gazdaságilag szükségszerű Franciaországban. S mint hangsúlyozta, a fuvarozók minden törvényes lehetőséggel élni fognak, hogy megakadályozzák a javaslat elfogadását és hatálybaléptetését.

Cash

COMPUTER PLUS

Számítástechnikai
SzaküzletSzámítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.

Tel: 214-7293

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda

ecometer®

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

Az egészségügy átalakítása ellen szinte minden résztvevő tiltakozik. Az orvos, a beteg egyaránt. Mégis megszavazzák. A fix tarifa mellett szinte minden résztvevő – a taxis és az utas egyaránt – kiáll. Mégse vezet be...

Nemrégiben figyeltem a taxitarifákat Amerikában. New Yorkban minden taxi fix áron működik. Ez ilyen egyszerű. Természetesen vannak limuzinok, amelyek drágábbak. És vannak „gypsy”taxik a külvárosokban (ott az elnevezés nem rasszista töltetű), amelyek olcsóbbak. De a sárga taxik egységárasak! Erről beszámoltam a Gazdasági Versenyhivatalnak is. Levelemet és a kapott választ ti is olvashatjátok:

Tisztelt Versenyhivatal!

Legyen fix tarifa a taxizásban!

Évek óta „pereskedünk” Önökkel, hogy legyen már végre egységes a taxitarifa. Ugyanúgy, mint New Yorkban, Bécsben, Párizsban. Mellekelek egy szerény kis írást, ami amerikai utazásom során fogalmazódott meg bennem. Ott ugyanis minden taxi egységes tarifával dolgozik! Ott nincs Versenyhivatal, ott nincs vállalkozási szabadság? Nincs! Aki taxizni akar, az elfogadja a „törvényt”! A város vezetői meghatározzák, mennyi lehet az autóbusz tarifája, a metró vitéldija és a taxitarifa.

Budapesten a taxitársaságok is az egységes tarifa felé orientálódnának – ha lehetne. Ez ellen Önök tiltakoznak! Miért nem lehet nálunk az, ami a világ legtöbb nagyvárosában?

Két gond van a taxitarifával: ha az túlságosan alacsony, illetve ha túlságosan magas. A fekete taxik az „engedély nélküli taxik” fél költséggel dolgoznak. Nincs adó, nincs TB, nincs millió más kiadás. Tehát árait is alacsonyan tartják, ha akarják. A másik gondot a túlságosan magas tarifával dolgozók jelentik. A három vasútállomásról, a két autóbuszállomásról „dolgozó” taxisok néha igen érdekes árakat kérnek. Ettől aztán a turisták, az idegenek megrémülnek! Az egységes, fix tarifa mindenre megoldás lenne.

Tisztelettel:

Juhász Péter

És a válasz:

Tisztelt Juhász Péter!

A Gazdasági Versenyhivatalba (továbbiakban GVH) 2007. december 10-én érkezett levelében írottakra a következőkről tudom tájékozottatni.

A GVH nem látja megalapozottnak azt az érvelést, hogy fix árak általában megoldást jelentenek

1. a „fekete taxik” – az engedély nélküli taxik – alacsonyabb díjaival, illetve

2. a kiemelt közforgalmi csomópontoknál (pl.: pályaudvarok) várakozó taxik által alkalmazott magasabb díjakkal szemben.

Az **első esetben** álláspontom szerint nem a taxik árazása a valódi probléma, hiszen az

EZREIDSZER

csak következménye annak, hogy nincsen olyan akár külső (APEH, közlekedésselügyelet, fogyasztóvédelmi hatóság stb.), akár az ágazati szereplők (taxis szövetségek) által működtetett hatóság kikényszerítő mechanizmus, amely a gazdaság szürke vagy fekete zónájában működő taxisokat ki tudná zárni a piacról, így a tisztességes piaci versenyből. Fix tarifa mellett, hatóság ellenőrzési és szankcionálási rendszer hiányában ugyanúgy érdemes és jövedelmező lehet engedély nélkül fuvarszolgáltatást végezni, mint maximált tarifánál. A jövedelem-többlet ugyanis mindkét esetben döntő részben a legális vállalkozással járó többletköltségek megspórolásából származik. Ha a lebukás kockázata kicsi és a szankció nem veszi el a várható jövedelem-többletet, akkor akár racionális döntés is lehet ilyen veszélyt felvállalni.

Erre az esetre megoldást jelenthet a közös gondolkodás és tett, valamint az ellenőrzés és a hatóság szankcionálás alkalmazása.

A **második esetben** a megfelelő tájékoztatás hiánya és ebből fakadóan a fogyasztók ismerethiánya, az információ aszimmetriája, illetve egyéb a gazdaságon kívüli kényszereszközök alkalmazása az, amelyet a kiemelt közlekedési csomópontoknál várakozó taxisok ki tudnak használni akkor, amikor magasabb fuvardíjat számítanak fel a fogyasztóknak. Ha az ismeretlen helyre érkező fogyasztó nem tud sem a fix, sem pedig a maximált tarifa létezéséről, akkor mindkét esetben vissza

lehet élni ezzel a tudatlansággal. Természetesen hozzájárulnak még a helyzet fennmaradásához az ellenőrzési hiányosságok is, de a valódi ösztönzőt az elérhető többletbevétel jelenti. Ebben az esetben elsősorban a fogyasztói tájékoztatás javítása lehet a megoldás. A **pályaudvarokon elhelyezett információs táblák, más anyagok, szórólapok** az adott településen érvényes maximált díjakról szóló – többnyelvű – tájékoztatással, illetve a taxitársaságok díjaival és elérhetőségeivel jó megoldást jelenthet, hiszen ma már igen magas hazánkban is a mobiltelefon-penetráció, amely révén nem csak a droszton, vagy a pályaudvarok környékes maximált díjakról legális taxisok és illegális fuvarozók szolgáltatása elérhető.

Emellett akár – a fokozott tájékoztatás mellett alkalmazott – gazdasági, árszabályozási megoldással is kevésbé vonzóvá tehető az ilyen helyszínek a „hiénák” számára. Ez alatt azt értem, hogy a helyi önkormányzatok rendeletalkotási jogkörükben akár olyan árszabályozást is alkalmazhatnának, amely az ilyen helyszínekről induló fuvarokra alacsonyabb ármaximumokat, vagy akár fix árat határoznának meg. Ennek az adja a gazdasági alapját, hogy az ilyen helyszíneken várakozó taxik jellemzően rövidebb várakozási idővel, s kevesebb üres futásteljesítménnyel juthatnak fuvarhoz, s ez alacsonyabb költségek mellett javíthatja a gépkocsi kihasználtságát. Amennyiben az ilyen helyszínekről indulva nem szár-

Embercsempészet miatt letartóztatták

Blokád a német-dán határon

Félszáz taxis eltorlaszolta a német-dán határszakaszt január elején, mert költségüket embercsempészet miatt őrizetbe vették a dán határőrök. Az afgán utasok ugyanis egy német városból taxival kívántak Koppenhágába eljutni.

A belső, úgynevezett mélységi ellenőrzés nem csupán osztrák „jó szokás”, úgy tűnik, hogy a schengeni övezeten belül is az egykori határok közelében minden tagállam árgus szemmel figyel a befelé igyekvőket. Január elején egy német taxis Flensburgban vette fel afgán utasait, akik Koppenhágába óhajtottak eljutni. A taxis csak tette a dolgát. Megkapta a célállomást és indult is a határ felé. Átlépve a – ma már csak képzeletbeli – dán határt, egy ellenőrzés során a határőrök problémásnak találták az utasokat, és velük együtt előállították, majd embercsempészet gyanújával őrizetbe is vették a német taxist.

Erről tudomást szerezve, a gyanúsított személyszállító kollégái január 10-én este a német-dán határ egyik útszakaszát blokád alá vették és a több mint ötven autójukkal igen komoly fenakadást okoztak a forgalomban. Ezzel kívánták felhívni a hatóságok figyelmét arra az ellentmondásra, miszerint német taxis csak igen nyomós ok alapján tagadhatja meg a szolgáltatás elvégzését, ellenkező esetben szabálysértést követ el, amiért elmarasztalhatják. Az pedig, hogy az utas honfitársa vagy sem, nem ok a fuvar elutasítására.

Arról a hírügynökségi jelentés nem ad számot, hogy a több mint egy óra hosszan tartó demonstráció hatására a német és dán hatóságok bármilyen egyeztetésbe kezdtek-e, illetve a bíróság elé állított taxisofőr helyzetén, bármi módon változtatott-e az egységes szolidaris fellépés. Mindesetre az idehaza is tanúságként szolgálhat, hogy külföldi fuvarok esetében nem csak a szomszédaink nézhetnek szűrés szemmel a magyar taxisofőrökre, kellő bizalmatlanságra kell számítani a Lajtán túl is.

Cash

A FIX TARIFÁRÓL

mazhatna érdemi – aztán akár harmadik személyek által elvont – többletbevétele a taxinak, úgy ezek az indulási pontok nagyobb valószínűséggel tisztulnának meg a nem odaváltozó személyektől.

Nyilvánvaló, hogy első olvasásra talán elrettentőnek tűnik ez a fajta – akár **fix ár** – megoldási javaslat, de az ellenőszötnzés szempontjából érdemes lehet végiggondolni a következményeket.

Amennyiben a taxis társaságok vagy szövetségek a pályaudvarok, kikötők, taxidrosztok üzemeltetőivel (MÁV, Volán Stb.) olyan megállapodásokat kötnek, melyben utasbarát módon együtműködnek ezeknek az ártájékoztatóknak a kihelyezésében és pótlásában, valamint a helyi ellenőrzések megszervezésében, s az itt potenciálisan elnyerhető extra jövedelem is lecsökkenne, akkor vélelmezhetően ezek az indulási pontok visszakerülhetnek a legális, tisztességes taxisok használatába.

Nem tartom kizártnak azt sem, hogy amennyiben a helyi önkormányzati árszabályozás hiányában a taxitársaságok olyan árszabályozást valósítanak meg, amellyel az ilyen helyszínekről induló taxis tarifát – akár egységesen – a jelenleg érvényes hívásos fuvardíjak **alatt** állapítanak meg, az még egy potenciális versenyfelügyeleti eljárásban is megvédhető lenne a tiltott kartell vád ellen.

A versenyjog ugyanis bár tiltja az árak összehangolását, ezt bizonyos esetekben – egye-

di mentesítés megengedhetővé teszi. Az alábbi mondja ki a Tptv. 17. §-a:

17. §

Mentesül a 11. §-ban foglalt tilalom alól a megállapodás, ha

a) az hozzájárul a termelés vagy a forgalmazás ésszerűbb megszervezéséhez, vagy a műszaki vagy a gazdasági fejlődés előmozdításához, vagy a környezetvédelmi helyzet vagy a versenyképesség javulásához;

b) a megállapodásból származó előnyök méltányos része a fogyasztóhoz jut;

c) a gazdasági verseny velejáró korlátozása vagy kizárása a gazdaságilag indokolt közös célok eléréséhez szükséges mértéket nem haladja meg; és

d) nem teszi lehetővé az érintett áruk jelentős részével kapcsolatban a verseny kizárását.

Ilyenkor a megállapodást kötő felekre hárulna a bizonyítás abban a tekintetben, hogy

- az ilyen megállapodás hozzájárulna a taxiszolgáltatás tisztességesebb működéséhez, s a fejlődést is szolgálja (pl. amennyiben a legális taxisok legális bevételeinek stabilizálása hozzájárul a taxiállomány frissítéséhez, az a fogyasztó számára hasznos szolgáltatásfejlesztést jelentene),

- a megállapodásból származó előnyök egy része eljut a fogyasztókhoz (ez árcsökkenés esetén könnyen bizonyítható),

- a céllal arányos lenne a korlátozás, hi-

szén csupán a „hiénák” elrettentésének gazdasági eszköze lenne az érintett utasfelvételi helyeken, emellett

- nem szüntetné meg az adott piacon a versenyt sem (pl. amennyiben csupán az ilyen közlekedési pontokra vonatkozna a megállapodás, s a más viszonylatokban fennmaradnak az árkülönbségek, valamint időről időre a tényleges piaci árak függvényében felülvizsgálnák azokat, akkor bizonyos, hogy a verseny a piac nagy részén fennmaradna).

Egy ilyen típusú fix ár akár a köz szempontjából is haszonnal járna, bár kétségtelen nem az ilyen fix ár, amire Ön utal a levelében.

A GVH-nak a piacgazdaság működésében betöltött szerepe annak elősegítése, hogy a piacok versenyző módon és a fogyasztók hasznára működjenek.

A piac alapvető működési mechanizmusai – a verseny és az árrendszer – együttesen tudnak jóléti szempontból a piacon elérhető optimális eredményhez vezetni. A piaci szereplők az árjelzéseken keresztül szereznek tudomást a keresletben és a kínálatban bekövetkező változásokról. Mivel a kereslet vagy a kínálat lényegesen lassabban alkalmazkodik a piaci változásokhoz, ezért fontosak az árrendszer mechanizmusai, amelyek a keresett és kínált mennyiségek finomhangolását támogatják. Az árjelzések hiánya bizonyíthatóan a kereslet és a kínálat eltorzulásához vezet, ami így jóléti veszteségeket okoz.

Általánosan alkalmazott rögzített árak

Nem vagyunk egyformák

Hagyományos (konzervatív) gazdaság:

Van két tehened, Az egyiket eladod és az árából veszel egy bikát. Az állatállományod gyarapodik, a jövedelméből nyugdíjba mész.

*

Indiai gazdaság:

Van két tehened, Szentként tiszteld őket. Ehen halsz.

*

Amerikai gazdaság:

Van két tehened. Az egyiket eladod, a másikat pedig arra kényszerítetted, hogy 4 tehen helyett tejljen. Megdöbbsz, amikor a tehen váratlanul elpusztul. Az esetet ráfogod egy olyan országra, amelyiknek van tehene és azokat természetes körülmények között tartja. Bejelentetted, hogy az ország veszélyt jelent az emberiségre. A világ megvédése érdekében

megtámadod az illető országot és elkobozod a tehenét.

*

Francia gazdaság:

Van két tehened. Sztrájkolsz, mert három tehenet akarsz.

*

Német gazdaság:

Van két tehened. Továbbfejlesztetted őket, így 100 évig élnek, havonta csak egyszer esznek és megfejjik önmagukat.

*

Angol gazdaság:

Van két tehened. Mindkettő kerge.

*

Olasz gazdaság:

Van két tehened, csak nem tudod, hogy hol vannak. Elmész sziesztázni.

*

Japán gazdaság:

Van két tehened. Átalakítod őket, így az eredeti méret 1/10-

re csökkennek és húszszor több tejet adnak, mint a normál méretű tehenek. Ezután cuki kis rajzfilmfigurákat készítesz róluk és Cowkimon néven az egész világon árusítod őket.

*

Orosz gazdaság:

Van két tehened. Megszámolod őket és azt tapasztalod, hogy ötven vannak. Újra megszámo-
lod, ekkor 72 tehen az eredmény. Megint megszámo-
lod, most 17 tehenet találsz. Fel-
adod és kinyitasz egy újabb üveg
vodkát.

*

Nigériai gazdaság:

Van két tehened. Az egyiket megeszed, majd bejelentetted, hogy ellopták. A rendőrség megkezdi a nyomozást és 100 km sugarú körön belül mindenkit letartóztat. Addig kinozza őket, amíg valaki be nem isme-

ri, hogy ő lopta el a tehenet. A rendőrség, büntetésül minden letartóztatott személytől elkoboz 1-1 tehenet. Így most te visszakaptad a tehenedet, a rendőrségnek pedig van egy új tehénfarmja.

*

Magyar gazdaság:

Van az államnak két tehen. A felelős vezető a tejet hazaviszi, majd bebizonyítja, hogy a teheneket privatizálni kell, hiszen az üzletág ráfizetéses. Elhatározzák a tehenek jelképes összegért történő eladását, majd meghirdetik a helyi újságban, amely egy példányos és csak a vezetőnek jár. A vezető megpályázza a marhatendert és csodák csodája: meg is nyeri! Rögtön tart egy sajtótájékoztatót, hogy részéről mekkora áldozat a vállára venni ezt a két gyengén működő tehenet. Ezután politikai pályára lép és ilyen módon az eredeti két tehenel maga köré gyűjt még egy csomó marhát...

mellett alapvetően nem érvényesülne, hogy a kínált mennyiség nőne az ár emelkedése és csökkenne az ár csökkenése miatt, illetve a keresleti oldalon áremelkedés során csökken a keresett mennyiség és ár-csökkenés esetén nő. Ez a két ellenoldali piaci mechanizmus, amely ahhoz vezet, hogy a piac működésének belső törvényszerűségei alapján alakul ki a piactisztító ár, az a helyzet amikor minden vevő szolgáltatójára talál (és viszont), alapvetően nem érvényesülhetne rögzített árak esetén. Ennek további hatása, hogy az adott fix ár mellett a szolgáltatók hatékonyságra és gazdaságosságra való ösztönzése is csorbát szenvedne, hiszen ennek elsődleges jelzői a piaci ár(ak), már nem látná(k) el ezt a funkciót.

Érvelésében a rögzített árak mellett a külföldi példákra utalás impliciten a taxik számának korlátozását is tartalmazza. Ezel kapcsolatban az Alkotmánybíróság 21/1994. (IV.16.) AB határozatára hívom fel figyelmét, amelyben az Alkotmánybíróság hivatkozva az Alkotmányban a rögzítettek-re:

Alkotmány 9. § (2) bekezdése szerint a Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.

Az Alkotmány 70/A. §-a szerint a Magyar Köztársaság az emberi és állampolgári jogokat különbségtétel nélkül biztosítja mindenkinek számára. Az Alkotmány 70/B. § (1) bekezdése kimondja, hogy a Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a munkához, a munka és a foglalkozás szabad megválasztásához. A 70/C. § (1) bekezdése szerint min-

denkinek joga van ahhoz, hogy gazdasági és társadalmi érdekeinek védelmé céljából másokkal együtt szervezetet alakítson, vagy ahhoz csatlakozzék.

– határozatának indoklásában a következőket tette nyilvánvalóvá:

„A munkához (foglalkozáshoz, vállalkozáshoz) való alapjog a szabadságjogokhoz hasonló védelemben részesül az állami beavatkozások és korlátozások ellen. E **korlátozások alkotmányossága azonban más-más mérce alapján minősítendő** aszerint, hogy a foglalkoztatás gyakorlását vagy annak szabad megválasztását korlátozza-e az állam, s az utóbbin belül is különbözik a megítélés az adott foglalkozásba kerülés szubjektív, illetve az objektív korlátokhoz kötésének megfelelően. (A vizsgált ügyben például a taxis vállalkozás gyakorlását korlátozzák a kaucióra és az autó állapotára, vizsgáztatására stb. vonatkozó előírások; alanyi korlát a vizsgakötelezettség; tárgyi, azaz a vállalkozni kívánó személyi tulajdonságaitól teljesen független korlát a kiadható engedélyek számának meghatározása.)

A munkához (foglalkozáshoz, vállalkozáshoz) való jogot az veszélyezteti a legsúlyosabban, ha az ember az illető tevékenységtől el van zárva, azt nem választhatja. Ha nem lenne ez a jog nevesítve, az általános személyiségi jog sérelme alapján lehetne érvényesíteni. Az Alkotmánybíróság már korábbi feltétlen alkotmányos követelménynek minősítette, hogy az állam ne tegye lehetetlenné a vállalkozóvá válást. (ABK 1993. október, 397.) Az egyes foglalkozásokra tárgyi ismérvek alapján bevezetett numerus clausus éppen ezt teszi: ha a létszám betelt, minden személyi tulaj-

donságtól függetlenül, lehetetlenné teszi az adott foglalkozás választását. Az ilyen tárgyi korlát alkotmányosságát, elsősorban annak szükségességét és elkerülhetetlenségét, azt, hogy a korlátozás valóban a legenyhébb eszköz-e az adott cél elérésére, a legszigorúbban kell vizsgálni.

A szubjektív feltételek előírása is a választási szabadság korlátozása. Ezek teljesítése azonban elvileg mindenkinek nyitva áll (ha nem, akkor a korlát objektív). Ezért a jogalkotó mozgásteret némileg nagyobb, mint az objektív korlátozásánál. Végül a foglalkozás gyakorlásának korlátai jórészt szakmailag és célszerűségi szempontokból indokoltak, alapjogi problémát határesetekben okoznak.

A tárgyi korlátok megítélésénél figyelemmel kell lenni arra is, hogy mivel itt alapjog teljes elvonásáról van szó, ez az eszköz nem alkalmazható versenyszabályozásra. Különösen nem szolgálhat a numerus clausus a szükségletek megtervezésére. Egy ettől függő engedélyezési rendszer ugyanis valóban a terv- és nem a piacgazdaság eszköze. Ugyancsak nem elégséges indok a zárt létszám bevezetéséhez semmiféle más igazgatási feladat megkönnyítése (mint a taxiknál a forgalmi káosz veszélyének növekedése a túl sok kocs miatt, standok hiánya stb.).”

Továbbá

„Az Alkotmánybíróság nem talált olyan alkotmányos jogot vagy érdeket, amely a foglalkozás megválasztásához való jog objektív korlátozását a taxis ipar tekintetében szükség-szerűvé és arányossá tette volna... **A vállalkozás jogának korlátozása numerus claususszal nem alkotmányos versenyszabályozási eszköz, nem lehet a szolgáltatás színvonalának emelésére és még kevésbé az adóbehajtás pótlására használni.** A taxipiac anomáliáit – erőszakos helyfoglalást, versenytársak kiszorítását, stb. – más, igazgatási intézkedésekkel lehet és kell megoldani”.

Remélem, hogy a levélben foglaltak világossá teszik, hogy a GVH álláspontja szerint önmagában az általánosan alkalmazott fix tarifa nem jelent megoldást a levélben említett problémákra, hiszen a felszíni árprobléma sokkal strukturálisabb okokra és gondokra vezethető vissza, amelyek tisztességes verseny, jogkövető magatartás esetén fel sem merülhetnének. A megoldások is bonyolultabbak és sokrétűbbek lehetnek tehát.

Budapest, 2008. január 10.

Torjánkné Amberger Teréz
irodavezető
Gazdasági Versenyhivatal
Termelő és Ágazattaló Ágazatok
Irodája

Hát ennyi...

Hiába hivatkozunk Európára, vagy akár Amerikára. Nem lesz Budapesten fix tarifa. Ezer évig.

Juhász Péter

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Bármilyen típusú és állapotú taxigépkocsiját azonnali készpénzfizetéssel felvásároljuk! Banki hiteltartozását kiegyenlítjük.

Telefon: 06/70-318-6157



2000-es évjáratú Mercedes Combi eladó 3,2 MFT-ért.

Érdeklődni lehet:
06/70-383-8551



Lacetti 1.6 SW. Combi 3 hónapos, ezüstmetál, 0%-kal, hitelátvállalással eladó.

Érdeklődni lehet: City 20.
Tel.: 06/70-383-8020



Eladó Dager antenna mág-nestalppal újszerű állapotban, Opel Vectra B és C alkatrészek, valamint gyermekkorcsolyák.

www.taxiboy.freeweb.hu/elado.htm

Tel.: 06/70-276-6223

A taxisok nem üzleti célú hirdetéseit továbbra is ingyen közöljük. Taxisok üzleti célú hirdetéseit apróhirdetesként kezeljük, melynek nettó díja: 2500 Ft. Az apróhirdetés max. 20 szót tartalmazhat.

