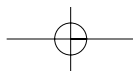


XVIII. évf. III. sz.

2008.

Március



TARTALOM

Újabb vizsgálat taxitársaságok ellen	4.
Mikor taxi a taxi?	6.
Ezt a buszszávot is használhatjuk!	6.
Mitől taxi a taxi?	9.
Gyorsjárat a fogdába	10.
Az új Clio Grandtour	10.
„Ratkó-gyerek” vagy?	11.
A Taxiállomás Kht. tájékoztatója	12.
Tudod vagy tippelsz?	15.
Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal kapcsolatban	16.
Taxisra lótt, tizenhárom évet kapott	23.
25 éves a City Taxi	24.
Közlekedési akciók hétről hétre	28.
Elátkozott gyorsforgalmi út	31.
Találtunk egy verset	32.
Morfondáriák	33.
Küldj egy receptet!	33.
Taxaméterek	34.
Tiltakozások Németországban	37.
10 éve történt	37.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	38.
Tűszhelyzet Nyíregyházán	45.
Pénzbehajtás mindenáron	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 BEBETONOZOTT MAXIMÁLT TARIFA

- Nyolcadik évforduló -

Bizony, már nyolc éve nem változott a fővárosban a maximált tarifa mértéke. A Fővárosi Közgyűlés 2000. június elsejei hatállyal hozta meg döntését a Budapesten használható taxi-viteldíjak legmagasabb mértékéről. Ennek a rendeletnek nyomán lett a 200 Ft-os nappali tarifából 240, a 280-as éjszakai árból pedig 336 forint kilométerenként. Hasonló nagyságrendben módosultak az alap- és várakozási díjak is. Az akkori inflációs folyamatoknak ez a 20 százalékos emelés teljes mértékben megfelelt. Azóta viszont mintha megállt volna az idő... 2000 júniusa óta a fővárosban egyetlen forinttal sem emelkedtek a maximális tarifák. Ami egy nyugodt, langymeleg szocializmusban nem volna baj – öreg taxisok emlékeznek még, hány évig használtuk a 8-7-2-es tarifát – ám tudomásom szerint itt most kapitalizmus van, vagy mi! Meg versenyhelyzet! Továbbá szabadpiac!

A tekintetes fővárosi képviselők azonban úgy tűnik nem hajlandóak ezeket a folyamatokat észrevenni. Talán számukra is megállt az idő. Elképzelhető, hogy még mindig a 2000-ben megállapított fizetésükből élnek...?

2000 áprilisában az adóhivatal által díktált, elszámolásra alkalmas üzemanyagár 231 forint volt a benzin, 207 forint a gázolaj tekintetében. Végül is nem túl nagy a különbség a mai 300 forint körüli árakat nézve. Mindössze 30-50 százalékos az emelkedés. Vagyis ha azt a sokak által favorizált tarifa-megállapítást alkalmaznánk, amely szerint egy kilométerre eső taxitarifa egyenlő egy liter benzin árával, bizony már 300 körül kellene lenni a viteldíjnak. Ha viszont a tarifamaximum 2000. évben érvényes értékeit az üzemanyagár százalékos változásával vetjük össze, akkor ma a nappali kilométerdíjnak 310 és 350 forint között kellene mozognia, az éjszakairól nem is beszélve, melynek korrekció értéke e szerint a számítás szerint 430 és 500 forint között lenne. És még csak a benzin és a gázolaj árának emelkedéséről beszéltünk...

Kétezerben a minimálbér havi 25 500 forint volt. Ennek 14 százalékát fizették a főállású taxisok egészségügyi járulékként és 30 százalékát nyugdíjjárulékként. Ebben az évben már az egészségügyi hozzájárulást is fizetni kellett 3900 forint értékben. Egy főállású taxis tehát minimálisan mindösszesen 15 120 forint járulékot fizetett havonta. Ma már 69 000 forint a minimálbér, és ennek 11+33,5+4 százalékát, továbbá 1950 forint EHO-t fizetünk minden egyes hónapban. Ez legkevesebb 35 412 forint. A 2000-es összeg több, mint kétszerese, pontosabban 234 százaléka. Ha ezt vennénk figyelembe, hogy is alakulna a tarifa? Nappal 562 Ft/kilométer, éjjel

786 Ft/kilométer. Jól hangzik? Ha meg a minimálbért vesszük, a kétezres 25 500-nak a 69 000 megközelítőleg 270 százaléka. Számoljunk: nappal 648, éjszaka 907 forintos kilométerdíj? Nem hangzik rosszul!

Mielőtt bárki demagógiával vagy nagyási hóborttal vádolna, szeretném tisztázni: senki nem akadályozta meg a taxis vállalkozót, hogy 2000. évben a maximált tarifa alkalmazásával indítsa, tartsa fenn vállalkozását. Teljes joggal használhatta mind üzleti számításaiiban, mind a tényleges gyakorlatban a legmagasabb viteldíjat. Egész vállalkozását, járműbeszerzését, reklámjait és utaskörét e köré a tarifa köré építhette, és számíthatta ki vállalkozói hasznát. Ha viszont ma, nyolc év után még mindig csak legfeljebb ezt az árat alkalmazhatja, miközben fenti költségei a két-két és félszeresére növekedtek (ha egyéb, ennél drasztikusabb költségemelkedéseket nem is számolunk), akkor most teljes joggal mondhatja, hogy az ő vállalkozását a fővárosi döntéshozói nagymértékben beszűkítették, piacidegen módszerekkel nyereségességét korlátozták, esetleg üzletét teljesen ellehetetlenítették. Az a vállalkozó, aki 2000-ben tisztes hasznot realizált vállalkozásából, ma veszteségesen dolgozik, ha csak fel nem számolta már régen iparát...

Bár ezzel a kérdéssel az elmúlt években már sokszor foglalkoztunk, úgy vélem ma aktuálisabb, mint valaha. A taxitársaságok utcai tarifái a maximumon vannak, alapidj tekintetében már a többi is, és a „kedvezményes” kilométerdíjak is közelítenek a

ecometer®

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

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

felső határhoz. A „mezítlábasok” túlnyomó többsége már régen nem is alkalmaz más viteldíjat, mint a nappali és éjszakai maximumot. Lassan megvalósul a kényszerfix tarifa, vagyis minden budapesti taxi azonos áron fuvarozza az utasokat, akár leintették, akár rendelték, akár egyedi, akár szerződéses utast szállít. Ehhez a fejleményhez vajon mit szól majd a Versenyhivatal, ami még ma is árkartallal és összehangolt üzleti magatartással vádolja a fővárosi taxitársaságokat?

Egyes közgazdászok előrejelzése szerint ebben az évben szembesülnünk kell a 350 forintos üzemanyagárral, a borúlátóbb jóslatok szerint ez akár 400 forint is lehet. A szakemberek közül abban is sokan megjegyznek, hogy tíz éven belül az üzemanyagok ára a literenkénti ezer forintot is meghaladja majd... Akinek ez utóbbi kijelentés túl erős – és már elég idős hozzá – gondoljon vissza a 3 forintos normálbenzin, és a 3,50-es super időszakára. Gondolta volna akkor, akár hagyományos álmaiban is, hogy a benzin ára még az ő életében a százszorosára nő...?

Érdekes módon a fővárosi képviselők nem minden díjemelést tekintetében tanúsítanak ekkora makacsságot. A távfűtésnek, a víz- és csatornadíjnak, a tömegközlekedés díjainak emelése évről évre gond nélkül, szinte a kisujjuktól kirázva megy. Akár az éves infláció fölötti mértékben is. Akkor a taxi viteldíja miért nem? Kérünk egy értelmes, indokolható, logikailag megalapozott magyarázatot arra, hogy a taxi-viteldíjhoz miért nem nyúlnak immár nyolc éve. Eddig annyit hallottunk egy városi prominensztől, hogy a jelenlegi helyzetben ez a lépés politikailag nem vállalható. Hát könyörgöm, hol él az ilyen ember? Politikailag vállalható a gázárak emelése? A BKV-jegyek árának drasztikus emelése? A víz-, csatorna-, távfűtésárak? Az egyre drágább élelmiszer és gyógyszer? A vízdíj és a tandíj ügyében már szavazott a nép...)

Valami rejtélyes és homályos okból stratégiai tényező lett a taxis szakma. Pedig mi ezt nem kívántuk. Utasokat szeretnénk szállítani, egymással versenyezni tudásban, színvonalban, és igen, árakban is. Vagy akár jární fix tarifával, de akkor úgy, hogy ne ilyen bújtatott módon próbálják ránk tukmálni. Békét szeretnénk. Nyugalmat. Hatékonyságot...

-oli-

Múlt éjjel nagyon magam alatt voltam, felhívtam a lelkiségvonalat. Egy pakisztáni call-centerhez kapcsoló. Mondtam, hogy öngyilkos leszek. Erre nagyon izgatottak lettek és megkérdezték, hogy tudok-e teherautót vagy repülőt vezetni...

Versenyhivatali eljárás kezdődött

Újabb vizsgálat

2008. február 28-án a Gazdasági Versenyhivatal (továbbiakban: GVH) a 6x6 Taxi Közlekedési Szolgáltató és Kereskedelmi Kft., a Budapest Taxi Személyszállító és Szolgáltató Kft., a Buda Fuvarozó Kereskedelmi és Szolgáltató Kft., a City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet, a Főtaxi Autóközlekedési és Szolgáltató Zrt., a Taxi2000 Szállítási és Szolgáltató Kft., a Voláncom Közlekedési Kommunikációs Kft. és a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége ellen versenyfelügyeleti eljárást indított. Ez a gyakorlatban úgy zajlott, hogy a fenti társaságokhoz egy időben nyitottak be a GVH által megbízott személyek, akik végezhetnek akár házkutatást is, de joguk van vélhetően bizonyító erejű dokumentumok, vagy akár számítógépek lefoglalására is. Az egyeztetett időpont – gondolom – azért volt fontos, hogy a meglátogatott cégek ne tudják egymást értesíteni. A miértről idézzük a hivatal által kiadott végzést:

A GVH azért indít versenyfelügyeleti eljárást fent nevezett vállalkozások és az általuk létrehozott érdekképviseleti szövetség ellen, mivel a rendelkezésre álló adatok alapján alaposan feltehető, hogy a vállalkozások az érdekképviseleti szövetség tevékenysége mögé rejtve, előzetesen egyeztettek és megállapodtak a főváros és környező településein 2006-2008-ban kiírt taxifuvarozási pályázatainak és közbeszerzéseinek várható nyerteséről.

Az egyeztetések és megállapodások feltehetően a pályázat várható nyertesének kiválasztására (jellemzően a már korábban szerződéssel rendelkező pályázó érdekeinek figyelembevétele mellett), a pályázati árakra, valamint egyes pályázók pályázatoktól való távolmaradás elérésére terjedtek ki.

Az eljárás alá vont vállalkozások és érdekképviseleti szövetségük ezen magatartásukkal valószínűsíthetően megsértették a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló többször módosított 1996. LVII. törvény (továbbiakban TPvt.) 11. § rendelkezéseit.

A hír meglepő volt, ezért az eljárás alá vont érdekképviselet, a FTFSZ főtákarát, Dudás Zoltánt kerestük meg információkért.

• **A fenti idézet szerintem másokat is meglephetett a szakmában. Ugyanis a taxisok között igen sokszor kerül szóba pont az árkartell hiánya. Nevezetesen az, hogy miért kell egy-egy pályázatot aláírgetésekkel megnyerni? A kollégák által sűrűn megfogalmazott kérdés is valami hasonlót hiányol, vagyis hogy miért nem tud az a néhány vezető (itt más szót használnak, de az nem tűri a nyomdafestéket) egymás között megegyezni? Mi lehet az alapja egy ilyen vizsgálatnak?**

• Kezdjük egy kicsit messzebből. Az elmúlt 18 évben 3 alkalommal vonta már eljárás alá a Gazdasági Versenyhivatal a különféle taxitársaságokat. Az első eset még a '90-es évek elején történt, amikor a tarifaszervezettel összefüggésben indítottak eljárást. Az elmarasztaló döntést évekig tartó peres eljárás követte, majd az ügyet végül is ejteni kellett. A bíróság ugyanis jogerősen úgy döntött, hogy a GVH-nak semmiféle bizonyítéka nincs arra, hogy bármilyen összehangolt tevékenységet végeztünk volna. 2002-ben a versenyhivatal megint vizsgálatot indított. Ez az ügy a bíróságon jelenleg is folyamatban van, ahol ismételt eljárás keretében vizsgálják a GVH-nak azt a határozatát, amelyben elmarasztalta a taxitársaságokat összehangolt alapdíjmelés miatt. 2008. február 28-án kezdődött meg a harmadik eljárás, melynek – feltételezhető – apropóját az adta a GVH-nak, hogy 2006 végén létrejött a **Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége**. Az ő megítélésük szerint – legalább is ezt lehet feltételezni – a FTFSZ egyfajta fedőszervezetként működik. Az érintett taxitársaságok tevékenysége szerintünk e keretek között összehangoltan zajlik azzal a céllal, hogy befolyásolják, vagy egyenesen kiküszöböljék a piaci versenyt. Mi értetlenül állunk az esemé-

nyek előtt, mert szerintünk a kívülálló számára is észrevehetően éles piaci verseny zajlik az érdekelt fuvarszervezők között. A nyolc éve, a Főváros által szándékosan befagyasztott tarifáinkkal ma már nem tudunk olyan szintre felmenni, amiből a velünk szerződésben álló taxis vállalkozóknak stabil egzisztenciát tudnánk nyújtani. Látható az is, hogy minden pályázaton olyan kedvezményeket kell biztosítani az ún. nagymegrendelői körnek, amelyet a taxitársaságoknak a saját költségvetésükből – vagy ha úgy jobban tetszik: saját hasznukból – kell állni. Ha bármilyen összehangolt magatartásra lenne szándék, akkor a taxitársaságok szerződéses tarifáik minél magasabban tartásában lennének érdekeltek, úgy hogy ne kelljen semmi más nyújtani. Sajnos kell...

• **Ha egy cég kiír egy közbeszerzési pályázatot, egy fuvaroztatási tendert, árkartell esetén ezen egy vagy két cég indulna, még hozzá a maximális ajánlattal, visszaporgetés nélkül. Ehhez képest a beadott pályázatokban az látható, hogy egymást kényszerítik bele az óriási engedményekbe.**

• Ez sajnos igaz. A taxis vállalkozókkal megpróbáljuk megértetni, hogy nem a mi úri hobbink az, hogy minél alacsonyabban tartjuk a tarifákat. Az sem rajtunk múlik, hogy nagyobb üzleti partnereinknek még további kedvezményeket is kell adjunk. A piac működik így, és miután a taxis oldalon túlkínálat van – ami megmutatkozik a fuvarszervező irodák darabszámában is – ezt a vevőoldal egyszerűen kihasználja és megpróbálja a számára legkedvezőbb árat elérni. Nincs tehát – nem is lehet – összehangolt magatartás a taxitársaságok között. Pontosán tudjuk, hogy a GVH folyamatosan szem előtt tartja a piaci szereplőket, köztük a taxisokat is. Ezért megpróbáljuk a piaci ver-

taxitársaságok ellen

seny eszközeit bevetve megszerezni azokat a fuvarterületeket, amelyek éppen szabadon vannak. Akár komoly kedvezmények nyújtásával is. Ez olyannyira így van, hogy még a magánmegrendelőknek is számos kedvezményt kínálunk annak érdekében, hogy nálunk maradjanak.

• **Világos.** Az előző számunkban megjelent GVH anyagban a hivatal kerek-perec kimondta, *ők társasághoz tartozó taxik esetén nem támogatják a fixtarifát. Miközben a nyolc éve befagyasztott viteldíjakkal köszönhetően lassan mégiscsak fix lesz majd a taxiár. Ez ugyanis hamarosan eléri szinte minden tarifahely esetén a felső határt, amit nem lehet meghaladni. Ez viszont már akár versenykorlátozó szerepet is játszhat ezen a piacon, hiszen kizárja az olyan nagyon óhajtott árversenyt.*

• Valóban érdekes ez a situáció. A TFTSZ részéről, a kamarával egyetértésben, valamikor tavaly nyár elején kezdeményeztük a fővárosban alkalmazott maximált tarifa felső határának emelését. Akkor a GVH képviselője kifejtette, *ő nem látja annak indokát, hogy a taxiár lehetséges mértéke emelkedjen. Szerinte ugyanis pont a taxitársaságok azok, amelyeknél számos taxi fut ennél kevesebért. Tehát addig nincs is értelme ezzel foglalkozni, ameddig a csapatoknál a lehetséges felső szintet el nem érik. Ez pedig szerintem hamarosan bekövetkezhet, hiszen a taxiáron kívül szinte minden gyorsan emelkedik. Az üzemanyagár például úgy látszik, már tartósan 300Ft. körül marad. Valóban akkor lesz egy nagyon érdekes helyzet, amikor belátható időn belül ezek a viteldíjak elérik utcai tarifaszintet. Az olló szemmel láthatóan most is egyre jobban záródik a legnagyobb kedvez-*

mény és az utcai árak között, amihez már nem lehet hozzányúlni. Ugyanez vonatkozik az alapidíjra is. Hogy akkor, abban a helyzetben a versenyhivatal milyen indokkal nem fogja támogatni a maximált tarifa emelését, miközben éppen akkor szűnik meg az árverseny, azt nagyon kíváncsian várom.

• **A TFTSZ főitkáraként nem látod annak szükségességét, hogy – tekintettel az üzemanyag-árakra – a telefonos tarifáknál is el kellene érni a lehetséges maximumot?**

• Ez a következő tarifaeelésnél valószínűsíthetően be fog következni. Akkor, amikor eljutunk oda, hogy a jelenleg alkalmazott tarifa ismételten devalválódik és a vállalkozások ezzel már nem tudnak gazdaságosan működni, akkor a fuvarszervező irodáknak el kell fogadni alvállalkozók kezdeményezését és emelni kell a lehetséges mértékig minden tarifaelemet. Hogy a piacon ez a lépés milyen változásokat eredményez majd, azt igazából nem tudjuk előre megjósolni.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó
Végül a szerkesztőség néhány megjegyzése: A vizsgálat hivatalból indult, ám valószínűsíthetőleg bejelentés alapján. Azon elgondolkozhat a nyájas Olvasó, hogy milyen információk is álltak a hivatal részére, ha a Voláncom Kft.-t is eljárás alá vonták, amely 2006. óta

egyetlen pályázaton sem indult, már hosszú ideje nem működik a diszpécserközpontja, és elég régen nincs egyetlen taxisa sem. Ráadásul nem tagja a TFTSZ-nek. Ugyanakkor a felsorolásból jól látható, hogy az eljárás nem minden fővárosi taxicég ellen indult meg, olyanok is kimaradtak belőle, melyek általában elindulnak a pályázatokon. A következtetéseket olvasóinkra bizzuk...

Koleos, az első négykerék-meghajtású Renault crossover

A Renault büszkén mutatja be a Koleos-t, a legelső crossoverjét. A Renault Koleos tökéletes partner a mindennapi rutintól való elszakadáshoz, kényelmes, könnyen vezethető és valódi terepjáró képességekkel rendelkezik. Ugyanakkor rendkívül sokoldalú is egyben, hisz ugyanolyan magabiztossággal mozog a nagyvárosokban, az országúton vagy az autópályán, mint járatlan utakon. A Renault Koleos mindezek mellett a limuzinok kényelmét nyújtja, az egyterűek helykínálatával együtt.



A Renault-nál tervezett, a Nissan által fejlesztett és a Renault Samsung Motors busani (koreai) gyárában készülő Renault Koleos egy rendkívül szoros együttműködés gyümölcseként született a Renault-Nissan Szövetség márkái között. A Renault Koleos a Genfi Autószalonon mutatkozik be 2008. március 4-én. A Koleos érkezése fontos mérföldkő a márka életében, nemcsak Európában, hanem világszerte. A márka legelső, négykerék-meghajtású crossover személyautója biztos jele annak, hogy a Renault a hagyományait és egy teljesen új megközelítést ötvözve olyan szegmensekben is megjelenik majd, amelyekből eddig tradicionálisan hiányzott.

A Renault Koleos különleges biztonságot és kényelmet kínál, amely ismérvek a Renault védjegyeivé váltak az elmúlt idők során, és amelyek nemcsak magától értetődnek, hanem mindenki számára elérhetők.

Márkás Autószalon

Minden eddiginél színesebb programmal, május 14–18. között szervezi a HUNGEXPO Zrt. az Automobil 2008 Budapesti Autószalont.

A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületével egyetértésben az idén az importőrök eddigi kiállítási szerepét a fogyasztókhöz közelebb álló márkakereskedések veszik át, ezzel is közelebb hozva az autóipar termékeit a közvetlen vásárlókhöz.

A kiállítást színes bemutatókkal, vetélkedőkkel és családi eseményekkel teszi vonzóvá minden korosztály számára. A Budapesti Vásárközpontban sorra kerülő autós tavaszünnep szélesre tárja a kapuit a már gyakorló autótulajdonosok és a kezdő vásárlók előtt is, hiszen ebben az évben az új autók bemutatása mellett több lesz az autózás kellékeit, a felszereléseket és hasznos kiegészítőket kínáló cég.

