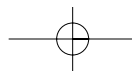


XIX. évf. 8. sz.

2009.

Augusztus



TARTALOM

Hová tűntek a fuvarok?	5.
APEH-ellenőrzés – kiemelt szempontok	9.
Jogszabályváltozásra van szükség	10.
A járór nem mérlegel, feljelent	10.
Engedetienségi mozgalmat!	12.
Tovább erősödik a Taxi4	14.
Megalakult a Taxi4 Rallye Team	15.
Igazoltathat a közterület-felügyelő	16.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Tarifaszámítás	21.
Egy chili-kóstoló naplójából	23.
Közúti alagutat a Duna alá?	24.
10 éve történt	24.
Találtunk egy verset	28.
Doziméter	31.
Morfondáriák	32.
„Tetőléces” kollégák figyelmébe	32.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	33.
24. ING Formula1 Magyar Nagydíj	34.
Ötször változnak az adó- és tb-törvények	37.
Hat taxisnak 400 ezer forint bírság	37.
Rendőrautó a tilosban	37.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	38.
Intézkedtek	38.
Mi lenne, ha csak egy taxitársaság lenne?	42.
A gépkocsi hibrid- és villamos hajtása 2. rész	43.
Ne csináljátok!	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:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Elég volt! De miből is...
és hogyan tovább...?

Az év eleje óta olyannyira felgyorsult a taxipiac egyes szereplőinek – SZERINTÜK hatékony – gyorsreagálási gyakorlata a recesszió okozta fuvarszámcsökkenés megállítására vonatkozóan, hogy a még meglévő érdekképviseletek, szakmai szövetségek is kénytelenek voltak egyeztetni a hogyan továbbról, immáron a taxisok jelene és esetleges jövőképe érdekében.

Tavaly ilyenkor, sokadik alkalommal a Fővárosi Közgyűlés előszobájának nevezett kabinetülsőről hozánk is eljuttott a hír, miszerint a politikusok támogatását még ahhoz sem sikerült megszereznünk, hogy az akkor még a maximált tarifa emelésére vonatkozó javaslatunk legalább a szavazásig eljusson a Fővárosi Közgyűlésben.

Az elkeseredettségen túl tehát mást is megfogalmaztunk. Többek között azt, hogy addig, amíg nem érzik át saját felelősségüket választott fővárosi politikusaink – mert nem érdekük – nem fog történni semmi e témában. Ha rajtuk múlik, marad minden így, ebben formában, ahogy eddig.

Mi történt azóta? Elkeserítő. Sajnos tapasztaljuk saját bőrünkön naponta mi is. Nem szeretném minősíteni a piac egyes szereplőinek lépéseit, majd ezt megteszi és értékeli más, remélem, mielőbb! A mi feladatunk tagjaink és támogatói tagságunk érdekeinek minél hatékonyabb érvényesítése. Milyen megoldást látunk a szakadék szélén? Milyen célokat tudunk megfogalmazni az érdekeitekben? Milyen módon tudjuk és akarjuk képviselni a többség véleményét és akaratát?

Az Országos Taxis Szövetség – OTSZ – (jogelődje a MACITOSZ) az utóbbi években is megőrizte tagjai bizalmát, de az állandó 100-110 fős tagság mégsem volt elég ahhoz, hogy ha kell, tömeget és erőt képviseljen egy esetleges teljesen békés és előre bejelentett demonstráción. Ahol lehetősé-

günk lenne hangot adni immáron annak, hogy a Főváros képviselő-testülete egy év-tizede fittyet hány minden szakmai érvre és szemét lesüti akkor, amikor megkérdez-



Metál Zoltán: – Eddig nem sikerült a békés egyeztetés a tárgyalóasztal mellett. Kérdés, mit hoz az ősz. A háttérben látható tevéből remélhetőleg soha nem lesz taxi

zük tőlük, hogyan álljon be 1480 várakozó droszt helyre 6000 taxi?!

Az áttörés akkor következett be, amikor Nektek köszönhetően egyik hónapról a másikra (június-július) már közel 800(!)

ecometer

Ecometer taxióra hőnyomtatóval

20.000.-Ftkezdőbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxióra beszámítással üzemképesen elvihető!
Havi törlesztő részeket megállapodás szerint fizethetők!

Új óra vásárlása esetén - a beszerelés ideje alatt - vendégünk egy finom ebédre büfénkben!

Mobil és ügyeleti szám:**06-20-9344-529**

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel./Fax: 06-1-240-9479

E-mail: szalai@ecometer.comWeblap: www.ecometer.com

Havi aforizma

A nagy válságokban a szív vagy megszakad, vagy megacélozódik.

Balzac

tagtársunk jelezte támogatását azzal kapcsolatban, amit megfogalmaztunk egész oldalas hirdeteinkben szórólapon, honlapunkon és a Taxisok Világa magazinon keresztül. Az elsődleges célunk a támogatói tagtoborzással az volt, hogy lássuk és tapasztaljuk, hogy mekkora igény van részetről a változásra.

Már tudjuk, hogy NAGY!

A változás központi eleme a jelenleg is érvényben lévő fővárosi taxirendelet (taxiengedély, drosztengedély-létszám, ellenőrzés és nem utolsósorban tarifa).

Ennek a rendeletnek a módosítását kell a lehető leghatékonyabb eszközökkel előkészíteni, egyeztetni nem csak a szakmai testületekkel és szakmai képviselőkkel, hanem azon hatóságokkal is, akik szintén érintettek a taxirendelet kapcsán a végrehajtásban. (Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság, Nemzeti Közlekedési Hatóság, Gazdasági Versenyhivatal, Szálloda Szövetség stb...)

Amíg ügyvédek az elmúlt hetekben megtalálták a rést a pajzson és megfogalmazták szakmai aggályait a jelenlegi taxirendelet kapcsán, addig munkatársaimmal együtt járjuk és folyamatosan járjuk a fent említett hatóságokat.

Tényekkel és érvekkel próbáljuk megértetni a hivatalok – amúgy nagyon is konstruktív – vezetőivel, hogy miért lenne jó az utasnak a kiszámítható fix útdíj, miért lenne hatékonyabb a hivataloknak az új rendszerben az ellenőrzés, és miért jött el most az ideje a hatósági fix ár bevezetésének. Az eddigi tapasztalataink pozitívak, de még sok meccset kell megvívniuk a sikerért.

Megteszünk mindent, hogy megalapozott közgazdasági számításokon alapuló hatósági árat tudjunk megjelölni, rögzíteni és elérni a módosított taxirendeletben. Szeretnénk, ha a BKV menetjegy-megállapításához kötődően, azzal egy időben, a budapesti hatósági taxiár is együtt kerüljön módosításra. Így az inflációs hatást is ki tudjuk küszöbölni. Miután a BKV-tarifákat a Fővárosi Közgyűlés a parkolási díjakhoz kötötte, így a taxiár hasonló formában és menetben történő rögzítése nem jelenthet gondot.

Biztosan láttatok már olyan taxit Budapesten vagy vidéken, melyen a „2:02 Elég volt!” matrica van az autó hátsó részén. Ez a matrica nem az OTSZ-t hivatott reklámozni, hanem azt a célt, amit megfogalmazott Szövet-

ségünk. A viselője egyetért azzal, hogy ez így nem mehet tovább, és csatlakozott a kezdeményezésünkhöz. Ahhoz, amit felvállaltunk. A matricát azért viseljük, hogy felismerjük egymást a forgalomban. Tudjuk és lássuk, hogy neki és a másiknak is elege van a jelenlegi állapotból. Mit is jelent a 2:02? Az elmúlt évtizedben hittünk – ahogy most is – abban, hogy békésen, tárgyalóasztal mellett képes a szakma és a hivatal egyeztetni és megegyezni. Eddig nem sikerült. Most úgy éreztük, itt az ideje, hogy nyomatékosabban fogalmazzunk. Ha és amennyiben nem sikerül semmilyen módon és formában kibillenteni a rendeletet a jelenlegi lebetonozottnak vélt helyzetből, ill. a Fővárosi Önkormányzatnál ismét elutasítják a rendelet módosítására tett kezdeményezéseinket, kénytelenek leszünk előre bejelentett, teljesen törvényes és békés demonstrációt vagy demonstrációkat szervezni. Valahol, valamikor, két óra két perckor saját érdekeink, és ami a legfontosabb, az Utasok érdekében! És miért pont ekkor? Na, ezt majd személyesen elmesélem. Ha sikerrel zárul a rendelet módosítása, akkor talán már publikus is lehet majd az egész történet.

Tudom, hogy van olyan cég, ahol tiltják az „Elég volt” matricát, vannak olyan kollégáink is, akik félnek valamilyen retorziótól és azért nem merik felragasztani. Nekik üzenem, hogy nincs mitől és miért aggódniuk. Támogatói tagságunk névsorát nem hozzuk nyilvánosságra, azt megőrizük. Ha valaki egyetért velünk, várjuk a csatlakozását ezután is. A matrica viselete nem kötelező. Tudjuk, hogy sokan vannak akik szkeptikusok és nem hisznek már lassan semmiben. Az ő véleményüket is tiszteletben tartjuk, de arra kérjük őket, ha már segíteni nem tudnak, legalább ne ártsanak nekünk! Ne arra használják még meglévő energiájukat, hogy gáncoskodnak, és ahol lehetőséget találnak rá úton, útszélien duruzsolják a „sárdobáló” szövegeiket olykor különféle nick-nevek mögé bújva! Mi ebben a fajta kommunikációban eddig sem, és ezután sem leszünk partnerek.

Az OTSZ vezetősége sok segítő baráttal és munkatárssal együtt teszi a dolgát. Értetek magunkért. Mi is taxisok vagyunk, akik a napi munka mellett/helyett és közben egyeztetünk, tárgyalunk és képviseljük a kollégák érdekeit. Nem kapunk tiszteletdíjat, utazási és egyéb kedvezményt senkitől. Azért dolgozunk, mert hiszünk abban, hogy erősek, kitartóak és határozottak tudunk maradni céljaink elérése érdekében.

A támogatói „100 Ft-os” számlánkra beérkezett díjakról és ezekből fedezett költségekről rendszeresen elszámolunk internetes portálunkon és természetesen a mértéktartó szakmai magazinon, a Taxisok Világán keresztül.

Köszönöm a figyelmezteteket

Metál Zoltán
az OTSZ vezetősége nevében

Tisztelt Demszky Gábor Főpolgármester úr, tisztelt Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes úr, tisztelt Képviselők!

Az Országos Taxis Szövetség elnökeként írom levelemet a budapesti taxisolgáltatás reformjának mielőbbi megvalósításának érdekében.

A budapesti taxisolgáltatás folyamatában jelenleg négy olyan résztvevő van, aki érintett a szolgáltatás adottságainak változtatásában. Ebből háromnak tevékenyen részt kellene válnia az utasok érdekeinek a védelmében.

Ezek a következők:

– A szolgáltatást nyújtó vállalkozói kör, amely az esetek 80 százalékában a fuvarközvetítő irodák alvállalkozója.

– A fuvarközvetítő irodák. (jelenleg Budapesten 8–10 iroda működik)

– A Fővárosi Önkormányzat, akinek a jogkörében van a regionális szabályozás lehetősége.

Negyedikként, természetesen nem utolsósorban, a KEDVES UTAS, akinek szolgáltatunk.

A jelenlegi feltételek mellett ezen résztvevők között érdekellentét feszül, mely oda vezetett, hogy a taxisolgáltatást a bizalmatlanság miatt egyre kevesebb utas veszi igénybe.

Sokszor említésre került már az elmúlt 10 évben, hogy a taxisok belső szabályozása megoldja a helyzetet, de ez csak részben vezetett eredményre. Ma a szakmánkban kb. 4500 fő nagyon szigorú, a fuvarközvetítő irodák által meghatározott szabályok között tevékenykedik. Az önkorlátozó szabályok részben fenn tudják tartani a bizalmat a szolgáltatás iránt. Azonban van kb. 1000 fő, aki nem tartozik társasághoz – akik tevékenységének csak a rendeletek szankciói kéne, hogy határt szabjanak – olyan súlyos károkat okoznak, amelyet a tisztességes vállalkozók tevékenysége már nem tud ellensúlyozni. A jelenlegi szabályozás keretén belül, amennyiben például a Fogyasztóvédelmi Hatóság egy ellenőrzés alkalmával túlszámlázást észlel, a vállalkozóval szemben csak a Közlekedési Hatóság közbenjárásával járhat el. Ezen eljárások nem elegendő számúak, nem hatékonyak (a szakmán belül nem is hallottunk ilyen indokkal taxiengedély visszavonásról), hogy kordában tartásuk a renitenseket. Információink szerint a nem társasághoz tartozó taxisok ellenőrzésekor 60-80%-ban találkoznak az ellenőrök szabálytalansággal. Ezen esetekben előfordul, hogy a vállalkozók a szabályozás korlátait átlépő, akár 6-800 Ft-os útdíjat alkalmaznak.

Az árak szabályozásának a tekintetében a Főváros többször kikérte a Gazdasági Versenyhivatal állásfoglalását, akik mindig azon megállapításukat hangsúlyozták, hogy a piac majd automatikusan szabályozza ezen folyamatokat. Emellett szakértőiktől meghallgattuk, hogy a kihasználtság emelésével lehetne ered-

Angliában egy csavargó bekopog a „GYÖRGY ÉS A SÁRKÁNY” nevű fogadóba.

Egy nő nyit ajtót, akitől megkérdi:

– Nem adna valami ennivalót?

– Nem! – mondja a nő és becsapja az ajtót.

A férfi ismét bekopog, s mikor újra meglátja a nőt, azt kérdi:

– Nem beszélhetnék most inkább Györggyel?

ményt elérni. Sajnos ezen állításokat az elmúlt 10 év megcáfolta. Az árak nem csökkentek, kizárólag a hirdetések lettek megtevesztőbbek. A kihasználtság növelésének akadálya, hogy a megrendelői igények megváltoztak az utóbbi években. A hajnali órákban az utasok többsége a reptérre, majd reggel a belvárosba, délután a peremkerületekbe, este a budai részekből a belvárosba, majd éjszaka újra a város szélére utazik. E miatt nem tudunk hatékonyabban dolgozni. Ez is alapja annak, hogy a vállalkozók kb. 15-20%-a visszaél a jelenlegi szankciónmentes szabályozással.

Ezen helyzet megváltoztatásának céljából gondoljuk úgy, hogy a budapesti taxiszo­lgá­latást szabályozottabb körülmények között kell biztosítani az utazóközönségnek. Elképzelésünket alátámasztja, hogy az Alkotmánybíróság is kinyilvánította, a taxiszo­lgá­latás a tömegközlekedés azon része, melyet az utazóközönség egyénileg igénybe tud venni. Gondoljuk, hogy Önök sem tudnák elképzelni a menetrend szerinti autóbusz­köz­le­kedést a miénkhez hasonló szabályozatlan körülmények között.

Az országos rendeleteket sem érezzük tökéletesnek, de emellett úgy ítéljük meg, hogy a Főváros hatáskörén belül kettő rendelet mó-

dosításával rövid távon jelentős változást lehet elérni szakmánkban.

Az első érintett rendelet a következő:

- A főváros 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. Rendelet

Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVII. törvény 7. § (3) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján, a személytaxi-szo­lgá­latás hatósági árformába tartozó díjait (helyi személytaxi-közlekedés díja: SZJ 091250) az Önkormányzat maximálhatja, illetve rögzített hatósági árként is meghatározhatja.

A főváros a 31/1998. (VII. 16.) Főv. Kgy. Rendeletben, melyet legutóbb 9 éve módosított, maximált árat határozott meg.

A jelenlegi szabályozás szerint az árak a következőképpen szabályozottak:

6. § (1) Az 5. § szerinti tarifaosztályokban alkalmazható legmagasabb egységdíjak mértéke a következő (a díjtételek az általános forgalmi adót tartalmazzák):

Tarifaosztály	Alapdíj (Ft)	Távolsággal arányos egységdíj (Ft/km)	Idővel arányos egységdíj (Ft/perc)
I-es (normál) tarifa	300	240	60
II-es (emelt) tarifa	420	336	84

a) Normál tarifa (I-es tarifa): a 06.00 órától 22.00 óráig megkezdett szállítási megrendelések teljesítése esetén. A 22.00 óra előtt megkezdett, de 22.00 órát meghaladó fuvarfeladatok esetében a normál tarifát az utas által megjelölt első utazási célpont eléréséig kell alkalmazni.

b) Emelt tarifa (II-es tarifa): a 22.00 órától 06.00 óráig megkezdett szállítási megrendelések teljesítése esetén. A 06.00 óra előtt megkezdett, de 06.00 órát meghaladó fuvarfeladatok esetében az emelt tarifát az utas által megjelölt első utazási célpont eléréséig lehet alkalmazni.

A rendelet célja hatálybalépésekor az volt, hogy taxiszo­lgá­latást igénybe vevők részére védelmet nyújtson a tisztességtelen, túlzottan magas árakat használó vállalkozók ellen. Az elmúlt tíz év **bebizonyította, hogy a jelenlegi szabályozás nem elégséges.** Emellett a szakma alátámasztotta, hogy a 40%-kal magasabb mértékben meghatározott éjszakai

Hová tűntek a fuvarok?

Idősebb, 20-30 éve a szakmában lévő kollégákkal beszélgetve gyakran felmerül a kérdés: hová tűntek a fuvarok? Hol vannak azok az utasok, akiket régente szinte naponta szállítottunk? Hová tűnt az az idő, amikor 15-20 perc üresjárat után már aggodva néztünk körül: mi van, nincs utas?

Bizony a fuvarok jelentős része egyszerűen eltűnt, és így van ez akkor is, ha közben jöttek helyette más lehetőségek. Na de mi lehet az ok? Ki vitte el a munkánkat? Nézzük sorban:

- Valamikor úgy 25-30 évvel ezelőtt (hú, de öreg vagyok...!) szombatonként nem lehetett fehér színű taxiban utazni. Na nem azért, mintha tiltva lett volna ez a szín, hanem mert az összes ilyen kocsi „esküvőzött”. Vagyis díszített, esetleg díszítés nélküli esküvői fuvarban vett részt. Volt olyan lagzi, ahová harminc darab fehér Mercit kellett kiállítani. Megoldottuk ezt is. Ma már az esküvői fuvarozást erre szakosodott cégek, limuzinszervezetek, old timeres vállalkozások viszik (hozzáteszem: fehér rendszámmal...). Aki pedig ezeket a szolgáltatókat nem tudja

megfizetni, az összeszedi a bővebb családból a szedett-vedett autókat és a legszebbet feldíszíti. Lényeg, hogy a taxinak ma már nem nagyon van szerepe esküvői fuvarozásban.

- Szintén a boldog békeidőkben mást is szállítottunk, nem csak utast. Iratokat, árumintát, csomagokat. Volt taxis, aki már szinte ügyintézőként tevékenykedett bizonyos cégnél. Még a nagy nemzetközi futárszolgálatok is taxi igénybevételével kezdték meg magyarországi tevékenységüket. Ma már Dunát lehet rekeszteni a különféle autós-motoros és biciklis futárszolgálatokkal. Ezt a piacot elvesztettük, pontosabban a piacgazdaság és a specializációadás vette el tőlünk.

- Sokan emlékezhetnek még a „művésznőre”. Már mint arra a híres színművésznőre, akinek nevéhez, megszólításakor mindig hozzá kellett tenni a „művésznő” titulust. Nos ő rendkívül aktív taxihhasználó volt, saját utazásain kívül még az élelmszerek beszerzését, a napi bevásárlásokat is sokszor a taxisra bízta. És persze a többi művész is: előadásról előadásra, majd

haza, esetleg éjszakai szórakozóhelyre taxival utaztak. Akadt olyan színész, akit napi rendszerességgel kellett egy bizonyos budai kisvendéglőből hazaszállítani. Szép emlékek még vannak, fuvarok már nincsenek; sajnálatos hallani a híradásokból, hogy ma már nemhogy taxira nem telik, hanem néhányuknak egyenesen megélhetési gondjai vannak...

- Persze nem csak színészek vették igénybe a házhozszállítást. Bárki, aki az éjszaka közepén megéhezett, megszomjazott, vagy elfogyott a cigije, máris tárcsázta a neki szimpatikus taxitársaságot és leadta a rendelést. Abban az időben ugyanis – ha esetleg fiatalabb kollégáink nem tudnák –, még nem volt minden sarkon éjjel-nappal nyitva tartó kisközért. Még nem volt nonstop benzinkút sem, az ő shopjával és árukészletével. A benzinkutaknál – már amelyik éjszaka is nyitva tartott – általában benzint lehetett vásárolni, meg gázolajat, mást nem nagyon. A taxisok azonban ismerték az éjszakai beszerzési forrásokat, a nyitva tartó kisközérteket (talán kettő-három volt Bu-

dapesten, az egyik a mai Margit körúton, akkori Mártírok útján, ha jól emlékszem...), a jól ellátott benzinkutakat, olcsóbb vendéglátóhelyeket, és be tudtak szerezni mindent. Még a hiánycikkeket is, amiből annak idején volt ám bőven. Északába nyúló házibulikba de sokszor vittünk pia- és cigiutánpótlást... Ma már – mindenki tudja, látja – minden sarkon van egy nonstop kisközért, minden második sarkon benzinkút, és városenként két-három bevásárlóközpont esti, éjjeli nyitvatartással. Ezek a fuvarok is bizony elmúltak.

- Nem szerettük a rövid fuvarokat, de elvittük őket. Egyrészt a csapatunk iránti lojalitásból (nehogy rossz hírüinket keltsék az utasok), másrészt azért, mert tudtuk, hogy utána majd jött egy hosszabb. Rövid fuvaroknak számítottak a nyugdíjas nénikék és bácsikák, akik a kerületi szakrendelőbe jártak kezelésre. Talán furcsán hangzik, de mindössze nyugdíjuktól élve is megengedhették maguknak, hogy hetente akár többször igénybe vegyék a taxit. Markukban szorongatták az előre kiszámolt aprópénzt, amibe esetenként még két-három forint borrovaló is belefért. Tudták, hogy mennyi lesz a fuvardíj, és az anyyi is volt! A mai

nyugdijasok taxi helyett gyalog elbotorkálnak a patikába, és kiszámolt pénzükből megpróbálják legalább a legfontosabb gyógyszereiket kiváltani...