Havi aforizma

A médiákkal nem az a probléma – mint sokan hiszik –, hogy a felsőbb üzleti körök, vagy politikusok markában vannak. A valódi probléma az, hogy jórészt mi magunk irányítjuk a tevékenységét. Legtöbbször azt szeretnénk, ha az élet sokkal egyszerűbb lenne, mint amilyen, ezért aztán az olyan médiákat részesítjük előnyben, amelyek az általunk vágyott leegyszerűsítő nézőpontból közelítenek a dolgokhoz. Az ered-

mény: a filmek és műsorok alacsony művészi színvonala. Az élet erkölcsi problémái a „jók” és a „rosszak” sematikus harcává silányulnak, és beszorulnak a revolverek csövébe. Nem jobb a helyzet a gazdasági és politikai kérdések megvilágításánál sem. Itt is mindig lenniük kell bűnösöknek és egyszerű, kézenfekvő megoldásoknak! A néző, a hallgató, az olvasó így akarja látni az életet, ezért aztán az élet primitívségig leegyszerűsített változatát szállítják neki...

Tortaszelés, vidámság, nosztalgizálás a jubileumi vacsorán

25 ÉVES A TURUL TAXI

Január 8-án este a Turul Taxi Szövetkezet taxisai és diszpécseri jubileumi vacsorára gyűltünk össze Tatabányán, a Három tölgyfa vendéglőben. 25 éves megalakulásunkat ünnepeltük a helyi sajtó munkatársainak

jelenlétében. Megnyitóként Pataki Béla elnök mondott pohárköszöntőt, majd felállva emlékeztünk meg Boros Pistáról, aki 1983-ban – még Turul Taxi Fuvarszervező és Üzenetközvetítő GMK néven – megalapította a társaságot. Ő sajnos már nem lehetett közöttünk.

Az akkori tagságból ketten még a mai napig Turul taxisok. Polyák Laci és Mäger Ede vidáman nosztalgizáltak a megalakulás körüli él-

ményeikről, az első vasútállomás-fuvarokról.

„Nyolcan kezdtük. Közülünk négynek már akkor is volt CB-rádiója, a másik négynek – ezek közé tartoztam én is – csak egy-két hónap múlva sikerült egyet-egyet beszerezniünk. Addig is felmatricázva vittük a beülő utasokat a vasútállomásra és a Hotel Árpád-tól. A központ Boros Pista lakásán volt, ott működött a telefon is. A lakótelepi 10 emeletes tetőjén meg dolgozott a Penetrátor antenna. Akkoriban a szénbányászati városban átlagon felüli jövedelmet biztosított a lakosságnak. A szórakozóhelyeken is pezsgett az élet, úgyhogy hamar „beindult a szeker”. Vidéki fuvarokból sem szűkölködtünk. Napi számlálóval mértük a távolságot, mert akkor még a taxióra sem volt kötelező. 6 Ft/km-rel indultunk, a város határát jelző tábla után dupláztunk, úgyhogy 650 Ft-ba már belefért egy Tb.vasútállomás – Keleti pu. fuvar. Volt rendszeres utasom, akit csak azért vittem a Búsuló Juhászba, hogy megigyon két fröcsöt (11 Ft !!!) és aztán jöttünk haza.”

És még nagyon sok régi szép emlék elevenedett meg kollégákról, utasokról, barátokról, amit felidézett Polyák Laci a vacsora előtt. Az oldódott hangulatú közös vacsora után Mäger Ede felszelve az alkalomhoz illően díszített méretes születésnapi tortát.

Mindenkinek jutott a finomságból. Aki az eseményeket lejegyezte:

Pető Sándor



A két alapító, középen az elnök



27-en
(Vacsora előtti köszöntő)



Tagok és diszpécseriek

Eric Arthur Blair nevét talán nem mindenki ismeri. Pedig ő volt, aki 31 évesen felvette a George Orwell írói álnevét, amely alatt olyan – nálunk agyonhallgatott – művek jelentek meg, mint például az **Állatfarm**, vagy az **1984**. Ez utóbbi művekből aztán a köznyelvbe is bevonult néhány olyan jellegzetes gondolat, mint például az, hogy a Nagy Testvér (Big Brother) folyton figyel. Bár a szerző ezt a

Magánvélemény

A Nagy Testvér

könyvet 1948-ban írta, ám senki se gondolja, hogy például az előbb említett szlogen már nem aktuális. Ellenkezőleg! Minden nap életünknek egyre inkább részesévé válik, hogy például mozgásunkról, vásárlásainkról, pénzbe- és kifizetéseinkről, televízió-

nézési szokásainkról, vagy a kedvenc internetes oldalainkról a figyelők tudomással bírnak, ha akarnak. Nem az a kérdés tehát, hogy képesek-e, csak az, hogy akarnak-e?

Nézzünk néhány példát. A katonai céllal kifejlesztett műholdak bárkiről a legjobb minőségű képet, vagy mozgó anyagot képesek rögzíteni. Ezt már a moziban, tévében egyaránt láthatjuk, vagyis olyan mindennapos, hogy még titkolni sem érdemes. Speciális kamerákkal látnak a falakon keresztül is, hallják mit beszélünk és azt is tudják kivel.

Nem kell hozzá dús fantázia, hogy belegondoljunk, mit tudnak akkor a tényleg titkos eszközökkel magánéletünkről. Akinek van elég pénze, a műholdak által sugárzott képekhez – ha kissé „butítottabb formában” is – hozzáférhet például már a népszerű keresőprogramokon keresztül is. Megnézheti milyen autó áll a háza előtt, vagy mekkora budit épített a hetedik

Ugyanígy a mobil híváslista is árulkodó lehet: kivel, hányszor, mennyi ideig beszélünk. Honnan hívtak, vagy hívnak minket. A mennyiért is kérdés, de erről később.

Egyre inkább vásárláscentrikus világunkban – a további fogyasztást elősegítendő – megjelentek a különféle kártyák, melyeken a költségek jutalmazó pontokat lehet gyűjteni. Ha ennél vagy annál a hálózathoz töltjük fel az autót üzemanyaggal, kapunk a tankolt mennyiség után pontocskát, bélyegzőt, jóváírást, vagy valami hasonlót. A taxisok egy része meg boldogan gyűjti „hűségpontjait”, hogy ezeket később beválthassa valami „értékesebbre”. Havi 4-500 liter üzemanyag már sok pontot, vagy egyebet ér. De járunk különféle nagyáruházakba is, ahol szintén van valamilyen kártya. Sőt, van ahol anélkül nem is vásárolhatunk, mert fizetéskor a számlát ennek alapján állítják ki. Am itt nincs vége. A kisebb áruházláncok, drogériák is adnak vásárlói kártyát, amelyeken a fogyasztás nagyságától függően szintén megjelennek a hűségpontok. Mi a baj ezzel?

A fentebb már említett Orwell az 1984 című regényének helyszínül egy általa kitalált országot választott. Maradok én is ennél a megoldásnál, mert Magyarországon a következők természetesen nem történhetnek meg.

Tehát fantázia-ország hatósága a vásárlás helyén lévő számítógépek által rögzített adatokat begyűjti és akár névre szólóan tartja nyilván. Ez igen egyszerű, mert a vásárlás helyéről a „központba” küldik számítógépen a napi adatokat, köztük a kártyára adott pontokat is. Innen meg – ha kell – eggyel tovább. Például azt, hogy az adott napon 20 liter benzint után kapott pontot XY taxis. Az ilyen adatokat havonta, majd évente összesítik. Ekkor az ottani hivatalnak feltűnhet, hogy XY-nak taxija a bevallás szerint még havi 1000 kilométert sem ment, ami átlagosan 100 liter benzint feltételez...

De e képzeletbeli országban figyelik a beérkező adatokat más szempontok szerint is. Például

Taxisoknak is segítség

Együttműködik a rendőrség és a BKV

A Budapesti Rendőrfőkapitányság és a Budapesti Közlekedési Vállalat Zártkörűen Működő Részvénytársaság szándéknyilatkozat aláírásával nyilvánította ki, hogy a jövőben együtt kíván működni a közösségi közlekedés előnyben részesítése érdekében.

A megállapodást dr. Tóth Gábor rendőr dandártábornok, Budapest Rendőrfőkapitánya, valamint Antal Attila, a BKV Zrt. vezérigazgatója látta el kézjeggyel.

„A közösségi közlekedési eszközök használata a reggeli és délutáni dugók helyett gyors eljutási lehetőséget kínál. Többször előfordul azonban, hogy szabálytalanul közlekedő autósok, vagy balesetek lassítják, vagy gátolják a BKV Zrt. járműveit.

A fővárosi rendőrség és a BKV között kötött megállapodás célja éppen ez az, hogy a közösségi közlekedés rendészeti, rendőri eszközökkel történő támogatását a jövőben eredményesebben érvényre juttathassák. Ennek érdekében pedig a lehetőségek hatékonyabb kihasználására van szükség. Ilyen lehetőség például, hogy a gépkocsiforgalom elől elzárt pályákon, útszakaszokon (villamospályák, trolibuszpályák, buszsávok) történő előrehaladás lehetőségét a közlekedérendszerek folyamatosan és fokozottan ellenőrzik és biztosítják. Hasonlóan fontos, hogy a frekvenciált közlekedési csomópontokban a közösségi közlekedési sávok használatának szankcionálására, a közlekedés rendjét veszélyeztető forgalmi állapotok felügyeletére nagyobb hangsúlyt fektessenek. További lehetőség, hogy a kötőtpályás járművek balesete esetén – a zavartalan közlekedési rend mielőbbi visszaállítása érdekében – haladéktalanul intézkedjenek a rend őrei a helyszíni szemle lefolytatására. A rendőrség bejelentés esetén soron kívül intézkedik a közösségi közlekedést akadályozó szabálytalan parkolás felszámolása érdekében.”

A megállapodás tartalmi részeit a szerződő felek negyedévente felülvizsgálják és aktuális tartalommal töltik meg.

2008. január 29.

**BKV Zrt. Sajtóiroda
BRFK Kommunikációs Osztály**



szomszédja a kertje hátsó részében, ami az utcáról nem látszik. Am például akár a feleség is követheti számítógépen keresztül, hogy merre jár a férj és éppen kivel. Ez ma már csak pénz és számítógép kérdése. De vannak bárki által elérhető telepített kamerák is, akár városenkénti bontásban az egész világon – már Magyarországon is. Ezeket keresztül, ha akarjuk egy előre megbeszélt időpontban akár a tengerparttól is haza integethetünk a számítógép előtt otthon ücsörgőknek. De követhető a mozgásunk – csak a hatóságok számára – a telefon cellainformációin keresztül is. A bűnözők ezért „akcióban” még az akkumulátort is kiveszik a mobilból, hogy később ne lehessen visszakövetni, merre is járt adott időszakban tulajdonosa. Így a beszélgetések sem lehallgathatók, ami állítólag egyben esetben nem jelent gondot.

figyel – és büntet

tudják, hogy a minimálbérhez közeli keresetéből egy másik vállalkozó havonta és összesen mennyit is hagy a különféle áruház-láncoknál, élelmiszerdiszkontokban. Ott a bankkártyával történő fizetéseket is nyilvántartják és ha kell – például egy ellenőrzéshez – előveszik. Azt is tudják hol fizetett és mennyit. Így aztán még a kártyaelfogadó helyeken sem lehet nyomtalanul eltüntetni az ilyen bevételt. Ahogy azt mondják: akinek van esze, érti...

Természetesen a fentebb leírtak kizárólag e fantáziateremtette országban fordulnak elő, a magyar taxisokat ma még ilyen veszélyek nem fenyegetik. Talán azért néhány apróságra ennek ellenére érdemes odafigyelni. Tudunk sok olyan esetről, amikor a vagyonosodási vizsgálat során jött rá a kolléga, hogy a gázvilany-, telefon- és lakbér-, vagy közös költség-számlája összegét már *előre* pontosan ismeri a hatóság. Meg tud a nyaralóról és arról is, hogy ott milyen költségei merülnek fel. Más esetben tudtak a befizetett drága külföldi útról és az egyetemista gyerek nevére vett autóról. Mindehhez fedezetként a minimálbér körüli havi jövedelem szolgál. Hát...

Am van más, a magánszférát érintő újítás is, ami azért szintén érdemel néhány sort. Például, hogy elszaporodtak a magyar fővárosban is a térfigyelő kamerák. Ez jó, mert az állandó hatósági kontroll akár meg is védheti az állampolgárt a különféle atrocitásoktól. Például a londoni metrómerénylet tetteseit ezek alapján lehetett felderíteni. A kamerák által rögzített képek alapján még azt is vissza tudták követni az ottani hatóságok, hogy mikor melyik tettes honnan indult a fővárosba és kivel találkozott útközben. Vagyis ezek az eszközök a közbiztonságot szolgálják. Vagy mégsem? Egyik ismerősömnek az autóját a Köztársaság térről, a kamera közeléből lopták el. Mikor észrevette, a feljelentéssel együtt kérte, nézzék meg a rögzített felvételt, hogy ki, vagy kik voltak a tettesek. Azt hiszi a nyájas olvasó, hogy megnézték? Hát persze,

hogy nem. Volt mindenféle kifogás, csak a kép nem került elő. Ki tudja ki, vagy kik voltak rajta? Ha tehát a tolvaj/tolvajok személyiségi jogai e módon is biztosítottak, akkor minek a közösség pénzéből telepített kamera? Talán csak nem azért, hogy piti, a közlekedésre csak nagyon kis mértékben veszélyes eseményeket rögzítsék, kifejezetten büntetési célból? Sajnos ezt látszik alátámasztani a szerkesztőségünk tudomására jutott két konkrét eset. Az elsőt, miszerint egy kolléga a Belvárosban szabálytalanul parkolt – közelebb, mint 5 méterre a saroktól – egy ilyen térfigyelő kamera rögzítette. (Apáczai Cs. J. u., Szende P. u. sarok) A másodikat – ez esetben meg egy záróvonal-átlépést – szintén. (Erzsébet híd Váci u.-i leajtó.) Mindkét taxist e felvételek alapján vonták kérdőre. Vagyis az egyre sűrűbben telepített térfigyelő kamerák beszálltak a szabálysértési bírságot ipari méretekben gyártók körébe, miközben a kiszabható bírságok összegét jelentősen megemelték. Tehát vigyázat, a Nagy Testvér bizony egyre jobban figyel! Kérdés persze, hogy tényleg az a hazai közlekedés legnagyobb baja, hogy valaki munka közben, *mert lassan húsz éve nincs megfelelő számú taxiállomás a Belvárosban*, a saroktól közelebb, mint 5 méterre vár utasára? Vagy az, ha a taxis, aki menet közben felvesz egy címet, a záróvonalat átlépi? Ha komolyan vennénk minden KRESZ-szabályt, a város nagy részén nem lehetne egyáltalán utasokat felvenni, mert másodikként, vagy a sarok, a gyalogátkelőhelyen, vagy a

sínek mellett sehol sem szabályos a megállás. Eddig volt valamiféle hallgatólagos, soha le nem írt egyezés, hogy a hatóság az ilyen jellegű szabálysértéseket nem szankcionálja. Ha úgy tetszik, szemet huny felettük, mert csak így lehet ma dolgozni ebben a városban. A szigorú fellépéstől csak feszültség keletkezne (keletkezik?) a lakosság és a hatóság között. Mert ez esetben már nem csak a taxis érdekei sérülnének, hanem az utasoké is. Gondoljunk csak bele: ha minden olyan hívás esetén, ahol nem lehet szabályosan várakozni, a központ megtagadná a taxi küldését, vagy ha a taxis nem állna meg a megadott címnél utasával, csak ott, ahol lehet, micsoda éktelen botrány kerekedne? Vagy ha az állampolgárok minden (sokszor felesleges) szabályt betartának, akkor az felérne egy általános lassító sztrájkjal. (A határon, ha a vámosok mindent megnéznék, amit a jogszabály előír, azt lassító sztrájkknak hívja a média.)

Tudom én is a leckét: nem kell a szabályokat megsérteni, akkor nem lesz gond egyetlen hatósággal sem. Csak hát e téren finoman szólva vannak hiányosságok, melyek komolytalanná teszik még a jó szándékokat is. Például a (szándékosan?!) kintfelejtett 20-as, 30-as táblák, a vasúti átke-lőhelyek előtti 30-as, 40-es idióta sebességkorlátozás – melyhez évtizedek óta nem mernek hozzányúlni a jogalkotók – jó alkalmat biztosítanak a könyörtelen bírságolásra. Vagy a nyílegyenes, többsávos városi utakon az 50-es sebességhatár szinte 100%-os találati valószínűséget jelent a mé-

rest végzőknek. Normálisan működő országokban csak ott korlátozzák a normális sebességet, ahol muszáj, és csak arra az időre, amíg erre feltétlenül szükség van. Nem így nálunk, ahol úgy tűnik, a kibabrálás az autósokkal szinte kötelező. Csak hab a tortán, hogy ebbe az össznépi bírságolós diba beszállni készülnek az önkormányzatok, a közterület-felügyelet, az autópálya-üzemeltetők, sőt már teljesen civil kft.-k is kezük-lábukat törve könyökölnek azért, hogy ők is lesekkelhessenek a bokrok mögött. A parkoló-társaságok működése jó példa a kétkedőknek. A több száz fővárosi térfigyelő kamera újabb – törvényesített – lehetőséget jelenthet az autósok úton-útfélen történő lekaszására. Am nem biztos, hogy egy *új rend*nek valóban *zéró toleranciára* kellene épülni. Nem lehet, hogy egészséges kompromisszumokkal jobb eredményeket lehetne elérni? Főleg egy olyan országban, ahol a napi hírek százezer, milliárdos lenyúlásokról, pofátlan lopásokról, hihetetlen összegű ingatlan-panamákról, Dél-Amerikát meghaladó méretű korrupcióról szólnak. Ahol a gazdagok még a börtönben is V.I.P.-szolgáltatásokat kapnak, ha egyáltalán valamilyen fatális tévedés vagy figyelmeletlenség miatt valaha is oda kerülnek. Valahogy az ember mindíg azt érzi, hogy csak a hozzá hasonló – természetesen a nyájas olvasó ez esetben is kivétel 8-9 millió birkával szemben érvényesítenek minden megszorítást. Végül álljon itt egy idézet a nálunk ugyancsak agyonhallgatott Orwell könyvből, az Állattarm-ból:

„Minden állat egyenlő, de egyes állatok egyenlőbbek a többinél.”

No comment...

-kó-

A fősvény az aranyát a kertjében egy fa alá rejtette. Minden héten kiásta és órákon át nézegette. Am egyszer egy tolvaj ellopta az aranyat, Amikor a fősvény legközelebb jött, hogy gyönyörködje a kincsében, csak az üres gödröt találta. A fősvény bánatában üvöltöni kezdett, de anyyira, hogy a szomszédok a kíváncsiságtól hajtvá odaszaladtak hozzá. Amikor megtudták bánta okát, egyikük megkérdezte:

– Használtad te azt az aranyat?

– Nem – válaszolta a fősvény –, csak hetente megnéztem.

– Hát akkor – mondta a szomszéd –, amennyi hasznod volt az aranyad nézegetéséből, legalább annyit tudsz abból is meríteni, ha hetente kijössz ide a gödröt bámulni.

* * *

Nem a pénzünk mennyiségétől függ a gazdagságunk vagy a szegénységünk, hanem az öröme való képességünktől. A gazdaságra való törekvés az öröme való képesség nélkül olyan, mint amikor a kopasz ember azért küzd, hogy fésűket gyűjtsön.

(Anthony de Mello, A szív ébredése)

Szabálysértéseket is rögzítenek a közterületi kamerák

Láthatatlan őrszemek városszerte

Az elmúlt években a főváros számos kerületében telepítettek közterületen úgynevezett térfigyelő kamerákat, amelyek segítségével rendőri jelenlét nélkül is felügyelet alatt tartható egy-egy terület. Ezeket a különböző városrészekben a helyi specialitásoknak megfelelően alkalmazzák.

Az első kamera-rendszer kialakítása a '90-es évek közepén a Józsefvárosban történt, ahol mára összesen 94 elektronikus őrszem pásztázza az alig nagyobb, mint öt négyzetkilométernyi területet. Akkor és ott az elsődleges cél a prostitúció és az ehhez kapcsolódó bűncselekmények felszámolása volt. Ez motiválta az önkormányzatot és a bűnüldöző szerveket a nem kis költséggel járó beruházásra. Ennek köszönhetően viszont a közterületi erőszakos és vagyon elleni jogsértések is igen rövid időn belül jelentős számban csökkentek. A rendszer fejlesztésével a kerületi vállalkozások, üzletek vagyon- és személyi védelmére is kiterjesztették a szolgáltatást, amelyet a nap 24 órájában felügyelnek a diszpécserok, pásztázva a nyilvános, sűrűn és sokak által látogatott közterületeket éppúgy, mint a sötét, kietlen, sikátor jellegű utcákat. Józsefvárosban az elsődleges szempont a bűnözés jelentős visszaszorítása volt.

A kamerákról annyit mindenképpen érdemes tudni, hogy léteznek fix állásúak, de

Józsefváros pozitív példáján felbuzdulva egyre több kerületben jelentek meg a kamerák és mind szélesebb körű a felhasználásuk. Peremkerületek esetén az illegális szeméttelakók ellen éppúgy bevetik ezeket, mint a közterületi falfirkaók ellen. Annak függvényében, hogy hol, mi irritálja leginkább a lakókörnyezetet és az önkormányzathoz milyen jellegű panaszok érkeznek leggyakrabban.

Soroksáron, mint azt Geiger Ferenc polgármestertől megtudtuk, az első kamerákat a Molnár-szigeten és a kerület központjában helyezték el, hogy a szeméttelők mellett a lopott gépjárművek pihentetőhelyeit is felszámolják, illetve a kerületen áthaladó jelentős gépjárműforgalmat is ellenőrizzék. Ez utóbbi esetében rendszeresen gondot jelent a gyorshajts és a tilos jelzésen történő áthaladás. Ezekkel a szabálysértőkkel szemben is felhasználják a kamerák által rögzített felvételeket, és eljárnak az előírásokra fittyet hányó gépjárművezetőkkel szemben.

A XVIII. kerületben először a hírhedt Havanna lakótelepet kamerázták be, majd a kedvező tapasztalat után az önkormányzat képviselő-testülete újabb forrásokat mozgósított és kiegészítette a hatóságukat. Ma már itt is több tucat kamera figyeli az oktatási és közösségi intézményeket, a közterületet, ahol a tilosban, a járdán és a zöldövezeti részben parkoló gépjárművek vezetői, üzemeltetői elleni eljárásban is bizonyítékerejük a kamerák felvételei.

Felismerve a technikában rejlő lehetőséget, Budapest központjában, a frekvenciált területeken is megjelentek a kamerák. A Belvárosban 2007 márciusa óta 18 kamera szolgálja az itt élők nyugalma. Ennek kiszolgálására – mint azt Bihari Sándor rendőr őrnagytól, a Belvárosi Rendőrség parancsnokától megtudtam – két rendőr figyeli folyamatosan a kamerák képeit, s ha bűncselekményt vagy szabálysértést látnak, a helyszínre irányítják két járőröző kollégájukat. Az V. kerületi önkormányzat a több tízmillió beruházás és üzemeltetés fejében elvárja a rend őreitől, hogy a Belvárosban a lehető legzavartalanabb legyen a közlekedés, ami az útfelújítások miatt elég nehezen megvalósítható feladat. Ugyancsak ki-

emelt problémát okoznak e területen a szabálytalanul parkoló autók, esetenként második, vagy - ahol erre térbeli lehetőség van - a harmadik sorban álló gépjárművek. Ezekre azonnal reagálni kell a forgalomtorlódás, a dugók elkerülése érdekében. Bihari őrnagy érdeklődésünkre azt is



elmondta: tavaly márciusban, amikor a térfigyelő rendszert beüzemelték, a helyi médiumokban értesítették arról az itt élőket, itt dolgozókat. A jogszabályi előírásoknak megfelelően ki is táblázták a kamerák által látható területeket. Természetesen minden szabálysértést így sem észlelnek, de amit, akár a járőrök, akár a kamerák látnak, azokkal szemben fellépnek és eljárnak. A város szívében igen komoly gondot jelentenek a szabálytalanul parkoló autók, és az itt élők elvárják a rendőröktől, hogy mind élhetőbb és lakhatóbb kerület legyen a Belváros – fejezte be az őrnagy.