Az „autós majálison” a nagyközönséget a hazai piacon jelentős szerepet játszó márkák felvonulása mellett tesztvezetés, 4x4-es próbautak, az F1 és a tuning világa, az amerikai autók bemutatója várja. Döbbenetes és tanulságos történetek is szerepelnek a látványosságok között. A színpadon „csak hölgyeknek” program, a szakmának külön előadások, és RC autó verseny lesz.

A Budapesti Autószalon május 14-én szerdán nyit, és a nagyközönség várható érdeklődésére felkészülve, a hét végéig, május 18-ig tart nyitva.

Cowboy ücsörög valami kisváros bájában, amikor megáll egy turistabusz. Néhányan bemennek, és egy szexi nő odalép hozzá:

– Elnézést uram, maga egy igazi cowboy?

– Igen, hölgyem, reggel felnyergelem a lovam, egész nap a marhákat terelem, cowboy vagyok, mióta az eszemet tudom. És ön?

– Én lesbikus vagyok – feleli a nő.

– És az mit jelent? – kérdezi a cowboy.

– Amikor felkelek, nőkre gondolok, egész nap női testekre gondolok, ha meglátok egyet, elképzelem ruha nélkül, és este amikor lefekszem, akkor is a nőkre gondolok, csöcsök, pun-cik...

– Hm – mondja a cowboy, majd visszafordul a söréhez, de pár perc múlva egy házaspár lép hozzá a turistacsoporthoz.

– Elnézést, uram, ön igazi cowboy?

– Hát, eddig azt hittem – feleli elgondolkodva –, de rá kellett jönnöm, hogy lesbikus vagyok.

Mikor taxi a taxi?

és mikor nem...

A térfelügyelő kamerák – illetve azok szabálysértés megállapítására való felhasználása – kapcsán merült fel ismét a kérdés: mikor taxi a taxi? Mikor, és mitől? A sárga rendszámú? A szabadjelzőtől? A taxiengedélytől? Egyáltalán van egzakt meghatározás erre a kérdésre?

A választ többfelé kell bontani. Egyrészt adózás, ill. vállalkozás szempontjából, másrészt közlekedéstechnikai szempontból érdemes vizsgálódnunk.

Vállalkozási szempontok: taxigépkocsinak minősül az a gépjármű, amelyet a műszaki vizsgán erre alkalmasnak találtak, megkülönböztetett színű – sárga – rend-

számú – illetve azok szabálysértés megállapítására való felhasználása – kapcsán merült fel ismét a kérdés: mikor taxi a taxi? Mikor, és mitől? A sárga rendszámú? A szabadjelzőtől? A taxiengedélytől? Egyáltalán van egzakt meghatározás erre a kérdésre?

Főleg a transzfer fuvarok kapcsán merült fel a kérdés, hogy szállíthat-e a taxis bekapcsolt taxaméter nélkül utast. Az adóhivatal állásfoglalása szerint nem, erről tavaly hírt adtunk. Transzfer fuvarozásnál az az eljárás-

akár tíz kilométer is megtehető anélkül, hogy a taxiórán lévő fizetendő összeg meghaladná a megállapított transzfer-díjat. A gépkocsin fent lévő szabadjelző és a gépkocsiban ülő személy esetén tehát nincs olyan, lehetőség, hogy nem megy a taxióra! Semmilyen olyan eljárás nem alkalmazható, amellyel utasszállítás során nem a taxaméter által rögzített összeget kell fizetni. Nem használható tehát az utas beszállásakor esetleg kölcsönösen kialakított „megállapodásos” tarifa a taxióra bekapcsolása nélkül, és nem járható az sem, hogy ismerőst, rokont, barátot ingyen fuvarozunk. Ez utóbbi esetben ugyanis van egy kézenfekvő megoldás: le kell venni a szabadjelzőt, és az autó máris a saját céljainkra használható magángépkocsivá válik. Felmerülhet a kérdés, hogy miért minősülhet az adócsalásnak vagy bevételtilkos-

Ezt a buszsávot is használhatjuk!

Budapesten, a Thököly úton, a Dózsa György úttól befelé, évekkkel ezelőtt BKV-sávot alakítottak ki, amit a taxisok „természetesen” nem használhattak. Most viszont buszsávot alakítottak ki a Róna utca és a Dózsa György út között. A taxisok izgatottan kérdezték: „Ezt mi is használhatjuk?” A válasz: egyértelmű igen!

Nézzük röviden a buszsávok kialakulásának történetét:



a kilencvenes évek közepén több taxis szervezet, érdekképviselet mellett én is kértem, hogy használhassuk a buszsávokat, hiszen a taxi a tömegközlekedés része. Az engedélyt megadták. Igen ám, de a kilencvenes években az anarchia nemcsak a közéletet, hanem a közlekedést is jellemezte. A buszsávokat használta boldog, boldogtalan. Ekkor találták ki a közlekedésszervezők a KRESZ-ben egyébként nem szereplő BKV-sáv fogalmát. Ezeket viszont csak a BKV járművei használhatták. Az elmúlt években folyamatosan kamerákat szereltek a buszsávokra, és ez jelentős változást hozott. A BKV felmérése szerint ennek következtében 82%-al (!) kevesebb civil jármű használja ezeket. Éppen ezért az elmúlt időszakban már csak ilyen sávokat alakítanak ki városzerte. És ezeket minden taxis használhatja, aki taxi-üzemmódban közlekedik, akár az út szélén, akár az út közepén vannak.

Tehát a Thököly úton levő buszsávot is használhatjuk!

Juhász Péter

nak, ha ingyen szállítunk valakit. Hiszen bevétel nem keletkezett, tehát nincs is mit eltitkolni! Igen ám, de ha mindezt üzemelő taxióra mellett, és bár nulla forint, de üres kilométerek számlálása mellett tesszük, már olyan költségeket számolnánk el vállalkozásunkban (az erre az „ingyenes” fuvarra vonatkozó üres kilométerek költségeinek érvényesítésével), amelyek nem a vállalkozási tevékenység érdekében keletkeztek. A jogtalan költségelszámolás pedig ugyanúgy adócsalásnak minősülhet, mint a bevétel eltitkolása...

Közlekedéstechnikai szempontok:

taxinak minősül a közlekedésben az a gépkocsi, amely megkülönböztetett színű rendszámmal ellátott, taxiengedéllyel rendelkezik, és a külsődleges taxi jelleg jól látható (pl: szabadjelző). Ez utóbbi szempont fontos az olyan helyekre való behajtáskor, vagy az olyan útvonalakon való közlekedés esetén, ahol a taxi prioritást élvez más járművekkel szemben. Érdemes itt utalni például a Belváros vagy a Vár egyes területeire való behajtásra, továbbá a buszsávban való közlekedésre. Ne essen senki abba a tévhitbe, hogy a sárga rendszám már igazolja a taxi jellegét a gépkocsinak – bizony a buszsávban, vagy a fent említett helyeken a hatóság jogosan bírságolja meg, ha szabadjelző használata nélkül veszi igénybe a

számmal a hatóság ellátta, és a vállalkozónak az adott gépkocsira taxiengedélyt adott ki. Fontos megjegyezni, hogy a taxinak minősítés nem feltétlenül jelent kizárólagosan üzemi célú működést, sőt azt egyéb módon bizonyítani kell. A kizárólagos üzemi célú taxigépkocsira ugyanis

rás, hogy a megállapodott összeg elérése után egy olyan technikai tarifára kell kapcsolni a taxamétert, amely a megtett összes és utaskilométereket tovább méri egy alacsony, „technikai” tarifa alkalmazása mellett. Ami lehet akár 1 Ft/km, ugyanakkor a taxióra 10 forintontként ugrik. Így

A hangverseny szünetében valaki benyit a karmester öltözőjébe:

– Mester, kötelességemnek tartom, hogy figyelmeztessem önt: a zenekarban többen lazálnak. Észrevettem például, hogy a dobos csak akkor üt, ha ön odanézi!

* * *

Az anyós nagy örömmel bontja ki az ajándékot, majd felháborodva mondja a vejének:

– *Fiam, ebben a csomagban vatta van!*

– *Igen, mama, hát nem fülbevalót kért?*

közlekedésnek ezeket a kivételes lehetőségeit.

Amennyiben a gépkocsi taxi üzemelésben utast szállít, a jelenlegi szabályozás szerint a gépkocsivezető nem köteles bekötni saját biztonsági övét. Köteles ugyanakkor ellenőrizni, hogy utasai bekötötték-e azt. Ha viszont taxijával szabadjelzéssel közlekedik, utas nem ül a kocsiában, akkor az általános gépjárművekre vonatkozó szabályoknak kell eleget tennie, tehát saját biztonsági övét be kell kötnie. Ha szabadjelző nincs a gépkocsin, akkor nem számít taxi üzemelésben közlekedőnek, tehát szintén az általános szabályok szerint, mind neki, mind a kocsiában ülő többi személynek be kell kötnie a biztonsági övet. Felmerülhet a kérdés, hogy vezetheti-e a taxigépkocsit rokon, családtag, esetleg ismerős. Igen, feltéve, hogy a taxi-szabadjelző levételével megszüntetjük annak taxi jellegét. Ekkor egy bármilyen más magánautóhoz hasonlóan vezetheti bárki, az általános szabályok betartása mellett. Persze ilyenkor a taxira se legyen bekapcsolva, még üres kilométer mérése céljából se!

Gyakran felmerülő téma a taxiállomáson való várakozás kérdése. Nos, a vonatkozó rendelet ez esetben egyértelműen szabályoz: taxiállomáson a taxi utasfelvétel céljából várakozhat. Az mindegy, hogy egy arra kószáló utast szállít el, vagy rádióan remél fuvar, lényeg, hogy a gépkocsit elhagyni, bezárni, akár utaskeresés céljából távolabb menni (Pl. pályaudvarok) nem szabályos. Ilyen esetnek minősül az is, ha valaki esetleg beszerzéseit, kisebb-nagyobb egészségügyi dolgát intézné a droszt környékén. A helyes eljárás ilyenkor egy parkoló – akár fizetőparkoló – igénybevétele.

Isten megteremtette a férfit és elé állt:

– Van egy jó és egy rossz hírem: teremtettem neked agyat és péniszt. Mindkettőben rengeteg örömid lesz.

– És a rossz?

– A vérnyomásod miatt egyszerűen csak az egyiket használhatod.

A kisunoka megkérdezi a nagypapát, mi az, hogy átlag. Nagypapa mond egy példát:

– Te 8 éves vagy, én 80, tehát ketten együtt 88 évesek vagyunk, vagyis átlagban 44 évesek, ami ugye a legszebb férfikor. De dugni te se tudsz, meg én se!

Mitől taxi a taxi?

Sokan évek, évtizedek óta taxiznak, miközben nem is gondolnak arra, mitől is taxi egy taxi? Az értelmező szótár egyszerű választ ad. A szó francia eredetű: a taxi a taxaméterrel felszerelt autó. Ennyi. A kérdés egy évvel ezelőtt vált izgalmassá, amikor kihelyezték a 2. repülőtér külső részén a KRESZ-ben nem szereplő „taxival behajtani tilos” jelzőtáblákat. Mit tehetett a taxis? Levette a „szabadjelzőjét”, és bement a külső körre. Merthogy az szabadjelző nélkül már nem taxi.

Tényleg így van ez? Évekkel ezelőtt majdnem megbüntették egy kollégánkat, mert a Rákóczi úton, a buszútván haladt szabadjelző nélkül. Igen ám, de gyakran az utas kéri a szabadjelzőt, illetve a taxijelleg eltüntetését! Például esküvői fuvaroknál... Akkor a rendőrhatalóság elengedte a büntetést, mondván a taxi szabadjelző nélkül is taxi. Legalább is a rendőrség határozata szerint.

Mi azért megkérdeztük a legilletékesebbet, a Nemzeti Közlekedési Hatóságot.

Juhász Péter

Íme a válasz:

Tisztelt Juhász Úr!

A „taxiautó” fogalommal kapcsolatos kérdésére az alábbiak szerint tájékoztatjuk:

A taxi vagy „taxiautó” egy olyan személygépkocsi, amelyet közúti személyszállítási szolgáltatásra használnak az üzemben tartója.

Az ilyen tevékenységre vonatkozó jogszabályok:

• **89/1988. (XII.20.) MT rend.** a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról.

• **21/1992. (X.27.) KHVM rend.** a személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről.

Az említett rendeletek alapján személygépkocsival közúti személyszállítási szolgáltatás személytaxi-szolgáltatásként vagy személygépkocsis személyszállító szolgáltatásként végezhető. Az ilyen szolgáltatási tevékenységet a vonatkozó jogszabályok más előírásainak betartása mellett, **csak olyan személygépkocsival lehet végezni, amely személytaxi szolgáltatásra alkalmas minősítést kapott.**

A személytaxi-szolgáltatásra – az üzemben tartó kérelmére – **minősítő vizsgálaton alkalmasnak minősített személytaxihoz** a területi közlekedési felügyelet **taxiigazolólapot** ad ki. Ez tanúsítja, hogy a szóban forgó autót „taxiautó”.

Tehát egy személygépkocsiból akkor lesz „taxiautó”, ha az említett vizsgálaton megfelelt.

Közúti közlekedési szolgáltatáshoz kétütemű benzinmotorral meghajtott gépkocsi nem használható. Nem vonatkozik ez a rendelkezés arra a gépkocsira, amely kipufogógázának szennyezőanyag-tartalma nem haladja meg a külön jogszabályban meghatározott értéket.

A minősítő vizsgálaton a személytaxi abban az esetben minősíthető alkalmasnak, ha:

a) a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben meghatározott üzemeltetési műszaki feltételeknek, valamint a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti jár-

művek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII.20.) MT rendeletben meghatározott feltételeknek megfelelő és

b) a gyártása óta 5 naptári évnél több nem telt el, vagy megfelel „A minősítő vizsgálat alkalmával be kell mutatni: „c. rész b) pontjában foglalt rendelkezéseknek (további minősítő vizsgálaton nem alkalmazható jelen pont második fordulatában meghatározott feltétel, ha a személytaxi üzemben tartója megváltozik);

c) a gumibroncseinak teljes futófelületén a mintázat magassága a 3 millimétert eléri;

d) a külső részén jobb oldalon visszapillantó tükröt szereltek fel;

e) hátsó ablaka páramentesítővel ellátott;

f) hátrameneti lámpával szereltek fel;

g) üzemi fékberendezése erőáramítással van ellátva;

h) a „TAXI” szót mutató fényjelző berendezése a viteldíjjelző foglalt állásában fényt nem bocsát ki;

i) a gépkocsi fel van szerelve viteldíjjelző készülékkel, melynek adattárolós, számla adására alkalmas kivitelűnek kell lennie, és meg kell felelnie „A minősítő vizsgálat alkalmával be kell mutatni:” c. fejezet a) pontjában meghatározott feltételeknek is;

j) felépítménye, utastere állapota megfelel az alábbi követelményeknek:

Felépítmény

• A karosszéria-elemek egyszínűre festettek (fényezett) legyenek.

• A karosszéria rozsdafoltos, felhólyagosodott, repedezett, sérült nem lehet.

• Az ajtók biztonságosan legyenek nyithatók és zárhatók.

• Az ajtónyílások tömitései beázás ellen mentesítést biztosítsanak.

• A szélvédő és a hátsó, valamint az oldalablakon sérülés, karcolás nem lehet.

• Az ablakemelő szerkezet biztonságos működésű legyen.

• A jármű jobb oldali ajtaján vagy oldalfelületén jól látható méretben fel kell tüntetni a taxi engedély számát (T-02xxxx), vagy a vállalkozás nevét és elérhetőségét.

• A jobb oldali hátsó ablak alsó részén és a jobb oldali első ülés előtt jól látható helyen díjtáblázatot kell elhelyezni.

Utastér

• A kárpitok, ülészetek tiszták és sérülésmentesek legyenek.

• Az állítható ülések mozgatását biztosító szerkezet és az ülések rögzítése működőképes, illetve biztonságos legyen.

• Az ülések ülőfelülete és háttámlája kellően rugalmas, ép legyen.

• Az utastér szellőztetésére, illetve fűtésére szolgáló berendezés működőképes legyen.

• Az utastérben elhelyezett tartozékok (pl. rádió adóvevő és tartozékai) az utasok kényelmét ne zavarja.

Csomagtér

• A csomagtér sérülésmentes és tiszta legyen.

• A csomagterben az utasok útipoggyászában kárt okozó tárgyak nem lehetnek.

k) A hátsó ülésekhez biztonsági övet szereltek fel, továbbá

l) rendelkezik egy évnél nem régebben elvégzett környezetvédelmi felülvizsgálatról szóló érvényes igazolólapmal, továbbá a személygépkocsi-típus nem tartozik a 6/1990. KöHÉM rendelet 5. sz. mellékletében meghatározott 0 vagy 1 kódjelzésű környezetvédelmi osztályba, amelyek a következők:

A környezeti védelmi osztály jelzése (kód)	A KÖRNYEZETVÉDELMI OSZTÁLYT MEGHATÁROZÓ JELLEMZŐ
0	katalizátor nélküli, Otto-motoros; a jóváhagyási előírások szerint nem minősített dízel-motoros; ENSZ-EGB 83.00 – 83.01/A vagy 49.00 – 49.01/A előírás szerinti jóváhagyási jellel ellátott Dízel-motoros
1	katalizátoros, nem szabályozott keverékképzésű, Otto-motoros

(személytaxi további minősítő vizsgálatán nem kell alkalmazni jelen pont második fordulójában a környezetvédelmi osztályba tartozásra meghatározott követelményt).

A minősítő vizsgálat alkalmával be kell mutatni:

a) a viteldíjjelző készülék érvényes hitelesítését, az előírásoknak való megfelelését, rendeltetészerű használatra való alkalmasságát és a személytaxi-ba történő beépítés szakszerűségét, az üzembe helyezési bélyegzés érvényességét igazoló – szakértő intézmény által, egy hónapnál nem régebben kiállított – tanúsítást,

b) a személytaxi közlekedésbiztonsági szempontból kiemelten fontos fődarabjainak, szerkezeti egységeinek rendeltetészerű használatra alkalmasságáról három hónapnál nem régebben szakértő intézmény által kiállított tanúsítást.

A személytaxit ismételt minősítő vizsgálaton kell bemutatni:

a) az időszakos (évenkénti) vizsgálat alkalmával, továbbá ha

b) a személytaxi üzemben tartója megváltozik.

A személytaxi további minősítő vizsgálatát csak a személytaxihoz kiadott taxi-igazolólappal és taxi-rendszámtábla bemutatása mellett lehet elvégezni.

A minősítő vizsgálatért a közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával kapcsolatos egyes díjakról szóló – külön jogszabályban meghatározott – forgalomba helyezés előtti és időszakos műszaki vizsgálati díj másfélszeresét kell megfizetni.

A fentiekben elmondottak a személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X.27.) KHVM rendelet követelményein alapulnak.

Bízom abban, hogy az elmondottak alapján sikerült a „taxiautó” értelmezését tisztáznunk.

üdvözlettel:

Mikulás Róbert
főosztályvezető
Nemzeti Közlekedési Hatóság

Ebül szerzett jószág, ebül vesz el

Gyorsjárat a fogdába

Nem sok örömet okozott megszerzett zsákmánya a 27 éves L. Erikának, aki miután kipakolta a nyitva talált autót a főváros XI. kerületében, taxiba ült és elvitette magát Pesterzsébetre, ahol a fuvart nem tudta kifizetni, ezért a taxis a kerületi kapitányságig meg sem állt vele.

Tolvaj ne üljön pénz nélkül taxiba – összegezhethetnek az alábbi eset tanulságait, mert az, több is akad. Első, ne felejtjük közterületen parkoló gépjárművünket nyitva. Persze ez igaz a garázsban, vagy a ház udvarán hagyott autókra is. Idesorolható az is, miszerint a gépjárműben soha ne hagyjunk értéket, mert az a gépkocsifeltörők érdeklődésére tarthat számot. Hogy a 27 esztendő L. Erikának az autóban hagyott értékek keltették-e fel az érdeklődését, vagy hajnalban nyitva felejtett autót keres álmatlansága okán, azt egyelőre nem tudni, az viszont tény, hogy március 4-én hajnali fél háromkor a Budapest XI. kerület Bartók Béla úton járva, talált egy be nem zárt autót. Miután észrevette, hogy a gépkocsi tulajdonosa nem volt kellően körültekintő, szétnézett a jármű utasterében és csomagtartójában is. Aki keres, az talál, úgy-hogy Erika is megőrlt a kempingtáskának

csakúgy, mint az ott felejtett ruhaneműknek, de leginkább a kocsiban tárolt bűvárfelszerelésnek. A gépkocsi tulajdonosa igen sürgősen hagyhatta magára járművét, mert személyes iratai mellett még némi készpénzt is ott felejtett, ám ez nem volt elegendő a későbbi fuvar számlájának kiegyenlítésére. Az történt ugyanis, hogy L. Erika a könnyen szerzett zsákmány elmenekítésére – na jó, ne legyünk rosszindulatúak – a felügyelet nélkül hagyott értékek átmeneti megőrzése érdekében, hívott egy taxit, amibe mindet szépen bepakolt. Beült az autóba és vitette is magát a XX. kerületbe, egy címre. A hajnali forgalomban nem sokkal később meg is érkeztek. Amikor a taxis közölte Erikával a fuvardíjat, ő széttárt karjaival jelezte, biz'nála egy megveszekedett buznyák nem sok, de annyi sincs.