- A fuvarok számán erősen meg lehetett érezni a fizetésnapokat. Hónap elején a gyári munkások, ötödike körül a hivatalnokok, kéthetenként meg az építőipari dolgozók kaptak fizetést. Ezekben az időszakokban az éttermek és vendéglátóhelyek (na jó: a kocsmák) forgalma igencsak megugrott, és ez a taxifuvarokon is jól érezhető volt. Ma a melós, ha egyáltalán van még munkája, megveszi a sört a közértben és hazaviszi. Mi már itt nemigen rúgunk labdába...

- Elegánsabb szórakozóhelyekre az akkori aranyifjak és

nem annyira ifjak elegánsan, autóval érkeztek. Aztán az este folyamán rádöbbenek, hogy mégiscsak kellene inni egy kis alkoholt a jó hangulat kedvéért, így hazamenetelkor taxit hívtak. Sőt, mindjárt kettőt, hogy a kocsit is hazavezesse valaki. Ma ezt a tevékenységet a sofőrszolgáltatnak nevezett vállalkozások végzik...

Biztosan lehetne még folytatni a felsorolást, de más most konkrétan nem jut eszembe. A fuvarszámszökkenés okai ugyanis ennél is szerteágazóbbak. Gondoljunk bele például, hogy húsz-harminc éve mennyi magánautó volt, és most mennyi van. Kezembe került a napokban egy fénykép, amit a Kosztolányi Dezső tér egyik házában negyedik emeletéről (bol-

dogult ifjúkorom lakóhelyén) fotóztam a hetvenes évek elején. A Bocskai úton, amíg a szem ellátott, sok száz méteren összesen két parkoló autó volt felfedezhető az út mellett a járda és az úttest között. Ma gyakorlatilag ez a sáv nem látható a parkoló autóktól. Vagy említetném a repteres fuvarokat, amikor a „utasok a lépcsőn!” beszólásra mindegyik taxis tudta, hogy melyik lépcsőről van szó. Ma a repteres fuvarokat ugyan taxik viszik, de azért ez egy kicsit mégis más... A szállodáknál szintúgy. Emlékszik még valaki, amikor a Royal portása kész volt akár a körút másik oldalára átszaladni taxiért? Vagy amikor a télvégi farsangi bálkon százával fogytak a taxik? Amikor a Déli pályaudvarnál

nem az utas válogatott a taxik közül, hanem a taxis az utasok közül? Szerencsés esetben még sikerült „összeültetni” is.

Na de ne nosztalgiazzunk tovább és ne borzoljuk a kedélyeket. Vegyük tudomásul, hogy a fentebb említett fuvarok a mi számunkra már nem, vagy legalábbis nem olyan mértékben léteznek. Az emberek egy része autót tart és azzal fuvarozza magát, más része még a tömegközlekedést is alig tudja kifizetni. A speciális feladatokra speciális vállalkozások alakultak. A világ változik és változunk benne mi is. Az új kihívásokra új válaszokat kell adnunk, nem élhetünk meg a múlt emlékeiből. Újabb lehetőségek felkutatására és alkalmazására van szükség túlélésünk érdekében. **-oli-**

tarifát a taxisok többsége (95%) azért nem használja, mert a mértékét a tudatos fogyasztó elfogadhatatlannak tartja. Ez kizárólag arra alkalmas, hogy az önkormányzat nem alkalmazó vállalkozóknak lehetőséget biztosítson a piaci viszonyokat nem ismerő (pl. külföldi turisták szállításának alkalmával) személyek megkárosítására. A vállalkozók többségének az a véleménye, hogy az éjszakai tarifarendszer, a 40%-os felár tekintettel, káros. Nagyon kisszámú vállalkozó használja, akik többet ártnak a szakma „jó” hírének, mint az így szerzett bevételük eredménye.

Konkrét javaslataink a 31/1998 (VII.16.) Főv.Kgy. rendelet módosítására:

Kerüljön törlésre a II-es, emelt tarifa meghatározása.

Az I-es tarifaosztály tételei rögzített hatósági árként kerüljenek meghatározásra.

A rendelet módosítása határozza meg azon folyamatot, amely alapján a hatósági tarifa éves rendszerességgel, kötelező jelleggel felülvizsgálatra kerül. A javaslatunk, hogy a mértéke mindig igazodjon a tömegközlekedés díjaihoz. Például 1 km útdíj az aktuális BKV vonaljegy árának 75%-a.

A rendelet határozza meg azon extra szolgáltatások körét és fizetendő pótdíjait, melyek egységesen az alaplíron felül felszámíthatóak. (Pl. éjszakai, hétvégi felár 300 Ft, kombis felár 500 Ft, csomagszállítási felár 300 Ft, egyterű gépjármű igénybevétele 5-6 utas szállítás esetén 1000 Ft)

A rendelet határozza meg a taxiórahasználat kötelező módját. Az utazás megkezdésekor kötelező legyen a taxiórát bekapcsolni. (Ne lehessen szóbeli megállapodás alapján, óra nélkül szolgáltatni!) **A rendelet tiltsa a tarifaváltás lehetőségét. Az utas a fuvar végeztével köte-**

les legyen a taxióra által mutatott díjat kifizetni. Kerüljön egységesen meghatározásra a taxiórán használható tarifák számozása és meghatározása. A javaslatunk szerint ekkor már maximum 4 tarifa elégséges a biztonságos szolgáltatáshoz, melyek a szabályozás eredményeként csak alapdíjukban különbözzenek.

A rendelet módosítása térjen ki a felügyeleti szervek meghatározásának terén az aktualizálásra.

A rendelet határozza meg, hogy az egységes, kötelezően használandó tarifátáblák tartalmazzák az ellenőrzést lehetővé tevő drosztengedély sorszámmát. A rendelet határozza meg, hogy az aktuális egységes tarifátáblákat kizárólag a Drosztkezelő Kht. adhatja ki a taxisoknak.

A rendeletet megsértőkkel szemben kötelező érvényű legyen első alkalommal az időszaksos, második alkalommal a végleges drosztengedély-bevonási kötelezettség.

A másodikik:

- A Főváros 59/1999. (XI. 18.) Főv. Kgy. Rendelet, melyben Budapest főváros köz-

területein a taxiállomások létesítését, használatát és üzemeltetésének rendjét szabályozzák.

Az árak szabályozása mellett a főváros az ún. „drosztrendeletben” szabályozza a fővárosban üzemeltetett taxiállomások használatának feltételeit. A rendelet a gyakorlatban jelenleg csak azt a célt szolgálja, hogy az Önkormányzat a szolgáltató vállalkozóktól – hangsúlyozzuk, hogy a vállalkozóktól, és nem a gépkocsivezetőktől – éves rendszerességgel szolgáltatási díjat szed. Természetesen elismerjük, hogy a Kht. tevékenysége kiterjed a taxiállomás létesítésére, fenntartására, ellenőrzésére is. E mellett az autók taxi engedélyének kiadása megoldott az országos rendeletben foglaltak szerint.

A javaslatunk szerint az alapvető változtatásnak arra kell irányulnia, hogy a drosztengedély ne a taxi gépkocsinak, hanem a gépkocsivezetőnek adjon engedélyt a szolgáltatás nyújtására. A jelenlegi szabályozás szerint van egy olyan alkalmazotti kör, aki folyamatosan vándorol vállalkozóról, vállalkozóra, és nem lehet korlátozni a szabályszerűsében.

TUDDAD, HOGY...?

- Az ételnek 7 másodpercre van szüksége ahhoz, hogy a szájból a gyomorba érjen.
- Egyetlen hajszál tud akár 3 kg-ot is tartani.
- Egy férfi pénisz háromszor akkora, mint a hüvelykujja.
- Az emberi csipőcsont stabilabb mint a beton.
- A nők szíve gyorsabban ver, mint a férfiaké.
- A lábon kb. 1 billió baktérium található.
- A nők dupla annyit pislognak, mint a férfiak.
- Az átlag ember bőre kétszer olyan súlyos, mint az agya.
- A testnek 300 izomra van szüksége ahhoz is, hogy lazán álljon.
- A nők mostanra kész vannak az olvasással.
- A férfiak meg még mindig azzal vannak elfoglalva, hogy összehasonlítsák a hüvelykujjukat a ...

Folytatás a 6. oldalról

E mellett a szabályozás változtatásának köszönhetően ki kell alakítani egy hatékony ellenőrzési folyamatot. Ennek alapját az szolgálhatja, hogy a kedves utas a gépkocsikon feltüntetett, egységes tarifatablának köszönhetően a beszállás előtt automatikusan, minden esetben meggyőződne arról, hogy az adott **gépkocsivezető** rendelkezik-e a szolgáltatás nyújtásához érvényes taxidroszt-engedéllyel. A matricának minden évben változozon a színe, és jól olvashatóan legyen rajta az adott év száma, mely egyértelműsíti annak érvényességét.

A jelenlegi taxidroszt-matrica a méretéből, és az elhelyezéséből kifolyólag alkalmatlan erre a feladatra. Javaslatunk szerint az új kivitelben a feltüntetett információk az utazás folyamatában is biztosítják az utas érdekeinek védelmét, és amennyiben bejelentéssel szeretne élni, a lehetőségeit. A jelenlegi drosztengedély sorszáma nem rendelkezik többlet információval. Javaslatunk a sorszám megjelölésére a következő:

3. A Drosztkezelő Kht. által kiadott tarifatabla-drosztengedély matrica a jelenlegi méretnél (jelenleg 4 mm-es félkövér betűkkel) nagyobb méretben tartalmazza:

- a rögzített hatósági árral meghatározott alaptarifát és a használható pótdíjakat (ez max. háromféle)

- a taxivezető javasolt formátumú drosztengedélyének számát,

- egy ingyenesen hívható telefonszámot, melyen az utasok 0-24-ig bejelentést tehetnek az igénybe vett szolgáltatással kapcsolatban,

- az érvényességi időt az adott év szám megjelöléssel.

4. A szabályok megsértése esetére írásos határozat-kiállítási kötelezettsége legyen a Drosztkezelő Kht.-nak. A rendelet alapján a határozat tartalmazza az időszakos drosztengedély visszavonási kötelezettséget. A drosztengedélyt le kell adnia a gépkocsive-

azon kezdeményezésében, mely szerint a drosztengedély kiváltásakor írásos formában ki fogják kérni a vállalkozók véleményét a jelenlegi helyzettel kapcsolatban. Sajnos ez sem történt meg.

Az ellenőrizetlen tevékenységek sokasága miatt a szolgáltatás iránti bizalom annyira csökkent, hogy kollégáink havonta kénytelenek 25-30 napot dolgozni, és naponta 12-14 órát töltenek az autókban az utcán. Tisztában vagyunk vele, hogy a jelenlegi gazdasági válság is közrejátszik a történetekben, de ennek ellenére úgy gondoljuk, hogy a tisztességes vállalkozók, és az utasok érdekeinek védelmében elkerülhetetlenek a javaslataink szerinti rendeletmódosítások.

Kérjük Önöket, hogy a feszült helyzetre való tekintettel, javaslataink sürgős megtárgyalására 10 napon belül egy személyes találkozó lehetőségét legyenek szívesek biztosítani. A találkozó keretén belül elképe-

léseinket szívesen megosztanánk a Taxis Fuvarszervező Társaságok Szövetségének, a Drosztkezelő Kht., a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóságnak, a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, a Gazdasági Versenyhivatalnak, illetve egyéb érdekképviselői szervezetek, szövetségek képviselőivel is. Biztosak vagyunk benne, hogy egy konstruktív tárgyalás keretén belül javaslataink elfogadásra találhatnak, és a következő hónapokban megvalósulhat a rende-

letek módosítása. Meg-

ítélésünk szerint a 2009-es év végére javaslataink alapján rend lehet a szakmánkban. Vállalkozó kollégáink a jelenlegi helyzetben nagyon elkeseredtek, ezért mielőbb szeretnénk Önökkel tárgyalóasztalhoz ülni. Tisztában vagyunk vele, hogy a taxi nagyon „hálás téma” az újságírók körében, ezért arra kérjük Önöket, hogy az egyeztetés folyamatában minden esetben legyenek szívesek hangsúlyosan kiemelni, hogy az Utasok érdekeiben történnek a változások. Természetesen a tárgyalások sikerének érdekében mi sem szeretnénk, ha a média képviselői hangsúlyosabban foglalkoznának ezzel a témával, de amennyiben nem leszünk rövid távon hatékonyak, akkor a vállalkozói kör reakciójára biztosan felfigyelnek majd az újságok képviselői.

Előre is köszönjük az augusztus 19-i határidőig megküldött időpont-javaslatukat. Budapest 2009. augusztus 5.

Tisztelettel

**Metál Zoltán, elnök
Országos Taxis Szövetség**

APEH-ellenőrzés – kiemelt szempontok

Idén az államháztartás tervezett bevételeinek elérése érdekében az adóhatóság fokozza az önálló, illetve a társaságokkal közös ellenőrzéseit. Az ellenőrzés kiemelt területei a munkaerő-kölcsönzés, az alvállalkozói láncolatok, az alacsony képzettségű vagy szezonális munkaerőt igénylő ágazatokban dolgozók, az építőipar, a vendéglátás és a vagyonvédelem. Nem szerepel a felsorolásban a taxivállalkozók ellenőrzése, ez azonban nem azt jelenti, hogy egyáltalán nem kell számítanunk rá. Rendszeressé válnak a foglalkoztatással kapcsolatos bejelentések és nyilvántartási kötelezettségek ellenőrzései, kiemelt figyelmet kap a részmunkaidő, illetve alkalmi munkavállalók foglalkoztatásának ellenőrzése. Akik alkalmazottat foglalkoztatnak, jó ha tudják, hogy ma már a tényleges munka megkezdése előtt bejelentési kötelezettsége van a vállalkozónak.

Fokozott ellenőrzésre számíthatnak a minimálbér kétszeresénél kisebb járulékalap utáni járulékot fizető vállalkozások (itt már erősen érintettek lehetünk!), és folytatódik az úgynevezett Tb-potyautasok vizsgálata is. A járulékfizetési kötelezettségek vizsgálata évek óta az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatal ellenőrzési területének egyik kiemelt feladata. Az utóbbi időszakban tapasztaltak szerint még mindig mérvadó a feketefoglalkoztatás, ezért az állami adóhatóság fokozza a járulékfizetési kötelezettség ellenőrzését. Fontos tudnunk, hogy az informatikai fejlesztések nyomán a hatóság ma már nem csak azt tudja megállapítani, hogy valaki rendelkezik-e érvényes TAJ kártyával, hanem a járulék-befizetések esetleges hiányát is jelzi. Több éves járulékelmaradással rendelkezők tehát ne csodálkozzanak, ha az orvos, vagy a gyógyszerész felhívja a figyelmüket tartozásukra.

Társasághoz tartozó taxi esetén például a Luxtaxi 115-ös gépkocsivezetőjének engedélyszáma: L-115 A Gábrriel 120-asé: G-120 (szándékosan írtam már nem létező cégeket). Javasoljuk, hogy a legalább 3 éve, és minimum 200 autóval szolgáltató irodák kapjanak saját azonosító betűket, ezzel is könnyítve az azonosítást. Azon taxisok, akik nem tartoznak társasághoz, használják az A-001, A-002-es stb. azonosítókat. Ez alapján könnyebben tudja a kedves utas a gépkocsivezetőt azonosítani, és bejelentést tenni.

Konkrét javaslataink az 59/1999. (XI.18.) Főv. Kgy. rendelet módosítására:

1. A drosztengedély a gépkocsivezetőnek, és ne a taxi gépkocsinak biztosítson szolgáltatási lehetőséget. Ez lehetővé teszi a szabályszegőkkel szembeni szankcionálást.

2. A Drosztkezelő Kht. a jelenlegi drosztengedély-matrica helyett biztosítsa az előbb említett rendelet módosításának megfelelően a hiteles tarifatablákat a taxivezetőknek.

zetőnek 48 órán belül, ellenkező esetben a későbbiekben a taxivezetőnek nem lehet drosztengedélyt kiadni. Amennyiben valaki nem adja le az engedélyt, akkor a következő műszaki vizsgán ezt lehet ellenőrizni, illetve akkor már a súlyosabb szankcionálást végrehajtani. A drosztengedélyek visszavonásának kötelezettsége visszatartó erejű lehet a jelenleg szabályokat sértőkkel szemben.

6. A rendelet határozza meg a kiadható drosztengedélyek és a taxidrosztok számának arányát. (Javasolt arány a 3/1.)

7. A rendeletmódosítással kerüljön pontosításra a Drosztkezelő Kht. ellenőrzési kötelezettsége. Jelenleg ez nem hatékony.

Módosítási javaslatainkból reményeink szerint Önöknek is kitűnik, hogy a jelenlegi, „szabályozatlan” helyzet tarthatatlan. Az Országos Taxis Szövetség által képviselt vállalkozók az elmúlt években bizalommal voltak a módosítási kezdeményezésekhez, melyeket a Főváros részéről mindig elutasítottak. A tavalyi évben is bíztunk a Főváros

Talán nem túlzás, de a helyzet közelít a tarthatatlanhoz. A taxirádiók szinte elnémultak, alig van megrendelés, a bevételek kivétel nélkül mindenkinél visszaestek. Az okokról sokszor írtunk már, ám ez érthető módon senkit sem vigasztal. Ettől még jönnek a csekkok, a felszólítások, a gyereket is el kell látni az őszi felszereléssel, hogy iskolába mehessen. A fény az alagút végén nem látszik, egyesek szerint ez már nem is alagút, hanem egy feneketlen szakadék, melyet el kellene kerülni. A hogyanról megoszlanak a vélemények. A TFTSZ elnökét, Tamás Miklóst kérdeztük az „utasszerző” akciókról, melyek a taxisok között nem túl népszerűek.

• **Bevételecsökkenés, a közlekedés ellehetetlenülése, a meleg, tarifacsökkentés, hogy csak néhányat említsünk a számtalan problémából, melyekkel kollégáink napról napra szembe-sülnek. A taxisok talán nem alap nélkül érzik úgy, hogy minden baj őket sújtja, miközben a látszat szerint érdekükben nem történik semmi. A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége mit tesz a problémamegoldás érdekében?**

• A Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége – a nevéből is láthatóan – független cégek által alapított egyesület, mely alapszabályában rögzített módon működik. Így a tagok üzlet-, munka-, illetve tarifapolitikájába nem szólhat bele. A tagok önállóan tervezik és szervezik saját működésüket. Ennek van pozitív és negatív oldala egyaránt. Hogy bizonyos taxival-

Közös fellépés várható

Jogszabályváltásra

lalatok milyen üzletpolitikát választottak a válság áthidalására, az rövid idő alatt a szakma gyakorló számára is világossá válhatott. Természetesen a sokak által kifogásolt árpolitikára gondolok. Meggyőződésem, hogy ez a lépés zsákutcába vezetett. Információim szerint a megrendelők – az előzetes várakozásokkal ellentétben – nem özönlöttek át a jelentős csökkentéssel akciózó cégekhez. A taxis kollégák között, a rájuk kényszerített alacsony viteldíjak miatt, viszont elvándorlás volt tapasztalható. Pedig az elvárt cél éppen az alvállalkozói létszám felduzzasztása volt. Ez jól érzékelhető módon, az esetek jelentősebb részében nem jött be. Ezt annak ellenére állítom, hogy tudok én is olyan TFTSZ-tagról, melynél valóban növekedés volt tapasztalható. Am ez esetben az okok között nem elsősorban az alacsonyabb tarifa mutatható ki,

hanem inkább a szokatlan méretű rekámtvekenység. Ez kivételként említhető, a többiekénél nem ez történt. Miután a megrendelések száma nem emelkedett az elvárt mértékben, a kollégák kezdtek elvándorolni. Mert mi is maradt? A korábbinál alacsonyabb tarifa és az emiatt is lecsökkent alvállalkozói szám. Kérdés, megérte-e? A taxis hírcsatornák napra készen működnek, tehát pontosan tudható, hogy valahol megy a bolt, vagy sem. Ezért mondom, hogy az esetek többségében nem túrt meg az akció. Mondhatnánk, hogy legalább az utas jól jött ki ebből. De ez sem egyértelmű. A Fogyasztóvédelmi Hatóság több ügynevezett „követés” ellenőrzést tartott, melynek végeredménye azt mutatta, hogy sok taxisnál az olcsóbb tarifa a lehetségesnél drágább volt. Sokkal. A mikéntet nem kell e lap olvasóinak bővebben kifejteni, mindenki tudja, miről beszélnek. Levonható tehát az a következtetés, hogy a sokak által kifogásolt üzletpolitika nagymértékben visszavetette az évek alatt kialakított árakat. Így ugyanazért a fuvarért ma jóval kisebb összeget kérnek el, mint korábban. Akkor, amikor az árak a gazdaság más

területein követték az inflációs mozgást. Ráadásul ezt a lépést nem a piac kényszerítette ki. Viszont következményei mindenki nézve hátrányosak lesznek. Már most is érezhető a szakmában egy erős szelekció. Érezhető ez a befizetési napokon, még nálunk a Cityben is. A tagdíjakat, a részletfizetéseket, és az egyéb járulékos összegeket egyre kevésbé bírják a kollégák megtermelni. Aki tehát lehetőséget lát arra, hogy más szakmában helyezkedjen el, az most elhagyja a pályát. Köztük kiváló, a szakmát kusujukban hordó taxisok is. Ez pedig nagyon szomorú! Sokan látjuk, hogy rossz irányba megy el a szakma. Óriási a belső feszültség, ami ráadásul napról napra nő. Már a július is horror volt, ha szabad így jellemezni a fuvarpiaci helyzetet, és az augusztus sem kezdődik biztatóbban. A hívás-szám mindenhol visszaesett, ráadásul közlekedni is nagyon nehezen lehetett. Mindemellett a tikkasztó meleg tovább rontotta az amúgy is rossz közérzetet. A turizmus, ami évtizedek óta hozott egy kis fellendülést a nyári „savanyú” időszakba, most visszaesett, egyesek szerint szinte el is maradt. A külföldiek nem jöt-

Engedély nélküli taxizásért 800 ezres bírság

A JÁRÓR NEM MÉRLEGEL, FELJELENT

Augusztus elseje óta hatályba lépett az a törvénymódosítás, amely az egyes közlekedési és árufuvarozási szabálysértéseket közigazgatási hatósági eljárás hatáskörébe rendeli, szabott büntetési tarifákkal. Ennek ismeretében az intézkedő járőr az adott helyzetben nem mérlegelhet, hanem köteles a szabályszerzőt feljelenteni. A jogszabály-módosítást érdemes áttanulmányozni, mert számos meglepetés érheti azokat a hivatásos személyszállítással és árufuvarozással foglalkozókat, akik a média hírével megélszenek.