A térfigyelő kamerák több célra is felhasználhatók. Képesek az elhaladó járművek sebességének mérésére, rendszám alapján a lopott vagy egyéb közlekedésigazgatási szempontból problémás gépjárművek felismerésére, ezek jelzésére. A tilos jelzésen áthaladó járművek rögzítésére, hogy csak a közlekedés területéről említsünk néhány kiegészítő lehetőséget.

Ahol kamerákkal figyelik a közterületet, ott általában kevesebb rendőrrel találkozhat az állampolgár, viszont ha kiemelt súlyú szabálysértést vagy bűncselekményt tapasztalnak, akkor pillanatokon belül fel tűnhet a járőr, szinte a semmiből. Éppen ezért a kellemetlenségek elkerülése érdekében az önkéntes jogkövetéssel megelőzhető, hogy bárkit megleljen a rendőr vagy éppen egy szabálysértési bírságról szóló értesítés. Ma már ehhez nem kell a hatósággal találkozni, elegendő a térfigyelő kamera felvétele.

Kovács Zoltán Tamás



többnyire a körbeforgatható változatokat rejtik, a diszkrét sötét lámpaburák, amelyek éjjel is szinte tökéletesen látnak, ugyanakkor zoomolásra is képesek, így igen nagy távolságot lefednek a telepítés helyétől. A jeltovábbítás szempontjából vannak analóg, digitális rendszerűek, de már egy-két kerületben a nagy távolságok áthidalására rádiófrekvenciás adatátviteli, digitális kamerákat is alkalmaznak.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Utasa arra kéri, hogy a táblával megjelölt övezeten keresztülhajtva érje el az általa megjelölt címet. Teljesítheti-e a kívánságát?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha az utas nyilatkozik arról, hogy az útvonal választásért szükség esetén vállalja a felelősséget.
- c) Nem.



2. Mit jelez az ilyen tábla?

- a) Azt, hogy az úttest erősen csúszóssá válhat.
- b) Az úton előbb lejtő, aztán jelentős emelkedő van.
- c) Az úton egymás után két vagy több veszélyes útkanyarulat van.



3. Mi a jelentése ennek a táblának?

- a) Kerülő útirány.
- b) Út melletti kerékpárút.
- c) Kerékpáros közvetett kapcsolat.



4. Az egyik munkanapon 6 és 20 óra között a jelzőtábla hatálya alatti területen utasa arra kéri, várjon reá 10-15 percet. Kell-e fizetni az ilyen egyhelyben tartózkodásért?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha ez idő alatt Ön sem marad a gépkocsijánál.
- c) Nem.



5. Mire kell számítania a táblával jelzett helyen?

- a) Az utat olyan villamosított villamospálya keresztezi, amelynél sorompó nincs felszerelve.
- b) Az úton olyan megállóhely van, ahol a villamosra az utasok fel- és leszállása az úttestről, illetve az úttestre történik.
- c) Az utat villamos pálya keresztezi.



6. Mit jelez az ilyen táblakombináció?

- a) Az „Elsőbbségadás kötelező” táblára kell számítani, a kiegészítő táblán feltüntetett távolságra.
- b) Az „Állj! Elsőbbségadás kötelező” táblára kell számítani, a kiegészítő táblán feltüntetett távolságra.

c) Az elsőbbségadási kötelezettség a kiegészítő táblán feltüntetett hosszúságú útszakaszon áll fenn.



7. Érvényes-e a tábla utasítása a személytaxira?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a gépkocsi kerekein nincs téli gumibroncs.
- c) Nem.

8. Sűrű ködben közlekedik taxijával. A tompított fényszóró helyett használhatja-e a ködlámpáját?

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

9. Sűrű forgalmú úton a gépkocsik félrehúzódással teszik lehetővé a megkülönböztető jelzéseit használó mentőautó részére a továbbhaladást. Felzárkózhat-e szorosan a mentőautó mögé, hogy vele együtt akadálytalanul tudjon továbbhaladni?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a mentő betegszállító terében utazó személy hozzátartozóját szállítja.
- c) Nem.

10. Egy település belterületén véletlenül túlhaladt azon az útkereszteződésen, ahol be kellett volna kanyarodnia. Visszatolathat-e taxijával?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha a járműforgalmat nem akadályozza.
- c) Nem.

11. Taxija előtt ugyanabban a forgalmi sávban haladó másik jármű előzési szándékot jelez. Megelőzheti-e ezt a járművet?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha az nem gépi erővel hajtott.
- c) Nem.

12. Túlnyúlhat-e a taxi a tetőcsomagtartóján az ott elhelyezett rakomány?

- a) Igen, előre és oldalt egyaránt, de 20-20 cm-nél nem nagyobb távolságra.
- b) Csak előre, illetve hátra és legfeljebb 40-40 cm-re.
- c) Nem.

13. Haladhat-e lassan a taxijával azért, hogy a kapott címet a házak számozását nézve megtalálja?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha ezzel nem zavarja partnerei haladását.
- c) Nem.

14. Áthajthat-e gépkocsijával a képen látható útburkolati jelen?

- a) Igen.
- b) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.

Betegszállítás

• **Kezdjük talán azzal, hogy mit keresnének a taxik a betegszállításban? Honnan jött az ötlet?**

• Közismert tény, hogy a taxispiacon a kínált kapacitás lényegesen nagyobb, mint a fizetőképes kereslet, tehát túlkínálat van. Emiatt

don. Szándékunk eddig azonban nem járt eredménnyel. Marad tehát a másik megoldás, a fizetőképes kereslet a fuvarpiaci kínálathoz igazított növelése. A gazdaságtudomány már feltárta, hogy egyes esetekben milyen előnyökkel járhat, ha az állam jelenik meg meg-

nem állami finanszírozással, hanem úgy, hogy az aktuális viteldíjat a beteg vagy hozzátartozója megfizette. Nem a szójatek kedvéért mondom, de lényeges különbség van a betegszállítás és a betegek szállítása között, a finanszírozást illetően.

• **Szegedi előadásodat e lapban januárban közöltük. Ebben megemlítetted, hogy a gazdaság egész területén a díj ellenében végzett személyszállításba be tudna kapcsolódni a taxi, ha erre az állam vagy az önkormányzatok igényt tartanának. A helyi vagy helyközi vasúti, illetve a közúti szállításba egyaránt. Ha jól értem, ez a kör bővíülhetne egy újabb megrendeléssel, a betegszállítással. Ugyanakkor a 9 fő alatti, díj ellenében végzett személyszállításához sárga rendszámot, évenkénti vizsgát és szigorú személyi feltételeket ír elő a hatályos kormányrendelet. Ez tehát minden olyan személygépkocsira nézve kötelező lenne, amellyel olyan személyszállítást végeznek, amiért pénzt kérnek. Valahogy az embernek az az érzése, hogy a szigorú kizárólag a szervezett taxisokra vonatkozik...**

• A közúti közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó jogszabály szerint a díj ellenében történő személyszállítást kétfajta – vezetővel együtt legfeljebb 9 fő befogadóképességű és annál nagyobb – járművel lehet végezni. Utóbbi az autóbusszos személyszállítás, 9 főig pedig a személygépkocsis személyszállítóként, illetve taxis vállalkozóként lehet szolgáltatni. Elsősorban az a differencia, hogy személygépkocsi taxaméterrel és taxitartozékokkal fel van-e szerelve, vagy sem. A sárga rendszám, az évenkénti szigorú vizsga, illetve a PÁV II mindkét esetben előírás. De személygépkocsis személyszállító szolgáltatás kizárólag szálláshely-hasznosítási, idegenforgalmi, turisztikai,

Az ötlet, hogy a betegszállítási feladatok egy részét taxival is lehessen végezni, januárban látott napvilágot. Akkor ez a hír legfeljebb csak a betegszállítók között vert fel nagyobb port. A taxisok csak akkor reagáltak, amikor a médiában megjelent az is, hogy ezért kb. 70 Ft/km díjazás „jár”. Lett is nagy felháborodás. A legfinomabban megfogalmazott vélemény szerint ennyiért vigye a betegeket az ötlet gazdája. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy a probléma ennél bonyolultabb. Az, hogy mennyi az egy kilométerre eső tényleges bevétel, nem feltétlenül azonos a nyilvánosságra hozott kilométerdíjjal. Például a taxi esetén a tarifaszervezet az, ami azután biztosíthat egy ideális fajlagos bevételt. Mindenesetre az ügy komolyságát jelzi, hogy a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara (MKIK) elnöke, dr. Parragh László mellett megszólalt ez ügyben Dudás Zoltán, az MKIK Közlekedés és Infrastruktúra Kollégiumán belül működő Taxis Bizottság elnöke, valamint dr. Horváth György a Magyar Taxis Szövetség (MTSZ) elnöke is. Mi most őt kérdeztük a részletekről.

szorgalmazzuk hosszú ideje, hogy valamilyen módon a piaci szereplők száma igazodjon a fizetőképes kereslethez, vagyis – más országok gyakorlatához hasonlóan – szabályozzák a taxis létszámot, persze alkotmányos mó-

rendelőként/vásárlóként a piacon. Ami a kérdésed lényegét illeti: nem véletlenül szólalt meg ez ügyben a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara. Az aktualitást az adta, hogy a média híradásai szerint az év elején a betegszállítás területén piaci zavarok mutatkoztak. Úgy tűnt, hogy nem elégséges a szolgáltatók száma, sokat kell rájuk várni, és a probléma megoldására a költségvetés további forrásait kell igénybe venni. Ekkor – én úgy gondolom, hogy nagyon helyesen – a kamara több tagja és szövetségünk több szervezete is jelezte, hogy a személyszállítók képesek bizonyos betegszállítási feladatokat ellátni. Azt ne felejtjük el, hogy a taxisok eddig is szállítottak betegeket naponta, csak nem a jogszabályi értelemben vett betegszállítás keretében, azaz

1997. évi CLIV. Törvény az egészségügyről

97. § (1) A betegszállítás célja, hogy az orvos rendelése alapján biztosítsa az egészségügyi ellátáshoz való hozzáférést abban az esetben, ha az egészségügyi ellátás elérhetősége másként nem biztosítható, így különösen, ha a beteg

a) csak speciális testhelyzetben szállítható;

b) betegsége miatt szállítása közben felüveletet igényel;

c) mozgásában korlátozott, járóképtelen, vagy egészségi állapota kizárja a szokványos közlekedési eszközök használatát;

d) fertőzésveszély vagy kóros magatartása miatt közforgalmú járművet nem vehet igénybe;

e) ellátásának eredményességét a szokványos közlekedési eszközök igénybevételéből eredő késedelem vagy más tényező veszélyeztetné.

(2) A betegszállítás az (1) bekezdésben foglaltakon túl a gyógyintézetből elbocsátott beteg otthonába történő szállítások is igénybe vehető, amennyiben

a) a beteg a (1) bekezdés a)-c) pontjai szerinti okok miatt a gyógyintézetet nem tudja elhagyni, vagy

b) tömegközlekedési eszköz az adott időben nem áll a beteg rendelkezésére.

Közlemény

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara aggodalommal kíséri figyelemmel a hazai betegszállítás körül kialakult zavarokat.

A kulturált betegszállítás mielőbbi helyreállítása érdekében lehetségesnek tartja a közúti közlekedési taxis szolgáltatók jelentős hányadának bevonását az országos szintű feladat ellátásába.

Magyarország valamennyi nagyobb városában a korszerű diszpécserközponttal rendelkező vállalkozások alkalmasak arra, hogy az igényeknek megfelelően, rövid időn belül, éjjel-nappal, rádió adó-vevő készülékkel felszerelt gépkocsikat küldjön a helyszínre a betegek szállítása érdekében. Miután a betegszállítás nem igényel szakkísérést, továbbá a fertőző betegek szállítása jelenleg is a mentőszolgálat feladata, így a közszolgáltatást végző taxikapacitás minden további nélkül alkalmas a feladat részbeni vagy teljes ellátására.

A vállalkozói kör olyan kapacitásokkal rendelkezik, hogy a szükséges járműfejlesztések finanszírozásához közpénzek felhasználására nincs szükség.

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési és Infrastruktúra Kollégiuma szükségesnek tartja az érintettek bevonásával a tárgyalások soron kívüli megkezdését, a szükséges hatósági intézkedések megtételét a kialakult társadalmi feszültségek megszüntetése és a színvonalas betegszállítás megteremtése érdekében.

Budapest, 2008. január 8.

MKIK

taxival



Dr. Horváth György:– A betegszállítás egy erősen zárt piac, ahová a jogszabályok nem engedik bárkinek a bejutást

sport, kulturális, oktatási, vasúti, vízi, légi utasszállítási tevékenységhez kapcsolódó személyszállítás végzésére, továbbá rendezvények szervezésére jogosult vállalkozás keretében, az Nemzeti Közlekedési Hatóság regionális igazgatósága engedélyével (a továbbiakban: személygépkocsi személyszállító engedély) végezhető. A személygépkocsi személyszállító engedély taxigépkocsira nem adható ki, az előbbi viszont személytaxi-szolgáltatás végzésére nem jogosít. Látható, hogy a felsorolásból kimaradt a szociális-egészségügyi tevékenységhez kapcsolódó személyszállítás! Amikor a taxisok bekapcsolódásáról beszélünk a betegszállításba, akkor nem csak arra kell gondolni, hogy ezt a tevékenységet a szokott módon taxizva kellene végezni. Hiszen vannak a szolgáltatók között megfelelő járművel rendelkezők, akik – hangsúlyozom, nem kényszerből, hanem önkéntesen alapon – adott esetben a betegszállítói tevékenység bizonyos feladatait, akár eseti jelleg

gel is, el tudnák látni. Számukra ez a lehetőség a hatékonyság javulását jelenthetné, miközben a betegszállítói piacon is javulhatna a kiszolgálás.

• *Nyugaton sok példa van arra, hogy a ta-*

xisok beszálltak az egészségügyi szolgáltatásba, vagy az ottani városi, illetve helyközi személyszállításba is, kvázi buszként. Isztambulban iránytaxik működnek, amelyeket le lehet inteni. Azonos útvonalon mennek, mint a buszok, csak sűrűbben.

• Előbb-utóbb a talán a magyar állam is rájön, vagy a költségvetés helyzete rákényszeríti arra a felismerésre, hogy a taxi igénybevétele adott esetben olcsóbb, mint egy vonatszerelvényt mozgatni például 8-9 utasért. Ilyen utaslétszám esetén a taxi még a vasutat kiváltó 50-60 milliós összegbe is belekerülő nagy befogadóképességű autóbussznál is gazdaságosabban üzemeltethető. Kevés, és alkalomszerű szállítási igényre csak kis befogadóképességű, ezáltal olcsó, kisebb energiafelhasználású így környezetkímélőbb és többcélián felhasználható jármű lehetne a hatékony megoldás. Am a tévedéseket elkerülendő, még egyszer hangsúlyozom, nem kimondottan a hagyományos, megszokott méretű, 4 utas szállítására alkalmas és taxiórával felszerelt személygépkocsiról van szó ez esetben. Két település között felmerülő rendszeres szállításokra pályázó vállalkozó egy nagyobb – 8 utas szállítására alkalmas személygépkocsival akár 140 Ft-os km-díjjal is vállalkozhat, amely igencsak versenyképes lehet.

• *Ezzel vissza is térünk a januári hírre, miszerint a betegszállítást a taxisok körülbelül 70 Ft/km-t kapnának. Annyit, mint amennyit a szolgáltatást jelenleg végzők. A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara, illetve a Magyar Taxis Szövetség miért gondolja, hogy ennyiert egy taxis*

19/1998. (VI. 3.) NM rendelet a betegszállításról

2. § E rendelet alkalmazásában

a) betegszállítás: az Eütv. 97. §-ának (1)-(2) bekezdésében foglalt esetekben a beteg egészségügyi szolgáltatóhoz, illetve az egészségügyi szolgáltatótól otthonába történő szállítása;

b) a beteg otthona: ahol a beteg életvitelszerűen tartózkodik, továbbá amennyiben az egészségügyi szolgáltatótól történő elbocsátásakor a kezelőorvos szakvéleménye szerint a beteg otthonában történő gondozása vagy felügyelete szükséges, a gondozást, illetve felügyeletet vállaló személy lakóhelye, illetve az ezt végző intézmény;

c) betegszállítási tevékenységet végző szervezet: az Állami Népegészségügyi és Tisztiorvosi Szolgálat (a továbbiakban: ANTSZ) által külön jogszabály szerint kiadott működési engedéllyel (a továbbiakban: működési engedély) rendelkező betegszállításra feljogosított szervezet;

d) betegszállítási tevékenységet végző személy: a c) pontban foglalt szervezetek tevékenysége során a beteg szállításában közreműködő személy;

e) betegszállítás kúraszerű kezelésre: a betegszállításra jogosító kúraszerű kezelésről külön jogszabály rendelkezik;

f) éjszakai betegszállítás: a beteg – nem mentési céllal – 22 óra és 6 óra között egészségügyi ellátásra szállítása, illetve ellátás utáni visszaszállítása;

g) betegszállító szolgáltató szállítási kapacitása: a szolgáltató által üzemeltetett és működési engedéllyel rendelkező

– legalább 4+1 és legfeljebb 8+1 fő szállítására alkalmas – közúti betegszállító gépjárművek összessége;

h) betegszállító gépjármű: Az 5. számú melléklet szerinti, a betegszállító tevékenységre utaló, sorszámozott emblémával (a továbbiakban: embléma) ellátott, az 1. számú melléklet II/B. pontjában meghatározott gépjármű, mely betegszállítási tevékenységet végez. A betegszállító gépjárművel esik egy tekintet alá a közúti közlekedés szempontjából a megkülönböztető jelzéssel felszerelt mentőjármű, amennyiben az 5. számú melléklet szerinti emblémával van ellátva, és betegszállítási feladatot lát el.

4. §

(2) A betegszállítás a kíséret igénye szerint lehet

a) betegkíséret közreműködését igénylő,

b) kíséretet nem igénylő

betegszállító gépjárművel teljesítendő betegszállítás.

(3) A betegszállítás az alkalmazott betegszállító gépjármű szerint lehet

a) mentőkocsival,

b) fekvőbeteg-szállító kocsival,

c) ülőbeteg-szállító kocsival

teljesítendő betegszállítás.

5. § (1) Ülőbeteg-szállító kocsival az a beteg szállítható, aki

a) megfigyelést nem igényel, és

b) tiszta tudatú, és

c) segítséggel (lépcsőn is) járóképes, és

d) egészségi állapota nem indokolja a fekvő helyzetben történő szállítást, és

e) 14 éven felüli, illetve, ha 14 éven aluli, a szülő (gondozó) kíséri.

egyáltalán elindul, ráadásul még fel is cipeli az emeletre Mari nénit és a csomagjait, mint egy betegszállító.

• Hát ha már a 70 Ft/km-nél tartunk, ezért a pénzürt még 100%-os kihasználtságot alapul véve sem hiszem, hogy a beteg-

szállító járművek tudnak rentábilisan közlekedni. Miután 100%-os kihasználtság csak az elméletben létezik, a helyzet még akár ennél rosszabb is lehet. Szakmai kérdésként ezért fel kell tennem, hogy vajon ebből az összegből lehet-e szolgáltatni

megfelelő minőségben? Lehet-e a jogszabályokat is betartva működni? Ez esetben a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara – amely vállalkozásokat képvisel – szerintem jogosan teszi fel a kérdést, hogy mekkora is az az összeg, amivel gazdaságosan lehet nyújtani ezt a szolgáltatást? Ha kiderül az, hogy a szám korrekt, meg kell néznünk, hogy mi taxisok mit csinálunk akkor rosszul? Ha viszont ez mégsem így van, akkor a nyilvánosságra hozott 70 Ft/km-es díj valószínűleg mégsem 70 Ft...

• **A napisajtóban megjelent, hogy évi 4 milliárdos piacról van szó. Ennyibe kerül a betegszállítás jelenleg az államnak. Ha jól tudom, januárban a betegszállítók e költségvetési tétel emelését kérték. Ugyanakkor az is kiderült a taxisok jelentkezése után, hogy sokan várnak az ide történő bekerülésre. Vagyis ez a szolgáltatói kör jelenleg nagyon zárt, itt valamiért nem ragaszkodnak a piaci versenyhez az állam részéről sem.**

• Jól látod, a betegszállítás egy erősen zárt piac, ahová a jogszabályok nem engedik bárkinek a bejutást. De én az ezzel kapcsolatos dolgokról nem szeretnék beszélni, mindenesetre érdekes, hogy csak a mi szakmánkban alkotmányos jog, hogy bárki bárhol taxizhasson... Nem arról van szó, hogy a betegszállítók feladatait átvehetné a taxi: de a taxisok, illetve személygépkocsi személyszállító bizonyos köre – önkéntes alapon – akár ilyen feladatot is elláthatna. A jogszabályban nincsen előírva, hogy fekvőbeteg szállítására is alkalmasnak kell lennie a betegszállító autónak. Kétségtelen, hogy vannak speciális személyi feltételek, mint például bizonyos egészségügyi képzés megélése is. Ám egyáltalán nem kizárt, hogy a taxisok között eleve vannak olyanok, akik ilyen képzettséggel rendelkeznek már most is, vagy megszerzik azt. Felmerültek továbbá az éjszakai szállítás problémái is, melyek nehézséget okozhatnak a betegszállítóknak. Ha egy betegszállító jármű kapacitását kell lekötöni éjszaka 8-12 órára, adott esetben két személlyel, plusz

1. számú melléklet a 19/1998. (VI. 3.) NM rendelethez

A betegszállítás személyi és tárgyi feltételei

I. Személyi feltételek

Betegszállítási tevékenység végzésére az alábbi képesítéssel rendelkező személyek jogosultak:

1. Betegszállító gépkocsi-vezetőként az foglalkoztatható, aki

a) a betegszállító gépjármű vezetéséhez jogszabályban előírt követelményeknek eleget tesz, és

b) legalább kétéves gépjárművezetői gyakorlattal rendelkezik, és

c) az egészségügyi szakképzés folytatására feljogosított intézmények által szervezett, legalább 10 órás elméleti és 30 órás gyakorlati képzésben részesült, vagy az Országos Képzési Jegyzékben (a továbbiakban: OKJ) szereplő ápolói szakképzések, valamint általános ápolói és általános asszisztens képzések valamelyikével rendelkezik.

A gyakorlati képzés tartalmi elemei:

- életjelenségek vizsgálata,
- légútbiztosítás (eszköz nélkül),
- lélegeztetés (eszköz nélkül),
- újraélesztés egyedül és másik segítségnyújtóval,
- sérülések: sebek, vérzések, törések,
- vérzéscsillapítás, ideiglenes végtag-rögzítés, kötözés,
- betegmozgatás, kimentés, pozicionálás, bukósívak eltávolítása,
- az elméleti képzés tartalmi elemei:
- jogi, etikai kérdések,
- munkavédelem, és

d) a c) pontban foglalt ismeretekből 1 éven belül sikeres gyakorlati vizsgát tett, és

e) a betegszállítási tevékenységet végző szervezet által évenként szervezett legalább 4 órás szintentartó továbbképzést elvégzi, s a megszerzett ismeretekből az Egészségügyi Szakképző és Továbbképző Intézet (a továbbiakban: ETI) által szervezett vizsgabizottság előtt – dokumentáltan – sikeres gyakorlati vizsgát tesz.