No, a fuvarozó nem vette ezt tréfára, lezárta a központi zárat, és beletaposott a gázba. Meg sem állt a kerületi kapitányságig, ahol átadta a hölgyet a rendőröknek, akik végül kiderítették, kitől és honnan származik Erika újonnan szerzett hajnali portékája.

Mivel a lopás a XI. kerületben történt, így a gyanúsított ellen az eljárást a BRFK XI. kerületi Rendőrkapitányság folytatja.

k.z.t.

AZ ÚJ CLIO

4,202mm-es hosszával a Clio Grandtour az egyik legkompaktabb kombiautó a piacon. A Clio III filozófiájához híven a hangsúly az élnépszerűség és a vezetési élményen van. Ugyanakkor a szabadidő-autós jegyek is nyíltan felfedezhetők rajta az olyan megoldások esetében, mint a döntött hátsó fal, az aerodinamikusan formázott tetővonal és a tető-csomagtartó sínek.

A Clio Grandtour könnyedén alkalmazkodik a különböző situációkhoz, és felhasználási módokhoz – szabadidő-kalandozáshoz, sporteseményekhez, családi piknikezéshez stb. – köszönhetően hatalmas, 439dm³-es rakodóterének, (50%-kal több, mint a Clio III háromajtós változata



Az istentisztelet vége felé a lelkész megkérdezte nyáját:

– Hányan bocsátottatok meg az ellenetek vétkezőknek?

Mindenki feltartotta a kezét, kivéve egy törekeny idős hölgyet.

– Jones asszony!? Ön elzárkózik attól, hogy megbocsásson ellenségeinek?!

– Nekem nincs egyetlen ellenségem sem – mondta kedvesen mosolyogva az apró hölgy.

– Asszonyom, ez igen szokatlan. Megkérdezhetem, mennyi idős is ön?

– Kilencvennyolc múltam – felelte az ősz matróna.

– Kedves asszonyom, megkérhetem, hogy jöjjön ki ide a gyülekezet elé, s mesélje el nekünk, miképpen lehetséges, hogy valaki majdnem százéves, és nincs egyetlen ellensége sem!

Az aranyos néni kitalyogott a lelkész mellé, szembefordult a gyülekezettel, és csak ennyit mondott anygali mosollyal:

– Túléltem a rohadékokat!

„Ratkó-gyerekek” vagy?

Spórolj nyugdíjas éveidre...

A Ratkó-korszak az 1950 és 1956 közötti évek népesedéspolitikusára utaló elnevezése. Az abortusztilalom és a gyermektelenségi adó miatt a természetes szaporodás üteme ezekben az években jelentősen nőtt. Az ekkor született generációt hívják Ratkó-gyerekeknek.

Egyre több jel utal arra, hogy ennek a korosztálynak a nyugdíjával problémák lesznek.

Az ötvenes években születettek közül ugyanis több százeken semmilyen vagy csak nagyon alacsony nyugdíjra számíthatnak – legalábbis ez derül ki a legfrissebb közgazdasági előrejelzések-ből. A nyugdíj-megállapítási szabályok 2013-ra várható megváltozása után az induló nyugdíjak akár 15 százalékkal lehetnek alacsonyabbak, mint most, pedig a mai összegek is megalázóan alacsonyak.

A jelenlegi szabályozás szerint a nyugdíjra való jogosultság minimum húszéves szolgálati időt feltételez. Az ötvenes években születettek közül azonban sokan vannak, akik ezt a szolgálati időt majd nyugdíjba vonulásuk idejére nem tudják „produkálni”. Az elemzők óvatos becsléssel is több százezer olyan nyugdíjba vonulóra számítanak, akik egyáltalán nem szereznek jogot nyugdíjra az elkövetkezendő években, ha marad a minimálisan megszabott húszéves szolgálati idő.

Akik jogot szereznek a nyugdíjra, azokra sem vár gondtalan öregség, mert az ellátás összege várhatóan jóval alacsonyabb lesz, mint napjainkban. Ennek egyik oka, hogy minél több év keresete szolgál a nyugdíj alapjául – a keresetbeszámítás 1988-tól kezdődik –, annál nagyobb valószínűséggel kerülnek be az alacsonyabb keresetek a számításba. A vállalkozóknál szinte egyetemlegesen alkalmazott minimálbér sem segíti ezt a folyamatot. A nyugdíj-megállapítás módszerének változása miatt viszont még ez az arány is romlani fog. Valószínűleg néhány éven belül negyedmillióan lesznek azok, akik kapnak ugyan nyugdíjat, de annak mértéke nem éri el az átlagkereset 40 százalékát. Ez pedig a nemzetközi normák szerint a megélhetési minimum...

Milyen tanulságokat vonhatunk le ebből mi ötvenes taxisok? Egyrészt vizsgáljuk meg, hogy meglesz-e a szolgálati időnk. Eltettük az egyszerű már megszüntetett munkakönyvet? Tudjuk igazolni munkaviszonyainkat 30-40 évre visszamenőleg? Biztos hogy minden cég bejelentett minket, ahol dolgoztunk? Ezeknek az adatoknak az újbóli beszerzése igen nehéz, sok esetben lehetetlen. Ha már csak néhány év van a nyugdíjig, kérjünk szolgálati idő elismerési vizsgálatot a nyugdíjintézetől. Rövid időn

belül megmondják, hogy a saját nyilvántartott adatainkban hány év jogviszonnal rendelkezünk. Ha kevés, még mindig van idő pótolni a hiányzó igazolásokat.

Másfelől talán érdemes idejekorán eltöprengenünk majdani nyugdíjas éveinken – nincs az már olyan messze... Miből fogunk élni? Van tartalékunk? Vagy addigra lesz? Mert ma az a válasz, hogy majd tovább dolgozom nyugdíjasként. Ám ez a módszer egyre kevésbé csábító. Egyrészt azért, mert a nyugdíj melletti vállalkozók járulékkerhei az elmúlt másfél évben több mint az ötszörösére emelkedtek, másrészt az induló nyugdíjak egyre csökkennek. Vagy finomabban szólva – nem növekednek a megélhetési költségek arányában. Meg aztán: ma még háliszennek egészségesegek vagyunk, tudunk dolgozni. De holnap? Holnap is?

A kulcsszó: öngondoskodás. Ha van még néhány évad a nyugdíjba menetelig, kezdj el félretenni. (Ez fiatalabbaknak még inkább ajánlott!) Tegyé el egy bizonyos összeget minden nap, minden héten, minden hónapban. Tedd bankba, és ne nyúlj hozzá. Vagy lépjél be egy önkéntes nyugdíjpénztárba. Kössél elérésre szóló életbiztosítást. A lehetőségek – most még – adottak. Ha akarsz, és szereted ezt a munkát, hát dolgozz tovább nyugdíjasként. De ne várd meg, hogy ezt kényszerből kelljen megtenned...

Egyszer a feleségemmel bementünk a városba, és benéztünk egy kis üzletbe. Öt percet sem voltunk benn, és kijövetkor láttuk ám, hogy egy közterület-fenntartó írja vadul a büntetőcédulát. Már éppen rakta volna bele a kis kék zacskóba, amikor odaértünk, és én kedvesen megszólítottam:

– Ne szívd már, köcsög, mi lenne, ha egyszer tekintettel lennél egy idős állampolgárra is... – De ő csak szerelte be az ablaktörlő alá az üzenetét. Akkor lerohadtfasítottam, mire lila lett a feje, és írt még egy feljelentést, hogy a gumik is kopottak. Még le is fényképezte őket. Ezután szarjankónak neveztem. A feje még lilább lett, a másik üzenetet is beeröltette az ablaktörlő alá, és elkezdett írni egy harmadikat, a fene tudja miről. Akkor lebuizispicliztem. És ez így ment vagy húsz percig. A közterületes feje egyre lilult, a kék borítékok egyre szaporodtak. Mindez azonban egyáltalán nem zavart engem és a feleségemet.

Mi ugyanis busszal jöttünk be a városba. Minden napra kitalálunk valami izgi kis kalandot, hogy ne teljenek annyira unalmasan a napjaink. Nagyon fontos ez a mi korunkban...

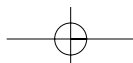
GRANDTOUR

esetében), valamint az aszimmetrikusan dönthető hátsó üléseinek, a kivehető kalaptartónak és így a teljesen sík rakodófelületnek. Mint az ősz-



szes többi Clio III modell, a Clio Grandtour is hívogató, minőségi kidolgozású utastérrel és nagyobb autótak idező utazási komforttal rendelkezik.

A Clio III-tól származó felfüggesztés egyszerre kényelmes és hatékony. A Clio Grandtour a Renault-Nissan Szövetség B alvázára épül, és három, benzines erőforrással (75 LE 1.2 16V és 100 LE TCE), valamint három dízelmotorral (68 LE, 86 LE és 106 LE 1.5 dCi) rendelhető. Ennek köszönhetően rendkívül jól etalált kompromisszumot képvisel a vezetési élmény, a kényelem, a teljesítmény és a gazdaságosság között.



A TAXIÁLLOMÁS KHT. TÁJÉKOZTATÓJA



III. Szentendrei út 2.

Tájékoztatjuk a taxis kollégákat, hogy az elmúlt év végén a következő változások történtek a fővárosi taxiállomás-hálózatban:

Áthelyezés:

III. Szentendrei út 2., az állomás a Flórián tér irányában egy öbölbe került.

XI. Fehérvári út 86., a szervizútról a Lecke u. sarkára helyezték.

XIV. Olof Palme sétány (Múcsarnok), az állomás a



X. Kvassay út – HÉV v.á.

u., az állomás a II. Rákóczi Ferenc út rekonstrukciós munkálatai miatt megszűnt, egyidejűleg a 21-03 Szent Imre tér 6. sz. előtti állomás 8 férőhelyre bővült.

Tisztelettel

Héray László
üzvegyező igazgató



Fehérvári út 86.

Bajza utcai csomópontnál a Múcsarnok mögött került kialakításra.

Átépítés:

IX. Kvassay út – HÉV v.á., az állomás közműépítés és az új buszforduló kialakítása miatt módosult.

XXI. Tanácsház u.- Csögyár



XIV. Olof Palme sétány (Múcsarnok)

Szent Imre tér 6. sz.



2008. 2. 4

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. II.
Ny: H-P: 8-17-ig
Telefon: 341-1261

Mercedes Alkatrész

Gyári új, minőségi utángyártott és
bontott alkatrészek.
RAKTÁRRÓL MINDEN TÍPUSHOZ
Üzleteink: 1196 Bp. Ady Endre u. 47.
1196 Bp. Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
www.mercibolt.hu
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű körügyintézés,
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!

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblakombinációt követő 500 méteres útszakaszon lehet-e a taxija átlagsebessége közel 110 km/h?

- a) Igen.
b) Nem, mert az „Autóút vége” tábla előtt fokozatosan csökkenenie kell a taxi sebességét legalább 90 km/h-ra.



2. A KRESZ szerinti felosztásban melyik táblacsoportba tartozik ez a jelzőtábla?

- a) Az útvonalitípusát jelző táblák közé.
b) Az utasítást adó táblák közé.
c) A tájékoztatást adó táblák közé.



3. Tartalmilag van-e különbség a két tábla jelentése között?

- a) Igen van.
b) Nincs.



4. Autópályán egy ilyen táblakombinációt lát. Milyen sebességgel haladhat a tilalmi jelzőtábla hatálya alatt?

- a) Legfeljebb 100 km/h sebességgel.
b) Esőzés esetén legfeljebb 100 km/h, egyébként pedig legfeljebb 130 km/h sebességgel.



5. Mit jelez az ilyen táblakombináció?

- a) Az úton csak olyan gépkocsival szabad közlekedni, amelynek a szélvédőjén pajzs alakú autópálya szimbólumot ábrázoló matricát helyeztek el.
b) Az autópálya úthasználati díj megfizetésével vehető igénybe, és e kötelezettség ellenőrzésére videoberendezést használnak fel.
c) A környező alacsonyabb rendű utak és települések forgalmának csökkentése érdekében díjmentesen igénybe vehető autópályát.



6. Mit jelent a tábla?

- a) Környezetvédelmi övezet, ahol csak gyalogosok, személyszállító járművek és olyan nehéz tehergépkocsik közlekedhetnek, amelyek a külön jogszabályban

meghatározott környezetvédelmi szabályoknak megfelelnek.

b) A hétfégi közlekedési korlátozás alá eső nehéz tehergépkocsik számára kijelölt várakozási övezetet.

c) Korlátozott forgalmú övezetet, ahol tilos közlekedni a táblán megjelölt súlyhatárt meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű tehergépkocsiknak, vonatoknak, mezőgazdasági vontatóknak és lassú járműveknek.



7. Adhat-e a közterület felügyelő közlekedési előéleti pontot annak a vezetőnek, aki a tábla utasítását figyelmen kívül hagyva gépkocsijával jobbra bekanyarodik?

a) Igen.
b) Nem.

8. Éjszaka köteles-e fényvisszaverő mellényt (ruházatot) viselni, ha hibaelhárítási vagy egyéb más ok miatt az úttesten tartózkodik?

- a) Igen, lakott területen kívül és belül egyaránt.
b) Csak lakott területen kívül.
c) Nem, de ajánlott.

9. Köteles-e a forgalomban részt vevő taxijában fényvisszaverő mellényt készenlétben tartani?

- a) Igen, legalább a taxiban együtt utazók számával megegyező darabot.
b) Csak akkor, ha lakott területen kívül az éjszakai órákban közlekedik.
c) Nem, de célszerű.

10. Szállíthat-e a vezető taxijában egyidejűleg két, tíz éven aluli gyermeket és három felnőtt utast, ha a járműben szállítható személyek száma öt?

- a) Igen, ha taxi üzemmódban közlekedik és a gyermekek a gépkocsi hátsó ülésén utaznak.
b) Csak akkor, ha a gépkocsi gyári kialakítása alapján nem alkalmas gyermekbiztonsági rendszer beszerelésére.
c) Nem.

11. Az alábbiak közül melyik jármű vezetője köteles fényvisszaverő mellényt (ruházatot) viselni, ha lakott területen kívül éjszaka az úttesten közlekedik?

- a) A lovas kocsiját vezetője.
b) A kerti traktort vezető személy.

c) A kerékpáros és a kézikocsival közlekedő személyek.

12. Az alábbiak közül melyik az eredményesebb módszer a közlekedési szabálysértések visszaszorítására?

- a) A büntetések szigorítása.
b) A gépjárművezetés vizsgáztatásának a szigorítása.
c) Az ellenőrzések gyakoriságának a növelése.

13. Mennyi idő múlva kaphatja vissza a vezetői engedélyét az a taxis akinek azt az összegyűjtött közlekedési előéleti pontjai miatt vonták vissza?

- a) Legkorábban 6 hónap eltelte után, ha az ilyen esetben kötelező utánpézt már teljesítette.
b) Azonnal, ha az ilyen esetben kötelező utánpézt teljesítette.
c) Legkorábban 1 év eltelte után, ha pályaalkalmassági vizsgálaton bizonyítani tudja a vezetéshez szükséges képességeinek a meglétét.

14. Szabályos-e, ha a képen látható gépkocsit közterületen tárolja a tulajdonosa?



a) Igen, mert a járda szélén állva nem akadályozza a járműforgalmat.

b) Főútvonalon egyáltalán nem, mellékútvonalon pedig közterület-használati engedély nélkül - legfeljebb 30 napig.

c) Nem, a rendőrhatalóság - az üzemben tartó értesítése mellett és költségérelszállítással haladéktalanul eltávolíthatja.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal

XIV. Róna utca. Jó lenne egy hivatalos taxiállomás a kórház előtt



ugyanett megismételni a külterületeken is! Sashalmon hármas (!) sorban állnak rendszeresen a civil autók a mi helyünkön.

XIV. Róna utca

Nagy a taxiigény az Uzsoki kórház Róna utcai kijáratánál, éppen ezért az egyik taxitársaság „drosztelső” rendszerű állomást létesített a kórház előtt. Célszerű lenne egy tényleges taxiállomást kialakítani.

XIII. Fáy utca

Nagyon jó volt a taxiállomás az angyalföldi Fáy ut-

VII. Erzsébet körút 6.

Rendszeresen ellenőrzik a taxiállomásokat a Közterület-felügyelet és a Taxiállomás-kezelő Kht. munkatársaival. Így teszik ezt a VII. kerületi Erzsébet körúti taxiállomáson is. Köszönet.

XVI. Jókai út

Nagyon jó az állandó ellenőrzés a taxiállomásokon, de célszerű lenne

VII. Erzsébet krt. 6. Rendszeres az ellenőrzések itt is



XVI. Jókai utca. A külterületeken is kellene a rendszeres ellenőrzés



cai piacnál. Azonban a piac bezárt, feleslegessé vált a taxiállomás.

Juhász Péter

BESZÓLÁSOK I.

Olyan a csávó, mint a toronyóra: Nem túl pontos, de nagyot üt!

Az élet nem mindig kellemes, de lidércnyomásnak megjárja.

Az idő pénz! – gondolta a pincér, és hozzáadta a számlához a dátumot.

TUDDAD?

Egy disznó orogzomusa 30 percig tart!

(A következő életemben disznó szeretnék lenni.)

Egyes oroszlánok nagyponta 50-szer közösülnek.

(Mégis inkább disznó lennék. A minőség a mennyiség előtt.)

Tisztelt éjszakás kolléga!

Nagyon szomorúak vagyunk, amikor azt tapasztaljuk a reggeli munkakezdésnél, hogy előző éjszaka nem ment a bolt. Csak a „püder” egymás után, te pedig nem győztél szellőztetni a kocsiban. Hiába „nyomkodtál” bármire, mindenről „leverték”. Ideges, feszült voltál. Egyik cigi a másik után. Aztán a csikkeket megszokott mozdulattal pöckölted ki az ablakon.

Közismert, hogy minden taxitársaságnak máshol van az „átjátszója”. Így aztán mindenkinek máshol van a tuti is. Az eldobott csikkekből megállapítható, te melyik csa-



Egy asszony utazik a HÉV-en, és az újságban a halálozási statisztikákat olvassa. Odafordul a mellette ülő férfihez:

– Tudja, hogy valahányszor lélegzek, meghal egy ember?

Mire a férfi:

– A fogmosást próbálta már?

kapcsolatban

pathoz tartozol. De nem ez a lényeg, hanem az, hogy taxis vagy. Példát mutatsz. Sajnos te rosszat. Mit mondanak erről a járókelők? Naná, ilyenek a taxisok. Pedig nem mind ilyenek vagyunk! Például mi minden reggel feltakarítjuk a taxiállomást, ha az csikkkel van tele. Mert van, amikor erre nincs szükség. Ez akkor van, amikor vagy „megy a bolt”, vagy szabadnapos voltál. Mi annak örülnék, ha akkor sem lenne reggel a droszton csikkhalmaz, amikor nem megy a bolt. A mi munkahelyünk az utca, itt töltjük időnk legnagyobb részét, ha úgy tetszik, ez a második otthonunk. Te otthon a fotelből is kipöckölöd a csikket a szőnyegre? Ugye nem? Hát akkor itt se tedd, légy szíves!

Ferenczy P. Károly

A csikkhalmazhoz nem kell kommentár...

RENAULT LAGUNA GT: A VEZETÉSI ÉLMÉNY ÉS A TELJESÍTMÉNY ESSZENCIÁJA



A stílusos, kifejező Renault Laguna GT bemutatja az új, négykerék-kormányzású Active Drive alvázat és két exkluzív, nagy teljesítményű erőforrást: a dízel kínálatból a 2.0 dCi 180LE-s és a benzinesből a 2.0 turbó 205LE-s változatot. A Renault Laguna GT hatásos belépőt jelent a sportos prémium

autók válogatott mezőnyébe, valódi és elsősre érzékelhető minőséget ötvöz biztonsággal és vezetési élménnyel.

TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Yaesu VX-2000, 4 csatornás URH-rádió, kifogástalan állapotban, minden tartozékával 55 e.Ft-ért eladó.

Tel.: 06/20-535-3847



Taxinak felszerelt (taxióra, URH, antenna, 1 év vizsga, stb.) DAEWOO Espero 1.5, nagyon olcsón eladó!

Erd.: 06/70-37-14945



Eladó MAK 16 collos alufelni 205/50R 16-os 20.000 km-t futott nyári gumival Lacettire, Nubiára, esetleg Epicára való. Ára: 130 000 Ft.