Suszter maradjon a kaptafánál, így mi is a személyszállítókra vonatkozó módosításokból szemezgetünk, itt is elsősorban a taxisokat érintő részre koncentrálva.

Az első változás alapján, aki taxiengedély nélkül – feketén – végzi a személyszállítást, azt, ha rajtakapják, 800 ezer forintra bírságozzák a 156/2009. (VII. 29.) Kormányrendelet alapján. Ugyancsak e jogszabály írja elő azt is, ha a taxiengedély nincs a járművön, járműben, annak 30 ezer forint a tarifája.

A kormányrendelet életbe lépése előtt a biztonsági öv, a gyermekbiztonsági rendszer, a bukósisak és a mobiltelefon használatára

vonatkozó szabályok megsértőit szabálysértésként bírálták el a hatóságok, és így helyszíni bírsággal, illetve szabálysértési eljárás során, szabálysértési bírsággal voltak sújthatók és közúti közlekedési előéleti (büntető) pontot kellett hozzárendelni. 2009. augusztus elsején hatályba lépett módosítás e szabályok megszegőivel szemben közigazgatási eljárás indul, amely során közigazgatási bírságot szabnak ki az alábbiak szerint:

1./ Menet közben kézben tartott mobiltelefon használatáért lakott területen 10 ezer, lakott területen kívül 15 ezer, míg autópályán vagy autópályán 20 ezer forintot.

2./ A gyermekbiztonsági rendszer használatának elmulasztása miatt lakott területen 15 ezer, lakott területen kívül 30 ezer, míg autópályán vagy autópályán 45 ezer forintot.

3./ A biztonsági öv és a bukósisak használatának mellőzése miatt lakott területen 10 ezer, lakott területen kívül 20 ezer, míg autópályán és autópályán 30 ezer forintot.

Menet közben kézben tartott mobiltelefon használatá miatt, valamint a gyermekbiztonsági rendszer használatának elmulasztásáért a **járművezetővel szemben** szabható ki a bírság.

A biztonsági öv és a bukósisak használatának elmulasztása esetén a szabályt szegő büntethető. Azt sem árt tudni, hogy közigazgatási bírság esetén közúti közlekedési előéleti pontot nem szabnak ki.

Ez a gyakorlatban annyit jelent, ha a rendőr a fentebb felsorolt szabálysértések bármelyikét észleli és a járművezetőjével, vagy utasával szemben intézkedik, az nem lehet más, mint

van szükség

tek, a hazai lakosság észrevehetően spórolt és céges megrendelőink is szabadságon voltak. Az, hogy 10, vagy 15 éve is rossz volt a július, nem vigasztal senkit. Inkább várakozás jellemzi a kollégák gondolkodását. Vagyis most egy kicsit mindenki visszahúzódik. Aki el tud menni pihenni, az így készül rá az augusztus végére, a szeptemberre. Én inkább ettől az időszaktól félek, mert valószínűleg csalódást okoz majd. Szerintem nem várható olyan mértékű fellendülés, mint amit a korábbi években megszoktunk. Nem lesz annyival több megrendelés, hogy mindenki fellelegezzen. Még akkor sem, ha valószínűleg egy-két elégedett taxissal találkozunk majd. Távolról sincsenek olyan jelek a gazdaságban, amelyek arra utalnának, hogy kifelé tartunk a gödörből. Szerintem túlzottak az őszhöz kötődő elvárások, amelynek keserű csalódás lehet a vége, de őszintén kívánom: ne legyen igazam...

• **Szerkesztőségünkbe eljutta-**

tott panaszlevelek sokaságában szerepel, hogy ha olvasóink elfogadják a rájuk kényszerített, gazdaságilag indokolatlanul alacsony árat, akkor veszteségessé válik tevékenységük. Ha viszont bizonyos speciális megoldásokkal javítanak a helyzeten, annak minden kockázatát nekik kell viselni. A fogyasztóvédelem pedig könnyörtelenül ellenőriz...

• Én csak a visszajelzéseinket tudom idézni: valóban megszaporodtak azok a bejelentések, melyekben az olcsóbbnak hirdetett tarifa a valóságban mégiscsak drágábbnak bizonyult. Régi taxisigazság, hogy az 1 km többnyire 1000 méter, van ahol viszont ennél több...

• **Még a nyár elején indult el az Országos Taxis Szövetség akciója. Erről e lap folyamatosan tájékoztatja olvasóit. A TFTSZ támogatja ebben az érdeklésviseletet?**

• Természetesen. Annál is inkább, mert a TFTSZ tagjai a taxisokból

élnek. Céljaink az esetek jelentős részében közösek. Érdemes tehát odafigyelni a kezdeményezéseikre. Rövid, vagy akár középtávon a tarifával, a létszámmal, és a racionálisabb kihasználtsággal tudunk operálni. Ugyanis több megrendelőnk szinte biztosan nem lesz. Akkor lehetne ebből a válságból jobban kijönni, költségeinket esetleg csökkenteni, ha például nem gurulnának annyit az autók. Ehhez viszont megfelelő számú és elhelyezési taxiállomásra lenne szükség. Ez esetben nem kellene a „kályházást”, mint egyedül üdvözítő módszert folytatni. A kihasználtság javulna, ami segítene ellentételezni az egekbe szökő költségeket. Természetesen azzal is tisztában vagyunk, hogy a mai viszonyok között, ilyen túlkínálat mellett nem lehet a 70-es években alkalmazott „szorzószámokat” visszasírni. Más a közlekedési helyzet és nagyon mások a fogyasztói igények. 70%-os „gurulót” itt már nem csinál senki, de talán lehetne egyszerűsíteni.

• **A fix tarifa bevezetésének követelését is támogatnátok?**

• Le kell szögeznem ismét, hogy a TFTSZ semmiféle ár- és tarifa-po-

litikába nem szól bele, tagjai e tekintetben is önállóan döntenek. Ezért csak a City Taxi Szövetkezet nevében nyilatkozhatok. Mi mindegyképpen támogatjuk a fix ár bevezetését. Természetesen, csak akkor, ha a főváros vezetésében e tekintetben mutatkozik legalább egy kis hajlandóság a probléma rendezésére.

• **Sokan attól tartanak, hogy a taxisok alulról jövő kezdeményezését a TFTSZ a háttérből elgáncsolja majd.**

• Ez tévedés! Semmiképpen nem szeretnénk keresztbe tenni az értelmes javaslatoknak. Bár nem tudok a TFTSZ minden tagja nevében nyilatkozni – erre ugyanis nem hatalmaztak fel – az biztos, hogy több nagyobb céghez hasonlóan maximálisan támogatjuk a kezdeményezést. Semmi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy számtalan TFTSZ-tag autóján is megjelentek a kék matrikák. Tudomásom szerint egyetlen taxisnak sem tiltotta meg a cége a felhívás viselését. Talán végre, ha egységesen lépünk fel, eredmény is lesz. Meglátjuk, mit hoz az ősz...

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

- kó -

feljelentés. Míg korábban mérlegelhette, hogy helyszíni bírságot alkalmaz, ami 3-20 ezer forint között változhatott, és erről csekkek adott, vagy feljelentette a vétkes felet, amely után a szabálysértési hatóság állapította meg a büntetés összegét. Augusztus elseje óta erre nincs lehetősége. Aki a szóban forgó szabályok ellen vét, azt fel kell jelentenie, a bírságot kiszabó eladó pedig attól függően, hogy hol történt a szabálysértés, a jogszabályban meghatározott összeget fogja kiróni. Így mindenki tisztában lehet még a szabályszerzés előtt azzal, hogy cselekményével mit is kockáztat. Az sem fordulhat elő, hogy különböző eljáró hatóságok másként ítélik meg az esetet, és eltérő bírságot szabjanak ki az elkövetőre. Az új rendszer tehát egységes, és ami öröm az örömben: akit közgazgatási bírsággal sújtanak, az nem kaphat emellé büntetőpontot.

Visszatérve szűkebb szakterületünkhöz, a személyszállításához, a taxizáshoz. A KRESZ ez idáig is pontosan meghatározta a biztonsági öv használatát és a kivételezettek körét is. Ennek értelmében a taxis, amennyiben taxi üzemmódban utast szállít, úgy abban az eset-

ben nem köteles a biztonsági övét bekapcsolni. Nem úgy az utas, aki, ha elfelejti az övet becsatolni, úgy egy rendőri ellenőrzés során bírságható. Mint azt Jámbor István rendőr alezredestől, az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Főosztály vezetőjétől megtudtuk: - **A taxi szolgáltatást végző gépjárművezető nem tehető felelőssé, vagyis nem büntethető azért, ha az utasa nem használja a biztonsági övét. A jogszabály nem írja elő azt sem, hogy a taxis köteles lenne figyelmeztetni erre utasát. Amennyiben nem használja az övet, úgy a kuncsafttal szemben jár el a hatóság anélkül, hogy a gépjármű vezetőjét ezért felelősségre vonnák** - oszlatta el az ezzel kapcsolatos aggályokat a főosztályvezető. Arra a felvetésünkre, miszerint mi történik akkor, ha az utas átlagon felüli mérete, túlsúlya miatt nem tudja a biztonsági övet bekapcsolni, a következő választ kaptuk: - **Tekintettel arra, hogy nem vétkes hanyagságból szegi meg az előírást az utas, így vele szemben sem jár el a hatóság** - vagyis azért előfordulhat az életben a jogszabályon kívül is kivétel.

A gyermekbiztonsági rendszer használatáért azonban a sofőr a felelős. Amennyiben a

KRESZ idevonatkozó előírásainak figyelmen kívül hagyásával végzi a fuvarozószolgáltatást, úgy annak következményeiért őt vonják felelősségre.

A közgazgatási bírság ellen is lehet fellebbezni, erről a határozat rendelkező részében köteles tájékoztatni az érintettet az eljáró szerv. Általában első fokon a döntés közlésétől számított 15 nap áll erre rendelkezésre, és a fellebbezési illeték általános mértéke 5000 Ft. A fellebbezést annál a hatóságnál kell előterjeszteni, amely a megtámadott döntést hozta, azaz az elsőfokú hatóságnál.

A fellebbezésnek formai követelményei nincsenek, azt az ügyfél írásban, vagy szóban – a hatóság előtt – is megteheti. Mégis talán célszerűbb az előírásokat betartani, semmint az egyre borsosabb bírságot kifizetni.

k.z.t.

- **Nagyobb összeget szeretnék felvenni készpénzben.**

- **Láthatnám az igazolványát?**

- **Nem elég ez a revolver?**

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Engedetlenségi mozgalmat!

Most már valamit csinálni kellene a taxiállomások visszaszerzéséért. Évek óta követeljük, hogy tegyék szabaddá azokat a helyeket, melyekért fizetünk. Egyszerűen kezd elégünk lenni a tehetetlenségéből. Minket a kamerák képei alapján büntetnek szabálytalan parkolásért, de nincs hova állni, mert a helyükön ci-

vil autók állnak. A Közterület-felügyelet augusztustól el is szállíthatja az itt parkoló autókat, de valamiért a BKV megállóit jobban tisztelik az autósok, mint a taxiállomásokat.

Engedetlenségi mozgalmat kellene indítanunk! Legjobb lenne nem fizetni a drosztokért, ha nem lehet használni őket. Ilyen egyszerű lehetne a kérdés. Tudom, hogy ez esetben minket büntetnének, de igen egyoldalú a kapcsolatunk. Mi fizetésre vagyunk kötelezve, ők meg szolgáltatásra, viszont csak miránk vonatkozik a kötelező jelleg. Csak nekünk kell ezt a szerződést betartani?! Sajnos egyelőre a taxit nem lehet levizsgáztatni az engedély nélkül, de talán valaki rájön, hogy valamit kellene adni a pénzünkért. Hát egyetlen taxisnak sincs jogász, ügyvéd ismerőse?

Minden hónapban jelezzük az illetékesek felé, hogy civil autók „tömegével” foglalják el taxiállomásainkat. Lehet az ellenkezőjét állítani, de úgy tűnik, ezeket senki sem ellenőrzi. A mellékelt nyolc képben csak egy dolog közös: minden esetben mi taxisok beszélünk az adott járművezetőkkel, kérve őket legyenek szívesek, ne hagyják az autójukat a drosztokon.

A válasz is ugyanaz volt: „Törődj a saját dolgoddal, ott állok, meg ahol akarok!” De hát mi a saját dolgunkkal törődünk?! Ez a mi munkahelyünk, vagy mégsem?! Kísérletképpen a Klauzál téri szabálytalankodó fiatalemberrel szemben rendőrségi eljárást kezdeményeztünk. Kíváncsian várjuk ennek végeredményét, amiről természetesen beszámolunk majd.

Ferenczy P. Károly

Sánta

bemegy a cukrászdába:

– Jó napot kívánok. Van rétes?

– Sajnos nincs.

Sánta elindul az ajtó felé. Bejön egy kisfiú, kér egy rétest, kifizeti és kimegy. Sánta visszamegy és megkérdezi:

– Nekem mért nem adott rétest?

– Hát tudja: Aki nem lép egyszerre...



I. Széna tér, június 27., 8 óra 10 perc



VII. Klauzál tér 9., június 26., 7 óra 40 perc



VIII. Rákóczi út 29., jún. 26., 12 óra 25 perc



XIII. Ditrói Mór utca, jún. 9., 15 óra 30 perc

Tisztelt Parnereink!

Tájékoztatásul közöljük, hogy a Fővárosi Közgyűlés 2009. június 25-i ülésén hozott döntése alapján, a Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Társaság az alapító okirata módosításával, Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaságként működik tovább.

Budapest, 2009. július 20.

Héray László ügyvezető igazgató

Növekvő megrendelésszám, megfelelő anyagi háttér

Tovább erősödik a Taxi4

Sokan nehezményezték a 184 Ft-os kilométerdíjat, ám úgy tűnik, a cégek bejött a sokak által bírált árpolitika. Sőt, eltérően a hónapok óta tartó általános trenddel, emelkedett a létszám és a hívásszám is. Ugyanakkor szokatlan, hogy minden fontosabb rádióban vagy hetilapban megtalálhatók hirdetéseik. A részletekről Pásztor Gábort, a Taxi4 ügyvezető igazgatóját kérdeztük.

• *Azt hiszem, nem csak számomra szokatlan, hogy az általad irányított cégedből nem vesztek ki a hasznot, hanem szinte minden fillért visszaforgattok.*

• Cégünk 2003 óta van jelen a fővárosi taxipiacon. Először a működőképességünk megteremtésére koncentráltunk. Ezt követően egy, a hazai taxisolgáltatásban még szokatlan méretű reklámkampány következett, mely jelenleg is folyamatban van. Célunk, hogy az



Balról jobbra: Boronkay Béla, Harcsa Tamás, Pólya Sándor, Pásztor Gábor

A székház kívül-belül megújult



Alkoholisták értelmező szótára:

- Mézesör. – Szeretnék még egy (utolsó) sört kérni.
- N' düzed. – Kérem adjon tüzet, legyen szíves.
- Gyogyszdszaj. – Nagyon vonzónak találom önt, kisasszony.
- Mőfaszan. – Bocsánat, nem értettem, amit mondott.
- Huubaze. – Sajnos úgy érzem, hogy rövidesen rosszul leszek.
- Jjjjjaaaa. – Meglehetősen fáradtnak érzem magam, talán jobb lenne ha valaki segítene hazamennem.
- Pisaba. – Megígérem, hogy többé nem fogok ennyi alkoholt fogyasztani.
- Amásziki. – Legyen szíves engem is kínáljon meg a cigarettájából!
- Fiszka. – Főúr, kérem a számlámat, legyen szíves!

utazóközönség megismerjen, elfogadjon és megszeressen bennünket. Gondolom, e lap olvasóinak nem kell részleteznem, az akció jelentős költségeket emésztett fel. A rádióreklámok, illetve a nyomtatott médiában megjelenő hirdetések médiaértéke bőven meghaladja a 100 milliós nagyságrendet. Viszont ennek köszönhetően nagyon sokan felfigyeltek ránk és taxirendeléseink száma is jelentősen emelkedett.

• *Azt látom, hallom, hogy szinte minden népszerű magazinban és rádióban ott vagytok. Kérdés: visszajön-e a befektetés? Ezt a témérdek pénzt költhetted volna minden másra és nem a cégre...*

• 1992 óta dolgozom cégvezetőként itt a fővárosban. A Budataxi, illetve a Tele5 Taxi volt az előző két cég, amit kormányoztam. Ismerem én is a mondást, miszerint a jó bornak nem kell cégér, ám szerintem ami jó, azt attól még hirdetni is kell. A Taxi4 egy nulláról indított vállalkozás, melynek jó híre nem lett elrontva soha. Nem is lesz, amíg én vezetem. Ez is egy jó „termék”, amit ennek ellenére célszerű reklámozni is, hogy még többen megismerjék, megszeressék. A legtöbb taxitársaság itt a fővárosban azért nem hirdet ilyen nagyságrendben, mert anyagi erőforrásai kisebbek, mint a cégünké. Ráadásul, ha az adott társasághoz tartozó vállalkozók nem különösebben fegyvelmezettek, akkor a reklámra költött milliók nem is hoznak komoly eredményt, mert ugye a rossz hír is gyorsan terjed. Ezt nem fejtem ki részletesebben, de a taxisok úgyszólván tudják, hogy mire gondolok... Talán a legjobb példa számunkra a City Taxi. Mi már egy évtizede figyeljük működésüket, és

Már az autósportban is...

Megalakult a Taxi4 Rallye Team

A Taxi4 jó néhány meglepő reklámmal rukkolt elő az utóbbi hónapokban. Ám, hogy a hazai rallye-sportban is viszontlátjuk e cég színeit, logóját, sokakat meglepett. Pásztor Gábort a miértről kérdeztük.

• Először reklámkampányunk kiegészítésként megjelentünk szponzorként az autóverseny üzletágban is. Majd – második lépésként – úgy döntöttünk, hogy nemcsak szponzorálunk, hanem létrehozunk e mellett egy saját csapatot is. Július 1-jével elindítottuk a Taxi4 Rallye Team-et, egy gyönyörű szép Mitsubishi EVO VI-ossal, Szabó Barnával a kormány mögött. Barna itt taxizik nálunk, de e mellett 10 éve benne van az autóverseny-sportban, remek eredményekkel. Eddig a túraosztályban versenyzett. Terveink között szerepel, hogy a jövő évben már vagy Rallye II-ben, vagy Rallye I-ben indítjuk az autónkat és próbálunk jó eredményeket elérni.

• A hazai rallye-versenyekre néhány megszállotton kívül nem túl sokan járnak ki. Még az eredményeket is csak néhány sorban közli a sportsajtó. A televíziókban szinte kizárólag a bukásokat és baleseteket mutatják be. Vagyis a megjelenés reklámértéke a nullához közelíthető. Miért pont ebbe az irányba mentek?

• Amit kérdezel, abban csak részben van igazság. Valóban van hatékonyabb reklám is, de ahogy a Formula 1, úgy a Rallye sport is egyre népszerűbb Magyarországon. Így folyamatosan erősödik a hirdetések értéke és hatékonysága is. Egyébként nem is igazi taxis, aki nem szereti az autóversenyzést, azon belül a Rallye sportot. Továbbá igen jelentős csapatépítő erővel rendelkezik egy ilyen Rallye-csapat. Diszpečsereink, ta-



xisaink is örömmel látogatnak el a versenyekre, kiváló hangulatban telnek el a versenyhétvégék.

• **Felmerül a kérdés, mi a cél? Az első osztályba kerülés, vagy a jelenlegi csoport megfelel elképzeléseiteknek?**

• Jelenleg az első osztályban ifj. Érdi Tibor a mi színeinkben szalad Subaru WRC-ével.

Azon a gépkocsin csak szponzorként szereplünk, így a hagyományos zöld-fehérbe öltöztették át a Subaru WRC-t. A saját Mitsubishi EVO 6-osunk pedig nem szponzorált autó, hanem a cégünk saját autója. Egyébként a Mitsubishi EVO 6-os a versenyidőszakon kívül, amikor éppen nincs javítás, akkor promóciós termékként, a városban több helyen meg fog jelenni host-

ess-lányokkal. A versenyautó szépsége és a lányok szemet gyönyörködtető mivolta vonzza majd az emberek tekintetét. Ez pedig már kőkemény marketing szempont. Így találkozik a hobbi a gazdasági érdekekkel. Első kiállításunk a Forma 1 magyar nagydíj alatt volt, fenn a Várban, a Hungaroring Fest-en (képek a www.taxi4.hu weblapon láthatók).

• **Hol láthatják az érdeklődők legközelebb a csapatot versenyezni?**

• Szeptember 12-13. Gyöngyös, október 3-4. Salgótarján, október 24-25. Dombóvár a futamok időpontja. Minden taxitársaságtól szeretettel várunk szurkolókat a versenyekre. Bővebb helyszínrajzokat, versenyinformációkat és eredményeket a www.duen.hu, illetve a www.rallyeheart.hu internetes oldalakon olvashattok.

• **Köszönöm a tájékoztatást és eredményes versenyzést kívánok a Taxi4-csapatnak.**

BK



A Taxi4 saját versenyautója, a Mitsubishi EVO VI-os

tanulunk tőlük. Látjuk, hogy nagyon szigorú szabályok mellett, következetes munkával építették fel azt, amijük most van. Büszkék lehetnek rá, de jó példát is adnak azoknak, akik nem szégyellnek másoktól tanulni. Mi tehát ezt az utat kívánjuk járni, csak nem szövetkezeti, hanem kft. formában. A tökéletes működés alapja, hogy a szerződéses vállalkozók magukénak érzék a céget és mindent megtegyenek munkájukkal annak virágzásáért. Kizárólag együtt érhetjük el a kitűzött célokat. Ami az elkövetkező időszakban továbbra is jellemző lesz a Taxi4-nél, az a szigorú fegyelem, a

garantált árak és természetesen rengeteg reklám. Továbbra is mi fogunk folyni a csapból is.