II. Tárgyi feltételek

II/B. Betegszállító gépjárművek

Közúti betegszállító gépjármű a működési engedély kiadásakor a gyártás évétől számítva 6 évesnél idősebb nem lehet, és legfeljebb a gyártás évétől számított 15 évig üzemeltethető, feltéve, hogy az időszakos vizsgálaton a műszaki feltételeknek megfelel.

A gépkocsi valamennyi ülésének rendelkeznie kell biztonsági övvel.

A szolgáltatónak a működési engedélye módosítását kell kérnie az illetékes regionális (fővárosi) ÁNTSZ intézettől, ha az általa üzemeltetett és működési engedéllyel rendelkező közúti betegszállító gépjárművet más közúti betegszállító gépjárművel váltja ki.

1. Ülőbeteg-szállító kocs: gépkocsivezetővel és szükség esetén, betegkísérővel kivonuló, URH-rádióval vagy rádiótelefonnal, továbbá megfelelő fertőtlenítőszerrel, mosható, fertőtleníthető vagy cserélhető üléskárpittal ellátott gépkocsi, mely teljesíti az alábbi műszaki paramétereket:

- oldalajtainak száma minimum 3,
- férőhelyeinek száma minimum 5 (ide számítva a gépkocsivezetőt is),
- minimális tengelytávja 2500 mm,
- minimális szélessége 1650 mm, minimális magassága 1420 mm.



Egy szép napon az Úr magához rendeli Busht, Putyint és Gyurcsányt.

Összehúzza szemöldökét és így szól hozzájuk: Ti odalent a Földön egész életetekben csak hazudoztatok. A világot elárasztotta a gonoszság, a kapzsiság, a hazugság. Nem érdemlitek meg, hogy éljettek! Most menjetek haza és mondjátok el a népeteknek, hogy egy hét múlva minden el fog pusztulni.

A három elnök hazamegy.

Az amerikai összehívja a kongresszust: uraim, van egy jó, meg egy rossz hírem. A jó hír, hogy akiben mindig is bízunk, létezik. Isten van, beszéltem vele. A rossz hír, hogy egy hét múlva el fogja pusztítani a világot. Menjetek haza és élvezétek az utolsó hetet!

Hazamegy az orosz elnök is és összehívják a Dumát: uraim, van két rossz hírem: az első, hogy amit hirdettünk, amiben hittünk, sajnos nem igaz. Isten mégis van, beszéltem vele. A másik, hogy egy

hét múlva el fogja pusztítani a világot. Menjetek haza és térjete meg!

Gyurcsány is hazajön és összehívja az MSZP-t. Elvtársaim, van két jó hírem! Mint tudjátok, hosszú évek óta azt hazudjuk, hogy mi elfogadjuk Isten létezését. Nos, ezt jól tettük, ugyanis Isten tényleg van, beszéltem vele. A másik jó hírem, hogy szívélyes, négy szemközti találkozon maga az Úr közölte velem: Már biztos, hogy Orbán Viktor nem lesz még egyszer miniszterelnök!

5. számú melléklet a 19/1998. (VI. 3.) NM rendelethez

Az emblémát a betegszállító gépjármű szélvédőjén, a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 97. § (2) bekezdés c) pontjában foglaltak szerint kell elhelyezni. Az embléma átmérője 10 cm.



telefonügyeletessel, úgy, hogy vagy lesz erre az időre feladatuk, vagy nem, az gazdaságtalan. Egy taxi viszont úgyis kint van az utcán, dolgozik. A hírközlő rendszer, a diszpécserközpont működik. Ezért az éjszakai alkalomszerű és szakkíséretet nem igénylő szállításokat gazdaságosabban lehet megoldani akár úgy is, hogy a terüle-

ten működő betegszállító vállalkozás alvállalkozójaként is tevékenykedhet a taxi. Vagyis e területen és másutt is át kellene gondolni a szabályozást és a rendelkezésre álló többletkapacitást, ami a taxisszektorban van, úgy kellene felhasználni, hogy az végző soron mindenki számára előnyös legyen. Szolgáltatóknak gazdaságosabb mű-

ködést, igénybevevőknek jobb kiszolgálást, az államnak kisebb kiadást, nagyobb bevételt. Ám, hogy ne idegesítsük azokat a kollégákat, akinek eszébe sem jutna ilyen szállítási feladatot elvállalni, ismét hangsúlyozom: senki sem úgy képzeli, hogy a diszpécserközpontban feldobnak egy címet betegszállításra, amit azután 70 Ft-ért kell teljesíteni. Eleve csak azok a vállalkozók jöhetnek szóba, akiknek megvan a megfelelő speciális képzettségük, minősítetik az autójukat és megkapják a betegszállítási jogosító emblémát. Vagyis eleget tesznek a speciális követelményeknek. És mivel nem ez a fő tevékenységük, a betegszállítói kapacitáshiány esetén, alkalomszerűen is részt vehetnének e feladatok ellátásában. Tehát akinek megvannak a feltételei, az ilyen feladatra is vállalkozhasson. Ezt szeretnénk elérni.

• **Köszönöm a tájékoztatást!** BK

EÜtv.

3. § E törvény alkalmazásában

a) beteg: az egészségügyi ellátást igénybe vevő vagy abban részesülő személy;

e) egészségügyi szolgáltatás: az egészségügyi hatóság által kiadott működési engedély birtokában végezhető egészségügyi tevékenységek összessége, amely az egyén egészségének megőrzése, továbbá a megbetegedések megelőzése, korai felismerése, megállapítása, gyógykezelése, életveszély elhárítása, a megbetegedés következtében kialakult állapot javítása vagy a további állapotromlás megelőzése céljából a beteg vizsgálatára és kezelésére, gondozására, ápolására, egészségügyi rehabilitációjára, a fájdalom és a szenvedés csökkentésére, továbbá a fentiek érdekében a beteg vizsgálati anyagainak feldolgozására irányul, **ideértve** a gyógyszerrel, a gyógyászati segédeszközökkel, a gyógyászati ellátásokkal kapcsolatos külön jogszabály szerinti tevékenységet, valamint a mentést és a **betegszállítást**, a szülészeti ellátást, az emberi reprodukcióra irányuló különleges eljárásokat, a művi meddővétételt, az emberen végzett orvostudományi kutatásokat, továbbá a halottvizsgálattal, a halottakkal kapcsolatos orvosi eljárásokkal – ideértve az ehhez kapcsolódó –, a halottak szállításával összefüggő külön jogszabály szerinti tevékenységeket is;

f) egészségügyi szolgáltató: a tulajdoni formától és fenntartótól függetlenül minden, egészségügyi szolgáltatás nyújtására és az egészségügyi hatóság által kiadott működési engedély alapján jogosult egyéni egészségügyi vállalkozó, jogi személy vagy jogi személyiség nélküli szervezet.

Megy a postás be a kapun, viszi a levelet. Látja, hogy a kutya elvan engedve.
– Nem kell tőle félni! – nyugtatja

a gazda –, most lett kiherélve, bányagadt még.
– Nem is attól félek, hogy megdug, hanem, hogy megharap!

Elmegy az ember a természet-re.

B: – Doktor Úr! Gond van a szememmel, nem jól látok távolra.

D: – Jöjjön ide az ablakhoz és mondja meg mit lát!

B: – A Napot.

D: –s Akkor mondja már meg nekem, hová a frászba akar maga messzebbre látni?

* * *

Dolgozók esti iskolájában:

– Kész van a házid?

– Igen! Tölthetek?



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

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

13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPELEKHEZ

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY

eddig 10% helyett 18%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
eddig 20% helyett 25%

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

GONDOSKODJ JÖVŐDRŐL!

Remek hozamok, biztonság:
AXA, GENERALI, AVIVA, UNIQA
Nyugdíjprogram
Tőkeképzés, hitelek!
Tel: 0620-510-4674
Kollégád: Manhertz István

VÖRÖS AUTÓRUGÓ®

Autórugó javítás, készítés
Lengéscsillapítók
Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Taksony sor 5.
Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927
3 Diamonds Kft.
www.autorugojavitas.hu

NORDEX TRADE Kft.

Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre út 49.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 10% kedvezmény!

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS

- Személy- és teherautókhöz
- Szabályozás-ferrodolozás
- Autóalkatrész forgalmazás

Taxis kedvezmény
fékalkatrészre

20%
Kedvezmény
egyéb autóalkatrészekre
15%

Budapest XIV., Várna u. 4.
Telefon: **221-2469**
Nyitva: hétfőtől-péntekig 7-17 óráig

AUTÓTÜKÖRBETÉT JAVÍTÁS

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

Mercedes Alkatrész

Az Ön igényeinek megfelelő ár és minőségi kategóriában
Gyári, utángyártott és bontott alkatrészek raktárbázisa
Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnóig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyműködés, javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
Taxik, rendszámok bérbeadása.
www.gepjarmukarrendezes.hu
Tel.: 06-209-960-250

DAEWOO CHEVROLET KIA MOTORS HYUNDAI

**GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
AUTÓALKATRÉSZEK**
www.korexcar.hu
1194 Budapest, Endresz Gy. u. 27.
Tel: (1) 280 6483 • (30) 352 1292
Nyitvatartás: H-P: 9-17-ig.

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2.490 Ft**, az egyéves **4.980 Ft**, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

Tavaly májusban számoltunk be arról, hogy a Rádió Taxi a korábbi kék-fehér színt felcserélte sárga-feketére. (lásd: *Taxisok Világa* 2007. május, 38. old.) Erről akkor még Horváth Pál nyilatkozott igen lelkesen. Majd tavaly késő ősszel megjelentek ismét a kék-fehér Rádió taxik is – a sárga-feketék mellett – jelezve a kívülállók számára is az elmérgesedett családi viszonyt. Ennek részleteivel e lap hasábjain nem kívánunk foglalkozni. Tekintettel arra, hogy Rádió taxisok döntő többsége a sárga-fekete taxira szavazott azzal, hogy ott maradt, mi kérdéseinkkel Horváth Csaba PR-igazgatót kerestük meg.

• Sokféle pletyka kering a taxisok között arról, hogyan került át a Rádió Taxi többségi tulajdona édesapádtól – Horváth Páltól – Szentgyörgyi Ferenc kezébe. Sőt, az új tulajdonost nem kevesen a repülőtéri szolgáltatóval is összefüggésbe hozták, mondván nem volt véletlen már a színek megváltoztatása sem. Sokan azt sem tudják, hogyan kerültél az új tulajdonosi körbe.

• A belső családi problémákat nem szeretném kitergetni. Ám azt azért sokan tudják rólam, hogy hosszabb ideig édesapám mellett dolgoztam. Taxiztam, de belekóstoltam az irodai munkába is. Majd bizonyos megszakítások következtek, külföldön voltam. Ezt követően visszakérültem a Kalászi útra, az akkori – még kék-fehér – Rádió Taxihoz. Én innen számítom a tényleges tevékenységemet és a szükséges reformok elindítását. Tudom, hogy egy idő után még a multi-cegeknel is – az ellaposodottságot elkerülendő – kötelező bizonyos dolgokon módosítani, változtatni. Ilyen fontos elem például e szakmán belül is a szolgáltató megjelenése, mellyel az utas

Új taggal bővílhet a TFTSZ

Új helyen

nap mint nap találkozik. A taxi színe hagyományosan a sárga, vagyis arra összepontosítottam, hogy a változtatást követően a sárgának mindenképpen benne kell lennie a mi logóinkban is. Szerettem volna elérni, hogy a megújult dizájn nagyobb bizalmat keltsen az utazóközönségünkben, ami akkortájt – valljuk be őszintén – egy kicsit meggyengült. Tehát készítettünk közösen egy tervet, amiben a térkép alakú matrica is szerepelt. Ehhez a kezdetekben nem ragaszkodtam, ám a többiek meggyőztek, hogy ez már 20 éve rögződött az utasainkban. Elfogadtam az érveket, ám a matricán mindenképpen változtatni kívántam. Miután megvolt a hátsó telefonszánk, kitaláltuk, hogy akkor egybeillesztjük a kettőt és a színeket sárga-feketére változtatjuk.

• Tehát nem az volt a szándék, hogy az új matrica összekeverhető legyen a például a szintén sárga-fekete alapon működő Zóna Taxiéval? A suttogó pletykák szerint erre azért lett volna szükség, hogy a „leeső” címeiket szinte „észrevétlenül” el tudjátok vinni...

• Erről szó sem volt. A repülőtéri szolgáltatásra kiírtak egy tendert, amit a Zóna Taxi Konzorcium megnyert. Ekkor szinte mindenki megöröült rájuk, ám szerintem a pályázat volt hibás. Ezt megpróbáltam a többieknek elmagyarázni, de nem sikerült. Ők haragudtak a győztesre, és a címeiket sem vitték el. Mi ezt valóban másképp gondoltuk, így a zónások azokat a megrendeléseket, melyeket valamiért nem tudtak teljesíteni, áthozták hozzánk. Ebből azonban talán 5-10 fuvar jutott nekünk egy héten. Vagyis nem volt különösebb jelentősége. A dizájnáltásunknak ehhez semmi köze sem volt. Ezt azóta bizonyította a napi gyakorlat is.

• Az új tulajdonos kötődéséről is terjedtek hasonló pletykák...

• A sárga-fekete Rádió Taxi 97%-os tulajdonosa Szentgyörgyi Ferenc, akit – édesapámmal együtt – több mint 10 éve ismerünk. Ő alapvetően építkezési vállalkozóként került ezzel a szakmával kapcsolatba. Korábban a központunkat és például édesanyám lakását újította fel. Tudom, azt mondják, én hoztam őt ide. Nem így van, de nem akarom ezt folyamatosan cáfolni, inkább nem törődöm vele. Amennyiben e kérdésbe belemennék, megint jönne egy családnyilatkozat-lavina. Ha valaki erre bizonyítékot tudna hozni, az már rég kitérte volna az asztalra.

• Akkor hogyan került a Rádió Taxihoz Szentgyörgyi Ferenc?

• Ennek a cégnek tavaly már nagyon komoly anyagi nehézségei voltak. Ezt még a korábbi vezetés „hozta össze”, és „megoldásához” komoly összeg kellett. Ezt a bankok nem adták

meg, így Szentgyörgyi Ferenchez fordultak. Ő volt az, aki az első körben jelentős tőkét, segítséget hozott. Utána sajnos szükség volt

A bejárat a Vérellátó mellett található



még egy második, illetve egy harmadik körre is, amit szintén tőle kapott a cég. Szentgyörgyi úr ezt követően – azt hiszem, ez teljesen érthető – kért valamiféle biztosítékot arra, hogy a kölcsönként adott pénzt visszakapja. Ebben természetesen édesapám partner volt. Az ügyvédek azt tanácsolták, hogy fedezetként legyen a cégben ügyvezető és egyen többségi tulajdonos. Így lett 97%-ban tulajdonos. Nekem és édesapámnak 1,5-1,5% tulajdoni részünk maradt. Ez a helyzet jelenleg is érvényben van.

• Ebben akkor megvan az a lehetőség, ha a kölcsönvevő

Szülőszobán

– Asszonyom, önnek gyönyörű, lángvörös hajú gyermeke született. – Doktor úr, kérem, segítsen, mert én fekete vagyok és a férjem is az, amint meglátja a gyereket, azonnal rájön, hogy megcsaltam – sír az asszonyka. Az orvos megsajnálja, és megígéri, segít neki. Eljön a nagy pillanat, apuka látni szeretné a gyermekét. A doki behívja az orvosi szobába és így fordul hozzá: – Uram, lenne egy pár kérdésem, mielőtt látja a gyermekét.

- Hányszor szeretkezik ön a feleségével, naponta?
- Azért annyira nem sűrűn, doktor úr.
- Hetente?
- Hát azért annyira sem sűrűn, doktor úr.
- Akkor mégis hányszor?
- Hát havonta kétszer – vallja be a férj.
- Na akkor, kedves apuka, most bemegy a szülőszobába és megnézi, mit művelt azzal a roszdás szerszámmal.

a Rádió Taxi

tudná törleszteni a kölcsönt és annak kamatait, akkor viszakapná a céget?

Az ügyvédek előtt már nem köl-

ellentben sajnos én már akkor is láttam, hogy egy ekkora összeget két év alatt nem lehet kitermelni ebből a cégből. Tudtam, hogy a napi dolgokat is rendezni kell, ami a bevételeink jelentős részét felemészti majd. Annyi pénz pedig nincs ebben a tevékenységben, hogy egy ilyen nagyságú adósság törlesztését és egyben az eredményes működtetést is biztosítsa.

• **A taxisok nagyobb része úgy számol, hogy a tulajdonosok zsebébe a tagdíj és a létszám szorzata kerül. Ez pedig – lássuk be – egy ugyan csak szép összeg havonta...**

• Igen, de ez csak a cég összbevétele, nem pedig a nyeresége! Innen nem lehet ezt fizetésként kivenni. A taxisok valóban azt látják, hogy ide befolyik X millió forint havonta, ami valóban nagyon sok pénz. Ám ők nem számolnak a köl-

sen: telefonszámla, bérek, bérleti díj, frekvenciadíj stb. Csekkeket kifizetni, apparátust fenntartani. Ráadásul vannak olyan esetek, amikor egy megrendelő „bedől” és nem tudja rendezni még a fu-

• **Most ennek a cégnek mi a neve? H-77Kft., Rádió Taxi Ász Kft, HP Taxi Kft? Más most hirtelen nem jut eszembe...**

• A múltból örököltük a H-77-et és a HP-t. A H-77 igen rossz anyagi körülmények között ténykedett, a HP pedig egy nagyon kicsi cég volt, azzal csak kezdődtek volna a problémák, melyeket még időben orvosolni lehetett, kisebb tőkével.

• **És a Rádió Taxi Kft.?**

• Kicsit bonyolultabb a kérdéskör, de hogy azért ne bújjak ki a válasz alól: már több mint egy éve ez a három cég különböző mértékben, de közösen üzemelteti a Rádió Taxit, mint taxit.

• **Az jól látható, hogy ami-**

kor a sárga-fekete Rádió Taxi a vezetése alatt beindult, túl sok esélyt nem adtak nektek szakmán belül. Azt mondták, hogy apád nevével, szakmai tapasztalatával szemben labdába sem fogtok rúgni. Az idő más eredményt hozott. Ti megerősödtek, sőt megnyertétek a Magyar Televízió által kiírt pályázatot is. Így aztán nagyon sok taxis jött a Rádió Taxihoz ahelyett, hogy a jóslatnak megfelelően menekültek volna. Ugyanakkor az is tény, hogy a Magyar Televíziót a következőkben ismét a 6X6 Taxi szállítja, mert a legutóbbi tendert ők nyerték. Nem okoz nagyobb törést a cég életében egy ilyen nagy megrendelő elvesztése?

• Ha már kitértünk a TV-re: a cégek vezetői elolvasták a Magyar Televízió pályázatát, így láthatták, hogy nagyon sok cég eleve ki volt



A liftből kilépőt a felirat tájékoztatja, hová érkezett



Az épület vadonatúj, a Rádió Taxi a nyíllal jelzett helyen található

csőnről volt szó, hanem tulajdonrészről. Ebben volt egy opciós papír, amit édesapám viszont nem írt alá. Szerződéskötéskor jelen volt a mi ügyvédünk is, aki azt mondta, hogy ez egy teljesen korrekt szerződés, amiben két év lett meghatározva. Édesapámmal

ségeikkel. Pedig – mint vállalkozóknak – nekik is vannak a bevételeikkel szemben költségeik. A tévedés ott van, hogy a taxisok egy része a saját napi bevételét egyben keresetnek is veszi. Ezért nem látják a társaságok költségeit sem. Pedig ezekből van rende-

varköltségeket sem. Ezt a taxitársaságnál veszteségnek kell elkönyvelni, ám a taxis ennek ellenére megkapja ezeket az összegeket. Vannak ezen felül reklám- és marketingköltségek. Így tehát a működéshez szükséges anyagi források is eléggé le vannak szűkítve, vagyis a nyereségünk, amit majd egyszer kivehetünk, nem is közelít a sokak által elképzelthez. Ennek ellenére ne vegye ezt senki panaszkodásnak. Kezdünk rendbe jönni. Ides-tova egy éve minden közbeszerzési pályázaton el tudunk indulni, a cégnek nincs adóssága, mindent be tudunk fizetni időre. Ez nagyon lényeges szempont, mert bármilyen közbeszerzési pályázaton az első szempont a nullás papír.

zárva, akik a mai napig érdekeltek lennének. De spongyát rá, évenként fogják kiírni a pályázatot, meglátjuk mit hoz a holnap. Azért tudtuk pótolni a címekeket, melyek kiestek. Természetesen előre készültünk ilyen esetre is. Pályáztunk és megnyertük a Parlament Országgyűlési Hivatalának és a Nemzeti Banknak a szállítását, valamint van még egy-két olyan mult cég, amelynek dolgozunk. Szeretnénk minél több állandó magánmegrendelőt is megszerezni, hogy visszaállítsuk a régi presztízsimet. Én e cég mellett nőttem fel. Tudom, hogy nagyon sokak szerint mindig is jó volt itt dolgozni. Baráti volt a hangulat, amit szeretnénk visszaállítani. Azoknak is tudni kell, akik már elmentek, hogy immár egy éve itt ismét jó csapatmunka és elfogadott vezetés van. Szeretnénk megismertetni az utcán lévő taxissal, hogy megváltozott a vezetés, jobb lett a légkör. Alapvetően az a hozzáállásunk a felmerülő kérdésekhez, hogy nem egy embernek kell dönteni ezekről, hanem egy jól összeállított csapatnak. Így kevesebb az esélye az olyan rossz döntéseknek, mint amelyek sajnos a múltban előfordultak és ide vezettek. Amikor egy-egy probléma felmerül, leülünk többen és átgondoljuk, hogy mit hozhat, ha így vagy úgy lépünk. Mit veszíthetünk vele, milyen előnyei és milyen hátrányai lehetnek.

• **Kikérítetek valamilyen formában a taxissok véleményét is?**

• Természetesen. Vannak azért olyan taxissok közöttünk, akiket nagyon régóta ismerünk, akik talán egy kicsit nagyobb hangúak - nem rossz értelemben. Őket megkérdezem, felhívom, nem csak én, hanem a kollégák is. Véleményüket pedig beépítjük döntéseinkbe. Tehát nem én - Horváth Csaba - döntöm el a legtöbb kérdést egy személyben. Ez egyébként egyetlen mult cégnél sem szokás. Az egyszemélyes rossz döntések még egy nagy bankot is képesek lenullázni. Erre legutóbb Franciaországban volt tanulságos példa.