Érdeklődni lehet 19 órától a 06/70-383-8974 telefonszámon.



Mogyoród főutcáján 700 négyzetméteres telek, 45 négyzetméteres lakható házal eladó! 2 szoba, nappali,

konyha, fürdő, pince, víz, villany, csatorna van. Az udvaron ásott kút, gáz a kerítésen belül. Valóban családi okból sürgős! Ár: 11 MFt.

Erd.: 06/70-383-8540,
06/70-383-9540



Eladó 2001-es évjáratú 1.4-es Opel Astra Combi gépkocsi, új típusú RASE taxiórával 2008. 07. 30-ig vizsgáztatva.

Telefon: 06/70-616-6264



Opel Astra dízel combi gépkocsi taxinak kiadó kedvező feltétellel.

Érdeklődni lehet: 06/20-941-4996 telefonon.



2002-es FORD MONDEO COMBI, taxinak felszerelve, sok extrával, jó állapotban, 2,3MFt. ért eladó.

Tel.: 06-309-642-429.



Bérbe adnám 93-as évjáratú Mercedes C250-es dízel automataaváltós, jó állapotban lévő gépkocsimat.

Érdeklődni lehet: 06/70-249-5942



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.

Egy nő vár az orvos irodájában. Az ápolónő kiszól neki:

- A vizeletminta, amit adott, almalé.

A nő felugrik:

- Azonnal kell hívnom a fiam iskoláját. A másik edényt becsomagoltam neki uzsonnának.

Két barát beszélget:

- Az orvosom azt mondta, ha nem mondom le a szexről, hamarosan meghalok.

- Hogy-hogy?

- A felesége a barátom.

Egy várandós asszonyka ellenőrzésre megy az orvosához. A vizsgálat

után szégyellősen megszólal:

- A férjem megkért, hogy kérdezek meg valamit.

- Tudom, tudom - feleli a doki. - Megnyugodhat, a szex nem veszélyes egészen a terhesség utolsó hónapjáig.

- Nem egészen arról van szó. Hanem arról,

hogy nyírhatom-e továbbra is én a fűvet.

Az orvos sétál a temetőben, egyszer csak elhaló suttogást hall az egyik sírból:

- Doktor úr! Tudna nekem felírni valamit?

- Most már? Mit?

- Valami féreghajtó kéne!

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.-től
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	5.000.-től
Elektronikus havi járulékbavallások	1.700.-től
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.-től
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
Március	292.00	296.00	189.00

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

Egy elítélt épp a villamosszékben ül, és a kivégzésére vár, amikor hirtelen elkezd csuklani.

Mikor a csuklás csak nem akar

abbamaradni, az ítéletvégrehajtóhoz fordul:

– Ne haragudjon kérem, lenne szíves megijeszteni?

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%

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

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. **MÁRCIUS** hónapra

MINIMÁLBÉR ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző havi 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-pénztári 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 járulék
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).**

APEH-tájékoztatás

Tájékoztatás az egyidejűleg több biztosítási jogviszonyban álló („másodos”) egyéni vállalkozó számára a 0858-as bevallás benyújtásáról

Egyidejűleg több biztosítási jogviszonyban álló egyéni vállalkozó, más néven másodfoglalkozású egyéni vállalkozónak minősül, aki a vállalkozás folytatásával egyidejűleg legalább heti 36 óras foglalkoztatással járó munkaviszonnyal (főállás) rendelkezik, vagy közép-, illetőleg felsőfokú oktatási intézmény-

ben nappali rendszerű oktatás keretében folytat tanulmányokat, illetve egyidejűleg társas vállalkozás személyesen közreműködő tagja.

A másodfoglalkozású egyéni vállalkozóknak azokban az esetekben kell benyújtaniuk az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény 31. § (2) bekezdése szerinti bevallást (0858-as havi járulékbavallás) saját kötelezettségükről és adataikról, amikor adó és/vagy járulékalapot képező jövedelmet szereztek:

- **Ha van vállalkozói kivét,**

amely a személyi jövedelemadó alapja, és egyben a társadalombiztosítási járulék, az egészségbiztosítási járulék és a nyugdíjjárulék (magánnyugdíjpénztári tagdíj), továbbá a vállalkozói járulék alapja is.

- **Ha eva-adózó egyéni vállalkozó esetében van eva adóalap**

Ha az adott hónapban vagy negyedévben volt legalább egy olyan nap, amelyben főfoglalkozású jogviszonyában nem fizették meg utána a tételes egészségügyi hozzájárulást, és ezért a tételes ehot az adott napra (napokra vagy hónapra) az egyéni vállalkozó fizeti meg.

Ha választása alapján az egyéni vállalkozó nem a társas vállalkozás személyesen közreműködő tagjaként fizeti meg a társadalombiztosítási, az egyéni egészségbiztosítási, a nyugdíj- és a vállalkozói járulékot, hanem egyéni vállalkozóként.

Az Art. 31. § (6) bekezdése alapján, az az adózó, aki az adóév során bármely hónapban a 31. § (2) bekezdés szerinti bevallás benyújtására volt köteles, az **adóév minden ezt követő hónapjára akkor is bevallás benyújtására kötelezett**, ha az adott hónapban adó- és/vagy járulék **kötelezettsége nem keletkezett**.

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

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

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.

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 Egészség- biztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíj- biztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúknál 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.

Fizetendő negyedéves adók

Adók alapja 	Személyi jövedelemadó	Magánszemélyek különadója
	Adóalap 18%-a (alapja főállású átalányadósoknál a tárgynegyedévi bevétel 20%-a, nyugdíj mellettiéknél 25%-a. Tételes adózók esetén kiszámításához javasoljuk könyvelő igénybevétele.)	Adóalap 4%-a (alapja főállású átalányadósoknál a tárgynegyedévi bevétel 20%-a, nyugdíj mellettiéknél 25%-a. Tételes adózók esetén a számítás bonyolultsága miatt javasoljuk könyvelő igénybevétele.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Személyi jövedelemadó	APEH Magánszemélyek különadója
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056353	10032000-01076105
Költségment elszámolhatóság	Nem elszámolható	Nem elszámolható

Az utóbbi időben több kollégától hallottuk a kritikát, hogy a befizetendő járulékokat részletező táblázatunk nem teljesek, mert abból hiányzik például a különadó fizetendő mér-

téke. A „hiányosság” oka, hogy havonta a járulékok minimális mértékét közöljük, a különadó pedig – mint nevéből is következik – nem járulék, hanem adó. Ezzel együtt, meg-

NYENYI FLOPPY

★★★★★

ELEKTRONIKUS BEVALLÁSOK

★★★★★

KÖNYVELÉS

akár visszamenőleg is

BTI-TAXICENTRUM

Nagy Zoltán

30/989-4279

Budapest, XI. Vahot u. 6. Fszt.

Tax-Info Könyvelő Kft

Putz György

30/342-2767

Bp., XVI. Zsemlekes u. 62/B



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

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 jelzáloghitel pontos fizetése, de nem kell jövedelemigazolás vagy '0'-s papír!

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



Bíró László

SAP-ART VÁLLALKOZÁSFEJLESZTÉS
1133 Budapest, XIII. Esztergomi út 12.
70/3838767; 1/7888295
70/3162071; sap-art@chello.hu

fogadva a kritikai észrevételt, ezentúl a negyedéves adóelőleg fizetési határidők közeledtével az adómértékeket is közöljük.

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e.

Magyar gyanúsított az osztrák bíróságon

TAXISRA LŐTT, TIZENHÁROM ÉVET KAPOTT

Első fokon tizenhárom és fél évre ítélték azt a 43 éves magyar férfit, aki még 2005 júniusában – Ausztriában – fegyvert fogott az őt fuvarozó taxisra, majd a bevételt követelte és háromszor rálőtt a menekülő sofőrre. Az ítélet nem jogerős.

Nem ismeretlen az osztrák hatóságok előtt az a 43 esztendő magyar állampolgár – foglalkozását tekintve hentes –, akit néhány hete első fokon tizenhárom és fél évre ítélt el a Bécsúj helyi Tartományi Bíróság. A vádlott korábban jogerősen kiszabott börtönbüntetését töltötte, amelyet azért kapott, mert pár évvel ezelőtt Bécsben több hölgyet megtámadott és egy üzletet kirabolt. A most folyó tárgyalásán 2005. júniusi cselekménye miatt kellett felelnie, amikor taxival vitette magát a vösendorfi Shopping City Süd bevásárlóközpontba, ahol megérkezésüket követően fegyvert fogott a gépkocsi vezetőjére és a bevételt követelte.

A sofőr úgy tett, mint aki eleget tesz utasa felszólításának, ám nem rettent meg a rá irányuló hangtompítós pisztoly láttán. Tarcáját elővette, majd a hátsó ülésre dobta. Ezzel egy időben bors sprével lefújta támadóját és kiugrott az autóból, menekülni próbált. Honfitársunk háromszor rálőtt a fuvarozóra, amiből két lövedék eltalálta, ám így is el tudta magát vonszolni a bevásárlóközpont bejáratáig, ahonnan segítséget hívott. A fegyveres rabló a helyszínről elmenekült.

A nyomozás során az osztrák nyomozóknak sikerült a férfit azonosítani, aki el-

len európai elfogató parancsot adtak ki. Ez alapján 2006 februárjában vették őrizetbe a magyar hatóságok a körözött gyanúsítottat és adták át az osztrák hatóságoknak. Ez az elfogás és kiadatás tette lehetővé, hogy korábbi bűnei miatt is eljárjanak ellene.

Amennyiben a másodfokú vádhatóság helybenhagyja a született ítéletet, úgy a magyar férfi közel két évtizedig „élvezi” az osztrák börtönkosztot és a sógorok ugyan kissé visszafogott és zárkózott vendégszeretetét. **Cash**

44 év börtön a taxisgyilkosoknak

Összesen 44 év fegyházban le-töltendő börtönbüntetésre ítélt a bíróság azt a három férfit, akik 2004 őszén meggyilkoltak egy taxist Debrecenben – tájékoztatta az MPT-t a csütörtökön meghozott ítéletről Koszta János, a Debreceni Ítéltábla sajtótitkára. Emlékeztetett rá, hogy 2004. november 10-én este történt a bűncselekmény, amikor a három férfi kicsalt Debrecen határába egy taxisofort azzal a szándékkal, hogy amennyiben pénz van nála, úgy meggyilkolják.

A szerencsétlen taxistól 50 ezer forint készpénzt vettek el a bűncselekmény elkövetői. A taxisgyilkosságért B. Attila elsőrendű vádlottat, aki három fejlövéllel agyonlőtte a taxist, előre kitervelten, nyereségvágyból elkövetett emberölés

büntetésében és egyrendbeli lö-fegyverrel visszaélés büntetésében találta bűnösnek az ítéltábla Ficsór Gabriella vezette büntetőtanácsa, amiért 20 év fegyházbüntetésre és 10 évi közügyektől eltiltásra ítélt.

O. Péter másodrendű vádlottat előre kitervelten, nyereségvágyból elkövetett emberölés büntetésében, mint bűnszolgát és hétrendbeli közokirattal visszaélés, valamint lö-fegyverrel visszaélés büntetésében találták bűnösnek, amiért 14 év fegyházbüntetés és 10 évi közügyektől eltiltást kapott.

A harmadrendű S. Attila vádlottat előre kitervelten, nyereségvágyból elkövetett emberölés büntetésében, mint bűnszolgát és hétrendbeli közokirattal visszaélés, egyrendbeli löfegyverrel való

visszaélés büntette és egyrendbeli kábítószerrel való visszaélés vétsége miatt 10 év fegyházbüntetésre ítélt a bíróság, s tíz évre őt is eltiltotta a közügyektől.

Koszta János tájékoztatása szerint a bűncselekmény elkövetése idején B. Attila elsőrendű vádlott 30, O. Péter másodrendű vádlott 19, S. Attila harmadrendű vádlott pedig 20 éves volt. Miután az ítéltábla részben megváltoztatta az első fokon eljáró Hajdú-Bihar Megyei Bíróság ítéletét, az ügyben harmadfokú eljárásra kerül sor, így a Legfelsőbb Bíróság mondja ki a végső ítéletet.

**– Megőrizte feleségét azt a gyönyörű lányos karcsúságát?
– Mi az, hogy megőrizte, megduplázza!**

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

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

TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY
eddig 10% helyett 18%
SZERVIZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
eddig 20% helyett 25%

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

**COMPUTER
PLUS**
Számítástechnikai
Szaküzlet

Számítógépek és
részegységek eladása,
vétele, javítása.

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

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda

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 kerek, 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 kerekű 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 biztosítóknak nem!
A biztosítós balesetes gépkocsikat INGYEN
szállítjuk, 30 napos opcióval! Ezekben az esetekben
a biztosító cégünknek utalja a szállítási díjat
Ígénybeviteli lehetőségekről érdeklődjön telefonon!
24 órás telefonos ügyeletünk:
**2900-626, 2970-252,
70-370-6890, 70-370-8982**
Szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepeken!
Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat díszpécseinktől!

A City Taxi Szövetkezet február 23-24-én Balatonalmádiban, a Ramada szállodában tartott egy nagyon jól sikerült bulit, melyen közel 400 fő jelent meg. A kétnapos rendezvényen a citysek méltóképpen ünnepelték meg fennállásuk negyedszázados évfordulóját. Ez alkalomból a szövetkezet elnökét, Tamás Miklóst kérdeztük röviden a múltjáról és jelenéről.

• **Mire utaltál esti köszöntődben, amikor a Balaton vendéglőt említetted?**

• Arra, hogy 25 éve 30-40 kolléga az Akácfa utcában, a Balaton étteremben alakította meg a City Taxit. Innen indultunk, majd egy Teleki téri „lakás-központ” után az Almássy térre költöztünk. Egy idő után, ahogy a cég növekedett, következett a Zichy Jenő utcai pince, majd a kispesti Attila utcai emeletes épület. Am ezt is kinőtűnk, tehát újabb hurcolkodás várt ránk, ezúttal az újbudai Vahot utcába.

• **Rövid, bulinyitó megemlékezésedben köszöntötted név szerint is elődeidet, a City Taxi korábbi elnökeit, majd még jó pár nevet felsoroltál. Kik voltak ők?**

• Elődeink döntéseikkel alapvetően határozták meg cégünk arculatát és a rólunk kialakult képet. A legkevésbé tehát, hogy egy ilyen jeles alkalommal róluk név szerint is megemlékezzünk. Hasonlóan fontosnak tartottuk a korábbi marketingeseink felsorolását is. Természetesen a felsorolást a 25 évvel előtti alapítókkal kezdem: Jenes Lajossal és Máté Ferencel. Közülük Máté Ferenc jelen volt az ünnepségen is, ugyanis őt elértük, meghívtuk. Aztán cégünk meghatározó, markáns személyiségei következtek a visszaemlékezésben. Telegdy Gábor, Eszli László és Orbán Lajos, aki nagyon sokáig, több cikluson keresztül vezette a City Taxit. Először KIOSZ-Fuvarszervező Irodaként majd szövetkezetként. Az említetteket az elnökök sorában Dudás Zoltán, Polinger Sándor és Kádár László követte. Am ahogy azt az előbb mondtam, emlékeztünk a marketingeseinkre is, hiszen az üzletet egy fuvarszervező cégnél azért mindig ők hozzák. Őket is időrendi sorrendben említettem: Kukulyák János, Nagy András, Lengyel Sándor, Tihanyi Sándor, Metál Zoltán és Kiss Gábor volt, aki a jelenlegi marketingesünk – Bösz Péter – munkáját megalapozta.

• **Milyen műszaki „háttérrel” indultatok?**

• Annak idején – hasonlóan a Budásokhoz – mi is CB-rádióval kezdtük a megrendelések kiadását a taxisok felé. Először a „közép 19-es” csatornán, majd a már sajátként kezelt „közép 20-on”. Innen egy rövid idő után a civil CB-sek minden taxis forgalmazást elűzték, tehát a többi csapattal – a taxisok mellett a teheresek és az autómotósok is erre a sorsra jutottak – átkerültünk az ún. „alsó csatornákra”. Ez az időszak inkább csak a nosztalgia szempontjából volt érdekes, mert a biztos fuvarszervezéshez nem ez volt az ideális megoldás. Volt, amikor a belga CB-seket is hallottuk, de ugyanakkor az Almássy térről nem si-

A Balaton étteremtől – 25 éves a

került Óbudáig sem „elérni”. Ezen segített, amikor 1990-től – elsőként a magántaxisok között – áttértünk az URH-s forgalmazásra. Autóparkunk akkoriban Ladákból, Daciákból, Skodákból és mosóbenzinnel működő Wartburgokból állt többnyire. Ma már Európa bármelyik országában megállnánk helyünket taxijainkkal. Autóinkban kezdetben a taxióra sem volt kötelező. Az elszámolás a kilométeróra-állás alapján történt. A központban pedig cetlikre írták a hívásokat, az üzeneteket és minden más fontos dolgot. Az első komoly műszaki segítséget egy bécsi taxitársaság-vezető nyújtotta. Említsük meg őt is név szerint: Leopold Müllnerről van szó, aki az ajándékba adott Commodore 16-os, majd 64-es számítógépekkel segítette a City központ munkáját. A telefonosok, diszpécserok az első években szívességből vállalták, hogy bizonyos időnként beülnek a központba szolgálatot adni. Társadalmi munkában, vagyis az ifjabbak kedvéért: ingyen. Ma már sokan azt sem tudják, ez mit is jelentett pontosan. Így találtunk rá olyan tehetséges kollégákra, akiknek később a közösség adott fize-



Tamás Miklós: – Hihetetlen lemaradást hoztunk be 25 év alatt



nek és a szervezőknek „a legmagasabb helyen is” jó kapcsolatai vannak, mert az idő az április végéig megfelelően alakult (alakították)? A

A 25 éves jubileumi évforduló emlékezetes marad a City Taxi Szövetkezet történetében. Sikerült a vezetőségnek egy fergeteges bulit szervezni Balatonalmádiban, a 12 emeletes Ramada Szállóban. Aki akart, már pénteken lemehetett, hogy legyen ideje alkalmazkodni a körülményekhez. Ezzel a lehetőséggel – tekintettel arra, hogy ez a nap még „önköltséges” volt – nem túl sokan éltek. Szombaton viszont már kora délelőtt elkezdtek szépen sorjában érkezni a taxik és a taxisok. Ez jól látható volt a szálloda egyébként hatalmas parkolóján is, ami szépen lassan csordulásig megtelt. Azt minden vendég érezte, hogy a szövetkezet vezetésé-



Balatonalmádiig

City Taxi



tést azért, hogy kapkodják a telefonokat, vagy beüljenek a „cső végére”. Már a Zichy Jenő utcában voltunk, amikor valaki kitalálta, hogy a telefonosokat szembeültette a diszpécserrel és közéjük egy csúszdát alakított ki, melyen aztán a rendelések átjutottak a „másik oldalra”. Ezt a nagyszerű újítást több csapat is átvette, annyira jó volt. Ma már természetesen ettől a szinttől fényévnyi távolságra kerültünk, ám azért ehhez az úthoz a múltunkra is szükség volt. A City Taxit ma már szinte semmi nem különbözteti meg egy müncheni, vagy bécsi taxivállalattól, sem személyi összetételében, sem gépkocsiparkjában, sem a központ technikai fejlettségében. Hihetetlen távolságot, hihetetlen lemaradást hoztunk be az elmúlt 25 év alatt! Reményeink szerint a 2008-as évben eljutunk a csendes címkiadásig, amit egy modern, már üzembe állított szoftver tesz lehetővé. A City Taxi nagy cég lett, majdnem 850 alvállalkozóval és 50 főállású alkalmazottal. Ez lett abból, hogy 1983-ban a Balaton vendéglőben néhány elhatározott, létrehoznak egy magántaxi csapatot.

kötelező program csak este 6-kor kezdődött az ünnepi alkalomra nagyon szépen felszított étteremben, a hivatalos welcome-drinkkel. Ám sokakban az első fogadó-italok ekkorra már fel is szívták. Mielőtt neki-láttunk volna a vacsorának, a szöveget elnöke – Tamás Miklós – köszöntötte röviden a megjelenteket. Ezt követően a vezetőség nevében az elnök és Kiss Gábor /841/ adott át kitüntetések az azoknak a kollé-

gáknak, akik kezdetektől a City Taxi tagjai voltak. Egy-egy szép, külön célra készített kristálysobrocskát és emléklapot kapott Boda György /216/, Tóth Gábor /71/, Cs. Jánvári Béla /162/ és Csizmadia János /153/. Casio karórát és emléklapot kapott Földesi Gábor /152/, Goldstein Róbert /341/, Kovács Károly /120/, Balogh Sándor /237/, Báló István /759/, Czifferi Béla /660/, Musil Ferenc /32/, Mischinger Péter /189/, Simon

László /301/, Csökönyi Ferenc /96/, Kovács József /390/ és Herceg Mihály /932/. Máté Ferenc és Polinger Sándor /231/ az emléklap mellé névre gravírozott kristálysobrot kapott.