• **A kérdés imételten: megéri?**

• Számításaink szerint nagyjából három-öt éves megtérüléssel, igen! Ugy is, hogy a közeljövőben nem tervezzük a reklámok leállítását, vagyis további komoly összeget pumpálunk a hirdetési piacba. A jelenleg érvényes számok, illetve az elmúlt félévben történt előrelépésünk a létszám és taxi-rendelésszám terén tükrözi elvárásainkat. Taxivállalkozói állományunk mintegy 150-nel bővült a tavalyi zárószámhoz képest. Jelenlegi létszámunkkal

már a 400-450-es sávban vagyunk. Ezért azt tervezzük, hogy amint az 500-as számot elérjük, bezárjuk a kapukat. Nem veszünk fel újabb taxist. Tapasztalataink szerint a főváros kiszolgáláshoz ez a létszám bőven elegendő. Ekkortól csak a kieső kolléga helyére jöhet másik. Tartósan megfogalmazott célunk, hogy nálunk mindig jól érezzék magukat taxi-vállalkozóink.

• **Beszélnünk kell a tarifáról is. Azt hiszem, sokaknak az ellenszenvét vívtatok ki áraitokkal. Tetszik, nem tetszik, de ti voltatok, akik a 184 Ft-os tarifáttal**

mintegy „alámentetek” a piacon korábban már elfogadott tarifáknak. Ez a lépés pedig lavinaként terjed azóta is.

• Ez így nem pontos megfogalmazás! Az újságolvasók nem minden szakmai részletről tudnak, ami a piacon történik. Ez év elején az egyik legnagyobb megrendelőnk elvesztettük. Ugyanis egy másik piaci résztvevő – alánk ígérve – a velünk már 5 éve szerződéses viszonyban lévő bankot elvitte tőlünk. Ez nagyjából az akkori fuvarállományunk közel 10%-át tette ki. Egy konzultációt követően úgy gondoltam, hogy nem fogjuk „benyelni” ezt a nagy veszteséget. A kiesés közel 3000-3500 fuvart jelentett egy hónapban. Valamit tenni kellett. Szokták úgy is mondani, hogy mi 19-re húztunk lapot, így alakítottuk ki jelenlegi kilométerdíjainkat. Bejött, ez ma már jól látszik. Ám nem biztos, hogy utánozható, mert más cégeknek valószínűleg nem áll rendelkezésre 100 milliót bőven meghaladó tartaléktőke, csak reklámra. E nélkül viszont kis esély van piaci áttörésre. Arról a tényről se feledkezzünk meg, hogy a többi cég már régóta van a piacon és elérték amit elérhettek, az újdonság ereje meg nálunk dübörög.

• *Azért mégis voltak követőitek, már ami az árcsökkenést illeti...*

• Kétségtelen, ám idekívánczik egy másik tény is. Nevezetesen, a fővárosi taxicégek ma hihetetlen mértékű százalékos visszaosztási gyakorlatot folytatnak egy-egy megrendelő megnyerése érdekében. A félreértések elkerülése érdekében hangsúlyozom: hivatalosan, 20-40%-ot jóváírnak a havi számlaösszesítéskből. Ez része a pályázati ajánlatoknak. Százalékosan például, ha a taxis vállalkozóval 100 egység értékben utaznak, akkor ők ebből csak mintegy 60-70 egységnyt számláznak le a nagy megrendelőnek. Sőt, hallottunk már

50%-os jóváírásról is! Számoljunk egy kicsit utána. A 200 Ft-os átlagtarifával dolgozó taxicégeknel ez akár 100 Ft-os számlázási különbséget is jelenthet. Kérdezem én visszafelé: ezek tisztességes szerződések? Tényleg a mi 184 Ft-os kilométerdíjunkt a fő gond?! Valamelyik lapszámban olvastam egy cégvezető nyilatkozatát arról, hogy a „visszapörgetéseket” az adott fuvarszervező fizeti saját hasznából, így az a taxisoknak nem kerül egy fillérjébe sem. Na, ez így finoman szólva csúsztatás, durvában fogalmazva hazugság. Mert a cég bevétele a taxis vállalkozók fuvarszervezési díjából származik, tehát valahol mindig ők fizetik az ilyen kedvezményeket. Őszintén kérdezem: nem lenne egyszerűbb kiírni, hogy 100 Ft a fuvardíj? Úgy, mint egy másik cégnél a tarifátáblán is szerepel a 126 Ft. Ez senkit sem irritál? Csak a mi 184 Ft-unk? A taxisok nincsenek is tisztában minden esetben azzal, hogy a fuvarszervező irodák milyen összegekért szerződnek a nagyobb megrendelőkkel. Van, ahol ezért 70-75 ezres nagyságrendű már a havi „tagdíj”, mert valamiből ki kell fizetni a különféle kedvezményeket. Én úgy döntöttem, hogy mi nem így szerzünk fuvarokat. Nálunk az a viteldíj, ami a taxióránban van, mi azzal is szerződünk. Azt a pénzt, amit a többi cég ezekre a visszaosztásokra, vagy számlajóváírásokra fordít, mi reklámra költjük. Természetesen ennél azért jóval többet, de benne van az ilyen módon megspórolt pénz is. Minden ellenkező híreszteléssel szemben, mi is sok fuvart szeretnénk a vállalkozóinknak, de nem olyan áron, hogy havonta 70-80 ezer forintot fizessenek.

• *Mennyi a „tagdíj” a Taxi4-nél?*

• 50 ezer forint + áfa, tehát bruttó 62 500 Ft.

• *Lépjünk egy kicsit tovább. Azt mondják, hogy az éjszakában erősödtek leginkább, reklámjaitokkal megfogatok a fiatalabb réteget. Ha úgy teszik divat lett a Taxi4-et hívni.*

• Nem árulok el nagy üzleti titkot, mivel a taxi vállalkozók úgyis jönnek-mennek a nagy cégek között és viszik a híreket. Tehát: csekkes állományunk közel 150 céget tesz ki, aminek fuvardíj ellenértéke havonta 20-22 millió forint között mozog. Igaz az állítás, az éjszakában erősödöttünk legjobban, a fiatalokkal. Ehhez a három jelentős, Budapesten hallható rádióadó segített hozzá minket, akikhez exkluzív szerződésekkel kötődünk. Ám mint mondtam, nem állunk le. Így tehát abban a fiatal garnitúrában, amelyik most felnő, rögződik, hogy ha taxit akar, akkor a négyeseket kell hívni. Legalább is ezt szeretnénk elérni. Lehet, hogy nem mi vagyunk a legjobbak, de törekszünk rá. Ha valaki még emlékszik az iskolára tudja, aki négyest kapott, az bizony már jót kapott! Mi is elégedettek vagyunk a jóval...

• *Köszönöm a tájékoztatást!*

• Állok rendelkezésekre bármikor! Végeztül de nem utolsósorban ezúton szeretnék köszönetet mondani minden diszpécserünknek, telefonosunknak, irodai dolgozó vezető társaimnak és minden taxivállalkozónknak, hogy kitartó szorgalmas munkájukkal hozzájárultak a Taxi4 felemelkedéséhez. **B**

Megtevesztő egyenruhák, Igazoltathat

Miközben rendszeresen hallani a rendőrségi hírekben árendőrökről, az utakon magukat hatósági személyként feltüntető bűnözőkről, egyre nehezebb megítélni, hogy kinek is álljon meg a gépjárművezető, ha erre próbálják rávenni. A Nemzeti Közlekedési Hatóság/NKH/ ellenőrei, a közterület-felügyelők egyenruhája ugyan eltér a rendőrökétől, ám ember legyen a talpán, aki távolról, rossz látási viszonyok esetén, netán éjjel meg tudja mondani, hogy ki is próbálja megállítani. A jog változó világában sokan azzal sincsenek tisztában, hogy ki, mire jogosult.

A közúti ellenőrzések mindennaposak ország szerte, amelyeket nem csupán a rendőrség végezhet. A Nemzeti Közlekedési Hatóság ellenőrei ugyan leginkább egyenruhás rendőrökkel megerősítve hajtják végre az ellenőrzéseiket, de az egyenruhájukat látva, bizony első ránézésre igencsak megtévesztők. Munkájuk végzésekor az emblémázott és felirattal ellátott láthatósági mellény, kabát használata kötelező, de a nyári kánikulában nemegyszer lehetett látni az ellenőröket e nélkül. Ráadásul a világoskék színű ingük, valamint a fehér tányérsapkájuk miatt első ránézésre bárki közlekedési rendőrnek nézheti őket. Addig ezzel nincs is probléma, amíg valóban azokat rejti az egyenruha, akik ennek használatára feljogosultak, csak hogy időről időre hallani a rendőrségi hírekben olyan esetekről, ahol magukat rendőrnek adják ki a bűnözők, megállítják a gépjárművezetőket, és „jobb esetben” csak vélt közlekedési szabálysértésre hivatkozva zsebre bírságnak, de nemegyszer fordult már elő, hogy áruszállítókat tartóztattak fel és raboltak ki ily módon. Miközben maguk a rendőrök rendszeresen arra hívják fel a gépjárművezetőket figyelmét, hogy legyenek körültekintőek, ismerjék a rendőrség egyenruháját, és ha ettől eltérővel találkozhatnak, az ébresszen bennük gyanút. Az NKH ellenőrei, vagy éppen a közterület-felügyelők szinte csak annyiban különböznek a rendőröktől, hogy nem hordanak fegyvert.

Az NKH munkatársai a közúti ellenőrzések során leginkább a személyszállításban és árufuvarozásban részt vevőket kontrollálják, így a hivatásos gépjárművezetőkkel érintkeznek nap mint nap, a közterület-felügyelők leginkább a lakossággal és az úgynevezett úrvezetőkkel szemben lépnek fel intézkedéseik során. Az is megkülönbözteti a két érintett kört, míg a hivatásos gépjárművezetőknek oktatják, hogy mely hatóság, milyen ellenőrzésre jogosult, addig az állampolgárok zömének fogalma sincs arról, hogy a közterület-felügyelők milyen jogosítványokkal rendelkeznek.

A hivatalos definíció így szól: A közterület-

Ha folytatódnak a megszorítások...

Egy család nagyon elszegényedett. Apa és fia tanakodnak, hogy mégis mit adhatnak el. Apa azt mondja a fiának:

– Fiam, adjuk el a tanyát!

– A tanyát? Apa, ha eladjuk a tanyát hol fogunk nyaralni, és melleleg drágán kell megvenni a gyümölcsöt.

– Ez tényleg nem jó ötlet, fiam. Tudod mit, adjuk el a kocsit!

– A kocsit? Apa, ha eladjuk a kocsit, vinnak el a városba, és busszal dolgozni. Ez nem jó ötlet.

– Igazad van, fiam. Tudod mit, fiam? Adjuk el a városi lakást!

– A lakást? Ha eladjuk a lakást, korán kell kelni a tanyán, hogy dolgozni menjünk.

– Akkor adjuk el a nagyit!

– A NAGYIT? Apa, ha eladjuk a nagyit, ki fog főzni, mosni, takarítani?

– Igazad van, fiam, ez sem jó ötlet.

– Tudod mit, apa? Nekem van egy jó ötletem: adjuk el az anyut.

– Az anyut?

– Persze! Én már úgyse szopok, te úgysem kefélsz, a szomszédnak meg minek tartjuk?

bizalmatlan sofőrök

a közterület-felügyelő

felügyelő intézkedésre jogosult hivatalos személy, köztisztviselő, akit fokozott büntetőjogi felelősség terhel, illetve védelem illet meg. Munkája során figyelemmel kíséri a közterületen (utcákon, tereken stb.) tapasztalható történéseket. Azokban az esetekben, ahol jogszerűtlen magatartást észlel, köteles intézkedni és intézkedést kezdeményezni, az ezzel kapcsolatos jogorvoslat az illetékes szabálysértési hatóság, illetve jegyző hatáskörébe tartozik!

Az intézkedés lehet a felszólítás a jogsértő állapot megszüntetésére, kerékbilincs, illetve helyszíni bírság kiszabása vagy feljelentés alkalmazása az illetékes szabálysértési hatóság felé. Gépkocsival elkövetett szabálysértés esetén a járművezető távollétében is kiszabhatja a helyszíni bírságot, amelyről a gépjármű tulajdonosa vagy üzemben tartója fizetési felszólítás útján értesül. A közlekedést akadályozó gépjárművet elszállíthatja. A közterület-felügyelőnek joga van a szabálysértő személyazonosságát megállapítani (személyi igazolványát elkérheti, adatait rögzítheti), a jogszerű intézkedéshez kapcsolódóan képi felvételeket készíteni, illetve a jogszerű intézkedésének ellenszegülő szabálysértőt a helyszínen visszatartani – olvasható az összegzés. Az ördög azonban itt is a részletekben bújik meg.

A gyakorlatban ez annyit jelent, hogy a közterület-felügyelet az önkormányzatok kvázi rendérett felelős egysége, amely számos szabály betartásáért felelős. A legtöbben ilyenkor rögtön a szemetelésre, a közterületi alkoholfogyasztásra vagy éppen a kutyájukat póráz és szájkosár nélkül sétáltatókra gondol, de ettől lényegesen nagyobb hatáskörrel és jogkörrel bírnak a közterület-felügyelők. Ezek közé tartozik a közterület szabályszerű használatának ellenőrzése. Amely kiterjed az építkezések, lakásfelújítások környékén található konténerekre éppúgy, mint a környezetszennyezésre, a közterület-foglalási engedélyek ellenőrzésére, valamint az alkalmi árusokra és portékájukra. Intézkedniük kell a tiltott helyen fürdőzőkkel szemben is, és a tűzgyújtási tilalmat figyelmen kívül hagyók ellen kötelesek eljárni.

Egyre több helyen alkotott rendeletet a képviselő-testület a közterületen történő dohányzás tilalmára. A legtöbb településen, a játszótereken már tilos a cigarettázás, de léteznek olyan városok, ahol közterületen egyáltalán nem lehet rágyújtani. Ezen önkormányzati rendeletek betartása is a közterület-felügyelők feladata. Természetesen az eb-rendelet vagy az alkoholfogyasztási korlátozások ellenőrzése ennek a szervezethez a hatáskörébe tartozik. A közlekedési szabályok ellen vétőkkel szemben is eljárhatnak. Akik a járművek forgalmát tiltó vagy korlátozó jelzőtáblák által jelzett kötelezettségének nem tesznek eleget, vagy azokat megszegik – a behajtani tilos, mindkét irányból behajtani tilos vagy a súlykorlátozás – azokkal szemben is intézkedhetnek.

Szankcióra számíthatnak mindazok, akik a taxiállomás, tömegközlekedési eszközök meg-

állóhelyét jelző tábla ellenére a létesített állomáson, illetve az állomást jelző tábla előtt 15 méteren vagy utána 5 méteren belül megállnak. A járdára 2 vagy 4 kerékkel felállnak, a gyalogosok közlekedését akadályozzák, a járókelőket az úttestre kényszerítik, a jármű súlyával a járdában kárt tesznek vagy a mozgáskorlátozott személyek részére létesített parkolóhelyet engedély nélkül elfoglalják, a gyeplületre, parkosított területre gépkocsival vagy más járművel behajtanak, illetve ott megállnak, azokat ugyancsak megbírságozzák.

A szabálysértést a közterület-felügyelő képes hangfelvételen is rögzítheti és a vétkes féllel szemben eljárhat. A szabálytalankodót helyszíni bírságozhatja, amely összege 3–20 ezer forint között lehet, illetve feljelentheti, amely általában ettől magasabb összegű szankciót von maga után. Amennyiben a szabálysértő személyt tetten éri, úgy igazoltathatja, ez a személyazonosság megállapításához szükséges ideig tarthat. Ehhez azonban az érintett akár fel is tartóztatható. Aki a személyazonosságát nem igazolja, azt a legközelebbi rendőri szervhez a közterület-felügyelő elő is állíthatja. Ellenszegülés esetén ehhez rendőri segítséget kérhet.

A törvény feljogosítja a felügyelőt arra, hogy jogszerű intézkedésével szembeni ellenállás megtörése érdekében testi erőt, könnygázcserő palackot, ha a képviselő-testület rendeletben szabályozta, akkor szolgálati kutyát alkalmazzon. A legutóbb jogszabály-módosítás alapján saját élet- és testi épsége védelmében gumibot használatát is engedélyezte a jogalkotó. Ezen intézkedéseket azonban a jegyző útján minden esetben jelenteni kell az illetékes rendőrkapitányságnak, amely jogszerűségét államigazgatási eljárás kereteiben a rendőrség vizsgálja ki.

A kerékbilincset idáig is a közterület-felügyelők helyezték fel a tilosban parkoló gépjárművekre. Ösztől arra is számítani lehet, hogy ismét megjelennek a „lopóautók”, vagyis a közlekedést akadályozó járműveket a közterület-felügyelet elszállítja. Míg korábban egy rendőr ült a szállító járművön, a jövőben közterület-felügyelő dokumentálja a szabálysértés tényét, és GPS-koordinátáit is rögzítik a szabályszerző járműveknek elszállítása előtt. A jövőben nem vontatni fogják az akadályt képző autót, hanem platóra emelik, amely során nem sérül a gépjármű.

A tervezett jogszabályi változások között szerepel az is, hogy a gépjármű forgalmi engedélyébe a tulajdonos laccímét és telefonszámát is rögzítik a jövőben, így a hatóság – például ilyen esetekben – a rendszám alapján azonosított tulajdonost értesíti az elszállításról és az átvétel helyéről.

Az ellenőrzésre jogosult szervek és hatóságok köre ettől bővebb, úgyhogy a közlekedésben, személyszállításban és árufuvarozásban részt vevők a jövőben is árgus szemekkel figyelhetik az utakon felbukkanó, jelzőtárcsával, elemlámpával őket megállásra felszólítókat, és abban csak reménykedhetnek, hogy nem váltanak a bűnözők áldozatává. **k.z.t.**

Házasságtörés nyugdíjas korban

Egy 65 év körüli párocska beállít a szexológushoz. Kérni a doktor, hogy miről van szó.

– Doktor úr, végignézné a szexünket?

A doktor csodálkozik, de rámondja, hogy OK. Végig is nézi, és mondja, hogy nincs itt semmi probléma, majd elkér tőlük 50 dollárt a vizitért. Ez így megy hosszú heteken át. A pár újabb és újabb vizitét kér, semmi probléma a szexszel, fizetnek a doktornak, és távoznak. Végül a doktor megkérdi, hogy mit is akarnak ebből kihozni.

– Nézze, doktor úr, nem akarunk semmi különöset, de hát a barátnőm férjnél van, így nem mehetünk az ő házába. A feleségem miatt ugyan csak nem mehetünk az én házamba. A Holiday Inn az 90, a Hilton 108, Embassy Suites meg 147 dollár. Mi itt fizetünk 50 dollárt, amiből aztán a nyugdíjbiztosító 43-at visszafizet.

* * *

Kovács úr a Nyugatiban búcsúztatja a feleségét. Fölsegíti a bőröndöket, majd megkérdi az ott álló vasutastól:

– *Mondja, van még annyi idő az indulásig, hogy fönt a hálókocsiban elbúcsúzzak a feleségemtől?*

– *Az attól függ – feleli a bölcs vasutas –, hogy mióta házasok.*

* * *

– *Mire gondolnak a nők szeretkezés közben?*

– *A tini: „Remélem, nem leszek terhes”*

– *A szerető: „Remélem, vesz nekem egy nercbundát”*

– *A feleség: „Át kéne festeni a mennyezetet”*

* * *

A hajnalban részegen hazaérkező férjet a feleség így fogadja:

– *Hol voltál ilyen sokáig?*

– *Okos asszony ilyet sosem kérdez!*

– *Okos férfi mindent elmond a feleségének!*

– *Tévedsz, drágám, okos férfinak nincs is felesége.*

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A járművek az úton a tábla jelzésének megfelelően várnak. Megállhat-e mellettük taxijával, ha utasa úti céljához érkezve ki akar szállni a gépkocsiból?

- a) Igen.
b) Nem



2. Mi szünteti meg ennek a jelzőtáblának a hatályát?

- a) A következő útkereszteződés kezdete.
b) A „Mozgó járművekre vonatkozó tilalmak vége” jelzőtábla.
c) A „Kötelező legkisebb sebesség vége” jelzőtábla.



3. Ráhajthat-e taxijával az ilyen táblával jelzett útszakaszra, ha azon forgalmi torlódás miatt előreláthatólag meg kell állítania?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha mind a két irányban meg tud győződni arról, hogy nem közeledik vasúti jármű.
c) Nem.



4. Mekkora a taxi megengedett legnagyobb sebessége a táblával megjelölt úton?

- a) 90 km/h.
b) 110 km/h.
c) 130 km/h.



5. Az úttest melyik részére vonatkozik az ilyen tábla tilalma?

- a) Az útkereszteződésre, amely előtt elhelyezték.
b) Az útszakaszra, amely előtt elhelyezték.
c) Egy adott helyre, amely előtt elhelyezték.



6. A biztonságos követési távolság megválasztásánál figyelembe kell-e venni a tábla jelzését?

- a) Igen.
b) Csak éjszaka és korlátozott látási viszonyok között.
c) Nem.



7. Minden jármű mögött meg kell-e tartania a táblán jelzett követési távolságot?

- a) Igen.
b) Nem, az emberi és állati erővel vont járművek esetében ilyen kötelezettsége nincs.

8. Éjszaka kellően kivilágított úttesten a tompított fény helyett használhatja-e a taxija távolsági fényszóróját?

- a) Igen, lakott területen kívül és belül egyaránt.
b) Csak lakott területen kívül, és ott is csak akkor, ha más járművek vezetőit nem vakítja el.
c) Nem.

9. Mi a teendője, ha az útkereszteződéshez közeledve azt látja, hogy a forgalomirányító fényjelző készülék zöld fénye sárgára vált?