• **Van valamilyen elvárásotok az öltözékekkel vagy az autók-kal kapcsolatban?**

• Évente két szemlét tartunk pontosan azért, hogy együtt haladjunk a többi taxitársasággal. Autóparkunk nagyon fiatal. Ez az A és B kategóriákra egyaránt vonatkozik. Taxissaink tudják, hogy

a kategóriák a címekhez vannak igazítva, így tehát mindenki megpróbálja - szinte erején felül - teljesíteni az elvárásokat. Ehhez természetesen a tiszta, rendes öltözékeket is hozzárendeljük. Ez lehet egy ing és egy nadrág, akár farmer is. A nyakkendővel any-

varja. Félóraig, óráig kénytelen sülni begombolt ingben, nyakkendőben. Ők azért többnyire fuvarozó szolgáltatást végeznek, így nem

A korszerű diszpécserközpont



nyiban nem értek egyet, hogy más nyakkendőben ülni egy légkondicionált irodában 8-10 órát és más egy droszton, nyáron, mondjuk 50 fokos napsütésben. El lehet képzelni, milyen érzés a kollégának, amíg éppen nincs fu-

hiszem, hogy olyan öltözékben kellene lenniük, mint egy topmanagernek. Nem azt mondom, hogy a ruha ne legyen tiszta és rendes, de azért a munkához igazodjon az elvárás.

• **Úgy látszik, a többi taxitár-**

V. Alsó rakpart

A taxissok egy része a „lépartról” dolgozik, mert ott a legjobb a rádióról történő fuvarfelvétel. Éppen ezért logikus volt taxiállomást kialakítani a Duna parton. Azonban ezt a taxiállomást még soha, egyetlen taxi sem használ-

ta, használja, célszerű lenne megszüntetni.

Ugyanis a hatalmas autóforgalom miatt percekig nem lehet kihajtani a taxiállomásra. Márpedig a taxinak 120, 180 másodperc

Kérések és köszönetek

alatt címre kell (!) érnie első körben.

XI. Vöfély utca

Helyi lakosok nemes egyszerű-

séggel elfűrészelték (!) a „Taxiállomás” jelzőtáblát, így jutottak újabb parkolóhelyhez. Kérjük a jelzőtábla visszaállítását.



V. Alsó rakpart



XI. Vöfély utca

Horváth Csaba:
– **En e cég mellett**
nöttem fel



sasággal is konszolidálódik a viszonyotok. Kértétek a felvételeket a TFTSZ-be is.

• Nem szeretnék semmi-
ből sem kimaradni, ha an-
nak előnyét és jó oldalát
látjuk. Az, hogy idáig elju-
tottunk, sok ember mun-
kájának köszönhető. Talán
nem tűnik szerénytelen-
nek, de az enyémmé is. Sok
céghez el tudtam menni és
szerződést tudtam kötni.
Ebbe rengeteg munkát,
energiát fektettem be. Próbáltam meggátolni, éreztet-
ték, hogy nem kellene egy-két
céghez bemennem, de azért a
legjobb üzletek a barátság és ismeretség alapján kötöttek. Ha

van olyan lehető-
ség, amit ki lehet
használni, azt a
mai világban
mindenki megra-
gadja, én is. Azon-
ban azt látni kell,
hogy a jelenlegi
fuvarpiaci torta
régóta adott mé-
retű, nem osztha-
tó újra, csak egy
másik piaci sze-
replő kárára. Saj-

mennek, minthogy jönnének eb-
ben a gazdasági helyzetben. Tehát
ezt a helyzetet figyelembe véve
csak rajtunk múlik, hogy a szak-
ma össze tud-e fogni, vagy mara-
kodik tovább egy-egy kisebb
megszerezhető tortaszéletért.
Évente, kétfévente a nagyobb fu-
varoztató cégek egyébként is sze-
retnek változtatni, frissíteni. Van,
ahol ez kötelező is. Volt egy álla-
mi cég nálunk, mint megrendelő,
ahol azt mondták, hogy náluk
kötelező váltani, mert hosszú

tékonyabbá tenni a munkáját, ha
fellépne a még mindig nagy
számban található tisztességtel-
en vállalkozással szemben. Akik
miatt az utazóközönség egy része
elijed a taxiktól. Egy szervezetnek
kellene felállni, hogy ne fordul-
hasson elő az a napi gyakorlat,
miszerint ha itt most nem dol-
gozhat, mert valamiért lebukott,
akkor átmegy máshová az utaso-
kat károsítani. Igenis a sárga
rendszámtól is meg kell fosztani
a nem közénk valókat. E mellett

másik feladatként
a taxisokat kellene
valahogy abban se-
gíteni, hogy ne le-
gyenek ekkora
költségeik. Hogy
például az üzem-
anyag áfáját vala-
hogy vissza lehes-
sen igényelni. Vagy
kölcson esetén a
bankoktól lehes-
sen valamilyen
speciális időked-
vezményt kérni.
Természetesen
ezek az elképzelé-
sek csak a felada-
tok egy részét je-
lentik majd, de ha
összefogunk jobb
eredményeket ér-
hetünk el, mint
külön-külön, időnként egymásnak
is ellentmondva.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-

Ahol az egyéb cégügyeket intézik



nos ide nem fog bejönni sok
újabb multicég, mint amilyen a
MOL, vagy a Szerencsejáték Rt.
Sőt, úgy néz ki, hogy inkább

ideig nem lehet egy cégnél lera-
gadni. Ezt akceptálni kell. Én in-
kább arra helyezném a hang-
súlyt, hogy a TFTSZ úgy tudná ha-

a taxiállomásokkal kapcsolatban

VII. Péterfy Sándor utca

Hiába a – valószínűleg – „kamu”
mozgássérült-igazolvány, a helyi
Közterületfelügyelők szigorúan

büntetik a taxiállomáson várako-
zó civil autókat.

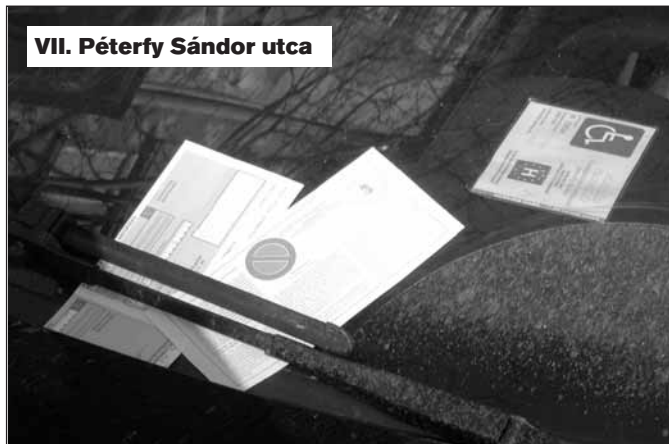
VII. Klauzál tér

Vannak jól működő taxiállomá-

sok, ilyen a VII. kerületi Klauzál
téri is. Jó lenne az 5 férőhelyes ta-
xiállomást 10 férőhelyesre bővíte-
ni. Most a taxisok egy része kény-

telen szabálytalanul várakozni a
taxiállomás előtt, ezt viszont
gyakran büntetik a kerületi rend-
őrök.

VII. Péterfy Sándor utca



VII. Klauzál tér



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*	380.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000.-tól
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	5.000.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.700.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.200.-
Hőpapír új RASE taxiórához	140.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	140.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	75.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	125.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	85.-
Budapest (házsámos) és környéke (44 település) atlasz	3.150.-
Budapest atlasz (keményfedelű)	2.550.-
Budapest (házsámos) atlasz (kisebb léptékű – jobban látható)	3.950.-
Magyarország atlasz	2.550.-
Taxis brifkók, pénztárcák	2.180.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1,90 -

A *-gal jelölt tételek a BTI tagdíjfizető tagjainak kedvezményesek vagy díjmentesek.
Az árak 2008. január 1-jétől visszavonásig érvényesek és az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2008 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	294.00	298.00	180.00
Február	289.00	295.00	186.00

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatalt, hogy havonta tegye közzé a tárgyhónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható üzemanyagárakat.

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

forrás: www.apeh.hu

A feleségem zongorázik, a fiam trombitál, a lányom hegedül.

– És te?

– Én túrók.

* * *

– Azt mondtad, drágám, hogy elmé-

gy a kocsmába, megiszol egy sört, és tizenegyre hazajössz!

– Rosszul hallottad, drágám! Én azt mondtam: elmegyek a kocsmába, megiszom tizenegy sört, és egyre hazajövök...

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2006.10.25 – 2007.06.25.	8,00%
2007.06.26 – 2007.09.24.	7,75%
2007.09.25-től	7,50%

www.mnb.hu

Az adó- és járulékbavallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótléket kell fizetni. Határdön túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkor jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. FEBRUÁR hónapra**MINIMÁLBÉR ESETÉN****FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ**

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi (2008. januári) minimálbér 69 000 Ft	Járulékalap 11%-a 7590 Ft	Járulékalap 33,5%-a 23 115 Ft	Járulékalap 25,5%-a 17 595 Ft <small>(Az APEH magánnyugdíj-péztári számlájára fizetendő továbbra is min. 8%, azaz 5520 Ft)</small>	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 4%-a 2760 Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségként elszámolható:	A járulékalap 5%-a 3450 Ft	A járulékalap 24%-a 16 560 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2760 Ft

A fenti összegek kétszeresét kell fizetni, ha a minimálbér dupláját „veszi ki” a vállalkozó.
(Az egészségügyi hozzájárulás, mint tételes összeg, nem duplázódik).

Kompakt és innovatív

AZ ÚJ

**PEUGEOT
BIPPER**

A Bipper egy új Peugeot áruszállító, amely különösen alkalmas városi használatra. 3,86 méteres hosszával, 2,5 - 2,8 m³ raktérterével ez az új innovatív gépkocsi teszi teljessé a Peugeot haszongépjárműkínálat megújítását, mely 2006 júniusában, a Boxerrel kezdődött el.

A Bippert azoknak a profi felhasználóknak tervezték, akik élénk, kezes és könnyen parkolható járművet keresnek. Aszimmetrikus, kétszárnyú hátsó ajtajának és oldalsó tolóajtóinak köszönhetően a Bipperbe történő ki- és bepakolás még a legszűkebb helyen is megoldható.

Mivel pillanatok alatt változik át mobil irodává, vagy növeli meg hasznos raktérhosszát az ötletes és újszerű, összehajtható utasülése segítségével, ezerféle változatos és igényes feladatra ajánlja magát a Peugeot Bipper.

Kétféle motorral készül. A kis fogyasztásáról és csekély emissziójáról (119 g CO²) ismert 1.4 literes benzines teljesítménye 54 kW (=75 LE), AZ UGYANEKKORA HDi dízelt pedig

50 kW
(=70 LE).

Dinamikus úttartásával és modern vonalaival, strapabírásával és komfortjával, variálható rakterével




és csekély üzemköltségével a Bipper készen áll, hogy belevesse magát a városok dzsungelébe.

- Drágám, mondd, hogy szeretsz!
- Szeretlek.
- Mondd azt, hogy, imádlak, életem, te vagy a mindenem...
- Imádlak, életem, te vagy a mindenem.
- Most mondj valamit magadtól is, kérlek...
- Aludj' má' wazze...

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség- biztosítási alap	Nyugdíj- biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 9%-a	Járulékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségment elszámolható	A járulékalap 5%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: 	4350 Ft/hó (Tételes összeg: ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét, vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell!)	Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. Ha nincs vállalkozói kivét, vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

* * *

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig kötelesek fizetni.

Az öreg postás és a szöke nő...

Az öreg postás már 35 éve hordta ki a küldeményeket nap mint nap, hóban és szélben éppúgy, mint a legnagyobb forróságban. Lassan elérte a nyugdíjkorhatárt, és azok az emberek, akik ismerték és szerették (mert mindenkiel kedves és udvarias volt), mind megajándékozták valamivel utolsó munkanapján. Az egyik háznál a teljes család várta, és egy kis ajándéksomagot nyomtak a kezébe. A másíknál kapott egy doboz finom szivart. A harmadíknál (ahol többször váltott pár szót horgászszenvedélyéről) nagy doboz csalit kapott.

Az egyik háznál pedig a gyönyörű, szöke, fiatal háziasszony sokat sejtető hálókötös-



ben várta, megfogta a kezét, bevezette a hálószobába, és élete legszenvedélyesebb szeretkezésében részesítette. Miután kipihenték magukat, a lány kiment a konyhába, és nagyszerű reggelit készített. Miközben a postás evett, meglátta, hogy kávécsészéje alatt egy százas lapul.

– Amit eddig kaptam, túl szép ahhoz, hogy szavakba lehessen önteni, de szeretném megkérdezni, a százast miért kapom?

– Tegnap este mondtam a férjemnek, hogy ma lesz az utolsó munkanapod – válaszolt a lány - és megkérdeztem, mit adjak neked? Azt mondta: „bázd meg, adj neki egy százast!” De a reggeli már az én ötlemem volt...

AKKUMULÁTOROK

A legnagyobb választék minden típushoz, minden szinten
Kényelmes parkolás, ingyenes beszerelés és műszeres ellenőrzés

Speciális taxis akkumulátorok taxisoknak **10%** engedménnyel

FOREX

1033 Budapest
Kiscsikós köz 10.
Tel.: 388-8822
www.forex.hu
forex@forex.hu



K-TERMO BT. AUTÓKLÍMA

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

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

GÖRDÜLŐK2000

AUTÓMENTÉS AUTÓSZÁLLÍTÁS

Budapest közigazgatási területén - 2008.01.01-től már
nettó 8.000.- Ft + áfától

(a díjazás mértéke függ a gépkocsi állapotától, felvételi, szállítási lehetőségeitől, pl. kitorított kerék, törött futómű, stb.)
szállítjuk bármelyik taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,75 t súlyhatárig.
Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futómű-sérült, vagy kitorított kerékű gépjárművet.

Balesetes taxi gépkocsikat a mindenkor FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a biztosítótársaság várhatóan megtéríti. A kedvezmény csak a taxiknak jár, a biztosítóknek nem!

A biztosítós balesetes gépkocsikat INGYEN szállítjuk, 30 napos opcióval! Ezekben az esetekben a biztosító cégünknek utalja a szállítás díját. Igénybevételei lehetőségekről érdeklődjön telefonon!

24 órás telefonos ügyeletünk:
**2900-626, 2970-252,
70-370-6890, 70-370-6892**

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

Óriási használtautó- és Jahreswagen-választék, valamint új KIA modellek bemutatása

Új PAPPAS AUTO BEMUTATÓTELEP A BUDAÖRSI ÚTON

A Pappas Auto új bemutatótelepet nyitott a XI. kerületben, a Budaörsi úton. Ez már a harmadik budapesti Pappas Auto központ a XIII. kerület Kárpát utcai és XI. kerület Hunyadi János úti telephely mellett.

A Budaörsi úton óriási használtautó- és Jahreswagen-választékkal, illetve új KIA modellekkel várnak minden kedves érdeklődőt. A megnyitás alkalmából különleges kedvezményeket kínál a Pappas Auto. Egyes használtautók március közepéig egyedi finanszírozási feltételekkel: már 10% induló befizetéssel elvihető, és most emellé ajándékba jár 1 év casco! A készleten lévő Chrysler PT Cruiser modellek pedig megvásárolhatóak olyan hitelkonstrukcióval, melyben 30% induló befizetés esetén a kamat 0%.

is. Az alsó-középkategória népszerű modellje számos okból válhatott kedvelté a magyar autósok körében: tágas belső, korszerű erőforrások, minőségi anyagválasztás és összeszerelés, kiváló ár-érték arány. A **cee'd** paletta immár teljessé vált, az 5 ajtós és az SW kombi változat mellé megérkezett az igazán sportos, 3 ajtós változat is. A **cee'd**-család és a többi KIA modell is kipróbálható a február 23-24-i nyílt hétvége keretében. A Pappas Auto 2007-ben több mint 300 darab KIA modellt értékesített, és ezzel az év márkakereskedője lett. A KIA modellek a XI. kerület Hunyadi János úti és a szegedi telephelyen, valamint a Budaörsi bemutatótelepen érhetőek el.

A Pappas Auto-nál taxisok számára egyedi hitelkonstrukciók állnak rendelkezésre, az egyik népszerű kondíció a **Plusz 3**. Ennek köszönhetően az ügyfélnek egy autó lecserélése esetén az aktuális lehetőségei szerint 3 választása van:

1. Megtartja az autót és egy kisebb törlesztőrészlet mellett tudja tovább fizetni.

2. Eladja piaci értékén az autót, mely összeg kényelmesen fedezi a gépjármű maradványértéket és az új autó regisztrációs adó terhét, azaz a kezdőbefizetést.

3. Nem bajlódik az eladással, hanem a Pappas Auto megveszi maradványértéken, és csak a regisztrációs adó befizetésével vásárolhat egy új autót.

A konstrukció további előnyei:

A hagyományos kis befizetésű, hosszú futamidejű hitelkonstrukciók két nagy veszélyét kerülheti el az ügyfél:

1. Az autó piaci értéke végig a hiteltartozás összege alatt van, így ha bármi baj történik, nincs mozgáster választási, menekülési lehetőség.

2. Miután a konstrukció lényege, hogy lehetőleg 5 évente lehessen autót cserélni, így az autó szinte a teljes futamidő alatt garanciális. Ennek köszönhetően a javítási, szerelési kockázat minimális, így a kiadások tervezhetőek és kiszámíthatóak, illetve azáltal, hogy az autó állandóan megbízhatóan üzemképes nem csak a kiadás, hanem a bevétel is sokkal jobban tervezhető.

Mit is értünk kiváló ár-érték arányon? A **KIA cee'd SW** már 3 432 000 Ft-tól elérhető 6 légszákkal, klímával, központi zárral, elektromos ablakemelővel és 109 LE teljesítménnyel.



A Pappas Auto 2006 szeptemberétől a KIA modelljeit is értékesíti. A KIA Motors dinamikus fejlődő autógyártó. A KIA a világon jelenleg a hatodik legnépszerűbb típus. Magyarországon 2007-ben a személyautók piacán az eladásokat ennek a márkának kiemelkedően sikerült növelnie: mintegy 60 százalékkal. A Pappas Auto a márka teljes választékát kínálja, köztük a legsikeresebb **cee'd**-családot



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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Utálat-toplista a görögöknél

ELEKTRONIKUS ÁTOK

Már az ókorban is számos istent imádtak a görögök, így talán az sem csoda, hogy a szeretet mellett utálat és átok is szép számmal születik Hellas földjén. A kor technikai színvonalának megfelelően, már a világhálón is lehetőséget biztosítanak honfitársaiknak, hogy nemtetszésüket ily módon is kifejezésre juttassák.

Utálat-toplista. Nem semmi. Valljuk be, mi magyarok sem fukarkodunk a gonoszság, irigység érzeteiben. Mindennapos beszédünkben is sűrűn fordul elő a „Dögöljön meg a szomszéd tehene is!” No, de azért mi még nem hoztunk létre „jókívánalmaink” nyilvános közlésére egy internetes portált. Márpedig a görögök most ezzel rukkoltak elő. A tudósítás szerint napi 150 szitok, átok és egyéb baljós kívánság kerül fel a honlapra, amit bárki láthat, aki felkeresi a www.e-katares.com oldalt.

Mi sem természetesebb, hogy a megcsalt, felszarvazott vagy éppen kirúgott szerelmek üzenetnek előszeretettel egymásnak a honlapon, de bizony feltűnően sokan szidják a taxisokat is. Talán ezen sem lepődhetünk meg, hiszen, aki járt már görög földön vagy éppen a szigetein, bizony maga is megtapasztalhatta, a személyfuvarozók semmihez sem hasonlítható „vendégszeretetét”. Persze, nem kell nekünk itthonról pálcat törniünk a görög taxisok fölött, megette azt a honlapot fenntartó tartalmi szolgáltató, ugyanis létrehozott egy olyan topicot, ahol a legellenesvenesebb szakmákra és képviselőikre lehet szavazni. Ezen a listán első helyet foglalják el a taxisofofók. Őket követik a bankok és tisztviselőik, majd a dobogó harmadik – nem éppen előkelő – helyezését a közhivatalok és alkalmazottaik „érdemelték” ki.

A görögök évtizedeken keresztül a derűs könnyedségükről és laza életfelfogásukról váltak irigyelhetővé, ám az Európai Unió legutóbbi felmérése alapján, igencsak a borús-stresszes hangulat jellemzi őket a munkahelyek bizonytalansága és a hagyományos társadalmi szerkezet átalakulása, egyesek szerint összeomlása miatt.

Az oldalon kap hideget-meleget a politikai élet közszereplő-gárdája is. Nem kímélik magát a miniszterelnököt sem. Kosztasz Karamanlisznak legutóbb valaki ezt kívánta: „Bárcsak kapna szalmonellafertőzést, amikor legközelebb tésztát eszik!”

Azt gondolom, nálunk is lenne igény ilyesfajta beszólásra, és a politikai elit is kapna kigyót-bekát. Azt azért megnyugvással fogadnám, ha ezek között a szitkok és átkok között, az idézethez hasonló – pestiesen szólva is – ejnye-bejnye vagy a teremburáját változtatniak lennének túlsúlyban. A hírügynökségi jelentés arról nem tesz említést, hogy a beszólásokat moderálja-e bárki is, vagy úgy természetes valóságában olvashatók az oldalakon. Egy próbát azért megérne – vagy inkább mégis hagyjuk ezt meg a görögöknek?

k.z.t

Arculaterősítés

- Kiemelt kategóriájú

A városban járva több helyen, így a Skodák Palotája, a Chevrolet Gombos és a Váci úti Schiller Opel előtt is, a Taxi 2000 designfóliájával ellátott autókra lettiünk figyelmesek. Megkérdeztük Kovács Gábort, a Taxi 2000 általános igazgatóját, mi e különleges jelenség oka?



• A Taxi 2000 autói már 2006 végén megjelent a cég színeiben pompázó, saját tervezésű designfólia, mely az új arculat bevezetését és a dinamikus haladási szándékot szimbolizálja. Az egyedi forma, az egymásba kapaszkodó, fordított ívek a kollégák és az utazóközönség tetszését is egyaránt elnyerték, hiszen a designfólia az identitási szerepén túl a kollektív költségmegtakarítását is jelentősen elősegítette.

• Milyen színű és típusú autókát fóliáztok fel?
• Az előnyben részesített autósínek az ezüst és a fehér. Tavaly még bárki kérhette autójának fóliázását, 2008-ban azonban a pré-

Még nem a hazai gyakorlat

Piros lámpánál: motort leállítani!

Érdekes kérdést boncolgat az ADAC MOTORWELT (a Német Autóklub lapja) azzal kapcsolatban, hogy leállítsuk a motort, vagy ne a piros jelzésnél. A kérdés „apropóját” az adja, hogy Németországban a jelzőlámpák egy részénél megjelentek a táblácskák: „Állítsuk le a motort”. Vagy két évtizeddel ezelőtt nálunk is elkezdődött egy hasonló kísérlet, első alkalommal a II. kerületi Margit körút – Keleti Károly utcasaroknál. Kevesen tudják, hogy Közép-Európa (!) legszennyezettebb levegőjű kereszteződése ez a csomópont! A II. kerületi Szilágyi Erzsébet fasor – Városmajor utcasaroknál most is ott van a kiegészítő lámpa, a jelzőlámpa mellett: „KI”, illetve „BE”. Élcelődött is egy újságíró hölgy akkoriban, mit is jelent a „KI” és „BE”? Ki kell szállni a kocsiból, vagy be kell szállni a kocsiba? Mi tudjuk a kiegészítő lámpa jelentését: állítsuk le a mo-

tort. Kérdés, megéri-e? Az ADAC MOTORWELT számításai szerint, ha 20 másodpercnél hosszabb a tilos jelzés, akkor célszerű leállítani a motort. Természetesen ez nem vonatkozik a vasúti átjárók tilos jelzésére. Mert Németországban minden esetben (!) kötelező leállítani a motort, a magyar KRESZ rendelkezéseivel ellentétben. Ott 10 euró feletti büntetési tételre számíthatunk, ha nem állítjuk le a motort a vasúti átjárónál való várakozáskor. Mindez teljesen érthető, figyelembe véve a környezetvédelmi szempontokat. Természetesen felmerül a kérdés, hogy nem veszítünk e többet a réven, mint amennyit nyerünk a vámon? A német szakemberek szerint nem! Meleg motornál elenyésző az akkumulátor és az indítómotor ismételt használatából eredő többletfogyasztás. Nem beszélve a mai modern motorokról, ahol már speciális in-



a Taxi 2000-nél

taxira kerül a designfólia -

mium kategóriát képviselő gépkocsik közül csak a Skoda Superb, a Chevrolet Epica és az Opel Zafira, valamint az új vagy újszerű W211-es öltheti magára a design-köntöst. A felsorolt gépjárművek megvásárlásához a Taxi 2000 két év alatt mintegy 350 000 Ft fuvarszervezési díj kedvezményt biztosít a kollégáknak, és stratégiai partnereinél szinte megdöbbentő kedvezményeket biztosít új autó vásárlásához. A gépjármű kiválasztásában a Schiller Autó Család és a Gombos Csoport áll készséggel rendelkezésre.



zésre. Itt kívánom külön kihangsúlyozni, hogy bármely taxitársaság érdeklődő kollégáit is szeretettel várják.