A jó hangulatot a sok-sok díj átadása csak tovább fokozta. Természetesen segített ebben az is, hogy a vezetőség döntése alapján az ital-



fogyasztás este 6-tól 10-ig korlátlan és ingyenes volt. A svédasztalos vacsora pedig minden igényt kielégített. Amolyan terülj-terülj asztalkámat varázsoltak a szálloda szakácsai a cityseknek és kísérőiknek. Ha valami elfogyott, hoztak belőle másikat, ebben sem volt korlátozás. Tele hassal az ember hajlamos elálmosodni, de erről ez esetben szó sem lehetett. Jött ugyanis Bajor Imre, aki rendesen megmozgatta a rekeszizmot. A 45 perces röhgést a Gemini zenekar változtatta igazi bulihangulattá. A táncosokra sem sokat kellett várni. Pedig a résztvevők átlagéletkorát nézve jól



• *Nem csak a központ munkáját látták el a kollégák ingyen, hanem az építkezéseket, a költözéseket, a festést-mázolást is lelkes taxisok oldották meg, hogy a közöseknek ne kerüljön sokba...*

• Így igaz és ezt sem szabad elfelejteni! Ez a közösség az elmúlt 25 év alatt nagyon sokszor bizonyította összetartását. Így jutottunk el a mostani City Taxiig, amely – nem kis büszkeséggel mondhatom – Magyarországon jelenleg a legnagyobb taxis vállalat. Ráadásul szövetkezeti formában működünk, így közel 500 tulajdonos irányítja a céget áttételesen, a választott vezetőségen keresztül.

• *Kicsit térjünk vissza a műszaki feltételekhez. Mi az, ami a Cityre ma jellemző? Mit terveztek a következő időszakra?*

• Fejlesztéseink döntő többségén már túl vagyunk. Legnagyobb beruházásunk az utóbbi 5 évben az új telefonközpont, a fuvarkiadó és könyvelést segítő szoftver mellett a POS-terminálok beszerzése volt. Erre a következő fejlesztéseink már ráépíthetőek, amihez már csak a megfelelő szoftveres háttérrel kell megteremtteni. Ez a program a nyár végére befejeződik, amikor az Jn. félcsendes címkiadás gyakorlatilag elindulhat. Ezzel párhuzamosan tervezzük, hogy a korábbi csekkes rendszerünk mellett a chip-kártyás azonosító rendszert is bevezetjük. Leginkább ezt a Supershop, vagy Shell-smart kártyához tudom hasonlítani. Úgy hiszem, hogy ezzel egy időre fejlesztéseink végére érünk. Természe-

sen ez nem azt jelenti, hogy az egészséges fejlődésről a továbbiakban lemondanánk, csupán azt jelzem, immár beértük a Nyugatot, nincs lemaradásunk. Ez nagy könnyebbség mind a vezetőségnek, mind a kollégáimnak, hiszen itt ebben a szakmában már nagy csodákat felfedezni, feltalálni nem lehet.

• **A kártyáról egy korábbi riportban már kérdeztél. Ezzel kapcsolatban más városok is érdeklődnek, bár nem mindent értenek pontosan.**

• Jelenlegi rendszerünkben állandó megrendelőink, nagy partnereink nem készpénzzel fizetnek a fuvar végén, hanem készpénz-helyettesítő eszközként számlatömböt, csekk-tömböt használnak. Ezt kívánjuk kiváltani egy korszerűbb, megbízhatóbb formával, amely egyben a számlázást is gyorsítja és kizárja a tévedéseket. Vagyis partnereink számára sokkal bizalomgerjesztőbb, kezelhetőbb. A gyakorlatban ez úgy működik, hogy kivisszük a plasztikkártyákat a megrendelőhöz. Akár több százat is, attól függően, mekkora ez a cég. Ott kiosztják azoknak, akinek a hitelezett taxi-igénybevételre lehetőséget kívánnak biztosítani. Az utas pedig beül a plasztikkártyával a taxiba, majd a fuvar végén nem csekket tölt ki – mint korábban – hanem a kártyát adja át a taxinak. A kolléga pedig a POS terminálba helyezést után beüti az adott fuvardíj összegét, majd „leokéztatja” és a kártyát visszaadja az utasnak. Ennyi. Az összeg ezt követően bekerül az elszámoló központunkba, mi ráterheljük központilag az adott

cég számlájára. Ezt követően – ötnaponta-tíznaponta – összesítve elküldjük szerződéses partnerünknek az elszámolást. A taxisunk bankszámlájára mi utaljuk át az összeget.

• **Tehát nem az utaztató cég fizet ilyen esetben közvetlenül a taxinak bankkártyával, hanem a City Taxi.**

• Így igaz, ezt egy átmeneti időre – hasonlóan a csekkes fizetésekhez – mi hitelezük meg kollégáinknak.

• **Ez komoly készpénztartalékokat igényel a City Taxitól is.**

• Igen, de ez eddig is így volt, vagyis a változás nem ebben rejlik. Kollégáink által befizetett kaució rendszerünk is erre alapult. Ez biztosított lehetőséget arra, hogy a taxisok azonnal bejöhessenek – adott esetben akár rögtön az elvégzett fuvar után is – a pénzükért. Mi viszont csak 20-30 nap múlva tudjuk kiszámlázni ezt az összeget a partnerünknek. Vagyis hitelezünk, pontosabban – szövetkezetről lévén szó – a kollégák hiteleznek önmaguknak az általuk erre a célra befizetett összegből.

• **Amikor az utas például VISA-kártyával, vagy Mastercard-dal szeretné a számlát kiegyenlíteni, teheti?**

• Természetesen! Ez a klasszikus ügymenet szerint működik, hasonlóképpen, mint ami bármelyik áruházban, benzinkútnál tapasztalható. Vagyis beül az utas valamelyik autónkba, mindegy melyikbe, mert mindegyikben van már POS-terminál. Majd az utazás végén a fuvardíj ellenértékét a kártyájával egyenlíti ki.

• **Belefogatok a vidéki hálózat szervezésébe is. Ugy tudom a franchise-jogot adjátok tovább.**

• Sok városban van már partner taxicégünk. A legtöbb hely, ahol megjelentünk és ahol a City Taxi rendszerét integrálták, elfogadták, Miskolc volt. Am ezzel nincs vége az akciónak! Szeretnénk minél több városban – főleg az InterCity végállomásokon – az általunk kínált franchise-rendszert elfogadtatni. Elsősorban a megjelenésre és a megbízhatóságra koncentrálnak, hiszen tarifarendszerünk nyilván más, mint a vidéki városoké. Természetesen szem előtt tartjuk a szolgáltatás színvonalát is. Mi ezeken a helyeken a megfelelő hátteret szeretnénk biztosítani például azzal, hogy a különféle helyeken elhelyezett reklámjaink előnyéből ezek a taxicégek is képesek legyenek előnyt kovácsolni. Az ilyen együttműködés számunkra is haszonnal jár, hiszen szerződéses partnereink, visszatérő magyar és külföldi utasaink örömmel veszik, ha – például egy kártya felmutatása után – más városokban is megkapják a tőlünk már megszokott színvonalú szolgáltatást. Az is előnyt biztosít majd a franchise-szerződéssel rendelkező vidéki taxicégek számára, ha az utazóközönség egyre szélesebb rétege bizonyosodhat meg majd arról, hogy egyre több és több városban fogadják el az általunk kibocsátott taxikártyát.

• **Köszönöm a beszélgetést és sikereket kívánunk a következő 25 évre is!**

-kó-



látszott, hogy a szakmához hasonlóan a megjelent citys-mag is szépen lassan öregszik. Ez viszont ezen az estén kifejezetten előnyös volt. Ugyanis az említett korosztály még tud rendesen táncolni – nem csak ugrálni – minden zenére. Így bizony sokszor kevés volt a hely a „táncparketten”. Am a taxisok minden helyzetben feltalálják magukat: tehát ropták az asztalok között is. Éjfél után már volt olyan kolléga is, aki a haverjával lejtett erotikus táncot, persze a jóízű határain belül. A játszott számokat mindenki ismerte, szerette, nem véletlenül az egyik legnépszerűbb bulizeneke a Gemini. Am az első szünet további meglepetéseket hozott. A tombolasorsolás értékes ajándékokhoz jutatta a szerencsésebbeket. Majd Goldstein Robi (341) egy szédületes karaoke-show levezénylésével gondoskodott arról, nehogy leüljön a hangu-

lat. Kezdetként ő énekelt egy számot – szenzációsan – mintegy bemutatóképp. Majd Metál Zoli /870/ lépett a mikrofonhoz. Az ő produkciójába – bár nem szorult rá – már sokan „besegítettek” az asztalok közül is. A hangulat tovább emelkedett és show-mesterünk kedve sem lankadt, Sőt! Tehát még néhány

számot elénekelt. Majd újabb jelentkezők következtek, akikkel már több százan énekelték a refrént. A közben színpadra lépő zenekarok is tetszett ez a közös nótázás, így az utolsó közös karaoke-számba ők is beszálltak. A második táncos-etap résztvevői hamar „ledolgozták” a vacsorát, így éjfél után könnyű töltött káposztával, a gyengébb gyomruak virsli-



vel, pogácsával erősíthettek a következő órákra. Szükség is volt újabb kalóriákra, mert a zenekar a reggel 3-ig játszott. Volt, aki még ezt követően is fennmaradt, ám a többség nyugovóra tért. A reggelit megelőzően sokan próbálták az előző estét az uszodában, a jacuzziban, vagy a gőzben kiheverni. Akinek ez nem sikerült maradéktalanul, annak az autóját hazafelé a felesége vezette...

Végül érdemes megemlíteni, hogy mindezért fejkenként mindössze 3000 Ft-ot kellett a taxisoknak kifizetni. A többi a 25 éves születésnapját méltó módon ünneplő City Taxi Szövetkezet állta. Nem lenne rossz az 50.-en is ott lenni, legfeljebb kevesebbet táncolnánk...



Javuló statisztika, eredményes zéró tolerancia

Közlekedési akciók hétről hétre

Január, március és június volt 2007-ben a három legrosszabb hónap, már ami a közlekedésbiztonságot illeti. Éppen ezért a rendőrség, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, de az európai TISPOL akció is ezen időszakokra koncentrál. Akció akciót követett, ennek eredményeiről számoltak be magazinunknak az érintettek.

Legutóbb három napig tartott az az összehangolt közúti ellenőrzés, amely során a Nemzeti Közlekedési Hatóság a rendőrséggel közösen 3585 járművön összesen 7824 vizsgálatot végzett el, aminek eredményeként 105 alkalommal kezdeményeztek szabálysértési eljárást. Az ellenőrzött járművek 13 százaléka belföldi, egy

százaléka külföldi személyszállító, míg 64 százaléka belföldi, illetve 22 százaléka külföldi áruszállító volt. Ujjonnan bevezetett közgazgatási bírságot 121 esetben vetettek ki az ellenőrök, míg 69 gépjárművet soron kívüli műszaki vizsgára köteleztek. A szigorú kontroll eredményeként 142 esetben a szabálytalanságok azonnali megszüntetésére kötelezték a tehergépjárművek sofőrjeit – tudtuk meg az akciót koordináló vezetőtől.

Az utakon szemmel láthatóak azok a vályúk, amelyeket a túlsúlyos tehergépjárművek alakítanak ki a főbb és alsóbb rendű utakon időről időre. Ez pedig leginkább azért jöhet létre, mert az úgynevezett tengelyterheléseket elég nehezen lehet az utak

mellett ellenőrizni. Ezt elsősorban a hazai fuvarozók „használják ki”, s hagyják figyelmen kívül az erre vonatkozó súlykorlátozásokat. Ezt támasztották alá az akció során tapasztaltak is. Úgynevezett tengelysúlyt 444 áruszállító járműnél mértek. A belföldi járművek 36%-a és a külföldi járművek 2%-a nem felelt meg a szabályoknak. Túlsúly miatt 18 esetben rendelt el átrakodást a hatóság. Emellett 10 064 menetíró korongot is ellenőriztek a szakemberek. Ezek 64 százalékban belföldi és 36 százalékban külföldi szállítók között oszlottak meg. A belföldiek 1,8 százalékánál, míg a külhoni sofőrök közül egyetlen szabálytalant sem találtak.

A veszélyes árut szállító járművek kont-

25 útszakaszon magasabb sebességhatárt állapít meg a GKM

A KRESZ 2007. évi módosítása megteremtette annak a lehetőségét, hogy a sebességhatár - a belterületi szabályozáshoz hasonlóan - külterületen, a közúthálózat egyes elemein is felemelésre kerülhessen az általánosan 90 km/h-ról. Az elmúlt időszakban szakemberek elemezték az útszakaszok különböző műszaki paramétereit, pl. a vízszintes és magassági vonalvezetést, a megfelelő előzési látótávolságot, az ivívszinyok kialakítását, és a hosszabb, előzésre alkalmas egybefüggő útszakasz meglétét. A vizsgálat tanulságai alapján a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 25 szakaszon, összesen 122 kilométeren döntött a sebességhatár felemeléséről: 31 kilométeren 100 km/óra, 91 kilométeren pedig 110 km/óra - jelentette be Felsmann Balázs, a tárca szakállamtitkára a kisbéri városházán tartott egyeztető fórumon, amelyen a térséget érintő közúthálózat-fejlesztésekről és a régióban található alacsony forgalmú vasútvonalak további hasznosítási lehetőségeiről tájékoztatta az érintett települések polgármestereit és az érdeklődőket.

A betartható és betartandó sebességhatárok megállapításával a közlekedési morál javulását szeretné elérni a GKM.

Jelenleg két főúton - mindkettő autópályából főúttá visszaminősített szakasz - van 100, illetve 110 km/h maximális sebesség

engedő jelzőtábla: a 8-as út, valamint a 3-as út egy-egy szakaszán. A megemelt sebességű utakon a tárca kiemelt figyelmet fordít a

balesetek okainak elemzésére, felhasználva a rendőrség által végzett baleseti vizsgálatok eredményeit, továbbá a rendőrség közúti ellenőrzési tapasztalatait is.

A megemelt sebességhatárt jelző táblákat a Magyar Közút Kht. szakemberei március közepéig helyezik ki a táblázatban látható helyekre.

A megemelt sebességhatár az adott útszakaszon a táblák kihelyezésével egyidejűleg lép érvénybe.

A GKM 2008-ban az országos főúthálózat egészén (külterületi és belterületi szakaszokon egyaránt) átfogó forgalmi felülvizsgálatot tervez elvégeztetni, amely elsősorban a sebességszabályozásra terjedne ki.

A betartható és betartandó sebességhatárok intézkedéssorozat részeként a tárca felülvizsgálja az útépitések idején alkalmazott ideiglenes forgalomszabályozási előírásokat azzal a céllal, hogy a 2008. évben a Közlekedési Operatív Program keretein belül megkezdődő - jellemzően több 10 kilométer hosszúságban zajló - főútrekonstrukciós projektek esetében csak a tényleges veszélyeztetettségnek megfelelő sebességkorlátozások lépjenek érvénybe.

A jelzett intézkedésekkel párhuzamosan a GKM - együttműködve a társszervezetekkel és az önkormányzatokkal - mindent el fog követni a sebességellenőrzés hatékony kiterjesztése érdekében.

Érintett útszakaszok:

Érintett útszakaszok:	Sebesség
1. sz. főút Tata - Almásfüzitő közötti szakaszán, 4 km	100 km/h
1. sz. főút Ács - Gönyű közötti szakaszán, 7 km	100 km/h
81. sz. főút Bakonyársárkány - Kisbér közötti szakaszán, 2,6 km	100 km/h
117. sz. főút Esztergom - Tát közötti 2 szakaszán, összesen 4,9 km	100 km/h
405. sz. főút Albertirsa - Újhartyán közötti szakaszán, 12 km	100 km/h
3. sz. főút Novajdrány - Tornynosnémeti közötti szakaszán, 18 km	110 km/h
4. sz. főút ceglédberceli elkerülő szakaszán, 4 km	110 km/h
4. sz. főút ceglédi elkerülő szakaszán, 6,7 km	110 km/h
4. sz. főút Surjány - Szapárfalu közötti szakaszán, 2,6 km	110 km/h
7., 8. sz. főutak Székesfehérvár elkerülő szakaszán, 11 km	110 km/h
8. sz. főút Székesfehérvár - Várpalota közötti szakaszán, 8,5 km	110 km/h
8. sz. főút Veszprém - Márkó közötti szakaszán, 2,7 km	110 km/h
8. sz. főút Csákánydoroszló - Gasztony közötti szakaszán, 1,7 km	110 km/h
21. sz. főút 5 db előzési szakaszán, összesen 7,8 km	110 km/h
37. sz. főút Felsőszolca - Gesztely közötti szakaszán, 8,4 km	110 km/h
44. sz. főút Békéscsaba - Gyula közötti 2 szakaszán, összesen 7,6 km	110 km/h
354. sz. főút Debrecen északi elkerülő szakaszán, 2,5 km	110 km/h
67. sz. főút Somogytúr - Balatonszemes közötti 2 szakaszán, összesen 9,1 km	110 km/h

rolljakor a külföldiek esetében nem merült fel szabálytalanság, míg a belföldi járművek 9 százalékkal kapcsolatban fedeztek föl különböző hiányosságokat az ellenőrök.

A nemzetközi TISPOL akció keretében, ugyancsak három napig, de más időben 2700 rendőr 41 294 autóst ellenőrzött hazánk közútjain – tudtuk meg Samu István vezérőrnagytól. Az Országos Rendőr-főkapitányság rendészeti főigazgatója az akció értékeléseként elmondta: Megdöbbentő tapasztalat, hogy az ellenőrzött gépkocsik közül 6000 olyan esettel találkoztak, ahol a vezetők és az utasok nem használták a kötelezően előírt biztonsági övet. 188-an úgy közlekedtek gyermekükkel, hogy azok sem voltak bekötve, emellett a biztonsági gyermekülés használatának előírásait sem tartották be. Az akció egyik tapasztalataként arról számolt be a főigazgató, miszerint a legtöbb gépjárművezető lakott területen kívül használja a biztonsági övét, ám lakott területen nagyságrenddel kevesebben tartják ezt szükségesnek. Az elmúlt két hónap eredményeiről szólva a tábornok megjegyezte: csökkent a személyi sérüléssel járó balesetek száma és kevesebb volt az ittas járművezető is.

Komáromi Endre rendőr ezredes, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztály vezetője adatokkal igazolta a rendőri ellenőrzések szükségszerűségét. Ebből kiderül: január óta 878 vezetői engedélyt vettek el a rendőrök helyszínen a gépkocsivezetőtől ittas vezetés miatt. Az alkoholos befolyásoltság ellenőrzésére – tette hozzá az ezredes – évente 400 ezer alkoholszondát használ el a rendőrség, ebből 2007-ben 45 ezer színeződött el. A legtöbben, 25 százalékban a kerékpárosok közlekednek ittasan. 4200 jármű műszaki állapotát is górcső alá vették.

Ennek során a belföldi személyszállítók 12, míg a külföldiek 7 százalékánál találtak hiányosságokat. A belföldi áruszállítók esetében 8,2, a külföldiek 3,35 százalékánál derült fény valamilyen műszaki hiányosságra. Mobil vizsgálóállomásokon összesen 156 járművet ellenőriztek a szakhatóság képviselői e három napban. A környezetvédelmi előírásokra is hangsúlyt fektettek a rend őrei, amelynek során 1653 gépjárművet kontrolláltak, ezek közül a belföldi személyszállítók 3,1, míg a belföldi áruszállítók 1,7 százaléka nem felelt meg az előírásoknak. Külföldieknél nem

találtak szabálytalanságot az egyenruhások – összegezte a tapasztalatokat Komáromi ezredes.

Mint magazinunk megtudta: márciusban a schengeni határokon végeznek fokozott közúti ellenőrzéseket a rendőrök a vámosokkal és a közút kezelőivel közösen. Az ittas vezetők és a túlsúlyos járművek kiszűrése mellett a sofőrök pihenőideje betartásának ellenőrzésére helyezik a hangsúlyt, de a mobil műszaki állomásokat felhasználva a járművek általános műszaki állapotát is vizsgálni fogják.

Húsvét előtt és az ünnepek alatt – a korábbi évek gyakorlatának megfelelően – az alkoholos befolyásoltság ellenőrzésére lehet számítani az egész ország területén. Áprilisban – az ORFK vezetői úgy tervezik – az ország valamennyi közútján a kerékpárosok és a motorosok ellenőrzésére külön figyelmet fordítanak a szakirányítók. Úgyhogy a közeljövőben sem telik el úgy egyetlen hét sem, hogy az országutakon és a mellett ne lehetne valamilyen egyenruhás akcióra számítani. Erre pedig érdemes mindenkinek saját magát és járművét is idejében felkészíteni.

k.z.t.