- a) Haladéktalanul gyorsítania kell, hogy még a piros fény megjelenése előtt be tudjon hajtani az útkereszteződésbe.
b) Intenzív fékezéssel meg kell állítania a taxiját, nehogy a sárga jelzés az útkereszteződésben érje.
c) Az útkereszteződés előtt meg kell állnia, ha azonban ezt biztonságosan nem lehet megtenni, akkor az útkereszteződésen át kell haladnia.

10. Köteles-e irányjelzéssel jelezni a bekanyarodási szándékát, ha az elfoglalt sávban az előjelző nyíl útburkolati jel jelzi, hogy az útkereszteződésben balra kell továbbhaladni?

- a) Igen.
b) Nem.

11. Hogyan kell a taxival a vészfékezést végrehajtani?

- a) A motorfék használatával, vagyis a tengelykapcsoló benyomása nélküli gyors fékezéssel.
b) A fék és a tengelykapcsoló pedál közel egyidejű benyomásával.

12. Szállíthat-e taxijának három felnőtt személy szállítására alkalmas hátsó ülésén két felnőtt személy mellett két 3 évnél fiatalabb gyermeket?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha a gyermeket gyermekbiztonsági rendszerben rögzíti.
c) Nem.

13. Legalább milyen hosszúságú belátható szabad út szükséges az előzés biztonságos végrehajtásához?

- a) Az előzési út hosszával megegyező.
b) Az előzési út hosszának a kétszerese.
c) Az előzési út hosszának a háromszorosa.



14. Áthajthat-e a gépkocsi a terelővonalakkal elkerített úttestrészen?

- a) Igen.
b) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Tarifaszámítás

Attól tartok, átestünk a ló tulsó oldalára. Míg annak idején a taxis vállalkozói tanfolyamon bonyolult, többemeletes egyenleteket kellett alkalmaznunk, hogy meghatározhassuk tarifáinkat, addig most a gazdasági válság okozta fuvarínségben némelyek „hasraütéses” módszert alkalmazva szorítják egyre lejjebb tarifáikat. A pontosság kedvéért tegyük hozzá: nem szorítják, hanem szorítatják alvállalkozóikkal...

Az eredményt tekintve egyik módszer sem túl szerencsés. Egyrészt nem kell akadémiai szintű matematikai ismeretekkel rendelkezni egy gazdaságos ár meghatározásához, másrészt azért kicsit mégiscsak számoljunk.

Tekintsük át először, milyen költségeink vannak. A költségek típusa többféle lehet, mi most önkényesen a következő megosztást választottuk:

- Tárgyi költségek
- Személyi költségek

Mindkét költség típus tovább osztható. A tárgyi költségeken belül:

- Anyagköltség (üzemanyag, alkatrész stb.)

• Anyag jellegű költség (javítás, karbantartás, adminisztrációs költségek, fuvarszervezési díjak stb.)

• Amortizáció (a gépkocsi és egyéb tartozékok értékcsökkenése)

• Vállalkozással kapcsolatos adók, biztosítások, illetékek (iparüzési- és gépjárműadó, kötelező biztosítás stb.)

- Hitelkamatok

A személyi költségeken belül:

• Gépkocsivezető bruttó munkabére (egyedül dolgozó egyéni vállalkozó esetén a „vállalkozói kivét”)

- Munkabéret felhő járulékok

Lehetne még tovább részletezni, de a számításban az egyszerűséget tűztük ki célunk. Ahhoz azonban, hogy e fenti költségelemeket számszerűsíteni tudjuk, meg kell állapodnunk néhány állandóban. Tudjuk, hogy nincs két egyforma taxis, nincs két egyforma vállalkozás. Mégis, kell egy elképzelt „átlagtaxist” alkotnunk, hogy a további számításokat elvégezhessük. Ennek az „átlagtaxisnak” a paraméterei a következők:

• Futáskihasználat 40% (az összes az utas-kilométerek aránya. Ennek részletezésére alább visszatérünk)

• Taxigépkocsi bekerülési költsége 3 000 000 Ft

- Taxigépkocsi amortizációja 5 év

- Taxigépkocsi amortizáció utáni értéke 33%

- Üzemanyag: benzin

- Üzemanyag ára 300 Ft/liter

- Üzemanyag-fogyasztás 10 lit./100 km

- Éves futásteljesítmény 35 000 km

• Munkabér: minimálbér, bruttó 71 500 Ft

- Tejesített fuvar naponta 7 db

- Napi munkaórák száma 8

- Havi munkanapok: 22

- Éves munkahónap: 11

Ez utóbbi három tétel – azért lássuk be – erősen idealizált állapotot tükröz. A valóságban egy taxis ma már napi akár 12-16 órát van az utcán, havonta 25-30 napig, szabadságról meg nem is álmodhat! Nem azért, mert harácsolni akar, hanem mert meg akar élni valahogy – de ez már egy másik írás témája lehet...

Ha ténylegesen számokkal szeretnénk behelyettesíteni ezeket a költségtételeket, akkor célszerű az áttekinthetőség kedvéért táblázatos formát választanunk:

KÖLTSÉGNEM	ÉVES ÖSSZEG	HAVI ÖSSZEG
Gépjármű és vállalkozási (tárgyi) költségek		
Javítás, karbantartás, alkatrész, műszaki vizsga stb	240 000	20 000
Gépkocsi amortizációja (3 millió – 1 millió) /5	400 000	33 330
Gépkocsi biztosítási költségei	75 000	6 250
Gépjárműadó, cégautóadó	180 000	15 000
Felszerelések karbantartása, amortizációja, hitelesítése (taxaméter, rádió stb.)	90 000	7 500
Fuvarszervezési és frekvenciadíjak	720 000	60 000
Üzemanyagköltség	1 050 000	87 500
Adminisztrációs költségek (illetékek, nyomtatványok, telefon, posta, könyvelő stb.)	120 000	10 000
Személyi költségek		
Vállalkozó személyi jövedelme	858 000	71 500
Járulékok	401 000	33 420
Költségek összesen	4 134 000	344 500

Na mi van? Mellbevágott az összeg? Ennyire azért nem számítható? Pedig hidd el, néhány tételt még alá is becsültem. Persze e számításban belül óriási különbségek is lehetnek, hiszen ha valaki nem tartozik társasághoz, máris „spórolt” havi hatvan ezeret, ha olcsóbb, használt autóval dolgozik, maga bütyköli otthon a sfniban, megnyeri az új autó értékcsökkenését, a fogyasztása sem mindenkinek tíz liter (bár egy átlagos benzines autóval a téli fűtést és a nyári légkondit is beszámítva, meg a napi sokszori indítást, nem hiszem, hogy nagyon alá lehetne menni...). Vannak persze olyan költségelemek, amelyek mindenképpen jelentkeznek, ha mozdult a kocsi, ha nem. Járulékot fizetni kell, adókat, biztosításokat fizetni kell, és hát valami pénz is szükséges kivenni a vállalkozásból ahhoz, hogy meg tudjunk élni, ha szolidan is. No de térjünk vissza a címbe is jelzett számításához, vagyis ennyi költség kitermeléséhez milyen tarifát kell alkalmaznunk. Fix összegeknek vettük az éves kilométer-teljesítést, a napi fuvarok számát, a munkanapokat. A

további számítások elvégzéséhez meg kell ismerkednünk egy új fogalommal, az ún. fajlagos tarifával. Bár tudomásom szerint ez tananyag volt a taxivállalkozói tanfolyamon, mégis tapasztalatom szerint öt taxiból négy nem tudja, mit takar ez a kifejezés.

A fajlagos tarifa egyszerű meghatározással a fuvar végösszegének és a megtett kilométernek a hányadosa, vagyis megmutatja, hogy egy kilométer megtétele összesen mennyibe kerül utasunknak. Ne tévesszük össze a kilométerdíjjal, hiszen a teljes viteldíj az alapdíj és a percdíj is tartalmazza. Ez utóbbit pedig a határsebesség határozza meg, vagyis az a sebesség, ami alatt várakozást, a felett útdíjat számol a taxaméter. Ennek meghatározására létezik egy képlet is, de ennyire mélyen már tényleg

ne menjünk bele a számolásba, fogadjuk el, hogy Budapesten ez kb. 15 km/óra. Talán egy példán keresztül érthetőbb lesz a dolog. A városi taxizásban jellemző átlagos fuvarhosszra több számítás is létezik, 4 és 7 kilométer között, mi most számoljunk 5 kilométeres úttal. Az út során – lévén városban, sok esetben csúcsforgalomban közlekedünk – körülbelül 20%-ban nem a kilométert, hanem a várakozást méri az óra, ácsorgás és 15 km/h alatti haladás esetén. Na most tételezzük fel, hogy elképzelt taxink oldalán, marketingcélből hatalmas matricán a következő felirat díszel: 180 Ft/km! Megtévesztjük ezzel az utast? Szerintem igen! Az öt kilométeres teljes fuvar költség ugyanis a következőképpen alakul: alapdíj 300 Ft, ez már gyakorlatilag átlagosnak tekinthető, viteldíj 180 Ft x 5 km, ill. ennek a 80%-a, hiszen a maradék 20%-ban ketyegünk 46 forinttal percenként, ekkora távon legalább 5 percig. Tehát (musháj egy képletet beszúrni, de talán érthető lesz) $300 + (180 \times 5) \times 80\% + (5 \times 46)$ ami egyenlő $300 + 720 + 230$ -cal vagyis a végeredmény

– Mi a különbség a barátnő és a feleség között?
– 40 kiló.

– És mi a különbség a férj és a szerető között?
– 40 perc.

1250. Mármint forint. Ennyit fog mutatni a taxióra utunk végén. A fajlagos tarifa ennek az összegnek a megtett távolsággal való osztása után jelentkezik eredményként: $1250/5=250$ Ft/km. Megtévesztettük tehát az utast a 180 Ft/km kiírással? Hát persze, hiszen kilométerenként 250 Ft-ot fizetett! A fuvarok hosszának és a várakozás idejének módosításával természetesen más-más eredmény fog kijönni, minél hosszabb a fuvar és minél kevesebb a várakozás, annál inkább közelít a 180 Ft-hoz kilométerenként, de csak közelít, sohasem lesz annyi!

E kis kitérő után most már tényleg térjünk vissza a tarifaszámításához. Aadvannak költségeink, és adott az évente megtett összes kilométer, ami alatt ezeket a költségeket ki kell termelni, meg lehetőleg némi kis haszonra is szert tenni, hiszen vállalkozók lennénk, vagy mi! Éves 4 134 000 Ft költséget 35 000 kilométer megtételével ellensúlyozni, az kilométerenként 118 forintot jelent. Ennyi fajlagos tarifára lenne szükségünk, ha kihasználtságunk 100%-os lenne. (100%-os kihasználtság azt jelenti, hogy már a taxinál vár bennünket első utasunk amikor kezdünk, napközben minden utas ott száll be, ahol az előző kiszállt, és utolsó fuvarunk házuk kapujáig visz. Mindennap. Ennek esélye matematikailag is nulla.) A valóság azonban, amit e számításban is alkalmazunk, a 40% körüli kihasználtsági mutató. Vagyis a 35 000 éves kilométerünkön 14 000 az ún. hasznos kilométer. Teljes költségünket tehát e 14 000 kilométeren kell kitermelnünk. Hogy is alakul ebben az esetben az osztás?

$4\ 134\ 000/14\ 000=295$. Na most akkor mi is ez a szám? Ez kéremszépén az a fajlagos kilométertarifa, amellyel a fenti költségeinket ki tudjuk termelni minimálbérrel, és ezen felül nulla nyereséggel. Tarifaelemekre lefordítva ez annyit jelent, hogy 300-190-45. Vagyis a 300-as alapdíj mellett 190 forintos kilométerdíj. Nem is olyan sok, mi? Na de mielőtt megkönnyebbülten hátradölnénk, és elégedetten konstatálnánk, hogy mi is körülbelül ezzel a tarifával, vagy csak picit kevesebbel dolgozunk, vizsgáljuk meg, mire elegendő ez a kilométerenkénti összeg. A számításban ugye a minimálbér mértékét vettük alapul, mint vállalkozói kivét, vagy jövedelem. Tegye fel a kezét, aki nettó 47 548 forintból meg tud élni havonta. Nincs jelentkező? Gondoltam! A család eltartásához, vagy egyáltalán a megélhetéshez tehát ez a jövedelem rendkívül kevés. Am nincs még vége a megaláztatásnak! Számításunkban egy hárommillió forintos taxiautóból indultunk ki. Tételezzük fel, hogy ez a vállalkozás kezdetén valami csoda folytán már rendelkezésünkre áll. Öt év alatt ez a gépkocsi egészen biztosan elveszti értékének kétharmadát, eladható még mondjuk egymillió forintért. Mire is jutottunk tehát az öt év alatt? Dolgoztunk mint a güzü, idegeskedtünk, hogy nincs fuvarunk, eltűrtük a napi veszélyhelyzeteket az utakon, meg az időnként nehezen kezelhető utasokat, és mindezzel elértük azt, hogy öt év alatt gyakorlatilag ellehetetlenítettük a vállalkozásunkat. A hárommillió autóból egymillió forint lett. Autócsere nélkül beleugrunk hát egy jó kis hitelbe,

hogy tovább dolgozhassunk. Megint csak minimálbérért. Aztán öt év múlva ismét autócsere, ismét hitel, és valahogy azt vesszük észre, hogy nem jutunk előrébb. Fejlődésről, korszerűsítésről már régen nem beszélünk. A költségek egyre nőnek, jövedelmünk meg egyre csökken. Szinte bukóspirálba kerülünk, aminek a vége az alkalmazotti lét, vagy a munkanélküliség...

Persze értem én, hogy a napi számolások során ez nem így csapódik le. A munka végeztével azért csak-csak lapul a brifkóban, vagy a bankszámlán jó néhány ezres. Jó érzés tölteni: ma ennyit kerestünk! De ez csak önáltatás. A napi rutinban igazán akkor számolunk – legalább megközelítőleg – helyesen, ha minden megtett összes kilométer után elteszünk egy százalékot. Ez nagyrészt fedezi a fentebb számított költségeket (a munkabéren kívül). Ha ez után még marad valami, az már majdnem elkölthető, csak a személyi jövedelemadót kell belőle megfizetni.

Tisztában vagyok vele, hogy hiába osztom itt az ést, legtöbbször napi megélhetési gondokkal küzdünk. A ma megkeresett pénzzel végre be tudunk fizetni egy-két csekket, meg tudjuk venni a gyereknek a tanszereket, talán még egy sörré is jut. Mit érdekel ekkor bennünket, hogy mi lesz egy év múlva, öt év múlva. Illúzióban és önáltatásban éljük napjainkat.

Na, úgy tűnik, hogy nagyon elkalandoztam az eredeti témától, a tarifaszámítástól. Megállapíthatjuk tehát, hogy 190 forintos kilométerdíjből megélni nem, csak esetleg vegetálni és tönkremenni tudunk. Mi lehet a megoldás? Két út áll előttünk: a tarifa emelése, vagy a kihasználtság növelése. Kezdjük az utóbbival, mert e téren igen sok tévhit került elő ebben a szakmában. Egyesek – íróasztaluknál ülve – pusztán matematikai alapon képzelik

megoldani a problémát. Emeld a kihasználtságotat tíz, húsz, ötven százalékkal, és jövedelmed is ilyen arányban nő majd. Jelentem, tévedni tetszenek. Vannak ugyan módszerek a gazdaságosabb kihasználtság irányába, de koránsem olyan mértékben, mint ahogy az elméletben elképzelhető. Mert mi is a helyzet a gyakorlatban? Reggelként az a fránya utas lakóhelyéről munkahelyére igyekszik. Busszal, villamossal, taxival, tőkmindegy: lényeg, hogy nagyrészt a külterületről a belterület felé halad. Délelőtt aztán inkább a céges fuvarok dominálnak, nagyrészt a város központi részein belül mozogva. Nagytétényben vagy Békásmegyeren ilyenkor hiába vár a taxis fuvarra. Vagyis akad néhány ilyen rendelés is, de arra tucatszám „nyomnak” a taxisok. Délután megfordul a trend, mindenki inkább kifelé igyekszik, a csúcsforgalomban szinte lépésben araszolva. Hiába van szabad taxi, ha nem tudja megközelíteni belétható időn belül a megrendelőt. Értem én persze, hogy mire gondol, mivel indokol a hatóság prominense, amikor jobb kihasználtságra inti a taxist: kezében van a Főtaxi harminc évvel ezelőtti statisztikája, azt lobogtatja. Hetvenszázalékos guruló alatt annak idején fegyelmi felelősségrevonás járt. Am tizedennyi magánautó futott az utakon, sokkal kevesebb taxiautó mellett a fizetőképes kereslet olyan volt, hogy az utasok vártak hosszú percekig a taxikra, és nem fordítva. Manapság ezt a kihasználtsági százalékot, vagy akár ennek megközelítését elvárni döreség, és a szakmai tudás teljes hiányáról árulkodik. A kihasználtságot növelni – minimálisan – tehát a jelenlegi eszközökkel csak úgy lehet, ha a taxisok létszáma csökken. A tarifa meghatározásában azonban van még némi mozgáster. És nem lefelé...

Nagy Zoltán

Az alábbi levelet szerkesztőségünk legnagyobb sajnálatára nem tudja megválaszolni. A hivatalos szervek előre jelezték, ezekre a kérdésekre csak az érvényes jogszabályok ismertetésével tudnak válaszolni. Nem tehetnek kivételt, erre a jog nem ad lehetőséget. Annak ellenére, hogy érzik a kérdések mögött lévő ellentmondásokat, ismerik a helyzetet. Mi nem tehetünk mást, közöljük kollégánk levelét, hátha lesz valaki, aki segít a valóban tarthatatlan helyzet megoldásában. Hozzászólásokat is örömmel közlünk, hátha több szemből lát.

Tisztelt Taxisok Világa!

Jó lenne jogszabályi háttérmagyarázatokkal megerősítve, tisztába tenni néhány (a taxisokban rendszeresen felmerülő, nem egyértelmű válaszokkal megmagyarázott) kérdést.

Taxis kérdések:

Tiltott helyen történő (például: Margitsziget, Margit híd szigeti lejáró és környéke) utaskiszállítás, tiltott helyre utasfelvétel céljából történő behajtás, utasra várakozás, utasfelvétel. Lehet-e behajtani, utast kirakni, utasra várakozni, utast felvenni, és ha igen, akkor miért nem? Egyik ilyen hely Budapestén a Margit híd, ahol a Margitszigetre tartó, távozó utasok kedvenc (és életszerű) ki- és beszállási helye a Margit-híd szigeti lejárója, illetve a lejáró előtti kanyar. Valóban tilos taxival a kanyarban megállva, a lejáróra behajtva utast kitenni, utasért behajtani, utasra várakozni, utast felvenni, és ha tilos, akkor ezen lehet-e változtatni, ha pedig nem lehet, akkor miért nem? Jó lenne tisztába tenni ezt a kérdést, mert a taxitársaságok képvisellete alatt futó, utassal, illetve telefonos rendelésre utasért érkező taxisokat rendszeresen büntetik a „rend” éber őrei, miközben a különböző fantázianévű, egy-autós, magántaxitársaság képvisellete alatt futó hiénák a rendőrségi védelem alatt szinte bárhol, bármit megtehetnek...

Buszsáv, BKV-sáv. Valóban tilos taxival ráhajtani, közlekedni a BKV-sávon? Valóban van ilyen tábla és legális, hogy „Kivéve BKV”? (Példákat tucatjával lehetne sorolni, mert egyre csak szaporodnak a buszsávokon a „Behajtani tilos, kivéve BKV” jelzőtáblák).

Utas ki- és beszállása buszmegállóban (például: Ferenciek tere, Match közért előtti busz-

A neten érkezett

Egy chili-kóstoló naplójából

Egy tapasztalatlan, Frank nevű chili-kóstoló feljegyzései, aki Ausztráliából tett látogatást Durban-ben, Dél-Afrikában:

Nemrégiben abban a megtiszteltetésben részesültem, hogy bírónak választottak ki egy chilifőző-versenyen. Az eredeti bíró megbetegedett az utolsó pillanatban, én pedig pont ott álltam a bírói asztalnál, és a sörös sátor holléte felől érdeklődtem, mikor felkértek. A másik két bíró (két helybéli) biztosított afelől, hogy a chili egyáltalán nem lesz erős, azonkívül ingyen sört kapok a kóstolgatás teljes idejére, tehát belemen-tem.

Íme az értékelő lapok a versenyről:

Chili 1: Manoj Maniac Mobster-Monster chili-je

1. BÍRÓ: Kicsit túl sok paradicsom. Nagyszerű zamat.

2. BÍRÓ: Kellemes, sima paradicsomíz. Nagyon enyhe.

FRANK: Jesszusom, mi a pokol volt ez? Ezzel le lehetne szedni a megszáradt festéket az úttestről. Két sörbe került, hogy kioltsam a lángokat. Remélem, ez volt a legrosszabb. Ezek az indiai fickók örültek.

Chili 2: Applesamy Utánégető chili-je

1. BÍRÓ: Füstös, enyhe sertés beütéssel. Gyengén csípős Jalapeno-íz.

2. BÍRÓ: Izgalmas sült rostélyos íz, több paprika kellene bele, hogy komolyan lehessen venni.

FRANK: Gyermekektől távol tartandó!! Nem vagyok benne biztos, hogy mit kellene éreznem a fájdalomon kívül. El kellett zavarnom két fickót, akik Heimlich-fogást akartak alkalmazni rajtam. Sürgősen több

sört kellett hozniuk, mikor meglátták az arcomon a grimaszt.

Chili 3: Farouk Híres Gyűjtsd Fel Az Istálót chili-je

1. BÍRÓ: Kiváló tüzes chili! Nagyszerű zamat. Több bab kellene bele.

2. BÍRÓ: Bab nélküli chili, kissé sós, remekül használja a piros paprikát.

FRANK: Hívjátok Lucas Heights-t, felfedeztem egy uránium-szivárgást! Az orromban olyan érzésem van, mintha Domestost szipákoltam volna. Már mindenki tudja mi a dolga, hozzák a söröket, mielőtt meggyulladok. A pincér kislány hátra vágott, így most a gerincem a mellkasom első részében van. Az ábrázatom kezd igen ramatyul kinézni a sok sör miatt.