• **Milyen autókat lehet vásárolni és kit keressenek a kollégák?**

• Egy példát emelnék ki a

sok közül. A Schiller Autó Családnál a Skoda Superb, a 115 LE-s 1.9 PDTI motorral, Trend felszereltséggel, nagyon sok extrával, sárga rendszámmal és taxiórával 6 729 000 Ft helyett már 5 350 000 Ft-ért elvihető. A legkisebb kezdőbefizetés 100 eFt. Bővebb tájékoztatásért keressétek a Taxi 2000-nél Hop-pál Ferenc taxiüzletág-vezetőt (06-30-921-5490), a Schiller Autó Családnál Richter Csaba flottaértékesítőt (06-30-743-2931) és a Chevrolet Gombosnál Török Vilmos flottaértékesítőt (06-20-914-6184).

• **Köszönjük a tájékoztatást!**

dítások vannak. Leállítjuk a motort és egy gomb segítségével, vagy a gázpedálra lépéssel a motor azonnal, automatikusan indul.

Juhász Péter

BTI-hírek

Február 15-én lezárult az egyéni vállalkozói személyi jövedelemadó-bevallások benyújtásának határideje. A **következő** fontosabb időpont **április 30-a**, eddig kell ugyanis a **NYENYI**-bevallásokat eljuttatni a nyugdíjintézetbe. Az eddigiektől eltérően az idén már elektronikus formában is fogadja a hatóság a bevallásokat, ehhez azonban előzetes regisztráció szükséges. Aki irodánkban szeretné elkészíttetni NYENYI-bevallását, ne várjon az utolsó pillanatig, mert a regisztráció időigényes folyamat. Információink szerint az idén először a nyugdíjas vállalkozók is teljes értékű NYENYI-bevallás beadására kötelezettek, mivel 2007 áprilisa óta ők is fizetnek nyugdíjárulékot.

Anya és lánya beszélgetnek.

- **Hallom, váltok, lányom!**

- **Igen, mama.**

- **Nő van a dologban?**

- **Igen, mama.**

- **És ki az a nő?**

- **Hát te, mama.**

* * *

- **Doktor úr, segítsen valahogy a férjemen, mert álmában beszél.**

- **Hmm, és ez önt zavarja? Nem tud tőle aludni?**

- **Engem nem zavar, de a képviselőtársai mindig kiröhögik.**

* * *

- **Apa, az ufók a barátaink vagy az ellenségeink?**

- **Miért kérdezed, kisfiam?**

- **Mert az előbb az udvaron leszállt egy repülő csészealj és elvitte a nagymamát!**

- **Akkor a barátaink...**

Erről írt a Taxisok Világa
1998 februárjában

10 éve történt

A Fótaxi új arca

Ezzel a címlappal jelent meg a Taxisok Világa 1998. februári száma. A 100 db sárga Seat Toledo valóban markáns változást hozott abban az időben a cég megjelenésében.

Újabb taxisgyilkosság

Ezúttal Siófokon támadtak és gyilkoltak meg brutális kegyetlenséggel egy fiatal taxisofőrt. Temetésén közel 300 taxi vonult fel. A szakma képviselői petíciót adtak át az illetékes miniszternek, közfeladatot ellátó személykénti minősítést kérve, sőt követelve, az egyre veszélyesebb körülmények között dolgozó taxi-gépkocsivezetők részére.

Csökcent a taxik száma

A Közlekedési Főfelügyelet főigazgatójával készült riportból megtudhatták az olvasók, hogy a taxiközlekedésben a járművek számában kismértékű csökkenés következett be az előző évhez képest. Országos szinten 11 050 vállalkozó, vállalkozás 12 033 darab gépkocsival végezte szolgáltatását. A felügyelet ellenőrzési tevékenysége során 1997-ben több mint félmillió vizsgálatot végzett (nem csak taxi), ezek 19 százaléka végződött valamilyen szankcióval.

Centrumárat kér a Magyar Taxis Szövetség

A közlekedési szaktárcához fordult a taxisok képviseletében a Magyar Taxis Szövetség, a taxisok számára ún. „centrumár” bevezetését kérve. Ennek lényege, hogy egy bizonyos, a hatóság által megállapított árcentrum figyelembevételével plusz-mínusz 20 százalékos eltéréssel lehessen a taxitarifákat megállapítani. Már ekkor mindennapos téma volt a taxitársaságok árképzése, amely némely kollégák szerint veszteséges termelésre „kényszerítette” a hozzájuk csatlakozó vállalkozókat. A centrumár azóta sem került bevezetésre, lett viszont helyette hatósági maximált ár, ill. újabban már a hatósági fix ár alkalmazhatósága is rendelkezésére áll az önkormányzatoknak. Tudomásunk szerint azonban az országban még sehol sem éltek ezzel a lehetőséggel.

Változott a TEÁOR szám

Már 2007-ben hatályba lépett és 2008. január 1-jétől az EU-tagországok számára kötelezően alkalmazandó a tevékenységi körök osztályozása a NACE Rev. 2. európai rendszer alapján (magyar nyelvű megfelelője a TEÁOR'08). A szakmákra vonatkozó besorolás eddig TEÁOR 6022 volt, taxi személyszállítás. Ez változott az új rendszer szerint **TEÁOR 4932 taxis személyszállítás** kódra és megnevezésre.

A taxis vállalkozókat ez a változás jelenleg két szempontból érinti: egyrészt a vállalkozói igazolványban szerepel TEÁOR szám, másrészt a fő- és munkaviszony melletti vállalkozók havi járulékbemutatóján kell feltüntetni. Ez utóbbival nincs túl sok gond: januártól a havi bevételek megfelelő rovataiban nem 6022, hanem 4932 számot kell írni. (Információink szerint a már beadott januári bevételek szereplő régi szám nem lesz probléma.)

A vállalkozói igazolvánnyal kapcsolatos teendőkről a jogszabály az alábbiakban rendelkezik:

„Egyes adótörvények módosításáról szóló 2007. évi CXXVI. törvény

(2) Azokat, az **egyéni vállalkozói igazolvánnyal** rendelkező vállalkozók nyilvántartását vezető szerv nyilvántartásába 2007. december 31. napjáig bejegyzett TEÁOR-számokat (tevékenységi köröket), amelyek az érvényes szakmakódokról szóló 8002/2004. (SK. 5.) KSH-APEH együttes tájékoztató (e § alkalmazásában a továbbiakban: Tájékoztató) és a Rendelet alapján kiadott tevékenységi osztályozási rendszer közötti fordítókulcsot tartalmazó KSH-közlemény alapján **automatikusan átfordíthatók** a megfelelő tevékenységi szakágazati besoroláshoz, 2008. január 1-jén az egyéni vállalkozói igazolvánnyal rendelkező vállalkozók nyilvántartását vezető szerv **hivatalból módosítja** a Rendeletnek megfelelően, és erről az általa üzemeltetett informatikai rendszeren keresztül a közterületi jegyző, valamint az állami adóhatóság részére adatot szolgáltat. A KSH-közlemény alapján automatikusan **át nem**

fordítható, a közterületi jegyző nyilvántartásába 2007. december 31-ig bejegyzett tevékenységi kör változását **az egyéni vállalkozó a 2007. december 31. napját követően előterjesztett első változásbejegyzési kérelmében, de legkésőbb 2008. július 1-jéig köteles bejelenteni a közterületi jegyzőhöz. Az egyéni vállalkozó illetéktelenesen kérheti a változás átvezetését, illetve a vállalkozói igazolvány cseréjét, ha arra kizárólag a Rendeletben meghatározott osztályozási rendszerre való áttérés érdekében van szükség.**”

Ez a hosszúra sikeredett és rendesen megbonyolított szövegű idézet az én olvasatomban azt jelenti, hogy az illetékes okmányiroda saját nyilvántartásában átírja a taxiszolgáltatók kódját 6022-ről 4932-re, mivel e kód automatikusan átfordítható, és erről értesíti az adóhivatalt.

A vállalkozói igazolványokat eszerint csak azoknak kell kicserélni, akiknek az igazolványba bejegyzett tevékenységi köre olyan szolgáltatást is tartalmaz, ami nem fordítható át automatikusan. Ennek határideje 2008. június 30. (Az egyébként majd egy érdekes látvány lesz, amikor vállalkozók ezrei – szokás szerint az utolsó napokra hagyva az ügyintézés – június végén az okmányirodák előtt fognak sorbanállni, ordítózni, csúnyákat kiabálni a bentiek felé, vagy akár éjszakára letáborozni, hogy reggel biztosan jusson sorszám.)

A TEÁOR szám átírása illetéktelen, azonban amennyiben a vállalkozó az alkalmat megragadva más változásokat is át kíván írni, az már fizetős. Szintén illetéktelen a TEÁOR szám június 30-a utáni átírása.

Javaslatom tehát: aki úgy gondolja, hogy – biztos ami biztos alapon – megújítja vállalkozói igazolványát, az mostanában tegye. Később már hatalmas tömegre, és idegőrlő várakozásra kell felkészülnie.

Az új besorolás szerint egyébként megszűnt a különbségtétel a taxi, és a személygépkocsi személyszállító között. A KSH honlapján található információ szerint:

„TEÁOR 4932 taxis személyszállítás
Ebbe a szakágazatba tartozik:
- személyszállítás a taxival
- a személygépjármű bérbeadása vezetővel együtt.”

A lista, ill. a fordítókulcsok a Statisztikai Hivatal honlapján hozzáférhetők (www.ksh.hu).

És a számla?

Jogosan merül fel a kérdés, hogy akkor a taxiszámlára is az új számot kell-e írni. Ehhez tudni kell, hogy a számlákra nem TEÁOR számot, hanem SzJ (Szolgáltatások Jegyzéke) számot írunk. Ez utóbbira vonatkozó rendelet pedig legjobb tudomásunk szerint nem változott. A biztonság kedvé-

ért azonban utánanéztünk a különböző adó fórumokon, és a legnagyobb fejetlenséget találtuk! Néhány vélemény szerint az új TEÁOR besorolás az SzJ számokat is megváltoztatta, bár erre jogszabályi utalást nem leltünk. Mások szerint (hozzáteszem: nem amatőrökről beszélünk! Komoly könyvelőirodák nagy tudású vezetői, pénzügyi és vállalkozási szakjogászok és adószakértők szerepelnek ezeken a fórumokon!) az SzJ számok nem változtak, továbbra is a 2002. szeptember 30-án érvényes KSH-osztályozások érvényesek, azaz az eddig használt SzJ számokat kell alkalmazni a továbbiakban is. (Lásd: Adózás rendjéről szóló tv. 176. § (13) bekezdése!) Erre még egy utalást leltünk, jelesül a Központi Statisztikai Hivatal (KSH honlapjáról): **„Termékek és Szolgáltatások Osztályozási Rendszere: a TEÁOR'08-ra épülő, 6-számjegyű osztályozás, amely az egyes szakágazatokat termék- és szolgáltatás-csoportokra bontja tovább. 2008-ban a TESZOR (1-6. számjegyen) felváltja a Szolgáltatások Jegyzékét (SZJ'03-at) és a Belföldi Termékosztályozást (BTO-t). Jelenleg a TESZOR'08 struktúrára tervezete érhető el ebben a pontban. Amikor az EU-rendelet hatályba lép, a végleges TESZOR'08 struktúrát, fordítókulcsokat és tartalmi meghatározásokat közzétesszük a KSH honlapján. 2008-ban a TESZOR-t statisztikai célra használjuk, a számlázásban azonban továbbra is az SZJ'03-at kell alkalmazni.”**

Úgy látszik, a KSH még nem készült fel, ezért nincs új SzJ számok jegyzéke az internetes honlapján. Mivel az SzJ számok a TEÁOR számokból lettek képezve, ezért várhatóan ezek is jelentősen megváltoznak.

Egy harmadik vélemény az új áfatörvényre hivatkozik, amely szerint a számlán nem is kötelező az SzJ-szám feltüntetése, ha 20%-os adókulcs alá tartozó termékértékesítésről vagy szolgáltatásnyújtásról van szó. Az áfa szempontjából ugyanis az SzJ szám feltüntetése csak abban az esetben fontos – és akkor kötelező is – ha kedvezményes vagy áfamentes szolgáltatásról van szó. Mi ez utóbbi véleménnyel értünk egyet.

Akkor tehát milyen számot kell feltüntetni a számlán?

SzJ 6022

SzJ 4932

semmilyen

Ez a bizonytalanság csak akkor fog megváltozni, ha a tekintetes rendeletalkotók végre belátják, hogy úgy kell a jogszabályokat megfogalmazni, hogy azok normál „paraszti” ésszel is érthetőek és értelmezhetőek legyenek. Úgy tudom, ezt még a jogalkotásról szóló törvény is előírja...

Nagy Zoltán

Bemegy egy nő a börtönbe, és azt mondja az igazgatónak:

- Tessék mondani, nem kaphatna a férjem kicsit könnyebb munkát?
- Szóval ön úgy gondolja, hogy a zacskóragasztás túl fáradtságos?
- Zacskóragasztás? Érdekes, nekem azt mondta, hogy alagutat ás...

* * *

- Mindig arra vágytam, hogy a számítógépet ugyanúgy tudjam kezelni, mint a telefonomat.

Mostanra valóra vált az álmom. Már a telefonomat sem tudom kezelni.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Amikor **Johann Wolfgang Goethe** (1749–1832) haldoklott, a körülötte állók lesték, mit fog még mondani utoljára a szellemóriás. Üzen-e még valamit az emberiségnek? Lesték hát fület és tollat hegyezve, hogy azt megörökítsék, rögzítsék, és tovább adják. „Mehr licht!” – Több fényt! – ezt mondta volna, ami ugye el is várható egy ekkora nagy szellemtől. Több fényt, több világosságot! – így igaz, ez köll, ránk fér, még akkor is, ha ez a mi mai korszakunk igencsak fényes, olyan világosság van itten, hogy minden transzparensé, átláthatóvá vált, nemde?

Csak hogy: van ám az utolsó mondatnak egy másik története is. Eszerint a haldokló fölé hajol a csinos és fiatal szobalány, hogy megnézze, lélegzik-e még a nagy ember. Goethe fölnyitja világlátó kökényszemét, s ezt mondja: „Kicsikém, adja ide nekem a gyönyörű picit, fehér kacsóját”. Aztán ezt a picit fehér kacsót simogatván libbent át a Halhatlanságba.

Hát amilyen könnyen elgyöngülő lélek vagyok, híján minden hősi föllépés lehetőségének, nekem ez az utóbbi történet sokkal jobban tetszik. Mert sokkal emberibb, Goethehez illőbb. Ahhoz az emberhez, aki egész életében mindenben a szépséget, a harmóniát kereste, kutatta, s lám még haldokolva is észrevette és értékelte.

Ijesztően hatalmas életművet hagyott ránk: verseket és regényeket, drámákat, esszéket és tudós tanulmányokat, elmélkedéseket. Például nagy művéből, a Faustból tudtam meg, jobb ha ülök a főnekemen és belenyugszom az öregecsés tisztaság folyamatába, mint hogy az újra megifjodásért szerződést kössök egy Mefiszto nevű ördögi ügnyökkel.

Minden érdekelte: ásványtan, növénytan, csillagászat, a filozófia és még mennyi más! Am a leginkább lenyűgözött, foglalkoztatta: az ember, az emberi kapcsolatok, a lélek fejlődése és szerelem.

Sokáig úgy vélték, vagy tán még ma is vélik: a költészetben ő az etalon, az abszolút mérce, de a meg nem haladható is. Sokan meg ijedeznek, vagy idegenkednek a névtől: jesszusom, ez igen magaságos művészet! – oszt lemondanak olvasásáról.

Ne tegyétek! Az életöröm és életigenlés, ami szinte minden ver-

sét áthatja, alkalmasint vigasz is lehet számunkra és biztatás. Bizatja az arra még kaphatókat, hajlandókat, hogy mindennél nagyobb erő a szerelem. De mondjuk inkább így goethésen: Hát tisztelt ifjú uraim, a legnagyobb kaland az életben mégiscsak a szerelem. És ki tudná ezt nála jobban:

NYUGTALAN SZERELEM

A ködnek, a szélnek
száz szörnű veszélynek,
sziklás meredeknek,
hónak, vad erekeknek,
hajrá! Nekimenni!
És sose pihenni!

Jobb volna körömmel
tépetni, veretni
mint ennyi örömmel
tetézve szeretni,
ha égve a vágyban
szívhez közelítünk,
jaj, mily csodalágyan
sajdul meg a szívünk.

De hát hova essek?
Erdőkbe siessek?
Nincs béke velem.
Minden hiába!
Élet koronája
te vagy, Szerelem!

A verset Kosztolányi Dezső fordította, akiről múlt havi magazinunkban már megemlítettük, milyen kiváló műfordító is volt. Ez irányú sokoldalúságának bizonyítására közlünk most néhány japán verset, úgynevezett *haikut*. A haiku igencsak sajátos ősrégi műfaj: hiányzik belőle minden európai körülményeskedés, szószátyárkodás és mellébeszélés. Röviden, tömören, többnyire 3-4 sorosan ragadja meg a címben megadott téma lényegét. A többit aztán az olvasóra bizza. De ne szószátyárkodjunk mi sem, íme: a 662-től 710-ig élt Kakinomoto no Hitomaro (Nem nevet! Tényleg létezett.) költő valami oknál fogva így viszonyult például a tükörhöz:

Tükör

Amint eléje lépek
s szemlélem a tükörben,
a tiszta fényű körben
a mély és furcsa képet,
úgy rémlik, hogy az messze,
túl,
egy ismeretlen öregúr.

Amikor ezt először olvastam, rágyüttem, hogy miért nem akarok mindennap beretválkozni. A tükör az oka.

Más. Tessenek elképzelni, ahogy a bizonyára roppant csinos Horikawa hercegnő reggel fölkel földre fektetett gyékényagából, kéjesen nyújtózik egyet, s még mintegy félalomban fölroja e sorokat:

Hűség

Igaz-e, hogy a mi szerelmünk
végnélküli, határtalan?
A gondolatjaim ma reggel
olyan kuszák, mint a hajam.

Aztán rendbeteszi magát, megfésülködik, rendezi gondolatait és siet papájához, a császárhoz, aki nyilván rühelli a fésületlen haját, méginkább a fésületlen gondolatokat.

A szép hercegnő igen sajnálatos módon csak huszonnyolc évet élt, 1107-ben meghalt.

Más. Matsuo Bashó (1644–1694) a hajku egyik nagymestere. Igazán nem panaszkodhatunk a bőbeszédűségére:

Légy

Veréb barátom, kérnék egy kegyet.
Ne kapd be a virágra röppe-
nő bús, kis legyet.

Más. A XVIII. században élt Ryuga – tessenek csak megfigyelni – képes három sorban érzékeltetni a mi egyik mai dilemmánkat is:

Orvos

Újévkor így szólott az orvos,
míg rázogatta jobbomat:
„Remélem, az idén is támogat-
gat.”

No, ha ezt a császár elolvassa, tüstént elrendeli az egészségügyi reformot vizitdíjastul: – Majd adok én nektek, japánok! Még hogy támogatni az orvost!...

Végezetül ide kell még tennünk a legközismertebb haikut, amit a japán kisiskolások is könnyű nélkül tudnak (tessenek csak megkérdezni

tőlük). Yosa Buson (1716–1783) írta:

Harang

A templomi harang bronzán
libegve
alszik
egy csöppnyi lepke.

És akkor mi van? – kérdezhetik teljes joggal. No de hát épp ez a haiku lényege: a vers továbbgondolása. Mert ugye, ha a harang megkondul, a szegény lepke bizony megszeppenve tovaröpül...

Szóval a haiku nem egy szájbarágós műfaj. Kiváló művelői közül sokan éppenséggel samurájok voltak, úgy bizony! Amék samuráj nem tudott egy adott témára verset írni, az megnézhetette magát, merthogy nekik nem csak a harc- művészetekben, hanem a szép- művészetekben is jártasnak köllött lenniük.

Kosztolányi kortársa és barátja Karinthy Frigyes írt paródiát a haikuról: „Sétálok kis kertemben/ A cseresznyefa virágzik/ Egyik lábam a másik előtt/ A másik az egyik után/ Jó, hogy nincs harmadik/ Nem tudnám, hová tegyem/ Vannak ilyen örömek az életben.”

Ha jobban belegondolunk, ebben van némi igazság. Így hát örüljünk mi is ennek, ne mondassák a hatalmasok, hogy semmi jónak nem tudunk örülni.

A kisgyerek ül a reggeli-
zöasztnál.

– Anyu, kérek még kaka-
ót!

– Szolgáld ki magad.

– Minek az ilyennek gye-
rek?

* * *

Egy férfi költözködik, de
a kanapéja sehogy sem fér
ki az ajtón. Erölködik, de a
végén a kanapé beszorul
az ajtóba. Ekkor áthívja a
szomszédot, aki aztán az
ajtó másik oldalán erölkö-
dik. Így megy vagy 10 per-
cig, majd a tulaj lihegve
megszóal:

– Ej, szomszéd, azt hi-
szem, ezt sose fogjuk ki-
vinni!

Mire a szomszéd:

– Ja, kivinni?

Első kézből

A ZÉRÓ TOLERANCIÁRÓL

A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI.30.) BM rendelet (a továbbiakban: R.) módosításáról szóló 2/2008. (I. 12.) IRM rendelet alapján 2008. január 20-i hatállyal az R. 27. § (1) bekezdésének b) pontja ismételtelen kötelezővé tette a vezetői engedély rendőri intézkedés során történő elvételét abban az esetben, ha a jármű vezetője az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII.28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Szm.) 42. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott ittas vezetés szabálysértésének elkövetésével gyanúsítható. A módosítással a R. tulajdonképpen visszavont a korábban 2004. június 30-ig hatályban volt szabályozáshoz, e pont tekintetében attól nem tér el.