Nincs menekvés

ELÁTKOZOTT GYORSFORGALMI ÚT



Legutóbb olvashattátok ezredik, utolsó soraimat a repülőtéri gyorsforgalmi útról. Utolsó, hiszen már nincs hova fordulni. A főváros, az ország vezetői szerint minden rendben van a repülőtéri úttal kapcsolatban. Még hova fordulhatunk? Az Európai Unióhoz? Az Európa Parlamenthez?

Most viszont kollégák kerestek meg, miért csak a magasságkorlátozó táblákról írok, miért nem foglalkozom a gyorsforgalmi út mellett levő vaskorlátokkal? Ugyanis nincs menekülési útvonal. A legkisebb koccanásnál, utolérésnél átcsúszik az autó a szemközti sávba, akkor meg ott a frontális ütközés. Legalább a

korlátokat bontanák el – kéri kollégáink –, akkor lehetne menekülni. Nos én erről is már tucatszor írtam! De itt éppoly kevés a remény a beavatkozásra, mint a magasságkorlátozó kihelyezésénél. Ugyanis – ha emlékezetem nem csal – a korlátokat 1976-ban szerelték fel. Azóta viszont a belső útpályát a tényleges „gyorsforgalmi” utat évente, kétevente aszfaltolták. Tessék megnézni, most legalább fél (!) méter a szintkülönbség a belső és külső útpálya között, ami három évtizeddel ezelőtt még egy szintben volt. Remény sincs a korlátok elbontására a jelenlegi pénzügyi helyzetben, annak ellenére, hogy ez néhány százezertől kijönne, de az aszfaltkőbmeterek elszállítása sok-sok millióra kerülne. Maradnak a rendszeres balesetek, melyekből minden hétre jut egy súlyos kimenetelű.

Néhány nappal ezelőtt ismét egy taxis kolléga volt a szenvedő alanya ennek a korlátőrületnek. Teljesen szabályosan, nyugodtan közlekedett a gyorsforgalmi úton, amikor a szembejövő lassított. Az egyik hölgyvezető megijedt, nehogy nekikoccanjon az előtte haladónak, félrerántotta a kormányt. Miután jobbra ott a korlát, balra tekerte kormányt. A végeredményt ti is láthatjátok.

Juhász Péter



Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Lapzártakor még senki gyereke nem tudná megmondani, hogy mivé fajul az idei március tizenötödike. Annyit azért tudunk, hogy a tavalyi ölég randa volt, nézven úgy éreztem magam, mintha a gladiátorok utcabájlján lennék: az egyik csapat, a fekete, talpig plexiben, mint megannyi Darth Vader, a másik meg talpig zászlóban, oszt kergetőztek. Némi hasonlóság azért csak volt az 1848-as nagy nap és az elmúlt évi között: mindkét napon kénytelenek voltak esernyőt viselni. De 1848-ban az eső miatt...

Így megy ez mostanában minálunk.

Oka van annak, hogy már ünnepegni sem tudunk, oka van annak, hogy kisiskolás vidéki rokonom csibészes vigyorral kérdi az ilyen jeles napokon: „Pista bátya, megent rendőrnep van Pesten, ugyi?”

Tessenek az uraságtoknak az okot megkeresni és orvosolni! Az a dolguk, azért vannak, azért tartjuk és fizetjük őket!

Borítékolható: mindenik párt külön saját bokrában „ünnepe”. És mint már korábbról tudjuk, mert mindég így volt: tülekednek és dörgölöznek az akkori nagyjainkhoz, mindenik magát tartja majd a márciusi ifjak, vagy a reformkor jelesei örököséül. Hogy le nem szakad a csillár, a plafon, az égbolt! Hiszen Petőfi, Vasvári meg a többiek egyből szétkergetnek őket, de mindahányat, Széchenyi, Batthyány meg keserűen csak ennyit mondana: „Skandalum!”, és azon gondolkodnának, pöröljenek-e becsületsértésért nevük indokolatlan használata miatt.

Elmesélem, mit álmodtam:

Petőfi Sándor leszállt a ménkü nagy szobortalapzatáról, ledobta magáról a rászobrozott tógát (ilyet ő sose hordott), nyakába vette a tarisznyáját és elindult – úgy, mint régen – országnézni. Sápattan gyütt vissza, s így szól: „Hallja kend, ebben az országban, az én országomban gyöngé a gazdaság, instabil, és nagy a rosszlet! Sújja már meg valaki a mai hatalmasoknak: itten nől a szegénység.”

Azt válaszoltam neki: „Vannak

azért jó dolgok is. Mert ugyan mutasson nekem, Sándor, még egy olyan országot, ahun negyedévente van új és mégújabb program hirdetve. Például, hogy csak egyet említsék: részvényesek lehetünk, semmi dolgunk nem lesz, csak a szelvényvagdosás. Polgárok leszünk, a rézangyalát, ha belegebédünk is! Emmán csak jó, nemde?”

Villan erre a Sándor szeme: „Ha nem tudnám, hogy kedvel, hát most úgy kupán vágnám, hogy rögvest észhez térne! Munkahely köll, munka köll, nem munkátlan lutri-játék! Nagyt tévednek azok, akik azt hitetik el, hogy ölég csak tulajdont vagy tulajdonrészt szerezni, és máris kész a polgár.”

Erre persze fölbredtem.

Hát igen, az új divat, a programhirdetés. Nem mentes ettől senki emberfia a politikában. Fej felvetve, szem csillogva, kéz lendülettel nyomatékol, a nép meg szeppen egyet és a frász kerülgeti: „Jezusom, már megent kitanáltak valamit!” És sejdíti, hogy az sem lesz egy vidám vásár.

No de azért mégis csak ki kéne bújni valahogy ebből a mizériából.

„Lajos, te hogy csinálnád?” A megkérdett Kossuth erre fölvetné szép fejét, és imigy mennydörögne: „Először is szépen kérem, ne tegezzen! Megmondom: úgy indítottam, hogy azt mondtam: Leborulok a nemzet nagysága előtt! – mert áldozatvállalást kérni tudni kell. Meg aztán én – így Kossuth – nem öngondoskodást követeltem, hanem önfeláldozást kértem. Tapasztalhattam: a magyar ember igenis ért a szóból, ám ha sokszor becsapják és erre rájön, még az igazra is nemet mond.”

Nem tudom, olvasnak-e egyáltalán verset a ma vitézlő uraságok abban a böhöm nagy Dunaparti házban? Honnét tudjam? Nem találkoztam még a képernyőn kívül egyikkel sem. Nem arra közlekednek, amerre én.

De találtunk egy verset, amelyet – természetesen megkülönböztetett tisztelettel – orruk alá dörgölnénk: tessenek szívesek elolvasni!

Nem valamék hepciáskodó, izága és rakoncátlan költő írta, hanem a mélységesen higgadt és bölcs Vörösmarty Mihály. Miniket meg – magazinunk olvasóit – ne zavarja meg az, hogy e vers 1846 júliusa-augusztusa környékén született, tehát még jóval a forradalom előtt.

Akkor ugyan miért kerül ide az évfordulós lapszámba?

Hát talán épp a fönt leírtak miatt. Sajnálatos jelenlegi közállapotainkhoz ez a vers mintha jobban stimmölne a „dicsó tetteinket” hozsannázó költeményeknél:

ORSZÁGHÁZA

A hazának nincsen háza,
Mert fiainak
Nem hazája;
Büszke fajnak
Küzdő pálya,
Melyen az magát rongálja,
Kincznek, vérnek rossz gazdája.
És oh szegény! rosszra, jóra
Még szavazni jár dobszóra.
Ura s rabja millióknak
Kik gyűlölnék és dacolnak;
Zsarnok, szolga egy személyben
Ki magával sincs békében.
S vaseszével
Jégszivével
Fölmerül a külfaj árja,
A meleg vért általjárja,
És a nemzet áll fagyottan
Tompa, szibbadt fájdalomban.
Nincsen egy szó
Összehangzó
Honfiaknak ajakáról,
Nincsen egy tett
Az eggyé lett
Nemzet élete fájáról.

A hazának nincsen háza.
Mért?

Volt idő, midőn nevére
Fölkelének, s amit kére
Nem keresvén cifra szóban,
Ami a szív legmélyén van,
Atdak drága bért,
Atdak érte vért,
Most midőn leszállt a béke
S a verontó harcnak vége,
S a hazának,
Mint anyának,
Aki gyermekei körében
Áll ragyogva örömben,
Földérlne boldog napja:
Most fejét szenny s gyász takarja.
Földön futva,
Bujdokolva,
Mint hivatlan vendég száll be,
A szegény és kaján telekbe,
Hol nevét rútferdítésben
Ismerik csak átokképen.
Neve: szolgálj és ne láss bért.
Neve: adj pénzt és ne tud mért.
Neve: halj meg más javáért.
Neve szegényen, neve átok:
Ezzé lett magyar hazátok.

„Nincsen egy szó összehangzó” – most éppen ez fogott meg leginkább e végtelenül keserű versben, a magyar irodalom tán egyik legkomorabb versében, no meg az utolsó öt sor, ami egyenesen mellbevágó. Mintha Vörösmarty az ő imádott nemzetét szemlélve, a látottak, tapasztaltak után már minderről lemondva eltakarná arcát, elfordítaná fejét.

Havi aforizma

Ha az elmúlt négy évben nem változott meg a véleményed valamilyen fontos dologban, vagy nem jutottál új álláspontra, ellenőrizd, ver-e a szived. Lehet, hogy már halott vagy. Frank Burgess

MORFONDÁRIÁK

Kérem szépen, mi egy nagyon gazdag ország vagyunk. Hogy miért? Azért. Most pazaroltunk el egy pár milliárdot erre a népszavazásra, de már gyűjtik az aláírásokat az újabb témában. Nem értem. Ha ez így jó nekünk, akkor minek egyáltalán a parlament. Tán csak nem azért, hogy ne legyen üres az országház? Pedig így is üres. Egy-egy képviselőt látok csak lézengeni benne a közvetítések alkalmából. Nem lenne jobb, esetleg hasznosabb jó pénzért turistáknak mutogatni ezt a gyönyörű épületet? Biztosan több haszna lenne a költségvetésnek belőle. Természetesen szigorúan számla ellenében. Na meg az előtte lévő térrel sem ártana tenni valamit. Valami üres. Unjuk már ezt a sok kerítésbemutatót. Nem igaz, hogy az a legfontosabb kérdés napjainkban, hogy „lesz kordon, nem lesz? Lebontják, nem bontják le?” Vannak ennél sokkal fontosabb megoldásra váró problémák is. Például a napjainkban száguldó-dübörgő gazdaságot a szakadék szélére terelő TAXI-lobbizás. A valamikori SÖHIVATAL jogutódja, amit napjainkban Gazdasági Versenyhivatalnak hívnak, most aztán lecsap a taxisokra. Azaz nem kimondottan a taxisokra, hanem a szervezkedő fuvarszervező irodákra. Ezek szerint ők most a gazdaság kerékkötői. Igen. Ők azok. Le nyomják a tarifákat. Lehetetlen helyzetbe akarják hozni a pályázatokon rajtuk kívül is indulókat. Esetleg vérszemet kapnak és megbénítják a főváros forgalmát, mint a párizsi taxisok. Nem mintha a fővárosunk forgalma nem lenne elég béna így is. Pedig most már a teherautóknak kitalálták, hogy a városban, ha letérnek a meghatározott utakra, akkor fizetniük kell. Nem is keveset. Csak sajnós az a baj, hogy ettől még a Róbert-Hungária-Könyves körúton ugyanúgy nem lehet haladni, mint eddig. Az MO-s meg épül is, meg nem is. Nem inkább itt kellene a GVH-nak egy kicsit rendet rakni? Hogy a kisvállalkozók, ha elvégzik a munkát, más szóval teljesítik a szerződésben foglaltakat, akkor a fizetségüket, kapják is meg. Nekem úgy rémlik, mintha valaki ígéretet tett, hogy meg fogja szüntetni az úgynevezett körbetartozásokat. Igaz, Őszödön, meg...! Na hagyjuk ezt. Kezd ez is már elfelejtődni. Mint a Tocsik, Kaya, Kulcsár-féle ügyek, ügyecskék. Mindig kiderülnek újabb és újabb turpisságok. Most ugye az derült ki, hogy sokan az EU-ban-ból leichtensteini pénzüzetekbe menekítették az általuk pillanatnyilag fölösleges, vagy csak annak vélt pénzeszköjüket. Felmerült a gyanú, hogy esetleg magyar személyek is hasonló huncutságokat követtek el. Mivel a német hatóság egy percig nem titkolta, hogy az adatok megszerzése érdekében ők sem a legszabályosabban jártak el. Magyarul egy korrupt banki alkalmazott által ellopott listát vettek meg. Na, erre rögtön reagált „illetékes elvtársfélé” személy, miszerint ezeket, az adatokat itt-hon nem lehet felhasználni senki ellen, mert nem törvényes úton-módon kerültek a magyar hatóságok tudomására. Mintha csak „jó Kádár elvtárs” mondta volna a ma már legendás X. kongresszuson. Tessék? Ja, hogy mit mondott? Csak azt, hogy nem baj, ha a DOLGOZÓK ellopják a sódert meg a cementet az autópálya-építkezésekről, na meg akárhonnán, mert kivinni az országból úgysem tudják. Tehát ezzel is a nemzeti vagyont gyarapítják (vastaps). Mi ebből a tanulság? Csak az, hogy ma már nem a sódert meg a cementet lopják. Habár ki tudja? Sajnos mindig csak az a végső következtetésem, hogy az sem volt jó, most sem jó. Ahogy elnézem egyre rosszabb a helyzet. Meg a hangulat. Tessék körülnézni. Hány mosolygó embert látni egy átlagos napon? Már a gyerekek is. Kirabolják egymást. Megverik úgy, hogy belehal. A többiek meg nézik, és a mobiljukkal gyorsan lefényképezik. Sőt még a tanárjukat is bántalmazzák olykor. Az már lassan mindennaposá válik, hogy a szülő a tanárt vonja felelősségre a gyermeke rossz jegye miatt. Vagy ha a gyerek gondolkodás nélkül kiszalad az utcára, akkor ugyebár agyonverünk egy autóst. Szerintem a motorosok e miatt mernek arrafelé csak csoportosan járni. Esetleg virágot vinni az agyonvert tanár emlékhelyére. Nem győzöm hangoztatni, a demokrácia nem jelenti azt hogy mindent lehet és szabad. Legkevésbé a másik embert, és az ő jogait semmibe venni nem szabad. A tulajdonról nem is beszélve. Ez az egész „rendszerváltás” többek között a magántulajdont is hivatalossá tette. Nem gondoskodott ugyanakkor a tulajdon védelméről. Így aztán előfordulhatnak olyan meglepetések, hogy tavasszal a gazda kimenvén a gyümölcsösébe, azt tarra vágva találja. Legutóbb egy ember meguntta, hogy a földjén rendszeresen motoroznak. Mit csinált? Kifeszített egy drótot (kvázi bekerítette), sőt még egy táblát is kített. Mi történt? Jött a szabnapos rendőr a motorjával „ezerrel”, és ez sajnos az életébe került. Ez

eset kapcsán is az okos ember úgy nyilatkozott a médiában, hogy nem egyszerű megállapítani, hogy ki a hibás. Szerintem nagyon egyszerű. Mint ahogy a nagyon okos hozzámértő, kétségkívül csinos, helyszínről tudósító hölgy véleményezi, hogy szerinte miért akadnak fel a hajók a Duna egy bizonyos szakaszán. Olyan jól hangzik néha amit mond, hogy fel kell hívnom olykor a hangulat-tanácsadómat, hogy mi a jobb megoldás szerinte. Ha nevetek, vagy sírok. Ja, van harmadik megoldás is. Bosszankodom. Szóval kedves hölgyem: elárulok önnek egy nagy titkot. Nagyon sok oka lehet annak, ha egy hajó felakad. Mondhatjuk úgy is, hogy zátonyra fut. Ez a kulcsszó. A ZÁTONY. Na, ez egy nagyon érdekes természeti jelenség. Ismeri ön például a zátonyos kávé. Abból szoktak jósolni. Rengeteg zátony van például a jó minőségű közutjainkon. Csak ott akkor látni, amikor esik az eső. Meg aztán ott másképpen is működik. Mert a hajós általában a vizet látja, és a zátonyon akad fel. Ami után rossz esetben a kiapadás következik. Elárulom, annak sem örül a hajós. Mint ahogy az autós meg annak nem örül, ha a közúti zátony (amit a továbbiakban csak kátyúnak neveznek) miatt török valami a járművén. Az az igazság, hogy szerettem volna valami szebb és jobb dologról is írni, de csak ennyire fussa. Elnézést.

Tisztelettel

Kapitány

Küldj egy receptet!

Húsvét

Tisztelt kollégák!

Húsvét előtt is van néhány ötletem, amit most megosztanék az érdeklődőkkel. Még januárban vettem egy egész disznócomb, amit otthon vastagon besóztam. Majd a jó szomszédokkal összefogva, több ilyen darabot az egyik nyugdíjásnál sólében beáztattunk. Néhány hét múlva a munkadarabok átkerültek páclébe, és így is pihentek jó darabig. Mikor elérkezett az idő, az öreg Jani beakasztotta a sonkákat a füstölőbe, s átlényegültek valószínűleg a füstölőbe. Pár nap levegőzés után meg kellett kóstoljunk, némi hagymával, ropogós kenyérral és fröccsökkel. Megállapítottuk, hogy igen jó munkát végeztünk. Nos, innen következik a húsvéti javaslat. A füstölt sonkából egy szép darabot megfőzünk puhára, én kuktában szoktam. A főzőlében pedig az előzőleg beáztattott tarkababot főzöm meg, majd leszűröm. Készíték ecetes-cukros salátalevet, s felkarikázok vékonyra 3-4 lilahagymát. A salátalében átforgatom a babot a hagymával és hozzáadok jó sok tejfölt, amivel ismét átkeverem. A reggeli tálalása már egyszerű, a felszeletelt sonka mellé tormát adok, és sok-sok babsalátát, és persze főtt tojást, karikára vágva.

Azért az érzékenyebb gyomrok miatt, és a tavasi vitaminhiányra hivatkozva nézzünk egy gyors, egyszerű vitaminsalátát is.

Hozzávalók: retek, újhagyma, karalábé, paprika, zöldpaprika, paradicsom. Mennyiség: ízlés szerint, só, bors, 1-2 pohár kefir. A zöldeket kockára vágjuk, illetve karikázzuk, sózzuk, borsozzuk s a kefirrel az egészet jól átkeverjük. Egy óra a hűtőben, majd kínáljuk szintén a sonka mellé. Ja, ezt már a locsolópálinka után! Jó étvágyat kívánok!

* * *

Most beszéljünk a nyúlról. Tűzdelt nyúlgerincet javasolnék, valamint sült nyúlcombokat, nemzeti színű körítéssel. Ha vadnyulunk van, akkor pácoljuk két napot főzött páclében, de nekem most házinyulam van, ennek a gerincét megtűzdelem szalonnával és fokhagymával, sózom, borsozom és beborítom húsos szalonnaszletekkel. Sütőben víz-fehérbor mellett, fólia alatt megsütöm. Mikor kész, a csontról lefejem és szletekre vágom. Ezel párhuzamosan a combokat kuktában 10 perc alatt megfőzöm, só, bors, fokhagyma, vörshagyma társaságában. A combokat ezután forró olajon piros-ropogósra sütöm, ekkor omlósan puha, és sült-kérges is egyben. Ekkor következik a nemzeti színű körítés, amihez a főtt krumplit elkészítem, s vajjal krumplipürét kevertem belőle. A trükk ekkor következik: három részre osztom a pürét, egy részt parajjal és egy részt paradicsompürével keverem el, ami a színét megadja. Lényeges a tálalás. Nagy ovális tál közepre helyezem a piros-fehér-zöld krumplipürét, egyik oldalára a sült combokat, a másikra pedig a nyúlgerincerméket, kissé meglocsolva saját zsírával. Száraz fehérbor megy hozzá. Próbáltam. Próbáld ki te is. Nem bánom, segíthet a feleséged is. Jó étvágyat kívánok hozzá!

Soós István City 22

Taxaméterek

Az adóhivatal időről időre közleményben szabályozza a forgalmazható, ill. adómemória-cserére engedélyezett taxaméterek listáját. Legutóbb januárban közöltük az ezzel kapcsolatos táblázatokat, azóta azonban újabb engedély kiadása miatt változás történt.

Érvényes forgalmazási engedélyű taxaméterek

/Adatszolgáltatás időpontja: 2008. február 15./

Eng. szám	Típus megnevezés	Engedélyezés dátuma	Érvényességi határidő	Forgalmazó vagy jogutód
513	RASE '02	20030624	20081231	VENTUS-953.KFT
514	ECOMETER NT-93 SWM03 TÖBBVÁLLAK.	20040407	20081231	ECOMETER KFT.
515	DIGITAXI-07 EGYVÁLLALKOZÓS	20071227	20100930	EÖRDÖGH TRADE KFT.