Chili 4: Barbu Fekete Mágiaja

1. BÍRÓ: Fekete bab chili gyakorlatilag bármi fűszer nélkül. Kiábrándító.

2. BÍRÓ: Enyhe hárs íz a fekete babhoz. Köretként használható halhoz vagy egyéb enyhe ételekhez, nem igazán lehet chili-nek nevezni.

FRANK: Éreztem, hogy valami a nyelvemhez dörgölőzik, de az ízét nem éreztem. Lehetséges az izlelőbimbókat kiegészíteni? Savathree, a pincér kislány mögöttem állt a friss sör-utánpótlással; az a 150 kilós lotyó egyre izgibbnék néz ki. Ez a nukleáris hulladék, amit eszem, szintén. Nem lehet, hogy a chili fokozza a nemi vágyat?

Chili # 5: Laveshnee Legális Ajak-eltávolítója

1. BÍRÓ: Húsos, erős chili. A frissen őrölt Cayenne-bors tökéletes ízt ad. Igazán nagyszerű.

megálló, mert azt ugye nem mondhatom a kedves utasnak, hogy a legközelebbi taxidroszton, a Múzeum körúton, vagy a Rákóczi úton kívánom kitenni. Illetve, ha mégis megteszem, akkor számolhatok a taxis következményekkel, úgymint utaspanasz, etikai vizsgálat, tiltás és pénzbüntetés, legrosszabb esetben az utas elvesztése, a taxitársaság hitelének rontása, legvégső esetben pedig a kizárás a taxitársaságból. Ha pedig megállok, akkor meg hónapokig retteg-hetek, hogy mikor jön a rendőrségtől a feljelentés és a csekk). Hasonlóképpen az utas ki- és beszállása buszsávban, szűk egyirányú utcában, hídon és egyéb tiltott helyeken...

UtASFelvétele alkalmatlan helyeken történő utASFelvétele. Lehet-e megállni, utast kitenni, utasra várni, utast felvenni utASFelvétele alkalmatlan helyeken (például: MOM-Park környéke, ahol a buszmegállón és a kijelölt gyalogátkelőhelyen kívül, látótávolságban nincs más szabad, ki- és beszállásra, valamint várakozásra alkalmasnak tűnő útfelület. A legközelebbi, Győri út végén lévő hivatalos taxidroszt távolságából adódóan utas ki- és beszállás céljából alkalmatlan, továbbá a domborzati viszonyok miatt nem is látszik).

Mozgásában korlátozott utas ki- és beszállása buszmegállóban, buszsávban, szűk egyirányú utcában, hídon, illetve egyéb tiltott helyeken.

Mozgásában korlátozott utassal tiltott helyre történő be- és kihajtás.

Csak néhány kérdés, amit jó lenne körüljárni, megmagyarázni, értelmezni, mert tapasztalatom szerint ahány taxis, annyiféle válasz és magyarázat létezik, a rendőri és a bírósági értelmezések sokszínűségéről már nem is beszéllek.

Tisztelettel kérem, hogy lapunk, a Taxisok Világa oldalain járjuk körül a fenti kérdéseket.

Tisztelettel várom tájékoztató írásukat a Taxisok Világa oldalain, egy Budapesten szabályosan és becsületesen dolgozni kívánó Taxis.

Elnézésüket kérem, hogy nem írom alá a saját nevemet, címemet, elérhetőséget, ezért (Rejtő Jenő, alias P. Howard, alias Gibson Lavery után szabadon) egy fantázianévvel zárom soraimat.

Kelt: valahol Európában, valamikor, egy reményteljes várakozással teli kor hajnalán.

Tisztelettel:

S. Ellmore

2. BÍRÓ: chili aprított székkel. Több paradicsomot még elbírna. El kell ismerni, a Cayenne-bors igen erős benyomást tesz.

FRANK: A füleim csengenek, a homlokomon izzadság folyik, és a szememmel már nem tudok fókuszálni. Elfingottam magam, négy ember mögöttem kórházi kezelésre szorul. A versenyző megsértődött, mikor megmondtam neki, hogy a chili-je következtében agykárosodást szenvedtem. Savathree megmentette a nyelvemet a vérzéstől azzal, hogy egy kancsóból sört öntött közvetlenül a nyelvemre. Azon gondolkodom, vajon le fogom-e égetni az ajkaimat. Nagyon idegesít, hogy a másik két bíró folyton megkér, fejezzem be a sikoltozást.

Chili 6: Vera Világi Vegetáriánus Variációja

1. BÍRÓ: Híg de mégis erős vegetáriánus chili. Jól eltalált egyensúly a különféle erős paprikák között.

2. BÍRÓ: Az eddigi legjobb. Agresszívan használ erős paprikát, hagymát és fokhagymát. Igazán Nagyszerű.

FRANK: A beleim immár egyenes csövek gáz állapotú, kénes lánggal megtöltve. Összecsínáltam magam mikor fingottam, és attól félek, hamarosan átégeti a székem. Úgy tűnik, senki nem tud megmaradni mögöttem, kivéve azt a Savathree lotyót, azt hiszem, perverzebb, mint gondoltam. Már nem érzem az ajkaimat. Kéne egy nagy fagy, hogy kitörölhessem a seggem vele.

Chili 7: Sugash Sikító Szenzáció chili-je

1. BÍRÓ: Közepes chili, túl sok konzervpaprikát használ.

2. BÍRÓ: Hát, hát. Olyan az íze, mintha gyakorlatilag az utolsó pillanatban beledobtak volna egy konzervnyi paprikát. Meg kell jegyeztem, aggályaim vannak a 3-as számú bíróval kapcsolatban. Úgy tűnik, egy kissé csalódott, mivel folyamatosan durván káromkodik.

FRANK: Valaki tehetne egy gránátot a számba, kihúzhatná a biztosítótűt, és én az égvilágon semmit sem éreznék. Az egyik szememre megvakultam, és a külvilágnak olyan hangja van, mintha minden rohanó vízből állna. Az ingemet teljesen beborítja a chili, ami észrevétlenül kicsusszant a szám szélén. A gatyám tele van lávaszerű szarral, így legalább passzol az ingemhez. Legalább majd a boncolás során tudni fogják, mi okozta a haláloamat. Úgy döntöttem, abbahagyom a lélegzést, mivel túl fájdalmas. Francba vele, oxigénhez úgysem jutok. Ha levegőre lesz szükségem, majd szippantok a hasamon levő 10 centis lyukon keresztül.

Chili 8: Hansraj Hegyi Szent chili-je

1. BÍRÓ: Tökéletes befejezés, ez egy jó ízű chili, mindenki számára biztonságos, nem túl erős, de pont elég fűszeres ahhoz, hogy észrevétesse magát.

2. BÍRÓ: Ez az utolsó darab egy jó, kiegyensúlyozott chili, nem túl erős és nem is túl enyhe. Sajnálattal láttam, hogy nagy része kárba veszett, mikor a 3-as számú bíró elájult, leesett a székről, és magára rántotta a chilis tálat. Nem biztos, hogy túléli. Szegény Ausztrál, kíváncsi lennék, mit szőtt volna egy igazán csípős chilihez?

FRANK: Nincs több feljegyzés.

Közúti alagutat a Duna alá?

Budapest közlekedését sokszor megbénítja a hidak telítettsége, elegendő számú átkelési lehetőség hiánya a Duna két partja között. Tehát alagutat kellene építeni Pest és Buda között! Persze a gondolat nem új, már az ötvenes (!) években is szóba került a lehetőség egy Duna alatti átkelőre az I. kerületi Csalogány utca és az V. kerületi Alkotmány utca között. De ez a vonal keresztené a Parlament és a „Fehér Ház” (most Országgyűlési Képviselők Hivatala) közötti területet. Ott pedig a pletykák szerint már van egy alagút... Állítólag ezen közlekedett Kádár elvtárs az Országház és az MSZMP székház között. Igaz, most nem ez a lényeg. A lényeg a közúti összeköttetés megteremtése a Duna alatt Pest és Buda között.

Juhász Péter
Javaslatomat elküldtem a fővárosi vezetőknek, megérkezett a válasz:

„Levelére válaszolva a következőkről szeretném tájékoztatni. A Fővárosi Közgyűlés 2009. januárjában elfogadta Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervét, amely egyrészt távlati koncepciót ad a város fejlesztésének lehetséges irányaira. Valamint részletes javaslatokat tartalmaz a 2020-ig terjedő időszakra vonatkozóan. A közúti alagutakkal kapcsolatban a dokumentum hangsúlyozza, hogy Budapest topográfiai adottságai és sűrű beépítettsége indokolja, hogy a hálózatfejlesztésben már a közeljövőben szerepet kapjon az alagútépítés. Szükségessé válik egyrészt a túlterhelt útpályákat kiváltó és érzékeny környezetet óvó rövidebb alagutak, egy későbbi fázisban pedig a hiányzó kapcsolatokat pótló hosszabb közúti alagutak építése. A fejlesztési alternatívák közül a tanulmány 10 közúti alagutas szakaszt javasol részletes megvalósíthatósági vizsgálatra. Ezek közül az egyik az Ön által is említett, a Duna alatt vezető közúti alagút terve. A hálózatfejlesztési céloknak megfelelően a Nagykörúton kívüli kapcsolatokat biztosító hosszabb – a Szilágyi Erzsébet fasortól a Nyugati Pályaudvar (Vágány u.) térségéig haladó – alagút kialakítását javasolják a szakemberek.

Egy másik helyszín, ahol a közlekedés fejlesztése minden bizonnyal csak alagút építésével oldható meg a kívánt színvonalon, Buda térsége, ahol a szűk észak-déli hálózat bővítésében vagy a hiányzó harántoló hálózat kialakításában kell gondolkodni. A lehetséges két változat: harántoló-alagút a Hungária körút folyta-

tásaként a budai hegyek alatt, a Budaörsi út és a Vörösvári út között; illetve a Dunapart térségében vezetett alagút az Erzsébet-híd és a Margit híd között. Hogy melyik változat megvalósítása sürgetőbb, az attól függ, hogy elkezdődik-e az MO-ás autópálya nyugati szektorjának építése. Ha nem, akkor Bel-Buda tehermentesítésének érdekében indokoltabb a harántoló-alagút kiépítése.

A tanulmány a fentiekben kívül javasolja még az V. kerületi Kossuth Lajos utca alatti közúti alagút, valamint a Körvasúti körút

és a Külső-keleti körút hálózatához kapcsolódó közúti alagutak megvalósításának vizsgálatát.

Tájékoztatom, hogy az állami beruházásban épülő MO-s autópálya északnyugati (a 10-11. sz. főút közötti) szakaszának megvalósítása 2015-ig várható. Ez az út jelentős részben alagútban fog vezetni.

Bízom benne, hogy Budapest és az ország gazdasági fejlődése megteremti a pénzügyi alapját annak, hogy ezek a fontos beruházások minél hamarabb megvalósulhassanak.

Üdvözlettel:

Dr. Demszky Gábor
Budapest Főváros főpolgármestere”

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1999 augusztusában

10 éve történt

Taxik működési költségei Európában – 2. rész

Fenti címmel jelent meg egy költségelemző írás a Taxisok Világa 1999. júliusi és augusztusi számában. Az adatok a Nemzetközi Közúti Szállítók Szövetsége (IRU) taxis szekciójában készült igen alapos tanulmányból származnak.

A cikk második részéből megtudhatjuk, hogy a taxis vállalkozók eltérő nagyságrendű – vállalkozásukkal kapcsolatos – adókat fizetnek a különböző európai országokban. Az adatok euróról forintva lettek konvertálva, és hangsúlyozni szeretném, hogy ezek a nagyságrendek tíz évvel ezelőttiek! Tehát: Franciaországban közel negyedszáz, Németországban több mint száz ezer forint a vállalkozással kapcsolatos (iparüzési?) adó, de a többi országban is több tízezer nagyságrendű. Vegyes költségként például fuvarszervezési díjat, frekvenciadíjat fizetnek a nyugat-európai taxisok, ennek mértéke éves szinten az egymillió forintot is meghaladja néhány esetben. Sok országban kötelező „garázsdíjat”, valamint parkolási díjat is kell fizetniük a taxis vállalkozóknak, ez utóbbi a nálunk használatos drosztdíjhoz lehet hasonlatos. Mértéke éves szinten száz és kétszáz ezer forint közötti mértékű. (Gyorsan hozzáteszem: a taxiállomások minősége, mennyisége és infrastruktúrája ezekben az országokban kiemelkedő!)

Németországban kötelező kamarai és szövetségi díjat fizetnek a taxisok, továbbá könyvelési költségeket és autópályadíjakat szinte mindenhol. Kisebbség, de sok autópályával rendelkező országokban az éves pályamatrix alapkövetelmény a taxikon...

A gépkocsivezetők személyi költségei (amennyit a vállalkozó hivatalosan „kivesz” a vállalkozásából) igen széles határok között mozognak. Míg tőlünk keletre néhány száz ezer forint, addig nyugat felé már 7-10 millió forint az az éves összeg, amely a gépkocsivezető munkabérére és járulékaikra tartalmazza. És mindez tíz évvel ezelőtt...

A gépkocsival kapcsolatos költségek állandó- és változó költségekre oszlanak. Állandónak nevezzük azokat a költségtételeket, amelyeket nem befolyásol a gépkocsival futott kilométerek száma. Az állandó költségek közé tartoznak a taxigépkocsival kapcsolatos adók, biztosítások, hitelkamatok, valamint a fentebb részletezett más költségek. Ide számítják a gépkocsi értékcsökkenésének 50%-át is. A változó költségek a kilométer-teljesítés függvényében jelentkeznek, ilyenek az üzemanyag- és javítási költségek,

a gumikopás és egyéb kopó alkatrészekre fordított kiadások, valamint az értékcsökkenés másik 50%-a. A végeredményt a tíz évvel ezelőtti cikkben egy táblázat összesítette, amelyből kiderült, hogy az egy kilométerre eső termelési költségek (a gépkocsivezető személyes költségein kívül) 50 és 90 forint között szóródnak. Tájékoztatom, hogy ebben az időszakban 160 Ft/liter áron lehetett nálunk tankolni, nyugaton valamivel drágábban. Számoljunk: ha egy összes kilométer költségére mondjuk átlagosan 75 forint 160 forintos benzinárral, és a gépkocsi vezetője még nem keresett egy vasat sem, akkor vajon hány forintot kell kitermelnie a taxiautónak 300 forintos benzinárral úgy, hogy a vezetője tisztességgel be tudja fizetni a személyes adóit és járulékait, és közben lehetőleg ne haljon éhen. Gyanítom, hogy igen csak túl lesz a 100 forinton...

Taxigépkocsik ÁFA-visszaigényelhetősége és egyéb határozatok

A Magyar Kereskedelmi- és Iparkamara Taxis Tagozatának elnöksége határozatot fogadott el a taxizással kapcsolatos jogszabályok változtatási javaslatairól. A javaslatok címszavakban:

Jogszabály határozza meg a taxizáshoz használható jármű minimális műszaki köveleményeit, ezen belül méretét az utastér- vagy csomagtér-léghőmérték tekintetében

A vezetőség javasolja, hogy a taxi gépkocsivezetői igazolvánnyal rendelkezők a KRESZ és a helyismereti vizsgát 5 évenként kötelesek legyenek megisméltetni

A drosztengedélyek kiadása a helyi kamarák feladata legyen

A drosztrendeletet az önkormányzatok a helyi kamarák egyetértésével alkossák meg.

A vagyoni letét, ill. az ezt helyettesítő biztosítás helyett a Tagozat köztartozás-mentesség igazolását látná szükségesnek a taxiengedélyek kiadásakor

A taxiengedélyek kiterjesztését az adott területre vonatkozó helyismereti vizsga birtokában lehessen kezdeményezni

A taxis etikai kódex országos szinten egységes kezelését kell megkövetelni

Kizárólagos taxi üzammód esetén mód legyen a taxigépkocsi áfájának visszaigénylésére

A vállalkozás szabályainak megsértése esetére szankciórendszer kerüljön kidolgozásra.

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

Nyitva tartás hétfő, kedd: 9-17-ig, szerda, csütörtök 10.00-17.00-ig, péntek 9.00-14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	400.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.000 -tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI stb.)	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.000.-tól
Elektronikus havi járulékbevallások	1.800.-tól
BTI-tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önrős és hő papírszalagok	85.- től
Budapest és környéke atlaszok	2.600.- től
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	600.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2009. július 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2009 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	249.00	278.00	176.00
Február	229.00	243.00	159.00
Március	245.00	254.00	155.00
Április	253.00	254.00	157.00
Május	267.00	262.00	157.00
Június	269.00	260.00	156.00
Július	292.00	271.00	162.00
Augusztus	306.00	289.00	166.00

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 kap-

csolatosan alkalmazható üzemanyag-árat. 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*

Az adó- és járulékbevallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fi-

zetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkor jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2007.09.25. – 2008.03.31.	7,50%
2008.04.01. – 2008.04.28.	8,00%
2008.04.29. – 2008.05.26.	8,25%
2008.05.27. – 2008.10.21.	8,50%
2008.10.22. – 2008.11.24.	11,50%
2008.11.25. – 2008.12.08.	11,00%
2008.12.09. – 2008.12.22.	10,50%
2008.12.23. – 2009.01.19.	10,00%
2009.01.20. – 2009.07.27.	9,50%
2009.07.28-tól	8,50%

Fizetendő legkisebb járulékok 2009. AUGUSZTUS hónapra**MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN****FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ**

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulékok
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 71 500 Ft	Járulékalap 8%-a 5721* Ft	Járulékalap 33,5%-a 23 953 Ft	Járulékalap 25,5%-a 18 233 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5720 Ft)	Tételes összeg 1950 Ft	Járulékalap 2,5%-a 1788** Ft
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek		APEH Egészségügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulékok
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 2%-a 1431* Ft	A járulékalap 24%-a 17 160 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befiz. össz.: 1788 Ft

*Az egészségbiztosítási alapra fizetendő 8%-os mértékű járulékok négy részletből tevődik össze. E részek közül kettő, minimálbér alkalmazása esetén 50 fillérre végződik, ami felfelé kerekítendő. Így fordulhat elő, hogy a 71 500 forintos minimálbér 8%-a (és az elszámolható 2%) eredménye 1-1 forinttal több, mint a teljes összeg számításánál mutatkozó eredmény.

**Júliusi számunkban tévesen, a régi 4%-os mértékkel jelent meg a vállalkozói járulékok összege. A járulékváltozások július 1-jétől léptek életbe, tehát már a júliusi vállalkozói járulékok is 2,5%-os, vagyis minimálbér alkalmazása esetén 1788 Ft. A hibáért elnézést kérünk Olvasóinktól.

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

Ez az Ön
hirdetésének helye

**AUTÓTÜKÖRBETÉT
JAVÍTÁS**

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

Telefon: 341-1261

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.

www.gepiarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

**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

NORDEX TRADE Kft.

autóalkatrész szaküzlet

AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel

1139 Bp., Rőppentyő u. 45.

Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927

Nyitva: H-P 08-17-ig

www.nordextrade.hu

Taxisoknak 20% kedvezmény!

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj 2670 Ft, az egyéves 5340 Ft, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

Santen 95 Bt.

autóalkatrész szaküzlet

AUDI, VW, Seat, Skoda

1196 Bp., Ady Endre u. 49.

Tel.: 280-9739, 280-4567

Nyitva: H-P 8-18 óráig, Sz: 9-10 óráig

www.santen.hu

Taxisoknak 20% kedvezmény!

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 6%-a	Járulékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Járulékalap 2%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja:	4500 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	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
Költségekénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál

a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

BALESETI HELYSZÍNELÉS
PROFIKKAL

GORDULÓK3000

Minden taxitársaságtól várjuk a jelentkezéseket, akik szeretnének a baleset helyszínén szakmai alapon biztos tanácsot kapni, éjjel-nappali kivonuló szolgálattal, és érdekképviselettel. Digitális fénykép, video rögzítés, segítség a felelősség kérdésének eldöntésében. Rendőri intézkedés esetén képviselet, szabálysértési ügyekben közlekedési szaktanácsadás.

INGYENES autómentés egy évben egy alkalommal, minden szerződött Kollégának. Díja: 1200.- Ft + áfa/hó/gk. Sorrend: 1., szerződés megkötése 2., baleseti kivonulás igénybevétele

Érdeklődni lehet: napközben
(1) 2900626, (1) 2970252 vagy a
(70) 3706890, (70) 3706892 számokon.
Neten bővebben: www.gordulok.hu

COMPUTER
PLUS

**Számítástechnikai
Szaküzlet**

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

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

CITY 621

**CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda**

Zavard össze a világot:
mosolyogj hétfőn!

Azt hiszem, felkötöm ma-
gam... Persze, csak ha min-
den kötél szakad.

Ha nem mész el mások te-
metésére, ők sem mennek el
a tiédre.

Ölni tudnék egy Béke No-
bel-díjért!

Ha két hideg, esős nap
után végre ragyogó napsü-
tésre ébredsz, akkor bizto-
san hétfő van.

Ha a munkavégzés olyan
egészséges, miért nem a be-
tegekkel csináltatják?

Azok a nők, akik úgy gon-
dolják, hogy a férfiakat a
hasukon keresztül lehet
megfogni, egy jó arasznyit
tévednek!

Az italt elhagyni jó do-
log... sokkal rosszabb vi-
szont, ha már nem emlék-
szel, hol hagytad el.

Azt mondják, a férfiak ál-
landóan a szexre gondol-
nak. Ez nem igaz, sokszor jut
eszükbe a sör is.

Egyetlen atombomba tönk-
retheti az egész napodat.

Hölgyeim! Ha már meg-
kedvelték a koffeinmentes
kávét és teát, a cukormentes
kólát, a nikotinmentes ciga-
rettát, miért nem kedvelik
az impotenseket?

Annak ellenére, hogy az
élet drága, még mindig elég
népszerű.

Ne köpködj a sivatagban!
Még szükséged lehet rá.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

*„Micsoda besavanyodott legény lennék
én most, ha megmaradtam volna
a négy fal között!”*

A. P. Csehov

Nem vagyok valami nagy világotudó. Először a 70-es évek közepén jártam akkori vágyaink netovábbjában, a Nyugaton. Ötven legális dollárral a zsebemben, húsz illegálissal a zoknim talpában. Mit mondjak, bizsergető érzés volt, különösen a határon. Aki átélte, igazolhat.