A közúti közlekedési szabályokról szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (a

továbbiakban: KRESZ) 4. § (1) bekezdése c) pontjának második fordulata szerint **járművet az vezethet, akinek a szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.**

Az Szm. 42. § (1) bekezdésének a) pontja szerint az **ittas vezetés szabálysértését az követi el, aki** vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, továbbá közúton vagy a közforgalom elől el nem zárt magánúton **gépi meghajtású járművet úgy vezet, hogy szervezetében szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van.**

Fenti tényállás elkövetési magatartásának egyik eleme a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol szervezetben való jelenléte, azaz arra az esetre tartalmaz szabályozást, amikor az alkoholfogyasztás még nem okoz alkoholos befolyásoltságot, hanem pusztán az alkohol

szervezetben való jelenléte teszi jogellenessé a járművezetést. **Ennek megfelelően a szabálysértési tényállás megvalósulásának nem feltétele a befolyásoltság megállapítása, ahhoz elegendő az alkohol szervezetben való jelenlétének bizonyítása.**

A rendőrség a Spiratest típusú alkoholkimutató indikátorcsövet (alkoholszondát) és a Lion Alcometer SD-400 típusú kézi elektromos alkoholmérő berendezést használja a vezetést megelőző alkoholfogyasztás helyszíni ellenőrzésére, illetve bizonyítására. Az eszközök a kilélegzett levegő etil-alkoholtartalmát érzékelik. Az elektromos eszköz alkalmas a légalkoholkoncentráció numerikus kijelzésére.

A Spiratest alkoholszonda töltete a rajta átfújtt levegő alkoholtartalmától az eredeti sárgáról zöld színűre változik. Minél nagyobb az átfújtt levegő légalkohol koncentrációja, annál hosszabban és mélyebben zöldre változik a cső töltete. A cső a mintavétel során, annak eredményétől függetlenül, a kémiai reakció hatására felforrósodik, amellyel ellenőrizni lehet, hogy a mintaadás megfelelő-e. Ha a cső nem forrósodik át, akkor a mintaadó nem rendel-

MORFONDÁRIÁK

Ajjaj! Mi történik? Mi lesz, hogy lesz? Nem erről volt szó! Most akkor hogy lesz jobb ez az év, mint az előző? Szerintem sehogy. Csak a vergődés, magyarázkodás. Ja, majd elfelejtettem: a HAZUDOZÁS. Szerintem ebben a műfajban politikusaink világelsők. Itt van például a tarifa, vagy ahogy most már nevezem a taxikérdés megoldása. A több irányú szabályozás (létszám, tarifa, taxiállomás, ellenőrzés). Majd mindegyikre kaptunk már ígéretet. Mi lett belőle? Semmi. Na ugye! Ilyen egyszerű ez. Nekik. Mármint az „elvtársaknak”. Igen, igen, ők még mindig „elvtársak”, csak mostanság úgy mondják, mondatják, hogy urak. Ráadásul szegények is. Ilyen csórá, ruppólan vezetése még nem volt ennek az országnak. A pazarlásra mégis jut pénz bőven. Kampány. Már megint? Aztán meg ötmilliárd. Mire? Fog változni valami? Megmondták előre: a kormány nem. Van értelme? Nincs. Az lenne a jó, ha a T. képviselő „elvtárs-urak” tennék a dolgukat. Mivel is bízták meg őket választóik? Nem azal, hogy a parlamentben a NÉPET szolgálják? Az adófizetőket. A kisvállalkozókat. A minimálbérből őket, köztük a taxisokat is. Érdekes, hogy a drozthasználati díjat van idejük, akarunk, min-

den évben megemelni. A vizsgáztatás és egyéb évente ismétlődő kiadások díjairól nem is beszélve. Már egypárszor leírtam. Minden évben egy meghatározott eseményhez kellene rendelni az esetleges tarifaváltást. Hagyjuk az üzemenyagárat! Tényleg, az már idejét múlta. Na jó, ha ne adj'isten 100 Ft alá megy a szuper és az EVO-dízel, egye fene, akkor azt is figyelembe lehet venni. De nem kötelező. Meg aztán itt sem ártana a NULLA toleranciát bevezetni. Akinek nem stimmel valami az engedélyében, attól elvenni. Hogy mit? Az eszközt természetesen. Szépen kivinni Csepelre az autót, és ha mindent lerendez a „kolléga”, akkor a bírság, meg a tárolási díj megfizetése után visszakapná. A tulajdonos természetesen. A jogsíkat sem ártana tüzetesebben megvizsgálni. A „cégeknél” legalább. Szemlénél például. Nem csak a dátumot, a kódot is néznék már meg az etikások. Akik a kocsijukra ültetnek valakit, azoknak meg egyenesen kötelességük lenne ezt ellenőrizni. Volt már erről szó nem is egyszer. Nem baj! Majd Oli megírja ismét. Nem árt néha a frissítés. Mint ahogy dr. Horváth György és Kéthelyi József urak „pusztában kiáltott szavait” is csak mi halljuk, olvassuk. Esetleg még

olyan szakemberek, akik értik is, hogy miről van szó. Az a baj sajnos, hogy ők ugyanúgy nem tudnak tenni semmit ez ügyben, mint mi. Akik meg tehetnének valamit, azok nem értenek hozzá, ráadásul nem is akarnak. Ugyan vannak vele, mint a népszavazással. Bármi lesz az eredmény, nem változik semmi. Mint ahogy ettől a nagy NULLA toleranciától sem igen lesz itt rend egyhamar. Mit is mond a fő-főrendőr? Azt mondja, hogy olyan szondák lesznek, amelyek rögzítik az eseményeket. Eddig stimmel. Na de ha én most lehetnék fiatal. Elmennék rendőrné. Úgyis hiány van. (Most tessék figyelni!) Vennek egy ugyanolyan szondát. Csak úgy befektetésképpen. Haha! Remélem, nem kell bővebben magyaráznom. Na jó, korrupt lennék. Na és. Ki nem az? Bv. parancsnokok. Főtisztek. Nem semmi. Lassan kezdem azt hinni, hogy ezek a „huncutságok” a piacgazdaság velejárói. Miért is ne? Tényleg úgy beindult ez az év jobbnál jobb eseményekkel, mondhatnám balhékkal, az jutott eszembe, hogy havi értékeléseket kellene tartanom. A tavalyi év úgy látszik oly silány volt, hogy a két vezér még – e sorok írásakor – mindig nem tartotta meg ÉVÉRTÉKELŐ beszédét. Mi van? Egymásra várnak? Az idő meg csak megy. A dolgok meg nem mennek. Áll minden. A metró-építés. A vasutak. Közbevetőleg

én személy szerint szeretném, ha a metró minél gyorsabban elkészülne. Ugyanis fent már nincs hely. Arról nem is beszélve, hogy ahol „világvárosokat építenek”, ott folyamatosan fúrják az alagutat. Szép csendben. Nem cikkeznek róla, nem áskálódnak, nem hangoskodnak, ha valami baj van. CSINÁLJÁK! Sok helyen ez a módszer bevált. Az autópálya, a hidépítés, a vasúti korszerűsítés terén. Ha így haladunk tovább, félek, hogy csak egy „szárnyvonal” leszünk Európában. Na tessék. Drávucz uram talált egy vídám, vagy inkább mókás verset, erre meg én kesergek. Igen. Ismét vannak szobalányok. Meg úrhölgyek. Sőt, ma már a szegény lányok jó sok pénzért úgy tuningoltatják a testüket, mint más a verdáját. Őket is már köbcentiben mérik. Tulajdonképpen nem sokat változott a világ az utóbbi száz évben. Csak az irányok egy kicsit másak. Igaz, ezt akik akkor éltek, már nem tudhatják. Mi meg még nem tudjuk, hogy milyen lesz a világ száz év múlva. Reméljük, hogy szebb és jobb! Tisztelettel: **Kapitány**

**A szülészetben az egyik apuka hosszasan fényképezi az újszülött fiát.
Megkérdezi az egyik ápolónő:
- Ez az első gyermeke?
- Nem, az első fényképezőgépem.**

tevésszerűen fújja a szondát, amely megalapozhatja további kényszerintézkedés, így például vér- és vizeletminta vételre történő előállítás szükségességét is.

Amennyiben felmerül az alkoholfogyasztás gyanúja, de a vezető magatartása nem utal nyilvánvalóan súlyosabb alkoholos befolyásoltságra, az alkoholszonda csak kismértékben színeződik el, illetve az elektromos alkoholmérő berendezés **0,5 mg/l-t meg nem haladó értéket mutat**, az ellenőrzés alá vont személyt az erre a célra rendszeresített nyomtatványon **nyilatkoztatni kell az alkoholfogyasztásról.**

Amennyiben a nyilatkozattételt az elkövető nem tagadja meg, ellene az alapján a KRESZ 4. § (1) bekezdése c) pontjának megsértése miatt **szabálysértési feljelentést kell tenni.** A rendőri intézkedés során ebben az esetben a R. 27. §(1) bekezdésének b) pontja alapján **a vezetői engedélyt el kell venni. További kényszerintézkedésnek ebben az esetben helye nincs.**

Amennyiben az alkoholszonda jelentős mértékben elszíneződik, vagy az elektro-

mos szonda mérési eredménye 0,5 mg/l-t meghaladó értéket mutat, az intézkedés alá vont személyt a rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény (Rtv.) 33. § (2) bekezdésének c) pontja alapján **hitelesített, SERES Ehyrometer 679-Th, vagy SIEMENS Alcomat típusú légalkoholmérő készülékkel végzett légalkohol-vizsgálat céljából a rendőri szervhez elő kell állítani.**

Amennyiben a hitelesített eszközzel végzett ellenőrzés eredménye is 0,5 mg/l-t meghaladó értéket mutat, az alkoholos befolyásoltság mindenképpen megállapítható, és emiatt a Büntető törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény 188. §-ba ütköző járművezetés ittas vagy bódult állapotban bűncselekmény elkövetése miatt büntetőeljárást kell kezdeményezni.

Amennyiben légalkohol-vizsgálatra egyéb okok – például szemmel látható súlyos alkoholos befolyásoltság, a mintaadás megtagadása, vagy ha annak eredményét az ellenőrzött személy nem fogadja el – miatt nincs mód, az elkövetőt vér- és vizeletminta-vétel céljából elő kell állítani. A vezetői en-

gedélyt ebben az esetben a R. 27. § (1) bekezdésének a) pontja alapján el kell venni.

Amennyiben a LION AlcometerSD-400 típusú kézi elektromos alkoholmérő berendezéssel végzett ellenőrzés során a készülék 0,1 mg/l-t meg nem haladó légalkohol-koncentrációt jelez, az igazságügyi orvosszakértői gyakorlat alapján önmagában az eredmény nem bizonyítja az alkoholfogyasztás tényét, ezért az alkoholfogyasztásra utaló egyéb adat (pl. tanúvallomás) hiányában **eljárás nem kezdeményezhető, a vezetői engedélyt elvenni nem lehet.**

A helyszínen elvett vezetői engedélyt az elvétel okának megjelölésével együtt az eljáró hatóság az engedély jogosítottjának lakóhelye (tartózkodási helye) szerint illetékes közlekedésigazgatási hatóságnak három munkanapon belül megküldi. A vezetői engedélyt csak a közlekedési igazgatási hatóság adhatja vissza, méltányosságot vagy egyedi elbírálást az intézkedő rendőr vagy rendőri szerv képviselője ez esetben sem alkalmazhat.

ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály



Egy minneapolis-i házaspár eldöntötte, hogy Floridába megy felmelegedni egy különösen fagyos télen. Úgy tervezték, hogy ugyanabban a hotelben szállnak meg, ahol a mézesheiteket töltötték 20 évvel ezelőtt. Mozgalmas programjuk miatt nehéz volt összeegyeztetni az utazási időpontot, ezért a férj pénteken, a feleség pedig a következő napon repült Minneapolisból Floridába.

A férj bejelentkezett a hotelbe, ahol a hotelszobában egy számítógép is volt, nem úgy, mint évekkel ezelőtt, és eldöntötte, hogy küld egy e-mailt feleségének. Véletlenül azonban kihagyott az e-mail címből egy betűt, s anélkül, hogy észrevette volna a tévedést, elküldte a levelet a rossz címre.

Közben, valahol Houstonban, egy özvegy épp a férje temetéséről érkezett haza, akit az Úr hazahívott az ő dicsőségébe, egy szívinfarktus után. Az özvegy elhatározta, hogy megnézi a barátoktól és rokonoktól érkezett e-maileket. Miután elolvasta az üzenetet, visított és elájult. Fia berohant a szobába, édesanyját a földön találta, majd felpillantott a képernyőn található szövegre:

Szerető feleségemnek

Időpont: 2005 okt.13, péntek

Tárgy: megérkeztem!

Drága szerelmem, tudom, meg vagy lepődve, hogy üzenetet kapsz tőlem. Már számítógépük is van az ittenieknek, és lehet szeretteinknek e-mailt küldeni. Épp most érkeztem meg és jelentkeztem be. Minden elő van készítve a holnapi érkezésedre és már nagyon várom, hogy találkozunk. Remélem, hogy az utazásod olyan csendes lesz, mint az enyém.

PS.: Tényleg nagyon meleg van ideleint!!!

Tisztelt Szerkesztőség!

Kolos Ferenc vagyok, a Fótaxi gépkocsi-vezetője. Szeretném kérni, hogy legyetek szívesek tájékoztatni a taxisofőr kollégákat egy olyan problémáról, ami számomra a múlt hétig ismeretlen volt. Talán újságicikk, vagy talán egy TV-műsor alapján tudtam meg, hogy a jogosítvány meghosszabbításakor figyelni kell a dátumokra. Nevezetesen arra, hogy az úgynevezett ADATLAP, amit az okmányiroda ad ki, az NEM hosszabbítja meg a jogosítvány érvényességi idejét. Esetleges ellenőrzéskor – állítólag – a rendőr jogosan büntet, vagy jelent fel. Ezt kérdésemre az okmányirodában is megerősítették. Tehát úgy kell elkezdni a jogsícsereét, azaz az orvosi vizsgálatot, majd utána az okmányirodai ügyintézt, hogy az ÚJ jogosítványt még a régi lejárt előtt kézhez vegyűk. Saját tapasztalatom szerint három héttel a lejárt előtt már el kell kezdeni az orvosnál, és nem árt már addig is telefonon vagy interneten időpontot foglalni valamelyik okmányirodához. Ez bármelyik lehet, mert az ország összes irodája intézi a csereét, a tényleges lakhelytől függetlenül. Maga a csere kb. három hét, bár megsűgták, hogy 10-12 nap után érdeklődhettek. Ha mindezek már ismertek lennének a kollégáim előtt, és csak az én szétszórt fi-

gyelmemet kerülte volna el, akkor elnézést és bocsánat a zavarásért.

Maradok tisztelettel, jó munkát kívánok:

Kolos Ferenc

Kedves Kolléga!

Soraidat köszönettel vetjük, sajnos még olyan esetről is tudunk, amikor valaki összekeverte a jogosítványa érvényessége idejét az orvosi lejárataival. Csak a gyengébbek kedvéért: az egyik a fényképes oldalon van, a másik hátul. Sokan nem tudják, hát leírjuk: fontos a hátlapon szereplő kódszám is: vagyis a 102! Taxit csak ezzel lehet vezetni, úrvezetőknek jó a 101 is. Végül a kolléga javaslatait kiegészítve: fontos egy jó ügyorvos, aki gyors. Ezt nem részletezem, de van ilyen. Másodszor, ahogy levélírónk írja: bármelyik okmányirodában lehet jogsícs hosszabbítani – akár vidéken is –, tehát ne ragadjunk le a kerületi hivatalnál, ahol az ügyintézők hetekre előre adnak időpontot a kiszolgált autósoknak. Szóba jöhetnek a nagyobb bevásárlóközpontok, vagy az egyéb irodák is. Van, ahol azonnal megcsinálják és várni csak a visszaérkezésre kell néhány napot. Aki viszont kicsúszik a határidőből, vagyis lejárt az orvosija, az A/4-es lappal bizony tényleg nem vezethet, legalábbis a jogszabály szerint.

A Szerk.

ELŐFIZETÉSI DÍJ 2008. JANUÁRTÓL

A féléves előfizetői díj 2490 Ft, az egyéves 4980 Ft, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

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

Küldj egy receptet!

Főzni jó! Miért? Mert nyugtató, amikor a konyha békeje visszaköszön, amikor a finom illatok kavalkádja, a zubogó és lassan fővő ételcsodák egyszer csak a szépen terített asztalon köszönnek vissza. Miért szeretek főzni? Ennek több oka van. Talán az én korosztályom (57 éves vagyok, sajnos) a konyhában nőtt fel. Még most is az orromban van a szénfűtésű sparheltről áradó hideg téli korareggel duruzsoló édes tea illata. Vagy nagymamám által a konyhában elkezdett, majd az előszobáig kihúzott rétes-költevények látványa. Apai nagyapám – aki sosem tanulta ezt a csodát – a génjeiben hordozhatta a tehetségét, mert az első világháborúban tisztai szakácsként szolgált, ami azért abban az időben ugye nem volt semmi. Személy szerint az eredeti mesterségem vegyész, ebből kifolyólag a kutyvasztás tudományából bőven ragadt rám valami. Közben kereskedelmi főiskolát is kijár-

tam és a szakában néminemű áruismeret-re is szert tettem. Abban a szerencsés helyzetben vagyok, hogy a párom – nálunk a jó és hálás kosztos, aki egyben a legaranyosabb kis kukta – szereti az előkészítést, ezért élvezet vele összedolgozni a konyhában is. Rengeteg idő jut így más dologra. Vagy ki nem emlékszik a felejthetetlen Latinovics Zoltán Szindbádjáról, a gyöngyöző húslevesre és a remegő velőscsontra? Ennyi bevezető után jöhet a recept:

Karfiolos csirke, tejes sajtmártásban.

Hozzávalók:

- kb. 5-6 db. csirkecomb és szárny,
- egy jó nagy karfiol,
- kb. fél liter tej,
- kb. 30-40 dkg sajt (lehet füstölt is ízlés szerint),
- vöröshagyma, fokhagyma, fokhagymakrém, örölt kömény, örölt szerecsendió, vegeta, só, étolaj kevés liszt.

A karfiolt rózsáira szedem és annyi sós, vegetás vízben, ami éppen ellepi, félpuhára főzöm.

Kedves kolléganők, kollégák!

Engedelmetekkel ismét jelentkezem néhány receptemmel. Az első legyen egy izgalmas, magyaros bikahere rizzsel. Lehet előételként egy nagyobb lakoma elé. Kapni friss bikaherét pl. a Bosnyák téren, a piacon. Elég nagy a mérete, így 4 főre elég 2 darab belőle. Elkészítése: éles késsel hosszában a külső oldalát megnyitom, és ebből a borszerű részből a belső részt kifejtem. Kb. 1 cm-es tallérokra szeletelem. Sózom, borsozom, majd kevés olajon, lehetőleg olívaolajon mindkét oldalán jól átpirítom. Vigyázni, mert fröcsköl kissé, mivel elég magas a víz- és zsirtartalma! Ha kész, kiszedem, a maradék olajra kb. 1 kanálnyi lisztet szórok, keverem, pirítom kissé, egy kis kanálnyi örölt pirospaprikát hintek rá, elkeverem és hideg vízzel felengedem, amennyi szükséges a megfelelő sűrűséghez. Ehhez hozzákeverek kb. 1,5 dl tejfölt, s ha összeforrt, ez is kész. Készíték hozzá gyorsrizst, amit a tálalásnál gombócra formázok, mellé teszem a pirított heretallérokat, meglocsolom a paprikás mártással, díszíthetem citromkarikával és apróra vágott petrezselyemmel. Ami a lényeg, vendégeidnek legyen meglepetés, és csak a végén árul el, hogy mit is ettek. Esetleg legyen kvízkérdés, és a jó tippelő kaphat még egy pohárral a mellé simuló száraz fehérborból, vagy rozéból.

Most úgy érzem, beindultam, s ha a szerkesztő is ad még helyet, itt van még egy érdekes előétel, vagy akár reggeli, ami halféle lesz. Ez pedig a házilag pácolt lazacszeletek. Ezt a receptet mintegy 30 éve tanultam, még Ulanbatorban, egy német geológustól. A lazacot hozzá az oroszoktól kaptuk, cserébe a magyar pálinkáért. Nos, az elkészítés nem túl nehéz. A kifilézett lazacszeletekből vékony csíkokat vágunk, erősen besózzuk, s elkezdjük rétegesen elhelyezni egy befőtt üvegben. Soronként kissé megborsozzuk, koriandert és mustármagot hintünk rá, valamint mindig adagolunk egy kevés extra szűz olívaolajat. 2-3 sor után egy-egy babérlevelet beledobunk. Ha az üvegünk megtelt a hallal, s az egészet ellepte a nem túlzásba vitt olaj, akkor már csak annyi a dolgunk, hogy jól lezárjuk, és a hűtőszekrényben őrizzük pár napig, hogy az ízanyagok jól összeérjenek. Fogyasztása egyszerű és igen izletes. Vékony pirítót megvajazunk és erre helyezzük a halszeleteket. Ízlés szerinti mennyiségben. Mivel az ételünk igen finom és gyorsan fogy, lehet hozzákészíteni a következő adag elkészítéséhez.

Ja, és próbájuk meg kísérni a halat jéghideg száraz pezsgővel! Valami örület! Próbáld ki, és jó étvágyat hozzá! Tisztelettel:

Szoós István, Cíty 22

Ha megfőtt, leszűröm, lecsepegetem és félreteszem. A csirkét sózom, bedörzsölöm fokhagymakrémmel, megszórom az örölt köménnyel. Letakarom fóliával és a hűtőbe teszem, amíg a sajtmártás készül. A sajtot lereszelem, kevés olajon kb. egy evőkanál lisztet éppen csak a világos zsemleszínűre pirítok és lassan állandóan keverve, felengedem a tejjel. Amikor a tej jól felmelegedett, de nem forr, akkor kevergetve hozzáadom a reszelt sajtot, hogy krémszerű mártást kapjak. Örölt szerecsendióval ízesítem. Ízlés szerint sózom, majd félreteszem hűlni. A hagymát apróra vágom és egy kuktafazékban kevés olajon megfuttatom. Beleteszem a csirkéket és azokat pár percig átforgatom, hogy a hús kifehéredjen. Kevés vizet öntök alá, ha kell lehet ízesíteni sóval, vegetával. Kb. 20-25 percig a fűvástól számítva majdnem készre párolom. Egy tepsibe lerakom a karfiol felét, erre jön a kuktaból kissé lehűtött csirke, amire rászűröm a finom főzolevet, ráöntöm a sajtmártás felét, majd betakarom a maradék karfiollal és ráöntöm a megmaradt sajtmártást. Közepesen meleg sütőben készre sütöm. Akkor jó, ha a sajtkrém éppen hogy aranyszínűre sül a tepsitetején. Jóféle száraz fehérborral leöblíthető.

Jó étvágyat hozzá!

Gyurisán Tamás
Fótaxi 891



FREKVENCIAÁTÁLLÁS

a Nador Rendszerházzal

A frekvenciaátállásra kötelezett rádiós rendszerek cseréjéhez kapcsolódó szolgáltatásaink:

- URH rádió rendszerek tervezése, engedélyeztetése
- új, kedvező árfekvésű átjátszó berendezések, rádiók szállítása
- telepítés, üzembehelyezés

AKCIÓ!

MAXON PM 100/160 rádió



- 4/99 csatorna
- frekvencia tartomány: VHF, 146-174 Mhz
- 1-25 W max. kimenő teljesítmény
- programozható csatorna raszter 12,5/25 kHz
- beépíthető kerettel, kézimikrofonnal, tápkábelrel, kódadó nélkül

Ár: 45.000,- Ft + ÁFA

NADOR RENDSZERHÁZ KFT. 1141 BUDAPEST, ÖV UTCA 3.
TEL: (1) 470-5028 FAX: (1) 470-5011
E-MAIL: MARKETING@NADOR.HU WWW.NADOR.HU

Kilátástalan a harc

Mindennaposak a lezárások a gyorsforgalmin

Az elmúlt évtizedben vagy ezer levelet írtam az illetékeseknek. A minisztériumnak (jelenlegi nevén Gazdasági és Közlekedési Minisztérium) a „fővárosnak” (jelenlegi nevén: Budapest Főváros Önkormányzat, Közlekedési Ügyosztály) és a közlekedési szakembereknek (például a Fővárosi Forgalomtechnikai Főosztálynak) a repülőtéri „gyorsforgalmi” úttal kapcsolatban.