2008. 12. 31-ig adómemória-cserére engedélyezett, visszavont forgalmazási engedélyű taxaméterek

/Adatszolgáltatás időpontja: 2008. február 15./

Eng. szám	Típus megnevezés	Forgalmazó vagy jogutód
507	DIGITAXI-PRINT	EÖRGÖGH TRADE KFT.
512	DIGITAXI-2001 EGYVÁLLALKOZÓS	EÖRGÖGH TRADE KFT.

Kerekítési szabályok a taxiórákban az 1 és 2 forintosok kivonása miatt

2008. március 1-jétől a Magyar Nemzeti Bank bevonta az 1 és 2 forintos érméket a készpénzforgalomból. Az adóhivatal ennek kapcsán közleményben szabályozta a kivonás miatti eljárást a pénztárgépek és taxaméterek tekintetében. A hosszú szakmai anyagot itt nem közöljük, az érdeklődők az APEH honlapján megtalálhatják, csak a ta-

xaméterekkel kapcsolatos előírásokra térünk ki: Taxaméterek esetében a kerekítést program módosítással vagy tarifabeállítással az alábbiak szerint lehet megvalósítani:

1. az egységgrás értéke 5 forint vagy ennek egész számú többszöröse legyen,
2. az egyes tarifák értékeit 0 vagy 5 forintra végződéen kell kialakítani.

Javasoljuk tehát a fenti eljárások – mint legegyszerűbbek – alkalmazását. Az olyan

területeken, ahol a taxitarifa vagy az egységgrás nem öttel osztható értékű, a 2008. évi III. törvényben szabályozott általános kerekítési szabályokat kell alkalmazni.

Vagyis, ha a fuvar végén a taxaméter által mutatott összeg 1-re vagy 2-re végződik, akkor lefelé nullára, ha 3-ra, 4-re végződik, akkor felfelé ötre, ha 6-ra, vagy 7-re végződik, akkor lefelé ötre, ha 8-ra, vagy 9-re végződik, akkor felfelé a legközelebbi nulla forintra végződő összegre kell kerekíteni. A szabályozás nem zárja ki, hogy a tarifaelemekben bármilyen mértéket alkalmazunk, az csak a végösszeg kerekítésére, és csak készpénzfizetésre vonatkozik.

Éppen lefeküdtünk volna, mikor az asszony szól, hogy ég a lámpa a garázsban. Kinézek, és látom ám, hogy négy markos legény serényen hordja kifelé a cuccaimat, aztán rakják az utcán ácsorgó teherautóra, ezerrel. Kapom a telefont, hívom az őberhét, de azt mondja egy zsernyák, hogy momentán egy szabad kocsijuk sincs, de nyugi, amint lesz, jönnek, és már le is tette. Nekem meg a fejem tetejébe akadt az adrenalin azonnal, úgyhogy ismét felhívtam a szervet. Mondom neki, az előbb telefonáltam, hogy jöjjenek, de már nem kell sietniük. Ugyanis fogtam a puskámat, lepuf-

fantottam mind a négyet, helyszínelni meg tényleg ráérnek később is. No, le se tettem a kagylót, négy rendőrautó már ott is volt a házunk előtt, plusz a mentő. El is kapták a betörőket ízibe. Az egyik rendő, aki velem is hajlandó volt szóba elegyedni megjegyezte:

- Mintha azt mondta volna, hogy lelőtte mind a négyet.
- Mire én:
- Maguk meg valami olyasmit, hogy nem tudnak küldeni senkit...

* * *

Ne örülj nagyon az adócsökkentésnek. Ez olyan, mintha egy rabló pénzt adna vissza neked taxira.

Az alábbi írást egy kolléga tette be a szerkesztőség postaládájába. Sajnos az aláírás olvashatatlan volt. Nem úgy az alábbi történet.

Érdekes

Valamelyik nap dolgozom és próbálok jókedvű lenni. Még az is lehet, hogy alaphól jókedvem van. Ebben kicsit bizonytalan vagyok, vagy mégse? Na mindegy. Várom. Várom a Nagy Őt. Őt az Igen Tiszelt Megrendelőt. Hopp, cím: nyomok, enyém. Megyek, cím ismeretlen, várok. Kis kezit csokolom! Jaj, olyan ismerős – jókedvűen köszönünk. Próbálok beszélgetést kezdeményezni erre a 6 percre:

- Hová-hová ilyen elegánsan?
- Színházba.
- Fel....
- Igen, kicsit mindig kések.
- Még mindig ismerős, de nem ugrik be, honnan. Tudom, hogy már beszéltem vele párszor, de sajnos hogy hol, azt nem tudom.
- És ugye 12. sor 8-9. székbe szól a jegye?
- Hogy találta ki?
- Ráéreztem, ilyen kedves hölgyek megadják a módját a belépőnek, így mindenkinek fel kell állni, hogy beengedjék.
- Milyen jópofa, de maga mindig ilyen humoros?

Még mindig nem tudom, hová tegyem a drágát.

- Csokolom, ne haragudjon, olyan ismerős nekem, de azt hiszem, hogy én pedig még nem vittem magácskát.

– Még nem, de hát ismernie kellene pedig. Úgy csinálók, mint aki gondolkozik. Közben pedig nézek ki a fejemből értetlenül. Mire!

A kiskezítettcsokolom egyszer csak felnéz a „nagyháza”, amiben melleleg a központunk is van, a plafonon. Amikor leesik a megmaradt egyforintosom. Te jó ég! Ebben a házban mások is dolgoznak. Többek között a Regionális Fogyasztóvédelem is. Belém hasít a felismerés: ez a „kiskezített” volt, aki a másik vállalkozásomban kétszer is aláírta a büntetési határozatot és kétszer is törölte a megfelelő bizonyítékok okán – és az én állítólagos humoros levelem alapján. Az is ő volt, aki amikor személyes megkeresés után a hivatalban hagytam a tárcám első felindulásomban, akkor rémülten visszapörgetve az eseményeket rájöttem, hogy csak a fogyasztóvédelemnél hagyhattam. Rohantam vissza és a liftnél találkoztam ő volt az, aki hozta utánam a tárcát. Fő a bizalom, azért megköszöntem, de titokban megszámláltam, megvolt. Ezen felismerés után mondtam is, hogy:

- OK, már tudom honnan ismerem önt.
- Na, rájött!
- Igen innen a hatodikról.
- Mi olyan jókat röhögtünk a beadványán, hogy inkább elengedtük a büntetését, mert hozánk csak szitkozódó levelek szoktak jönni, ilyenek nem.

Az ördög nem alszik, a fogyvédő civilben is fogyvédő. Célhoz érkezvén óra állj, összeg mond, blokk ki, kézbe adva. Jatt nincs. Búcsúzóul kezembe nyom egy névjegyet, hogy csak ez van nála, próbálja ki, számla nélkül olcsó és lehet alkuadni is.

A névjegyen egy horvát panzió neve, címe, telefonszáma.

Na, akkor most hogy is van?!

Tiltakozások Németországban



Az elmúlt évben olvashattatok a Németországban kihelyezett újfajta tilalmi táblákról megjelent soraimat. A környezetvédelem szempontjából nagyon pozitív kezdeménnyel álltak elő a közlekedésszervezők a környezetvédők, a lakosság kérésére. A járműveket a környezetvédelem, a károsanyag-kibocsátás szempontjából három csoportra osztották fel. A járművek zöld, sárga és piros jelzést „kaptak”. A lakótelepeken, a belvárosokban, a lakóparkokban pedig kihelyeztek tilalmi táblákat, az adott övezetbe, zónába milyen „kategóriájú”, milyen „színű” autó hajthat be. Természetesen itt a környezetvédelemről van szó, nem pedig az autó tényleges színéről, tényleges kategóriájáról... Mindenki megtudhatta, hogy az ő autója melyik kategóriába tartozik, hova hajthat be.

Igen ám, de most lakossági tiltakozásokról számol be az ADAC MOTORWELT, a Német Autóklub lapja. És a tiltakozások mellé álltak neves jogászok, jogtanácsosok. Ugyanis nagyon sokan nem tudják megközelíteni a saját lakásukat! Mert még ott sem tud mindenki kocsit cserélni egyik pillanatról a másikra. Ott is vannak nyugdíjasok, munkanélküliek.

A kérdés azért izgalmas, mert nálunk is hasonló tervekkel foglalkoznak a nagyvárosok vezetői. A Belvárosba csak környezetkímélő autók hajthassanak be. És akinek nincs pénze drága, új autóra? A kérdésre még nincs válasz odakint sem. Nálunk pedig csak most tervezik a változtatásokat. Jó lenne, ha figyelembe vennék a kinti tapasztalatokat.

Juhász Péter

TUJTAD?

Egy csótány 9 napig képes fej nélkül élni, mielőtt éhenhal.
(Fúúúú!)

Erről írt a Taxisok Világa 1998 márciusában

10 éve történt

Készül az új taxisabályozás

A közlekedési szaktárca a taxizásról szóló 89/1988. MT rendelet módosítását határozta el. Az ezzel kapcsolatos munkanyagot eljuttatta a kereskedelmi kamarák taxis szekcióihoz, azzal hogy két napon (!) belül véleményt kér. A már meghirdetett tatai MKIK Taxis Tagozati tanácskozás ezért azonnal átalakult rendeletvéleményező üléssé, majd két héttel későbbi időpontra újabb tanácskozást hívtak össze – ezúttal már az érintett hatóságok képviselőit is meginvitálva. A tanácskozások a következő módosító indítványokat tették (kivonatolva):

- Egységes járműkövetelmény – személygépkocsinak minősülő, minimum ötszemélyes gépkocsi, további megkövetésekkel (utastér minimális légköbméter, csomagter mérete).
- A taxis tanfolyamok tanmenetébe etikai szabályok oktatását is be kell illeszteni
- Be kell vezetni a személyre szóló „Taxi Vezetői Engedélyt”.
- Fenti engedély bizonyos szabályok megsértése esetében visszavonható legyen.
- A taxidrosztok kérdését a helyi önkormányzat az érdekképviselők és a kamara bevonásával szabályozza.
- A tarifa kérdését centrumár formájában kell szabályozni.
- A taxiengedély területi korlátozással legyen kiadva, azzal, hogy bármely más területre kiterjeszhető – vizsgakötelezettséggel.
- A taxivezetői engedélyeket a kamara adja ki és koordinálja.
- Az ötvenkénti megismételt vizsgakötelezettséggel a kamara nem ért egyet.

Tarifát számítottak a szállodás taxisok

A budapesti szállodákhoz szerződött taxisok egy része – nyilván attól tartva, hogy fejük felett, ill. csak a nagy csapatok

bevonásával döntenek a tarifák kérdésében – nyílt levélben fordult a parlamenti pártokhoz, a Fővárosi Önkormányzat-hoz, az illetékes minisztériumhoz, valamint a kamarákhoz és érdekképviseltekhez. Észrevételüket a médiához is eljuttaták. A tarifa meghatározásában első sorban a taxis vállalkozók költségeit kérték figyelembe venni, mégpedig a következők alapján:

- gépjárműadók és biztosítások,
- társasági tagdíj és frekvenciadíj,
- gépkocsi-karbantartás, -javítás, -tárolás (garázs-költség),
- adminisztrációs díjak (könyvelési díj, kamarai- és érdekképviselési tagdíjak, illetékek),
- jövedelemadó, iparüzési adó,
- új autó vásárlásához tartalék képzése stb.

Véleményük szerint aki a taxit igénybe veszi, az fizesse meg a szolgáltatás valódi értékét. Ezt pedig úgy kell megállapítani, hogy abból a taxis meg tudjon élni, és a szolgáltatás színvonalát növelni, de legalábbis szinten tartani tudja. A szállodás taxisok képviselője szerint ez az érték 210-280 forintos tarifával érhető el 1998-ban. Ez abban az időben másfél liter üzemanyag árának felelt meg.

Nos, e levél keltétől még több mint két évnek kellett eltelti, amikor 2000 év őszén a főváros 200 forintban maximálta a nappali és 280-ban az éjszakai taxitarifát...

Rács mögött a siófoki taxisgyilkosok

A megyei rendőr-főkapitányság életvédelmi nyomozói a siófoki rendőrök segítségével néhány hét alatt elfogták a siófoki taxisgyilkosság elkövetőit. A 21 és 24 éves gyanúsítottak munkanélküliként, alkalmi munkából tengették életüket. A börtönviselt fiatalok a taxis kirablására egy filmből merítettek ötleteket...

Egy nő vásárol a szupermarketben. Vesz: 2 liter 2,8%-os tejet, egy doboz tojást, egy doboz narancslét, egy fej káposztát, egy negyedkiló kávé, 20 dkg sonkát.

Kirakja szépen sorban a dolgokat a pénztárnál a futószalagra. Mögötte áll egy részeg a sorban, és nézi ahogy pakol.

Amikor a pénztáros üti be a tételeket a pénztárgépbe, a részeg halkan megjegyzi:

– Te biztosan egyedül élsz.

A nő meglepődik a megjegyzésen, hiszen valóban egyedülálló. Végignézi a dolgokat, amit vásárolt, de nem talál bennük semmi olyant amiből a részeg következtetni tudna az ő családi állapotára. Felülkerekedik a kíváncsiság benne és odafordul a részeghez:

– Tudja mit? Magának teljesen igaza van, de miből jött rá, hogy egyedül élek? Erre a részeg:

– Mer... randa vagy!

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

VI. Király utca – Nagymező utca sarok

Valaki leszerelte a „Főútvonal kanyarodik” jelzőtáblát, így most a „Főútvonal” egyenesen megy tovább, nyilvánvalóan elsőbbséggel rendelkezik a Király utca. Ugyanakkor a Nagymező utcában nincs

• Az ideiglenes forgalmi rendet nem cégünk üzemelteti. Javasoljuk a beruházó felé a burkolati jelek módosítására vonatkozó észrevételét.

VI. Szondi utca – Rózsa utca sarok

Egymás alatt látható egy „Kötelező haladási irány egyenesen és balra”, illetve egy „Kötelező haladási irány egyenesen” jelzőtábla. Valamilyik nyilvánvalóan nem jó, célszerű lenne leszerelni.

• Ideiglenes állapottól maradt kint a felesleges tábla. Leszerelésére intézkedtünk

VI. Szófia utca – Izabella u. sarok

Minden évben kérjük, most is kérjük. Távolítsák el a növényzetet a jelzett helyszínről, mert most semmit sem látni a „STOP-táblából”. Jövőre ismét kérjük...

• A növényzet eltávolítására a VI. kerületi Polgármesteri Hivatal intézkedik.

VIII. József körút – Rákóczi tér sarok

Gyakorlatilag semmit sem látni a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblából, mert egy közvilágítási lámpa mögé (!) rejtették. Célszerű lenne jól látható helyre áthelyezni, mert itt rendszeresen végeznek sebesség-ellenőrzést.

• A Rákóczi tér környezetében jelenleg ideiglenes forgalmi rend van érvényben. A munkálatok befejezése után a felszín rendezésre kerül. A közvilágítási lámpa a jelzés értelmezhetőségét nem befolyásolja.

VIII. Tömő utca 1.

Ismeretlenek leszerelték az „Egyirányú út kezdete” jelzőtáblát, helyette kihelyeztek

egy „Behajtani tilos” jelzőtáblát! Kérjük a rossz tábla leszerelését, és a helyes tábla visszahelyezését.



VI. Király utca. Mindkét irányból érkezőnek elsőbbsége van...



VI. Szondi utca. Kommentár sem kell ehhez a két jelzőtáblához



VI. Szófia utca. Minden évben kérjük a növényzet eltávolítását



VIII. Tömő utca. Ismeretlenek kicserélték a jelzőtáblát!



VII. Rákóczi út. A forgalmi sáv egy buszsávban folytatódik

semmilyen tábla, így „jobbkezes szabály” van. Azaz a Nagymező utca is elsőbbséggel rendelkezik!

• A Nagymező utca után a Király utca és Andrássy út közötti szakaszon jelenleg ideiglenes forgalmi rend van érvényben. Az utca sorompóval le van zárva, jelzőrös irányítással lehet ki-behajtani. Ezért van megszüntetve a főútvonal ezen a szakaszon. Az ideiglenes állapot várhatóan év végéig tart.

VII. Rákóczi út – Erzsébet körút sarok

Az ideiglenes forgalmi rendben a Baross tér felől érkező, Rákóczi út jobboldali sávjában érkező forgalmat pontosan a buszsávba vezetik. Célszerű lenne ideiglenes útburkolati jelekkel a forgalmi rendet módosítani.

• A tábla leszerelésére intézkedtünk.



VIII. Diószeghy Sámuel utca. Rendetlen tábla a rendőrség előtt

VIII. Diószeghy Sámuel utca 36.

Továbbra is ott van a helyszínen egy többszörösen rossz tábla. Rossz helyen van, rossz irányban. Ráadásul a tábla is rossz. A „Megállni tilos” tábla helyett egy „Várakozni tilos, kivéve rendőrség” jelzőtábla kellene. Meg kell fordítani 90°-kal és át kell helyezni vagy 30 méterre feljebb.

• A terven ilyen jelzőtábla egyáltalán nem szerepel. A VIII. kerületi Polgármesteri Hivatal nem szokott átadás-átvételi eljárást tartani forgalomtechni-

• A „Várakozni tilos” jelzőtábla áthelyezését javasoljuk a BFFH Közlekedési Ügyosztály Forgalomtechnikai Alosztályának. A döntésig szíves türelmét kérjük. (Megjegyezzük, hogy a burkolati jel a táblától sárga szaggatott, ami várakozási tilalmat jelöl.)

VIII. Bródy Sándor utca 14.

Most alakítanak ki egy új útburkolatot, és már most látszik, nagyon rossz a kivitelezés! Mármost több tucat autót akadt fent a meredek kialakításon. Célszerű lenne most módosítani.

• A burkolat szerkezetével nem Főosztályunk, hanem az Út-, Híd-, Műtárgyfenntartási Főosztály foglalkozik.

VII. Wesselényi utca - Kertész utca sarok

Hiányzik egy „Gyalogátkelőhely” jelzőtábla. Jó lenne pótolni, a közelben két iskola is van...

• A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

IX. Sobieski János utca 26.

Tilos megállni a jelzett útszakaszon. A tiltás teljesen felesleges, senki sem veszi komolyan. Célszerű lenne a felesleges táblát leszerelni.

• A „Megállni tilos” jelzőtábla leszerelését a jelzett helyen a IX. kerületi Önkormány-

zat sem támogatja.

X. Mádi út - Ihász köz sarok

Egy évvel ezelőtt megszüntették a vasúti síneket a jelzett helyszínen, a sínekre figyelmeztető tábla azonban még mindig ott van! Jó lenne leszerelni, mert most 30 kilométeres sebességgel lehet (lehetne) itt haladni.

• A „Vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla létesítése és leszerelése a MÁV Zrt. feladata.

VIII. Práter utca

Az új forgalmi rend szerint az Illés utca felől érkező, Práter utcában haladó forgalmat, bevezetik a Leonardo da Vinci utcába. Így viszont a Belső-Józsefvárosba érkező autósoknak ki kell menni a zsúfolt Üllői útra. Jó lenne, ha a Leonardo da Vinci utca és a Nagytemplom utca közötti szakasz is kétirányú lenne.

• A Szigony-projekt megvalósulása után a környező utcák forgalmi rendje felülvizsgálatra kerül.



VII. Wesselényi utca. Ellentmondás a tábla és az útburkolat között



VIII. Bródy Sándor utca. Vadonatúj (!) útburkolat...

kaik témakörben.

VII. Kazinczy utca 33.

Ellentmondás van a jelzőtábla és az útburkolati jel között. Az egyik szerint „Várakozni tilos”, a másik szerint „Megállni tilos”. Célszerű lenne a jelzőtáblát „Megállni tilos” táblára cserélni.



IX. Sobieski János utca. Szerintünk felesleges a tilalom



X. Mádi utca. Megszűnt a vasúti átjáró, de a tábla maradt

Két barátó beszélget:

– Képzeld, kiderült, hogy a hapsim egy szar-ka!

– Csak nem lop?

– Nem.

– Hát akkor?

– Sokat akar, de...

– Fürdőruhát szeretnék vásárolni – mondja az el-

adónak egy fiatal, csinos lány.

– Milyen típust ajánlhatok? – kérdezi az eladó. – Élményekre vágyik, vagy pihenni szeretne?

Az emberek 66%-a nem tud számolni. Gondoljatok bele, ez majdnem a fele!



XIX. Csokonai utca. Egy jelzőtábla, amit senki sem vesz komolyan

XIX. Csokonai – Artúr utca sarok

A jelzett helyszínen van egy „Mindennemű járművel behajtani tilos” jelzőtábla, teljesen felesleges, hiszen a másik irányból semmi sem tiltja a behajtást. Célszerű lenne a táblát leszerelni.

- A jelzőtábla megszüntetésére intézkedtünk.



IX. Lónyay utca. Természetesen a fa mögé tették a jelzőtáblát

IX. Lónyay utca – Török Pál utca sarok

Kihelyeztek egy táblát a metróépítés idejére a jelzett helyszínre, „természetesen” egy fa mögé! Jó lenne a táblát áthelyezni a fa elé.