Szó, ami szó, szép volt a Nyugat (meg voltam vele elégedve), ám különösen két élmény hagyott bennem igazán mély nyomot – mindmáig.

Az egyik: a legelső osztrák megállónál fölkerestük az illemhelyet. Beléptem és szó szerint leblokkoltam. Fényes padlat, fényes kagylók, tükrök a mosdók fölött, kellemes tisztaság, halk zene (Mozart). Nem ilyenhez szokott az én magyar lelkem!

Megzavarodva visszagombulkoztam, föl a buszra, dolgom végezetlenül. – Zenére nem megy – mondtam a kérdőn rám tekintő páromnak.

Aztán persze hozzászóltam, mint mindenhez, ami jó (nyugati), és mentem, akár köllött, akár nem Mozartot hallgatni.

A másik: a temetők. Ezekben itthon igen magabiztosan bírok járnivalni, mondhatnám nagyképp: mintha hazamennék. Csakhogy: annyi magányosan árválkodó, gazdátlan, gondozatlan, süppedt-töppedt sírt sehum nem láttam, mint a budapestiekben. E szomorú tényen – mit sem változtat a manapság divatosá vált, inkább Valentin-napra emlékeztető halottak-napi sírkerti kavalkád, egymást tipró tüsténkedés. Az évi egyszeri buzgalommal pótolni vélt mulasztás.

No de az osztrák temetők! Kicsi és nagy – mind ápolt. Mit ápolt – virágoskert mindenki! Nincs gondozatlan sír, mert ha már rokon sem él, gondolzza a szomszéd, ha a szomszéd sem él, akkor gondolzza valaki más. Végigtekintve az egyik Friedhofon, úgy képzeltem, igen meglehetősen nyugodhat itt a sok Herr és Frau.

Ha belépünk a temető kapuján, locsolókannák tucatja vár, egyet elvesznek, locsolnak, és nem csak a rokon sírját, hanem azt a hantot is, bárki nyugodjék alatta, amelyik szárazkának tűnik. Aztán – és most tessenek megkapaszkodni, mert nem fogják elhinni – dolguk végeztével a kannát visszateszik a helyire! A magam két szemével láttam: nem viszik haza! Hej – gondoltam –, gazdag egy ország ez az Ausztria, gazdagok a boldog itt lakók, mert még tán otthon is van mindeniknek locsolókannája, azért nem köll a temetői!

Hazafelé határ, határőrség, vám és várás-várakozás, annak akkori rendje-módja szerint. Aztán engedélyt kaptunk, hogy buszból kilépve saját földünket érintse talpunk. A lelkieken kívül valami még megmoccant bennem, mert hogy magányos bódét látok, rajta cetlin a felirat: „Toilette” – így. Félrelököm a még kába útítársaimat, usgyi a bódé! Belépek. A tócsás látvány, a penetráns bűz nyomban kiolt belőlem minden álmoságot. „Megérkeztünk! Végre itthon vagyunk!” – rikoltok egy nagyot. Jaj, hogy az ember gyereke a hosszú út után, mily nagyon tud örülni *mindannak*, ami hazai. „Édes Hazám, fogadj szivedbe, hadd legyek hűséges fiad!”

De és de: „Magyarország, én így szeretlek?!“

Ápolásra szorul a magyar nemzeti tudat – halloom évtizedek óta –, mert el van hanyagolva. Na ja. De csak az?

Most mán ki van víva a szabadság, föl vagyunk szabadulva, kimentek az oroszok, szabadon és boldogan élünk, dolgos népünk szorgos munkája révén épül-szépül kapitalista hazánk (nem somolygunk!), és még mindig nincs toilette-projektünk, toilette-reformprogramunk – persze csak teszem magam, mintha ez lenne az *egyetlen* bajunk. Kétségtelen: valami már nálunk is van, a plázákban például egészen európaiasan, uniósan, bécsiiesen, sőt brüsszeliesen lehet illemelni, ám ez még mindig nem öleg – én egész népemem akarnám ily áldással boldogítani.

„No nézd a finnyását! – mondhatják kendtek. – Ne nyugat felé kacsingasson, menjen csak a másik irányba kis- és nagy-dolgot intézni! Mindgyán előnti a honfiúi büszkeség!”

Az meglehet. Mert egy nép civilizáltságának csak egy-egy szöglete a temetők és illemhelyek (a nyegle párosításért elnézésüket kérem) milyensége. Attól még lehetnek nagy költők (íróik, festők, szobrászok, zeneszerzők, tudósok).

De lám! Ha én azt veszem észre országhatárokon túl elsőnek, és az marad meg bennem élményként annyi évtized után is, amit főntebb olvashattak, akkor ide mi-hozzánk is gyűhet hozzám hasonlóan bamba szemlélődő. Aki például a Hősök terén a hetedik vezért bizony már csak összeszorított foggal és még összebb szorított lábbal bírja gusztálni – ha egyáltalán. A mögöttük felkőben álló mogorva királyszobrokról már nem is szólva.

Ha már idáig jutottunk, legyen hát a nyári szezon utolsó témája az utazás, a világlátás, világlátás.

Az kétségtelen: a költő otthonülő természet. De kevés közülük az olyan, aki egyfolytában csak ült a fenekén, ki nem mozdult otthonról körbenézni. A világlátás vagy a világ akár csak egy szegletének fölkeresése úgyszólván szakmai kötelesség. Például Párizs egyenesen kihagyhatatlan a magyar költő számára – mint a szarvas a forráshoz, úgy zarándokultak oda, egymás lábnyomát követve – gondoljunk csak Adyra. Az élményekből pedig hol még helyben, hol pedig itthon költemények születtek. Ha meg valamilyen okból nem megy az utazás, akkor marad az elvágódás, vágyakozás idegen tájak iránt, a képzelődés, hogy arrafelé milyen is lehet. Sunyin megjegyzem, hogy ez utóbbi megoldás véleményem szerint még mindig kényelmesebb, mint teszem azt vonaton hosszú órákon át zötykölődni.

Akárhogy is volt, van – a költő mindég összenőtt a világgal, a kicsinnyel, ahun ott
Folytatás a 31. oldalon

Egy férfi a házassági évfordulóra vesz a feleségének egy aranygyűrűt gyémántberakással. A haverja megkérdezi:

– Te, a feleséged nem egy terepjárót szeretett volna?

– De igen, csak sajnos hamis terepjárót nem tudtam szerezni.

* * *

Váratlanul hazajön a férj, és a feleségét ágyban találja. Mivel gyanús neki a dolog, ezért elkezd kutatni a szobában. Kinyitja a szekrényajtót, és egy pucér pasast lát odabent álldogálni.

– Hát maga meg mit csinál itt? – ordít rá.

– A vízilabdakapumat javíttatom – feleli az nyugodtan.

– Micsoda? Ez volt a leghülyebb válasz, amit életemben hallottam – hőkken meg a férj.

– Szerintem a kérdés is elég hülye volt, nem?

* * *

Az öreg Józsi bácsi nyolcvan évesen újra nősül. Fiatal feleségét kérdezi a nászéjszakán:

– Mondd drágám, elmondta anyukád, hogy most mit fogunk csinálni?

– Nem.

– A francba! Én meg elfelejtettem...

* * *

A nős férfiak 25%-a mond búcsút a feleségének, mikor reggel elmegy a házából.

Viszont ugyanezen férfiak 90%-a mond búcsút a házában, amikor elmegy a feleségétől...

Folytatás a 28. oldalról

honra lelt, és a naggyal, ahun éppen kalandozik, kóborol, múzeumot látogat, temetőkben sétálgat vagy éppenséggel illemhelyet keresgél.

A bécsi születésű és sokáig, kényszerű emigrációjáig ott élő igazi nagyvárosi író, Stefan Zweig (1881–1942), sok, nálunk is közkedvelt regény szerzője elmegyen egyszer Belgiumba, annak is nyugat-flandriai részébe, Brugges-be, németül Brüggébe.

A világváros zajos forgatagához szokott embert meghatja az ódon kisváros csöndje, hangulata, olyannyira, hogy ezt az igen szép verset írta, bizonyítván, hogy költőnek sem volt utolsó.

De vigyázat: megtévesztő a mélabusongó-szomorkás hang. Az csak költői manír, nem köll komolyan venni. Zweig igazából örül, hogy végre kiruccanhat.

BRUGES

Itt ódon és dús paloták a házak,
az este nedves, bús fátyola lóg.
A csöndes utakon már zaj se lázad,
mint ünnepestéken olyan kopárak,
hogy hazamentek már a mulatók.

A kapuzárán, a rozsdás kilincsen
már nem motoz és nem kopog a kéz,
a vén templomtoronynak fénye sincsen,
itt minden senyved a ködös bilincsen
s a bánat mély-mély tengerébe vész.

Falak fülkájében búsan mereng rád
egy porladó és vézna kőalak,
hallgatva, titkosan néz, és ha meglát,
füledbe súg egy agg, kopott legendát
és elbúsítja a vén utakat.

(Fordította: Kosztolányi Dezső)

Bruges, Brugges (Brügge) lakóinak száma ma is alig több százezernél, és mindent megőriztek abból, ami e városkában szép és hangulatos – teszem magam nagyoksként, mintha láttam volna, jártam volna arrafele. Sajnos nem.

„Mit sajnálatja magát kend – mondhatják –, kend írta, hogy némelykor öleg a fantázia, a képzelődés is. Hát érje be annyival, meg a talált verseivel.”

Jól van, na!

De ha majd egyszer összegyűlik anyyi, amennyi, juszt is elmegyek Horny Smokovecbe. Nem tudom, mi érdekes van ott, de a neve számomra roppant csábító és vonzó...

– Anyu, fürödhetek a tengerben?
– Nem kifiziam, ott úszik benne egy csomó cápa!
– De Anyu, Apu is fürdik!
– Igen, kifiziam, de neki van életbiztosítása!

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig.

Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.

Hívd bizalommal Ildikót

061/788-7991, 0670/371-4240

**vagy hagyhatsz üzenetet a
vermesi@citromail.hu e-mail címen is.**

Doziméter

– Jó estét, kedves! Elnézést, hogy idejövök magához, de megmondaná, melyik irányba van az Üllői út negyvenöt? Oda kell mennem majd holnap reggel, mert van ott egy olyan hivatal, ahol bejelentést tehetek. Valami épület-felújítási csoport. Megnézném most. Tudnom kell, merre van, hogy reggel én legyek az első.

– Csókolom a kezét, asszonyom! Menjen át a szemközti oldalra, és a második kapu – látja? Ott a buszmegálló előtt.

– Igen, látom, egészen közel van. Tudja, én itt lakom a Ferenc körúton egy ideje, de azelőtt a Haller utcában laktunk. A lányom eladta a nagy lakást, és vett két kisebbet, hogy ne zavarjuk egymást, viszont messze se legyünk. Nem szeretek itt lakni, mert a szomszéd fiatalember sugároz engem a falon keresztül. Ma délután is hozott haza nagy dobozban egy szerkezetet. Csörgött meg zizegett vele. Valami szalma is volt benne. Ezeket szereli állandóan össze, és utána úgy sugároz este. Érti? A lényeg, hogy vékonyak a falak – én tudom, mert a férjem építész volt –, így a szomszéd könnyen tud magasfeszültséggel sugározni... meg,

egyébként rontja a vizet is. Ezekről ég a hasam, de újabban már a fejem is. Nézze, itt van nálam a vizes rongy, ezzel hűtöm magam! Én tudom, mert pszichológiát tanultam az egyetememen: a fej az fontos, nagyon fontos... Bementem a rendőrségre is – most már messze van, de régen ott laktunk kétszáz méterre –, ismernek engem, de ez a fiatalember, aki most volt, valami új lehet, mert csak könyökölt, és nem nézett rám. Mondtam pedig neki, hogy öt perc, csak hozzanak ki dozimétert, és mérjék meg a sugárzást. Azt felelte, forduljak a jegyzőhöz, mivel nekik ez nem feladatuk. Voltam már többször a jegyzőnél is, az meg mindig elküldött az egészségügyi szolgálathoz a Mester utcába. Nem tudnak rajtam segíteni az orvosok sem, hanem visszaküldenek a Polgármesteri Hivatalba, így járatva velem állandóan egy ördögi kört.

– Jól elbeszélgetünk itt, asszonyom, de ezzel a probléma gyökerét sehogy sem leljük meg. A gond ott van, hogy maga nem tud aludni. Járkál egész éjszaka egy nagy vizes ronggyal, és törölgeti a hasát meg a fejét – ugye? El kell felejteni ezt a sugárzáselméletet és a vízrontást! Feküdjön le, aludjon nyugodtan! Miért akarja a szomszédja életét is megkeseríteni az állandó jelentgetéseivel? Ha tényleg úgy lenne, ahogy állítja – a fiatalember rontja a vizet, és nagyfeszültséggel sugároz –, akkor a ház összes lakója itt lófrálna a körúton le-fel, vagy épp panaszt tenne a rendőrségen. Azt mondja, már ismerik a rendőrök, és nem mennek ki öt percre sem magához doziméterrel? Hmm... hát megértem. Miért nem a betegsége okait igyekszik feltárni, amíg még lehet orvosolni, vagy könnyíteni a problémán?

– Hová gondol? Nem vagyok én még olyan öreg! Nincsen nekem pszichés bajom. Megmondanám magának, mert én – tudja – pszichológiát tanultam... A férjem pedig építész volt, és mindig mondta: vékonyak a falak. Ezért tud erősen sugározni a szomszéd. No, de nem tartom fel, megyek már. Olyasmi maga ügyis, mint az új rendőr: csak könyököl itt a taxijában, és nem is néz rám.

tokio170

A 400 forintos viteldíjaktól az 5000 forintos mutatványokig

A Józsefvárosban vagy fél tucat taxis dolgozik, akik 400 forintos viteldíjért viszik a kedves utasokat a közeli piacra. A múltkor is beül egy kínai, kérde: „Elviszel a Józsi piacra, négyszáz forintért?” Reagáltam: „Háromszázért” „Ne viccelj” mondja csodálkozva. „Te kezdted” - felelem. Sajnos a többi kolléga nem viccel. Szégyen a szakmára, amit csinálnak. Ha négyen mennek a BKV-val, az már ezerkétszáz forint. Egy társaságbeli autós kér nyolcszáz-kilencszáz forintot. Már ez is nevelés. Jóval olcsóbbak vagyunk a tömegközlekedésnél. És akkor egy pár „kolléga” még ennek is aláigér. Igaz, kocscserén nem gondolkodik, tb-t minden bizonyonnyal nem fizet, a kocsii állapota olyan-amiylen. Egy nap csinál tíz fuvart, az havi 120 ezer forint bevétel. Húszszerért megtankol, egy százas a zsebben marad. Van valami „kamu” főállás, vagy eleve nyugdíjas. De így tönkreteszi a szakmát.

Am a másik csapat sem jobb, mely a ló másik oldalán található. Ők 5000 forint alatt nem is indulnak el. Tudjuk, a pályaudvarokról van szó. Akiket senki sem mer ellenőrizni, büntetni. Velük találkozik először a turista, a külföldi. Pedig ők sem a Holdról jöttek. Ők is tudják az otthoni taxitarifát. Hát persze, hogy a többség nem ül be a taxiba. Félnék, hogy átverik, becsapják őket, mint azok a vendéglátósok, akik százezreket kérnek két pohár pezsgőért. Ők éppúgy tönkreteszik a szakmát, mint az olcsójánosok. Mindkét taxizási forma helytelen és elítélendő! Kérdés, az illetékesek mikor lépnek fel velük szemben.

Ferenczy P. Károly

MORFONDÁRIÁK

Hogy is szokták mondani? Itt a nyár! Uborkaszezon van. Bizony-bizony. Miről, vagy mit lehet ilyenkor írni? Nézzem csak. Miről is volt szó a múlt havi számban? Á! Oli barátom szépen kifejtette, hogy ki vagy kik ártnak a legtöbbet a taxizásnak kis hazánkban. Minden egyes állításával egyetértek. Sajnos. Az a legborzalmasabb az egészben, hogy ezek ellen képtelenek vagyunk valamit is tenni. Lássuk be, hogy innen nincs visszaút! Na, de akkor hogyan? Merre? Itt még az úgynevezett felettes szervek sem tudnának segíteni. Mi meg? Ugyan már! Hisz ha belegondolunk, jó ez így nekünk. Így szoktuk meg, így alakult ki, így is fog maradni. Jó kis langyos víz. Nem igaz? Különben is. Mit sopánkodunk? Igen. Amikor a következő cikkben a prágai állapotokról, nem kimondottan dicséretes dolgokról veszünk tudomást. Na, ez megint egy-két érdekes gondolatot ébreszt bennem. Ez egy tipikus magyar reagálás a problémáinkra. Tessék csak egy kicsit visszaemlékezni a gyerekkorunkra. Ha valami csínyt követtünk el és rajtakaptak, nem az volt az első, hogy beismerjük a tettünket, na jó, csak hibánkat. (Hú, ez majdnem egy jó kis torgyáni tömönlat lett.) Hanem rögtön a másikra mutogattunk. Aki ugyan nem volt ártatlan bárány, csak azt hittük, hogy majd a mi hibánk ezáltal kisebb súllyal esik a latba. Nem igaz? Különben is, a nagyok is így csinálják. Hogy milyen nagyok? Hát a politikusok. Bizony-bizony. Csak ők nem kicsiben játszanak. És az a legszebb, hogy ők is sírnak rendszeresen. Mert sírni azt kell. Sírás nélkül szerintem olyan az élet, mint a szódaív buborék nélkül. Meg aztán a sírás az olyan megható. Aki nem ismeri a sírás okát az hajlamos el is hinni. Mint például a zuglói taxis, aki sír, és aggódik a társa miatt, hogy nem megy a bolt a csomópontjukon. Ahol ők négy helyről tizen „dolgoznak”. Na erről a halott csomópontokról naponta becslésem szerint száz-százötvenet löknek a céges taxik. Őket telefonon rendelik a kedves UTASOK a cégeken keresztül. Nem sajnálják azt a negyvenötven forintot a telefonra. Elfelejtette a sírós kisiparos elsírni, hogy ők két rugó alatt meg nem mozdulnak. Mert ma már úgy működik az ilyen csomóponton, és még egy csomó ponton a ráutaló magatartás, hogy az utazni vágyó személy előbb tájékozódik. Leginkább a taxinak látszó jármű vezetőjétől. Aztán sürgősen előkapja a mobilját és pillanatokon belül ott egy céges taxi, és már utaznak is. A sírósok meg abahagyják a sírást és elkezdnek köpködni. Pedig ők is kipróbálták a céges verziót, csak hát ott meg a szabályok. Meg nem elég, hogy tagdíj van, még követelmények is. Na, jobb ez így, ha van napi két fuvcsi arra a 12 km-re, akkor ugye már jó vagyok. Fajlagosan természetesen. Azért a rózsadombi kollégát is hagy vigasztaljam meg egy picit. Empatikusan teljesen átérzem a problémáját. Hasonló érzelmi vihar dúlt bennem is kb. harminc éve, mikor is a pasaréti drosztról háromszor beültek, és mindhárom fuvar jattal együtt kijött egy húszasból. Ráadásul negyedszerre kaptam egy Orsó 8. Kiss Laurenciát a 18-as Katitól. A kedves utas már várt a kapuban. Megkérdezte, hogy miként értem ide ilyen gyorsan. Mondtam neki, hogy csak innen a térről jöttem. Majd ő vidáman közölte, hogy csak az ABC-hez megyünk, mert elfelejtett a gazdasszonya tejfölt venni. Odaérvén üres volt a droszt. Beálltam. Kifizettek. Én ezután kiszálltam, kísértáltam a templom vonaláig belestem a Pasaréti út folytatásába. Láttam, hogy nincs ott a Fakezú, mire gyorsan visszaültem a ladácskámba nem vártam meg a kötelező 10 percet, hanem kinyargaltam a hűvösölgyi drosztra. Harmadiknak, vagy negyediknek, már nem emlékszem pontosan. Szóval a sírás az nem mai találmány. Én úgy vagyok evvel, hogy aki sír, azt meg én nagyon szoktam sajnálni. Néha annyira meg szoktam sajnálni az ilyen pályatársat, hogy olykor én is majdnem sírva fakadok. Ilyesmi azért még nem fordult elő velem. Sőt. Még ha magamat sajnálom valamért, akkor sem tudok sírni. Pedig ha sírni nem, de hüppögni azért tudhatnék a honi közállapotokon. Mert mit értsek azon, hogy a legfőbb ügyész azt nyilatkozta az összes médiában, hogy a „Magyar Gárda egyesekben félelmet kelt”. Mélyen tisztelt Főügyész úr! Hogy kell ezt értelmezni? Megpróbálom. Bennem iszonyú félelmet keltett, amikor egy tanárembert a gyermekei szeme láttára agyonverték egy falu főt-

cáján. Mondjuk ki! MEGLINCSELTÉK a szerencsétlent. A falu lakosságának a fele szépen végignézte. Vagy. Sok emberben nem kelt félelmet semmi. Csak félnek, amikor a Soroksári úton a BKV-buszra felszáll három-négy személy, majd végighaladván a buszong egy idős néni nyakáról egyikük letépi a nyakláncát, és leugrik a buszról. A társaik meg hangosan közlik, hogy nem történt semmi ám. Azon is csak mindenki mosolyog, hogy most már nap mint nap tetteleg bántalmaznak közfeladatot ellátó személyeket. Könyörgöm, nem ők tehetnek arról, hogy a BKV-vezetők több százmilliót osztogatnak egymásnak. Természetesen teljesen szabályosan. Meg aztán van itt egy-két dolog, amin csak röhögni lehet. Itt van például az úgynevezett lehallgatási botrány. Legutoljára azt nyilatkozta Illetékes et. jogutódja, hogy ők nem a politikusokat hallgatják le, hanem csak azokat a személyeket, akikkel a politikusok beszélnek. Mit ne mondjak, jól hangzik. Most jöttem rá, miért is szüntették meg az Országos Pszichiátriai Intézetet. Jobb ha szét-szóródnak köztünk az „okosok”. Jutott belőlük Brüsszelbe is jócskán. Eltörölték az előző ciklusban hozott eszement szabályt, miszerint görbe uborkát nem szabad sem termelni sem forgalmazni. Most már be merem vallani, hogy nálam a kiskertemben csak görbe uborkák termettek. Nagy titokban ugyan, de én jóízűen elfogyasztottam. Hol salátaként, máskor kovászolva. Egy kis félelmet ugyan keltett bennem, hogy megszegem az EU-normákat, de megnyugodtam. Ez legyen a legnagyobb bűnöm! Most már lelkifurdalás nélkül görbülhetnek az uborkák. Ez az eset is csak azt támasztja alá, hogy nem szabad kellő körültekintés nélkül a természet rendjébe beavatkozni. Kiváltképp ilyen ostoba módon. Szóval és tettel, ha már úgy kezdtem, hogy uborkaszezon van, úgy is fejezem be. Éljen a görbe EU-s uborka!