Legalább ötven cikkem jelent meg ebben a témában különböző újságokban, például a „Taxisok Világa” c. szaklapban is. És mindez teljesen feleslegesen! Naponta szorulnak be emeletes turistabuszok, magas kamionok a jelzett útszakaszra, hosszú órákra megbénítva a forgalmat. Az utasok lekésik a repülőt, az autósok pedig komoly kerülőkre és várakozásra kényszerülnek a fegyelmetlen, vagy csak egyszerűen figyelmetlen sofőrök miatt. Ez éves szinten többmillió kárt okoz az arra járóknak, ám ez úgy tűnik nem érdekel senkit. Minderről napi pontossággal, percre lebontva tájékoztatom az illetékes közlekedésszervezőket.

Minden hiába, úgy látszik teljesen feleslegesen! A helyzet változatlan, pedig egy nap alatt megszülethetne a megoldás. A gyorsforgalmi út elejére vissza kellene (!) helyezni az öt évvel ezelőtt leszerelt terelőkaput. Akkor egy svéd turistabusz balesetkor eltávolították ezt a műtárgyat. Pedig nincs más megoldás: vissza kell helyezni a kaput olyan helyre, hogy egyáltalán ne jöhessenek be magas járművek a gyorsforgalmi útra.

Az már csak hab a tortán, hogy a jelenlegi „daráló” kapu teljesen felesleges befelé! Ugyanis azokat kaszálja le, akik már átbújtak a két aluljáró alatt! Ugyanez a kapu kellene, de nem itt, hanem a gyorsforgalmi út behajtójánál. Természetesen ismételt írtam, de minek. Itt a legújabb válasz:

Tisztelt Juhász Péter Úr!

Hivatkozással a repülőtéri „gyorsforgalmi” úttal kapcsolatos ismételt panaszlevelére – az illetékes szakfőosztálytól kapott válasz alapján – az alábbiakról tájékoztatom:

A fenti tárgyban ismételt írt levelét továbbítottuk az illetékes közútközvetítő szervezet – Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala – felé. A levélben szereplő felvetések egy részét jogosnak találjuk. Tájékoztatom, hogy a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumnak az önkormányzat kezelésében lévő közutak kérdéseiben nincs illetékessége.

A megkeresése kapcsán levélben fordulunk a közút kezelőjéhez, valamint a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény /Tv. 34. § (2) „A közlekedési biztonságát sértő vagy veszélyeztető helyzet megszüntetése érdekében – kezdeményezheti a forgalomszabályozás módosítását, vagy a közút kezelőjét a forgalmi rend felülvizsgálatára kötelezheti.”/

SAP-ART AKCIÓ:

HA VAN JELZÁLOGHITELED

(lakáshitel, szabad felhasználású hitel), nagybanki partnerünk segítségével kiváltjuk, és az összeget felemeljük az ingatlan hitelbiztosítéki értékének 100%-áig.

Teljesen bankköltségmentes.

THM: 5,39%, nincs kamatperiódus!

Feltétel: a jelenlegi jelzáloghiteled pontos fizetése, de nem kell jövedelemigazolás vagy '0'-s papír!

SZÁMOLJ! HAVI TÍZEZREKET TAKARÍTHATSZ MEG VELE! (vagy a mostani törlesztőddel jelentős összeghez juthatsz! Fejleszd akár ebből vállalkozásodat.)



Bíró László

SAP-ART
VÁLLALKOZÁSFEJLESZTÉS
70/3838767; 1/7888295
70/3162071; sap-art@chello.hu

alapján a Nemzeti Közlekedési Hatóság felé, figyelmüket felhívva a közlekedés biztonságát befolyásoló problémára, illetve az ügy további intézése érdekében.

Üdvözlettel:

Rácz Krisztina
Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
Kommunikációs főosztályvezető

Továbbra is mindenki tovább passzolja a labdát. Már nincs hová fordulni. Menjünk a Hágai Bírósághoz? Az Európai Unióhoz? Közép-Európa már csak ilyen... Ülnek a meleg irodákban és nem foglalkoznak azzal, hogy a repülőtéri út maga a rémálom. Naponta beszorult kamionok, hetente történő súlyos balesetek... Mi dühönghetünk, rázhatjuk öklünket, többet nem tehetünk.

Juhász Péter

CSAK TAXISOKNAK

Este 8-tól reggel 8-ig

1480 Ft komplett takarítás külső + belső

Nappal

990 Ft Külső mosás

990 Ft Belső mosás

Nyitva: minden nap **0-24**

AUTÓKOZMETIKA

Brill autómosó
XIX. Üllői út 280. (az AGIP kútnál)
Tel.: 06 (20) 226 9434

A VOLÁNCOM Kft.

hasznosítani kívánja a Budapest X. Bebek u.1. alatti forgalomirányító központját. Ennek keretében helyiség(ek), könnyű telefonszám, URH-hálózat, számítógépes rendszer használatát biztosítjuk.

Részletes feltételek 2008. február 20-tól személyesen a társaság központjában vagy a volancom@volancom.hu címen igényelhetők. Az ajánlatokat 2008. március 20-ig várjuk. Ajánlatok értékelése: 2008. március 31-én.

A VOLÁNCOM Kft.

taxisok részére ajánlja reprezentatív személygépkocsik tartós bérletét komplex szolgáltatással.
VÉTEL-BÉRLET-LIZING
www.volancom.hu.

Tapasztalataim kicsiny tárháza

Meglepetések az adóbevallások készítése során

Már évek óta foglalkozom adóbevallás-készítéssel, vagy ez ügyben tanácsadással, de még mindig érnek meglepetések. Bár lapzártakor (február 6.) még javában zajlott az adóbevallási „őrület”, úgy gondolom, annyi tapasztalat gyűlt fel idáig, amit érdemes megosztanom veletek. Háttha lesz még aki okul belőle...

- Sokan kérdezték, mi az a különadó, és tényleg kell-e fizetni? (Ez a „tényleg” kérdés több egyéb adó és járulék kapcsán is olyan sokszor felmerült, hogy már kezdem azt hinni, valamiféle adóreform következett be titokban, amelyik előírja, hogy csak azt az adót kell fizetni, amit szeretnének...) Tehát a különadó: 2006. szeptember elseje óta létezik, és sok olyan kolléga volt, aki még nem is hallott róla!

- A nyugdíj melletti vállalkozók egy részének fogalma sem volt róla, hogy 2007. április 1. óta nyugdíjjárulékot is kell fizetnie. Annak örült csak, hogy csökkent az eü.-járulék...

- Néhányan a 2006-os évben érvényes minimálbér alapján fizették járulékaikat, és csodálkoztak, hogy folyószámlájuk nagyarányú hiányt mutat...

- Volt olyan vállalkozó, aki arra a kérdésre, hogy mennyi volt a bevétele, visszakérdezett: mennyit szoktak írni?

- Főállású taxisoknál több mint hárommillió és kevesebb mint háromszázezer forint között minden bevétel előfordult. Ez utóbbi kolléga, ha ingyen üzemeltette az autóját, akkor havi huszonezter forintból elégedett...

- Elementáris meglepetéssel értesült egyik taxis vállalkozó, hogy 2007-ben már havi járulékbavallást kellett adni. Tényleg? – kérdezte. – És minek?

- Fogalma nem volt egyik taxisunknak, hogy ő milyen vállalkozási formában van, átalányadós, vagy tételes. – Írjál be valamit, oszt jól van! – bátorított.

- Nagyon sokan nem tudták – vagy nem törődtek vele – hogy negyedévenként adóelőleget kell fizetni. Néhány éve pedig már az adóbevalláson is fel kell tüntetni ezeket az összegeket, így a késedelmi pótlék nem kerülhető el.

- Taxis vállalkozó elkerekedett szemmel vette tudomásul, amikor közöltük vele, hogy előző könyvelője hiányosan adta be bevallásait, és amit beadott, az is hibás volt. – Pedig a könyvelési díjat mindig rendszeresen beszédte – panaszkodott.

- A folyószámlák átvizsgálása során találtunk több millió forint hátralékot és néhány százezer forint többletet is. Hogy ez utóbbi hogy nem tűnt fel a minimálbérből élő vállalkozónak...?

-oli-

Focisorsolás

Néhány nap és elkezdődnek a küzdelmek a nagypályás labdarúgó-bajnokságokban (öregfiúk, illetve old boy's csapatoknál) ott, ahol taxis csapatok is indulnak. Újra és újra mondjuk, ezek örvendetes dolgok. A napi 10-12 óra taxizás után kollégák kiszállnak a verdából és egy kicsi, mozognak!

Örömteliek az újabb információk is: például a City Taxinál szervezik a nagypályás csapatot, vagy a Pepitataxi-nál tervezik az indulást az Old Boy's bajnokságban! Gyertek minél többen szurkolni családostul, feleségestül. Hozzatok a gyerekeket is.

Röviden most a sorsolásról. A teljes program megtalálható a Budapesti Labdarúgó Szövetség honlapján. www.blsz.hu

Kiemelt csoport (Öregfiúk „I. osztály”)

Március 10.	6x6 Taxi - Gázművek
Március 17.	MALÉV - 6x6 Taxi
Március 31.	6x6 Taxi - Budafoki MTE
Április 7.	Bp. Honvéd - 6x6 Taxi
Április 14.	6x6 Taxi - ESMTK
Április 21.	6x6 Taxi - REAC
Április 28.	Újpest FC - 6x6 Taxi
Május 5.	6x6 Taxi - MTK Hungária
Május 19.	Budakeszi - 6x6 Taxi
Május 26.	6x6 Taxi - Ferencváros
Junius 2.	Vasas - 6x6 Taxi
Junius 9.	6x6 Taxi - Szigetsép
Junius 16.	Testvériség - 6x6 Taxi

Közép csoport (Öregfiúk „II. osztály”)

Március 31.	RAFC - Fótaxi
Április 7.	Fótaxi - SCALA ROSCO
Április 14.	BVSC - Fótaxi
Április 21.	Fótaxi - ROJIK FC
Április 28.	PN 2001 Kft. - Fótaxi
Május 5.	Fótaxi - Fabulon
Május 19.	UNITRAVEL - Fótaxi
Május 26.	Fótaxi - REFERI
Junius 2.	RTK - Fótaxi
Junius 9.	Fótaxi - Rákoshegy
Junius 16.	Duna SK - Fótaxi

Területi csoport (Öregfiúk „III. osztály”)

Március 31.	Érdi VSE - Pepitataxi
Április 7.	Pepitataxi - Szigetszentmiklós
Április 14.	Tököl - Pepitataxi
Április 21.	Pepitataxi - Csepel Hungary Club
Április 28.	Délegyháza - Pepitataxi
Május 5.	Pepitataxi - Százhalombatta
Május 19.	ESMTK - Pepitataxi
Május 26.	Pepitataxi - Soroksári TE
Junius 2.	Halásztelek - Pepitataxi
Junius 9.	Pepitataxi - Pestszentimre
Junius 16.	Duplő (Gyál) - Pepitataxi

Old Boy's (II. osztály)

Április 11.	Fótaxi - Tipográfia
Április 18.	Testvériség - Fótaxi
Április 25.	Fótaxi - Szabadkikötő
Május 9.	Fótaxi - MAC Láng
MÁJUS 16.	H. Sashegy - Fótaxi
Május 23.	Fótaxi - Róna SC
Május 30.	MTK II. - Fótaxi
Junius 6.	Fótaxi - Ú. Haladás
Junius 13.	Senior'92 - Fótaxi

Juhász Péter

A férfiak álma



Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XI. Fehérvári út – Hamzsabégi utca sarok

Taxis kolléga nem érti a forgalmi rendet a jelzett helyszínen. A „mellékúton” ott az egyértelmű „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla. Ugyanakkor a Fehérvári úton is felfestették az „Elsőbbségadás kötelező” útburkolati jeleket.

- Az ideiglenes forgalmi rendet a 4. számú metró építésével kapcsolatosan alakították ki, ezért észrevételét továbbítottuk a lebonyolítást végző Eurometro Kft.-nek.

VI. Rippl-Rónai utca

Az új forgalmi rend szerint a MÁV Kórházról nem a Dózsa György út felé, hanem a Rippl-Rónai utca felé lehet kihajtani. Azonban a helyismerettel nem rendelkezők nem tudják, hogy a Rippl-Rónai utca egyirányú! Eppen ezért célszerű lenne kihelyezni a kapukijáronál egy „Kötelező haladási irány” jelzőtáblát.

- Az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtábla létesítésére intézkedtünk.

XVIII. Repülőtér I.

Vasúti megállóhely készült az I-es repülőtéren, ezért ideiglenesen sebességcsökkentést vezettek be. Az építkezés befejeződött, ezért jó lenne a két felesleges táblát leszerelni.

- A generálkivitelezőtől kapott információ szerint a vasúti pálya mentén az utómunkálatok még tartanak. A kivitelező ígéretet tett arra, hogy a munka befejezése után a feleslegessé váló táblákat eltávolítják.



XVIII. Repülőtér I.

XIX. Ady Endre út – Kenyérmező utca

Méteres kőfal akadályozza meg a behajtást az Ady Endre utca felől a Kenyérmező utca felé. Taxis kolléga szerint felesleges a jelzőtábla.



XIX. Ady Endre út – Kenyérmező utca

- Az utca végleges lezárása a XIX. kerületi Polgármesteri Hivatal megbízásából készült évekkel ezelőtt. A jelzőtáblák megszüntetését a XIX. kerületi Polgármesteri Hivatal időközben elvégezte.

XX. Nagysándor J. utca – Nagykörösi út sarok

Jelenleg semmi sem tiltja a behajtást a Nagykörösi útról a Nagysándor utca felé, pedig az „Zsákutca” a felüljáró miatt. Célszerű lenne kihelyezni egy „Zsákutca” jelzőtáblát.

- A jelzőtábla nyilvántartásunkban szerepel, pótlására intézkedtünk.

V. Nádor utca – Zrínyi utca sarok

Sétálóutca lett a Zrínyi utca, így már nem lehet behajtani a Nádor utcából a Zrínyi utcába, ezt a kőkerítés is akadályozza. Célszerű lenne a jelzőtáblát módosítani.



V. Nádor utca – Zrínyi utca sarok

- A Zrínyi utcában építkezés miatt ideiglenes forgalmi rend van érvényben. A kivitelezőnek írásban jeleztük a szükséges intézkedéseket.

VII. Király utca – Vörösmarty utca sarok

Évekkel ezelőtt kértük a sok baleset miatt az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla megismétlését az utca bal oldalán, illetve az „Elsőbbségadás kötelező” útburkolati jel felfestését. A kérést akkor teljesítették. Az elmúlt időszakban a csatornázási munkák alatt eltűnt az útburkolati jel, illetve a megismételt jelzőtábla. Kérem mindkettőt pótolni.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

IX. Boráros tér

Változott a forgalmi rend a Közraktár utca felől a Soroksári út felé haladva, módosították a terelővonalakat. Azonban a régi jeleket eltakaró festék elkopott, így most teljes a káosz. Jó lenne a felesleges jeleket egyértelműen eltüntetni.

- A 4. számú metróvonal építésével kapcsolatos a Petőfi híd alatti forgalmi rend. A problémát mi is tapasztaltuk és az útburkolati jel egyértelműsítésére vonatkozóan felkértük a lebonyolítást végző Eurometro Kft.-t.

tást végző Eurometro Kft.-t.

VIII. Blaha Lujza tér

A metrópótló buszok közlekedése miatt ideiglenes forgalmi rendet vezettek be a Blaha Lujza téren. A forgalom visszaállt a régi mederbe, azonban ott felejtettek egy „Behajtani tilos” jelzőtáblát. Kérjük a leszerelését.



VIII. Blaha Lujza tér

- A kelet-nyugati metró pótlását lebonyolító cég felé intézkedtünk a tábla leszerelésére.

II. Pasaréti út – Szilágyi Erzsébet fasor

Amikor szabad jelzést kap a Pasaréti út forgalma, akkor nyugodtan mehet (mehetne) a Szilágyi Erzsébet fasor forgalma a Pasaréti út felé.

- A javasolt jelzőlámpa-programmódosítást lehetségesnek tartjuk, azonban meggyeizzük, hogy a forgalom lefolyására nem lesz jelentős hatása, mivel a Budapest Szálló előtti jelzőlámpa úgy van a csomópont-hoz hangolva, hogy a két lámpa közti szakasz normál forgalmi viszonyok mellett kiürül. A kiegészítő jelző felszerelését, amennyiben a BFFH Közlekedési Ügyosztály engedélyezi, megvalósítjuk.

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban.

Juhász Péter
lampafelelos@freemail.hu
www.iwiw.hu



IX. Boráros tér

A japán taxikban tilos a dohányzás Füstölögnek a szigetország lakói

Néhány évtized alatt jelentősen megváltoztak Japánban a dohányzási szokások, így az sem csoda, hogy az új esztendőben már a taxikban sem lehet pöfékelni, ami korábban elképzelhetetlen lett volna a keleti országban. Az utasoknak nem is tetszik az új rendelet.

Japánban a dohányzók száma a '60-as években volt a legmagasabb, amikor a felnőttek 49 százaléka cigarettázott. Azóta számos dohányzás elleni felvilágosításnak és kampánynak köszönhetően ez az arány jelentősen megváltozott. 1998-ban már csak a felnőtt lakosság 34 százaléka, míg nem tavaly mindössze 26 százalékuk gyújtott rá egy-egy szálra. A nem dohányzók között pedig egyre több a taxifőőr, akik az utasok kényelme érdekében kénytelenek voltak autójukban szívni a füstöt, ha akarták, ha nem. 2005-ben két taxitársaság ellen pert indítottak alkalmazottaik, a passzív dohányzásból adódó egészségromlásukra hivatkozva. Akkor a bíróság a kártérítési igényüket ugyan elutasította, de a határozatban felszólította a társaságokat, gondolják

végig, miként lehet a jövőben dolgozóik egészségvédelmére jobban ügyelni.

Egyre több füstmentes taxi jelent meg Japánban is, mígnem idén januártól, nem lehet dohányozni egyetlen autóban sem. A tiltás mellett a nagy dohányosokra tekintettel azt is kidolgozták a rendelet alkotói, miszerint a sofőröknek rendelkezniük kell hordozható hamutállal. Ha az utas cigarettázni óhajt, akkor köteles a taxis megállni egy félreeső helyen, és lehetőséget adni kuncsaftjának a pöfékelésre. No nem az utastérben, hanem a szabad levegőn, már ha az önkormányzatok azt ott nem tiltják. Napjainkban ugyanis egyre több cégnél tiltott a munkavállalóknak az épületen belüli dohányzás, egyes önkormányzatok pedig az utcai cigarettázást is büntetik.

A rendelet számos – a türelmükről és nyugodtságukról elhíresült – japán emberből váltott ki ellenérzést az eltelt rövid idő alatt is. Ez azonban nem befolyásolja a szolgáltatókat abban, hogy ne keljen el-türniük a dohányfüstöt autójukban.

Cash

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- 1. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Lakó-pihenő övezet”. Átmenő forgalom céljából a taxi nem hajthat keresztül az ilyen területen.
- 2. Helyes a „C” válasz.** A táblával jelölt helyen, az úton egymás után két vagy több veszélyes útkanyarulat van.
- 3. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Kerékpáros közvetett kapcsolat”. Az útkereszteződésnél a kerékpárosnak, amennyiben balra kíván továbbhaladni, a kerékpárról leszállva, a keresztező út menetirány szerinti jobb oldalán közlekedő járművekhez kell besorolnia, és az útkereszteződésén áthaladnia.
- 4. Helyes az „A” válasz.** A „Korlátozott várakozási övezet” tábla és az ábrán látható kiegészítő táblája azt jelzi, hogy a megjelölt területen, munkanapokon 6 és 20 óra között csak a várakozást ellenőrző óra működtetésével szabad öt percnél hosszabb ideig egyhelyben tartózkodni.
- 5. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Villamos”. A jelzett helyen az utat villamospálya keresztezi
- 6. Helyes a „B” válasz.** A táblakombináció azt jelzi, hogy az „Áljlj” Elsőbbségadás kötelező” táblára kell számítani, a kiegészítő táblán feltüntetett távolságra.
- 7. Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése „Hóláncc használata kötelező”. A

taxira is érvényes az ilyen tábla utasítása.

8. Helyes az „A” válasz. Tompított vagy távolsági fényszóró helyett vagy mellett ködfényszórót abban az esetben szabad használni, ha a látási viszonyok ezt indokolják.

9. Helyes a „C” válasz. A megkülönböztetett gépjármű mögött a követési távolságot úgy kell megválasztani, hogy az ne járjon a közlekedés többi résztvevőjének a zavarásával.

10. Helyes a „B” válasz. A hátramenet ilyen esetben csak akkor megengedett, ha a partner járműveket nem akadályozza.

11. Helyes a „C” válasz. Előzni abban az esetben szabad, ha az előzni kívánó jármű előtt ugyanabban a forgalmi sávban haladó másik jármű előzési szándékot nem jelzett.

12. Helyes a „B” válasz. Személygépkocsi tetőcsomagtartóján rakomány abban az esetben is szállítható, ha a járművön előre és hátra legfeljebb 40-40 cm-re túlnyúlik.

13. Helyes az „A” válasz. A vonatkozó szabály az indokolatlan lassú haladást tiltja.

14. Helyes a „B” válasz. A képen látható hosszirányú folytonos vonal záróvonalnak minősül, így azt sem átlépni, sem érinteni nem szabad.



ANTAL JÓZSEF
(Taxi4 URH 525)
1954–2008

A TAXI4 vezetősége szomorú szívvel tudatja, hogy cégünk megalakulása óta velünk dolgozó kollégánk, Antal József, a mi Józsink, életének 53 évében tragikus hirtelenséggel elhunyt.

Emlékét megőrizzük.

A Taxi4 dolgozói és vezetői

VILLÁS SÁNDOR



1957–2008

Ahogy múlik az idő, egyre többször szembesülünk a ténnyel, hogy egy jó barát, kolléga már nincs köztünk. Ehhez a gondolathoz azon-

ban soha nem lehet hozzászokni, különösen akkor nem, ha olyan valakiről van szó, akit már hosszú idő óta és nagyon sokan ismertünk. Ez pedig a 870-es Villás Sanyi esetében hangsúlyozottan így van. Ha valakiről, akkor róla el lehet mondani, hogy Ő volt az igazi TAXIS, így, csupa nagy betűvel. A 80-as években kezdett el taxizni, 1999 őszétől dolgozott a Taxi 2000-nél. A szakmában eltöltött hosszú idő alatt rengeteg tapasztalatot szerzett. Egész különleges módon gyakorlatilag minden információt, amit az évtizedek során gyűjtött, meg is jegyzett. Élő lexikon volt. Nála kevesen ismerték jobban a várost. Nehéz volt olyan eldugott helyet, vagy éppen egy frissen épült lakótelepen egy új utcát mondani, amit Ő nem ismert volna. Amikor új kolléga került a céghez, a Sanyi az elsők között volt, akit megismert. Szinte nem létezett nap, amikor nem dolgozott, de olyan nap sem létezett, amikor ne kért volna valaki az URH-n segítséget Tőle. A mobil telefonja is gyakran csörgött ilyen ügyekben, és Ő mindig készségesen segített mindenkinek. Szomorúan emlékezünk arra a napra, amelyen búcsú nélkül elhagyott mindnyájunkat.