Repülőtér. Régen véget ért az építkezés, csak a táblákat felejtették ott...

- **Helyszíni szemle alapján már korábban a kivitelező a táblát áthelyeztette.**

V. Irányi utca – Veres Pálné sarok

Van egy „Zsákutca” jelzőtábla a Veres Pálné utcában, amit nem lehet látni az Irányi utca felől érkező. Jó lenne elfordítani, hogy minden irányból jól lehesen látni.

- Az átépítés során a jelzőtáblák egyedi oszlopokra kerültek, amelyek magassága miatt áthelyezés nem lehetséges. Beforgatását nem tartjuk indokoltnak, mert úgy a Veres Pálné utcából nem látható jól a tábla.

XI. Fehérvári út – Hamzsabégi u. 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 u.

Az új forgalmi rend szerint a MÁV Kórházból 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! Éppen ezért célszerű lenne kihelyezni a kapukijárónál egy „Kötelező haladási irány” jelzőtáblát.

- Az „Egyirányú forgalmú út” jelzőtábla létesítésére intézkedtünk.

XVIII. Repülőtér I.

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

- A generálkivitelezőtől ka-



V. Veres Pálné utca. Ismét rossz helyen a zsákutcát jelző tábla

pott 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.

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.

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



XIX. Ady Endre út. fizikailag nem lehet bemenni egy utcába, akkor minek a tiltás

XX. Nagysándor J. utca – Nagykőrösi út sarok

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

- A jelzőtábla nyilvántartásunkban szerepel, pótlására intézkedtünk.

TUDTAD?

Ha a fejedet a falhoz vered, 150 kalóriát égetsz el. (Végre lefogysz!)
* * *

A lepkék nyalogatják a lábukat. (Az emberek is. Jó esetben csak csecsemőkorkoruk végéig.)



V. Nádor utca. Tábla engedi a jobbra kanyarodást, a köoszlopok azonban nem

V. Nádor utca – Zrínyi utca sarok

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

• **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 kértem a sok baleset miatt az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla megismétlését az utca bal oldalán, illetve az „Elsőbbségadás kötelező” útburkolati jel felfestését. A kérést akkor teljesítettek. 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 Euro-metro Kft.-t.**



IX. Boráros tér. Forgalmi rend változás történt, de maradtak a régi útburkolati jelek

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.

• **A kelet–nyugati metró pótlását lebonyolító cég fe-**

lé intézkedtiünk a tábla leszerelésére.

VIII. Leonardo da Vinci köz I.

! Egy park közepén (!) van „Várakozni tilos” jelzőtábla. Célszerű lenne leszerelni, hiszen semmi értelme...

• **A jelzőtábla megszüntetésére intézkedtiünk.**

VI. Andrásy út – Rózsa utca sarok

! Valaki hazavitte a „Kötelező haladási irány, jobbra” jelzőtáblát. Kérjük a hiányzó jelzőtábla pótlását.

• **A jelzőtábla pótlására intézkedtiünk.**

XI. Magyar Tudósok körútja

! A jelenleg kihelyezett jelzőtábla szerint a Varga László út balra van, a Petőfi híd pedig jobbra. Ez sajnos nem igaz, mert a jobbra vezető út beton-elemekkel van zárva! Módosítani kellene a jelzőtáblát.

• **A XI. kerületi Önkormányzat helyezte ki az utcanévtáblákat. Véleményünk szerint ezek főleg a gyalogosoknak adnak tájékoztatást.**

X. Monori utca – Jegyenye utca

! Jelenleg „jobbkezes” a rosszul belátható úttorkolat. Célszerű lenne „letáblázni”, azaz „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát kihelyezni.

• **A jobbkezesbályt megfelelőnek tartjuk ezen belső úthálózaton, ezért az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla kihelyezését nem támogatjuk.**



VIII. Blaha Lujza tér. Ott felejtettek egy Behajtani tilos jelzőtáblát...



VIII. Leonardo köz. Egy park közepén, a bokrok között a jelzőtábla



XI. Magyar Tudósok körútja. A tábla szerint jobbra lehet menni, pedig ez nem így van...



X. Jegyenye – Monori sarok. Jó lenne letáblázni a veszélyes kereszteződést



VII. Madách tér. A tér közepén egy ott felejtett tilalmi jelzőtábla

VII. Madách tér

A tér közepén (!) van egy „Behajtani tilos” jelzőtábla, teljesen értelmetlenül és érthetetlenül. Kérjük a leszerelését.

- **Intézkedünk a jelzőtábla leszerelésére.**



V. Arany János u. – Nádor u. sarok. Útburkolati jelekkel kellene jelezni a balesetveszélyt

V. Arany János utca – Nádor utca sarok

Nagyon sok a baleset a jelzett helyszínen. Jó lenne az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát megismételni a bal oldalon, illetve az útburkolaton is jelezni kellene az elsőbbségadási kötelezettséget.

- **A kereszteződésben a balesetek száma nyilvántartásunk szerint is magas. Kérésének megfelelően a burkolatjelek létesítésére intézkedünk (helyzetjelző és elsőbbségadás kötelező piktogram).**

VIII. Kálvária tér

Útburkolatcsere történt a Kálvária téren (is), azonban elfelejtették az útburkolati jeleket. Kérjük pótolni a besorolás rendjét jelző útburkolati jeleket.

- **A burkolati jelek felújítása éves útburkolati-elfenntartási program szerint történik. Az ehhez szükséges forrás rendelkezésre állása esetén kerülnek felfestésre a lekopott jelek.**

lása esetén kerülnek felfestésre a lekopott jelek.

VI. Paulay Ede utca – Hajós utca sarok

Egy épület felújítása során deszkapalánkkal (!) vették körül a „Megállni tilos” jelzőtáblát. Kérjük a jelzőtábla áthelyezését, jól látható helyre.

- **A „Megállni tilos” jelzőtábla szemből jól látható, áthelyezésére nincs szükség.**

VII. Síp utca 2.

Útburkolatcsere történt itt is, azonban elfelejtettek az útburkolati jelek pótlásáról. Kérjük a hiányzó „Zárvonal” felfestés pótlását.

lati jelek pótlásáról. Kérjük a hiányzó „Zárvonal” felfestés pótlását.

- **A helyszín már kívül esik a burkolatfelújítási határon. A címzet idejévi burkolati-elfenntartási programjainkban szerepeltetni fogjuk.**

* * *

A taxisok jelzéseire Jenovai Zoltán forgalomtechn. főv. és Hamza Zsolt forgalom szervezési ov. válaszolt.



VIII. Kálvária tér. Útburkolatcsere történt, csak az útburkolati jelekről feledkeztek meg



VI. Paulay Ede utca – Hajós u. sarok. Bedeszkázott tilalmi jelzőtábla...



VII. Síp utca 2. Leaszfaltozták a zárvonalat, de nem festették újra

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

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

Szőke nő télen

Szőke nő megáll a piros lámpánál egy teherautó mögött. Hirtelen kipattan, odaszalad a teherautó sofőrjéhez és bekopog az ablakon. A sofőr leengedi az ablakot és néz értetlenül a szőke megszólal: Szia, Kata vagyok. Tudtad, hogy potyog a rakományod? A sofőr felhúzza az ablakot és továbbmegy. A következő lámpánál

a szőke megint a teherautó mögött áll meg. Megint kipattan, odaszalad a teherautó sofőrjéhez és bekopog az ablakon. A sofőr megintcsak leengedi az ablakot és néz értetlenül a szőkére mire ő megszólal mintha még soha nem beszéltek volna: Szia Kata vagyok. Tudtad hogy potyog a rakományod? A sofőr fejét csóválva felhúzza az

ablakot és otthagyja a szőke két. A harmadig lámpánál megismétlődik minden. Szőke autóból ki, lihegve odarohan a teherautóhoz, bekopog, ablak le, megszólal megint: Szia Kata vagyok. Tudtad hogy potyog a rakományod?! Amikor a lámpa zöldre vált, a sofőr padlógázzal, füstölő gumikkal igyekszik a következő lámpához.

Szerencsétlenségére az is pirosra vált. Erre ő kiugrik a teherautóból és odarohan a szőke autójához mielőtt az ki tudná nyitni az ajtót. Illedelmesen bekopog az ablakon és mikor a szőke leengedi az ablakot azt mondja: Szia, én Józsi vagyok és a Magyar Közút Kht.-nek dolgozom. Mivel tél van és esik a hó, SÓZOM AZ UTAT B***MEG!!!

AZ ALKOHOLTARTALMÚ ITALOK CÍMKÉIN A CIGARETTÁK MINTÁJÁRA A KÖVETKEZŐ FELIRATOKAT KELLENE ELHELYEZNI:

Figyelem! Az alkohol fogyasztásának hatására azt gondolhatja, hogy suttog, pedig ez nem biztos!

Figyelem! Az alkohol fogyasztása a legfőbb oka annak, hogy úgy táncol, mint egy idióta!

Figyelem! Az alkohol fogyasztása okozhatja, hogy a barátait állandóan biztosítani próbálja a ragaszkodásáról!

Figyelem! Az alkohol hatására azt gondolhatja: tud énekelni!

Figyelem! Az alkohol fogyasztása elhitheti önnel, hogy a volt barátja vagy barátnője majd meghal az ön telefonhívásáért hajnali háromkor!

Figyelem! Az alkohol hatására azt gondolhatja, hogy értelmes társalgásba tud bocsátkozni az ellenkező nem bármelyik tagjával!

Figyelem! Az alkohol hatására gondolhatja, hogy önnek misztikus kung-fu tudása van, minek következtében jól elláthatja mások baját!

Figyelem! Az alkohol hatására reggel az ágyban a másik oldalára fordulva valami nagyon ijesztőt láthat!

Figyelem! Az alkohol hatására az az illúziója lehet, hogy ön okosabb, ügyesebb és sokkal szebb is bármely más embernél!

Figyelem! Az alkohol hatására az gondolhatja, hogy ön láthatatlan!

Figyelem! Az alkohol hatására azt gondolhatja, hogy az emberek önnel együtt vetnek!

Figyelem! Az alkohol hatására törés keletkezhet a tér-idő kontinuumban, minek hatására egy bizonyos mértékű idő szó szerint eltűnik!

Figyelem! A túlzott alkoholfogyasztás terhességet okozhat!

* * *

Az amerikai, az orosz és a magyar veszekszik, hogy ki tud gyorsabban építkezni. Azt mondja az amerikai: – Mikor mi építettük az Empire State Building-et, a századik emelethez értünk, szólunk, küldjük a liftet. Mire a tetőre ért a lift, mi már negyedórája kész voltunk. – Ez semmi! – mondja az orosz. – Mikor mi építettük a transzszibériai expresszt, a századik kilométernél szólunk, küldjük a vonatot. Mire a vonat a végállomásra ért, mi már fél órája ott áltunk! – Erre a magyar: – Mikor mi a szeszgyárat építettük, hétkor fogtunk neki, és negyed nyolcra már mindenki részeg volt!

* * *

Két óvodás talál egy cicát: – Kiszisza, kiszisza! – szól az egyik. Mire a másik, kissé idegesen: – Nem igaz, hogy nem tudod ki-mondani a matka nevét!

Eltérítette a taxist, hogy feladja magát

Tűzhelyzet Nyíregyházán

A Nyíregyházi Városi Bíróság előzetes letartóztatásba helyezte azt a 15 éves tinédzserlányt, aki február 15.-én délután egy idős taxistra fegyvert fogott, majd a rendőrségre vitette magát. A pisztolyról kiderült az osztrák hatóságok körözik, míg újdonsült tulajdonosát is jó ideje hiányolták az egyik javító-nevelő intézetből.

A mindössze 15 esztendő tinédzser február 15.-én délután alaposan összeveszhetett barátjával, mert úgy döntött feladja magát a rendőrségen. Az egyelőre nem tisztázott, hogy a fiatalos lány pisztollyal felszerelve előbb vásárolni indult és csak idő közben gondolta meg magát, vagy eredetileg is a rendőrségre készült, s hogy komolyan vegyék, ezért vette magához fegyverét. Annyi azonban tény, péntek délután a nyíregyházi vasútállomáson várakozó taxiba beült, majd egy áruházhoz vitette magát. Útközben gondolhatott egyet, elővett egy pisztolyt, amit a 69 esztendő taxistra fogott és arra kényszerítette, hogy a legközelebbi rendőrségre vigye. A fuvarozó nem érte ugyan a helyzetet, de engedelmességet és a pályaudvartól pár percnire található Érkerti Rendőrségre szállította „utasát”. Itt nem ért véget a történet, mert a rendőrséghez érve a taxis oldalába nyomott fegyverrel szólította fel a sofőrt, hogy csengessen be és így várták meg a kitérő rendőrt, aki látva a helyzetet, felszólította a lányt: tegye le a pisztolyt és engedje el a tűzszót. A tini készségesen engedelmességet az egyenruhásnak, majd amikor biztonságba került a taxis és a pisztoly sem jelentett veszélyt senkire, a lányt elfogták, és az előállítóba vezették.

Kihallgatása során a tini elmondta: Barátjával összeveszett és nem bírta tovább, ezért döntött úgy, feladja magát. A pisztolyt – állítása szerint – a Józsefvárosi Piacon vásárolta néhány héttel

korábban, de azzal semmilyen bűncselekményt nem követett el.

A nyomozók mindeközben ellenőrizték a fegyvert, amiről kiderült, hogy riasztópisztoly, ám a Schengeni Információs Rendszerben az osztrák rendőrök ennek ellenére körözik. A leányzó előlelete, fiatal kora ellenére sem nevezhető makulátlannak, öt iskolakerülés, csavargás és prostitúció miatt már korábban javító-nevelő intézetbe helyezték, ahonnan az elmúlt év szeptemberében szökött meg. Decemberben ugyan a rendőrök elfogták és visszavitték az átmeneti otthonba, de a kamasz ezt valóban csak ideiglenes szálláshelyként kezelte, mert egyetlen nap után ismét lelépett – tudtuk meg Fülöp Gergelytől.

A Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Rendőr-főkapitányság sajtóreferense érdeklődésünkre elmondta: A rendőrség javasolta a tinédzser előzetes letartóztatásba helyezését, amelyet az ügyészség indítványozott. Ennek alapján így február 17.-én a Nyíregyházi Városi Bíróság, tekintettel a cselekmény tárgyi súlyára, törvényi fenyegetettségére, illetve a lány korábbi szökéseire, elrejtőzéseire, a 30 napos letartóztatást elrendelte.

A hivatalos iratokban pedig felfegyverkezve elkövetett, közfeladatot ellátó személy elleni

erőszak büntetnének gyanúja szerepel, amiért a Büntető Törvénykönyv alapján 5 évig terjedő szabadságvesztés szabható ki.

Figyelembe véve a körülményeket és a bírói gyakorlatot, ez esetben valószínűsíthető, hogy felfüggesztett szabadságvesztéssel megússza e különös kalandot a fiatalos amazon. *k.z.t.*



FREKVENCIAÁTÁLLÁS

a Nádor 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

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

Pénzbehajtás mindenáron

A nyugdíjasok sem védettek!

A közelmúltban egy csekélyke nyugdíját taxis vállalkozással kiegészítő kollégától kaptuk a hírt: évekkal ezelőtt felhalmozott adótartozását a nyugdíjából elkezdtek levonni. Mielőtt még bárki legyintene, hogy

úgy kell neki, miért nem fizetett rendesen, vizsgáljuk meg a körülményeket. Nevezett kolléga még főállásban néhány fizetési késsedelem és befizetési összeg tévesztésével mindösszesen, tőkével és késedelmi kamatokkal együtt valamivel több mint 68 000 Ft tartozást halmozott fel az állam felé. Igen, jól látod, nem hiányzanak nullák: nem milliokról, mindössze hatvannyolcezer forintról van szó. Ezt a hatalmas összeget az adóhivatal végrehajtás útján a 39 ezer forint körüli nyugdíjából havi 11 200 forintként letiltja. Talán úgy gondolták, hogy így még kényelmesen megélhet a maradék majd nem havi huszonnyolcezer forintjából...

Persze tudok róla, hiszen naponta súlykolják a fejembe, hogy nem szabad köztartozást felhalmozni, az adót és a tébét becsületesen meg kell fizetni. A köztelherviselemből mindenkinek ki kell vennie a részét, továbbá tartuk be a szabályokat a hétköznapokban is, meg egyéb lözungök. Meg a nulla tolerancia! Nem megyünk el a legkisebb szabálytalanság, szabálysértés mellett

sem! Persze az indok jól látható, hogy úgy mondjam a lóláb kilóg! Büntessük meg, aki a harmincas táblánál 36-tal „száguld”, akinél a szonda 0,0000001 ezrelék alkoholt mutat ki (jó, tudom, hogy ez már költői túlzás...), valamint hajtsuk be – akár mindenáron – a legkisebb tartozásokat is. Aztán csináljunk ennek jó nagy hírverést, dobálódzunk elképesztő számokkal a feketegazdaságról, hogy közben ott „fenn” nyugodtan és következményektől nem tartva lehessen mentelmi jog mögött bujkálni, és milliárdokkal játszadoxni...

CSAK TAXISOKNAK

Este 8-tól reggel 8-ig

1480 HUF komplett takarítás külső + belső

Nappal

990 HUF Külső mosás

990 HUF Belső mosás

Nyitva: minden nap **0-24**

AUTÓKOZMETIKA

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. Az előjelző táblának nincs tényleges joghatása, de az 500 méteres útszakasz megtétele után már az „Autóút vége” táblával találkozunk, így annak vonalától már nem haladhat 110-es tempóban.

2. Helyes a „B” válasz. A „Kerékpárút” tábla a KRESZ-ben a színe, illetve az alakja miatt az utasítást adó táblák csoportjába lett besorolva.

3. Helyes a „B” válasz. Az „Elsőbbségadás kötelező” és „A szembejövő forgalom elsőbbsége” jelzőtáblák tartalmukat tekintve megegyeznek, mert bár más-más helyen, de ugyanolyan kötelezettséget jeleznek a járművezetők részére.

4. Helyes az „A” válasz. A táblával jelzett sebességkorlátozás ebben az esetben nem korlátozódik a megjelölt időjárási viszonyokra.

5. Helyes a „B” válasz. A táblakombináció azt jelzi, hogy az autópálya úthasználati díj megfizetésével vehető igénybe, és e kötelezettség ellenőrzésére videoberendezést használnak fel.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Korlátozott forgalmú övezet (zóna)”.

7. Helyes az „A” válasz. Bővült a közterület-felügyelet büntetési hatásköre, mert újabban pontokat adhatnak pl. egyes jelzőtáblák figyelmen kívül hagyása miatt.

8. Helyes a „B” válasz. Éjszaka lakott területen kívül fényvisszaverő mellényt kell viselnie az úttesten (leállósávon, illetve az útpadkán) tartózkodó személynek.

9. Helyes a „C” válasz. A fényvisszaverő mellény nem kötelező tartozéka a gépkocsinak.

10. Helyes az „A” válasz. Taxi üzemmódban a három felnőtt utassal együtt a taxis szállíthat még két tíz éven aluli gyermeket is.

11. Helyes a „C” válasz. A kerékpárosnak és a kézikocsival közlekedő személynek éjszaka, valamint korlátozott látási viszonyok között lakott területen kívül fényvisszaverő mellényt kell viselnie.

12. Helyes a „C” válasz. A kriminológusok szerint az állandó közúti ellenőrzés ugyan fáradtságos, de nagy tömegekre hat.

13. Helyes az „A” válasz. Legkorábban 6 hónap eltelté után kaphatja vissza a jogosítványát az a vezető, akitől azt a 18 közlekedési előéleti pontja miatt vonták vissza, ha a kötelező utánpótlást is teljesítette.

14. Helyes a „B” válasz. A hatósági jelzéssel nem rendelkező gépkocsit főútvonalon egyáltalán nem, mellékútvonalon pedig közterület-használati engedély nélkül legfeljebb 30 napig szabad tárolni.

László Géza Élt 61 évet

Döbbenetes hirtelenséggel vesztettük el kollégánkat. Nap mint nap tekerde a volánt velünk



együtt. Nemrég cserélt autót. Vegre beleülhetett álmai autójába: egy csodaszép Mercedesbe. Tele volt tervekkel, elképzelésekkel! Nem akartuk elhinni a hírt, amit hoztak a családtagok. Nagy a baj, nagyon nagy! Megjelent nála a szörnyű kór, amiből bizony soha nincs menekvés! Neki sem sikerült... Ismét elvesztettünk egy kollégát, egy barátot.

Nyugodj békében!

**Juhász Péter
Fótaxi Zrt.**

Varró István 1951–2008



A gyászoló család mély fájdalommal tudatja mindazokkal, akik ismerték és szerették, hogy kollégánk, Varró István, életének 56. évében elhunyt.

1976-tól 1984-ig a Fótaxinál dolgozott. Ezután a Buda- és az Expo Taxi következett. Az utóbbi években mint egyéni vállalkozó dolgozott a fővárosban.

**Emléke szívünkben örökké él!
Felesége és két leánya**