Tisztelettel:

Kapitány

„Tetőléces” kollégák figyelmébe

A taxiszolgáltatásban gyakran fordul elő, hogy kell a „tetőrács”, mert például csöveket, léceket kell szállítani. De sok esetben ilyenkor elegendő két „tetőléc”, hiszen azokra is fel lehet rögzíteni a rakományt.



Azonban a „tetőlécekkel” két gond is akadhat. Nem lehet jól, biztonságosan „beakasztani” a „pókokat”, a másik pedig, hogy oldalra le tud csúszni a portéka. Ezen a két problémán tud segíteni egy kiegészítő szerkezet (ez nem a reklám helye, de például megvásárolható a XIII. kerületi Jász utca 60. szám alatt).

Ez megakadályozza a szállított áru lecsúszását, és könnyű beleakasztani a „pókokat” is.

Tasnádi Áron

A fiatalember a presszó asztalnál meséli a barátjának.

- Az én feleségem egy 165 centiméter magas, hosszú, hullámos szőke hajú, zöld szemű lány lesz...
- Ilyen pontos elképzeléseid vannak? - kérdezi a barátja.
- Elképzelés? Ugyan! - Azt mondta az apja, hogy ha nem veszem feleségül, agyonlő.

- Mondd, mit szeretsz rajtam jobban? A szépségemet, vagy az intelligenciámat?

- A humorodat édes, a humorodat.

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Ismét eltelt egy hónap. Nem túl hosszasan, de szeretném gondolataimat megosztani veletek néhány megtörtént jeles sporteseményrel kapcsolatban, illetve nem maradhat el a szokásos recept sem. Most azonban egy könnyebb étel a főszerep.

Nézzük az első – talán sokaknak a legkedvesebb – sporteseményt: az Úszó- és Vízilabda-világbajnokságot. Most sem sikerült. Tovább él a szerb-átok. Pedig a „Kemény-legények” továbbra is a legjobbak. Csak valahogy ellenük nem megy. A mérkőzés többször is a kezünkben volt, de nem sikerült! Nem baj. Tudom, legközelebb ismét döntőt játszanak. Gratulálok és sok sikert kívánok a Kemény-fiúknak!

Volt a VB-n siker is: Hosszú Katinka, Cseh Laci, Gyurta Dani sikerét biztosan láttátok. A többiek is kitétek magukért, önmagukat múlták felül. Külön-külön mindenkiről oldalak lehetne írni, de én most először Gyurta utolsó 50 méteréről szeretnék szólni. Istenadta tehetség, aki elképesztően erős és most már mentálisan is fantasztikus. Igen, az. Ezen az utolsó 50-en – különösen az utolsó 15 m-en – átlépte a fájdalomküszöböt. Elképesztő hajrája könnyeket csalt a szemembe. Ilyen utoljára Hesz Miska olimpiai győzelménél történt velem. Köszönöm a csodálatos élményt, gratulálok! Megpróbálok én is erőt meríteni belőle. Azt gondolom, a kitartásra az elkövetkező időkben nagy szükségünk lesz.

Még fel sem ocsúdtam elérzékenyültsé-

gemből és jött a hír: Hosszú Katinka világbajnok! Rohantam haza, hogy láthassam. Megérte. Bájos ifjú bajnoknőnk „egerszegisendarnyisan” leverte a mezőnyt. Köztük az Olimpiai Bajnokot, a világcúcstartót. Szép hétvége volt. Újra van egy sokra hivatott úszó válogatottunk.

Ennyit a sikersportunkról. Volt a hétvégén egy másik egetverő esemény. A **Fradí** újra NB I-es! A kétes körülmények között három éve kirekesztett csoport az angol tulajdonosok kezében átalakult. Tavaly magasan nyerte az előző bajnokságot. Most ismét az első osztályban bizonyíthatnak. A hangulat az Őllői úton mindig óriási. Fieszta. A Zalaegerszeg elleni mérkőzésről nem szeretnék most szakmai jelleggel írni. Igaz, a futballista múltam okán megtehetném. Még az is lehet, hogy lenne néhány jó ötletem. Három dolgot emelnék ki, ez pedig a hozzáállás, a gyorsaság, az erőnlét. Nos, az angol módi megtette az üdvöztető hatását. Az első perctől az utolsóig nagy hajtás volt. A zöld-fehérek erőnlétben és gyorsaságban egyértelműen felülmúlták az ellenfelüket. Remek mérkőzés volt. Jól szórakoztunk. A színvonal is felülmúlta a hazai átlagot. Laikus is észrevehette, mentálisan ez a Fradí más. A ZTE kitűnő ellenfél volt. Voltak periódusok, amikor közel álltak az egyenlítéshez. Amennyiben több ilyen mérkőzés lesz a jövőben, biztosan megindul az általános fejlődés a bajnokságban.

Végül, de nem utolsósorban szólni kell a **horgászatról** is. Úgy tervezem, hogy a kü-

lönleges fogásokról a következő számokban rendszeresen tájékoztatjuk a sportág szerelmeseit. Most Tihanyból, a Horgásztanyáról, Hortobányi Józsi barátom küldött néhány izgalmas fotót számomra.

Befejezésül a **recept**. Eddig a diabetikus ételeket hanyagoltuk. Ez a mostani sem az. Mégis könnyebb az előbbi számokban megjelenteknél. Még tart a bogrács-szezon. Addig érdemes ezekről írni. A mostani boronatarcsás sütéshez egy jó kapor-joghurtos vegyessalátát ajánlok, ennek elkészítését írom le. Társcsán sok mindent lehet sütni, ezt rátok bíznam. Ebben mindenkinek van gyakorlata. Én inkább a saláta elkészítését mutatom be.

Nézzük a hozzávalókat: (a mennyiséget ízlés szerint és létszámtól függően Ti döntsetek el).

*Egy csomag friss kapor,
Egy-két db kigyóuborka, lehet görbe is, már szabad,*

*egy fej saláta,
fél-egy kg. paradicsom,
oliva-olaj,
póréhagyma,
só ízlés szerint,
bors ízlés szerint,
4-5 gerezd fokhagyma apróra vágva,
2 csomag friss petrezselyem,
1 csomag friss zeller zöld,
1 csomag répa,
fél citrom leve,
1-2 kávéskanál cukor*

A lényeg: a saláta frissen a legjobb. Ott készítsük, ahol a húsokat sütjük. Így mindenki részt vehet a sütés-főzésben. Először vágjuk csíkokra az uborkát, laskákra a salátát, karikákra a póré, ovális szeletekre, majd vékony csíkokra a répát, a kapor 2/3-át a paradicsommal helyezük az üvegtálba és keverjük össze. Locsoljunk rá kevés olivaolajat, csavarjunk rá ízlés szerint citromot, szórjunk rá kevés borsot, valamint az összevágott kaporot, és ízlés szerint sózzuk meg. Csak kevés só kell. Majd keverjük össze. Fedjük le, hagyjuk állni és közben készítsük el a fokhagymás-joghurtos öntetet. A joghurthoz ízlés szerint adjunk kevés sót, cukrot, egy kevés kaporot, és külön tálban keverjük ki. Eközben az elkészült húsokat szedjük tányérra, mellé a salátát, ízlés szerint mindenki magának tegyen rá a kaporos öntetből, és az egészet szórjuk meg az összevágott zeller- és petrezselyemzölddel. Szerintem kitűnő étel. A tihanyi Horgásztanyán nagy sikere volt. A receptet Hortobágyi Józsefné Ágikától kaptam, az érdem az övé. Én csak leírtam nektek. Jó étvágyat!

Végül, de nem utolsósorban: várjuk e rovatához ötleteiteket, kéréseiteket, írásaitokat a szerkesztőség címeire. Szívesen közöljük majd őket.

Üdvözlettel:

City 231 Sanyi

Küldj egy receptet!

Tisztelt kollégák!

Most egy szezonális nyári receptet írok le, mely szintén a kedvenceim közé tartozik: ez a töltött karalábé. Nos, ahogy én készítem:

Kell hozzá 7-8 db karalábé, egy csokor petrezselyem, 40 dkg darált hús, egy tojás, tejföl, fűszerek, melyek menet közben szerepet játszanak. A karalábékat meghámozom, majd egy célszerszámmal kikaparom a belsejüket. A da-

rált húst sózom, borsozom, kevés piros paprikát is kap és csipetnyi majoránáttal. Beleütök egy tojást és elmorzsolok bele egy beáztatott és kinyomkodott zsemlet.

Az egészet jól összedolgozom, majd megtöltöm a karalábékat és egy nagyobb lábasba helyezem, amit előtte kivajaztam. Rászórom a kivájt karalábé darabjait, majd lefedve 2 deci vízzel felöntve párolom kb. 30 percig. A töl-

telékeket kiszedve félrerakom, a maradékot pedig egy gyenge rántással berántom, amibe a csokor petrezselyem és esetleg ízlés szerint apróra vágott kapor is belekerül. Még ráöntök egy pohár tejfölt, ezt elhabarom, visszahelyezem a töltött karalábékat, egyet összeforralom és készen is vagyunk. Friss puha kenyér illik hozzá.

Jó étvágyat kívánok:

Soós István CITY 22

Egy magyar turista életében először, külföldön betér egy sztriptizbárba. Nézi a műsort, ahol szebbnél szebb nők vonaglanak a színpadon, és egyszer csak a padlóra kőp. Egyből ott terem egy rendőr, kivezeti a bárból és megbírságolja. Otthon kérdi a felesége:

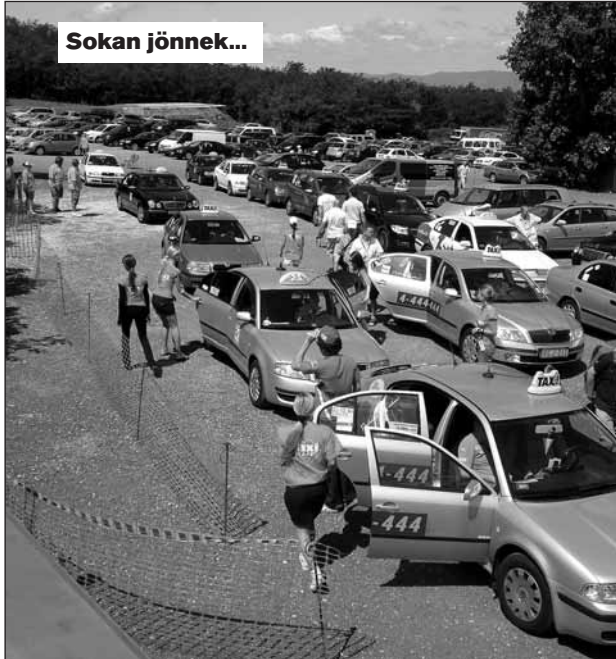
– Aztán külföldön gondoltál-e rám?
– Igen, egyszer, az is 100 márkámba került...

* * *

Egy tetőablakot csináltattam a lakásomban. A felettem lakók erre dühösekké lettek.

A hivatalos szállító a Tele5 Taxi és a Taxi4 volt

24. ING Formula 1 Magyar Nagydíj



Sokan jönnek...

Idén a szokásosnál hamarabb, július 24-26-ig rendezték meg a világszerte várva várt eseményt, ahol immár 7. alkalommal voltunk jelen, mint a futam és a HUNGARORING hivatalos taxiszállító cége. Talán ezért, egy kicsit mi is jobban izgultunk a sikeres lebonyolítás miatt.

Az előzetes jegyeladási hírek nem túl sok jót jeleztek. Ám bízunk benne, hogy azért nem járunk úgy, mint a törökök, ahol 36 ezer nézővel új F1-es negatív rekord született (remélem, pontos a sajtóból nyert szám).

A tavalyi változás miatt idén csak a Tele5Taxi és a TAXI 4 dolgozói részére kellett a VIP utat fenntartani, amelynek segítségével taxisaink 20 perc alatt kiérték a Hungaroringre.

Reméljük, hogy a futamra érkező és onnan távozó vendégek is elégedettek voltak velünk. Így ha jövőre is idelátogatnak, akkor velünk utaznak majd.

A futam végi „elszámolóskor” sajnos kiderült, hogy a tavalyinál jó 20 százalékkal kevesebb utasunk volt, de még így is szerencsésebbek voltunk, mint a kinti árusok, vendéglátósok. Ám a világviságról nem mi tehetünk, azt legfeljebb érezzük saját bőrünkön is.

Összességében elmondható, hogy taxisaink, akik kijöttek, megtalálták a számításukat és jó hangulatban mentek vasárnap este haza.

Reif Zoltán
Taxi4



... és csak jönnek



Türelmesen vártak



A taxidroszt



Vendégek érkeznek...

- Miért olyan szomorú, Kovács úr?
- Kislányunk született.
- És maga talán kisfiút szeretett volna?
- Nem, én válni szerettem volna.

- Anyu, ég a karácsonyfa!
- Te kis butus, nem ég, hanem világít.
- Anyu, világít a függöny!

- Nagymama a kisunokájához:
- Kisfiam, én nem értem ezeket a mai zenéket!
- De nagymama, ez a porszívó!

Ötször változnak az adó- és tb törvények

Azért ez eddig nem volt! A folyamatosság és kiszámíthatóság érdekében általában évente egyszer, mégpedig az adóév elején változtak meg az adó- és társadalombiztosítási jogszabályok. Néha, kivételes esetekben esetleg egy-két tétel év közben is módosult, nem kis galibát okozva. Na de ez a mostani! Egy év alatt öt esetben módosítani – öt különböző dátummal – a közterhekkel kapcsolatos jogszabályokat, már olyan zűrzavart fog okozni, hogy csak győzzünk kilábalni belőle (egy tévedést már e lapban is elkövettünk, a júliusi szám táblázatos részében a vállalkozói járulék még a régi 4%-os mértékben jelent meg, pedig a helyes érték 2,5% lett volna. Elnézést érte!). Azért, hogy legalább valamennyire „képben legyenek” a vállalkozók, megkísérlem röviden és közérthetően (már amennyire ezt lehet) összefoglalni a változásokat.

2009. január 1-jétől

Visszamenőleg módosul a személyi jövedelemadó alsó, 18%-os kulcsának határa 1,7 milliőről 1,9 millió forintra.

2009 július 1-től

Módosultak az áfa-kulcsok. Maradt az 5% áfa a könyvekre, napilapokra, gyógyszerekre stb. A 20%-os általános áfa-kulcs 25%-ra emelkedett. Bevezetésre került egy kedvezményes, 18%-os adókulcs néhány alapvető élelmiszere.

Növekedett a jövedéki adó 5-6 százalékkal. Így az üzemanyag, az alkoholos italok és dohánytermékek ára is nőtt.

Néhány, a munkáltatót tehelő járulék csökkent. A 3%-os munkaadói járulék 1%-ra, az egészségbiztosítási járulék 5%-ról 2%-ra. Ezek az értékek jelenleg a minimálbér kétszereséig érvényesek, az e feletti jövedelmek esetén nincs változás.

Az EVA felső határa 25-ről 26 millió forintra változott

2009. augusztus 1-jétől

A 18%-os kedvezményes áfa-kulcs a távhószolgáltatásra is kiterjed

A táppénz a bér 70 százalékáról 60 százalékra, a baleseti táppénz pedig 100%-ról 90%-ra csökken. Két évnél rövidebb munkaviszony esetén 60%-ról 50%-ra csökken a táppénz mértéke.

2009. szeptember 1-jétől

A családi pótlék adóterhet nem viselő járandósággá válik. Eddig ezt a juttatást be sem kellett írni az adóbevallásba, ezután viszont akinek jövedelme az alsó adókulcs sávjában mozog, bizony plusz adófizet

téssel kell számolnia. Úgy is fogalmazhatunk, hogy ebben az esetben a családi pótlék egy jelentős részét elvonja az állam.

2010. január 1-jétől

Az adó- és tb-törvények 2010-es változása még tárgyalásos, egyeztetéses állapotban van. Tervezetek ugyan már vannak, de nem kívánjuk ezzel borzolni a kedélyeket. A konkrét, elfogadott törvényeket időben közreadjuk.

Fogyasztóvédelmi ellenőrzés a Hungaroringen

Hat taxinak 400 ezer forint bírság

Kiemelt ellenőrzést végzett 2009. július 24-26. között a Formula 1 Nagydíj helyszínén a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság, melynek során – többek között – a személyszállítókat is kontrollálták. A kilenc próbaútból hat taxinál tapasztaltak szabálytalanságot az ellenőrök.

Senkit nem érhetett váratlanul a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság ellenőrzése, hiszen évek óta az idegenforgalmi főszezonban gyakorta megfordulnak a kiemelt turisztikai helyeken és eseményeken az ellenőrök. Nem volt ez másképpen idén sem. Július 24-26. között Mogyoród és környéke, a Hungaroring, a Formula 1 verseny kiteleplült szolgáltatóit vették górcső alá.

A rendezvényen 146 vendéglátóegység üzemelt, melyek közül 32 helyen tapasztaltak szabálytalanságot az ellenőrök. A próbavásárlások eredménye az elmúlt évekhez képest igen jelentős javulást mutatott. Nyugtaadási kötelezettségének minden vállalkozó eleget tett. Egy vásárlásnál a vevőnek, aki két terméket vett, 1320 forinttal számláztak többet. A szabálytalanságok között szerepelt a hiányos ártájékoztató, az euró/forint átváltási ár feltüntetésének elmulasztása, a panaszforumokról szóló tájékoztató vagy ennek nem teljes körű feltüntetése. Volt ahol a vásárlók könyvét nem hitelesítették és előfordult, hogy nem volt hiteles mérőeszköz, űrmérce a vendéglátóhelyen. Mindezekért összesen 375 ezer forint bírságot szabtak ki a fogyasztóvédők.

A rendezvényre kiteleplült ruházatot árusító vállalkozások közül kilencet néztek meg tüzetesebb az ellenőrök, ezeknél komolyabb hiányosságot nem tapasztaltak. Itt is előfordult az euró/forint átváltási árfolyam kiírásának hiánya, illetve az üzemeltető címét nem tüntették fel, de az ellenőrzés ideje alatt ezeket pótolták a mulasztók.

A taxisok esetében a szolgáltatás színvonalára voltak kíváncsiak a fogyasztóvédők. Kilenc magántaxiba ültek be az ellenőrök, ezek közül hatnál találtak szabálytalanságot: 4 esetben a taxaméter felejtette el leállítani a sofőr, illetve a nyugtát kinyomtatni. Két utastérben a fényképes igazolvány kihelyezése maradt el, két autóból a taxaméter hitelesítését igazoló dokumentum hiányzott. Volt ahol nem megfelelő km-díjat alkalmazott a vállalkozó, nappali helyett az „éjszaka-centrum”-ot, és a díjtáblázatot sem találták a jobb hátsó ablakon, valamint az egyik taxis induláskor megfeledezett a taxaméter bekapcsolásáról.

Az ellenőrzések során megállapított szabálytalanságokért összesen 400 ezer forint bírságot szabott ki a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság a hat szolgáltatóval szemben. *k.z.t.*

Rendőrautó a tilosban

Milyen erkölcsi alapon büntetnek a közlekedési szabályok megsértéséért azok, akik maguk sem tartják be ezeket? A csepeli „gyorsforgalmi” útnál fotografáló rendőr bácsik nemcsak négy keréssel állnak a járdán, de még a parkos területre is betolattak.

Egy maganfajta átlagpolgárt ezért többszörösen is megbüntetnek. A közterület-felügyelet a parkrongálásért, a közlekedésrendészet pedig járdán parkolásért. Mindaddig nem lesz rend, amíg nem leszünk egyenlők e tekintetben is. Leszámítva különleges helyzeteket, de ez nem az. Vagy változtassanak a jogszabályokon és mondják ki, hogy kivéve rendőrség, a haverok, a csókosok, a megfelelő telefonszámot ismerők, a...

Tasnádi Áron



Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XI. Bartók Béla út „kis számok”

Rendszertelenül működnek a forgalomirányító jelzőlámpák a Gellért tér és a Móricz Zsigmond körtér között az éjszakai órákban. Van, amikor működnek a lámpák, van, amikor villognak. Az éjszakai taxisok kérése, hogy a „kis kereszteződésekben” mindig „villogjanak”.

- A Bartók Béla úton a Gellért tér és a Móricz Zsigmond körtér közötti szakaszon lévő jelzőlámpás csomópontok hétköznap 23 óra 00 perctől 05 óra 00 percig, szombaton és vasárnap 23 óra 00 perctől 06 óra 00 percig sárga villogó módban üzemelnek. Ettől eltérő időszakban a járművek és gyalogosok biztonsága érdekében működnek.

VIII. Könyves Kálmán körüti autóbusz-állomás

A taxisok évek óta szeretnék taxiállomást az autóbusz-állomás Könyves Kálmán körüti oldalán. Ezt eddig nem engedélyezték a közlekedésszervezők a hatalmas kamionforgalom miatt. Most a kamionok nagy része eltűnt a fővárosból, jó lenne engedélyezni a taxiállomás kialakítását.

- Forgalomtechnikai üzemeltetőként

továbbra sem támogatjuk (kanyarodósáv, kerékpárút, keskeny járda, autóbuszmegálló) taxiállomás kijelölését a Könyves Kálmán körüti oldalon.

VII. Károly körút 5.

A Károly körúton útburkolatcsere történt néhány évvel ezelőtt. Az útburkolat-jelek felfestésekor hiba történt, mi akkor jeleztük a közlekedésszervezőknek. A kérésünket elutasították, most megismételjük. A Wesselényi utca felől érkező forgalom jobb oldali sávját belevezetik a parkolóba. Kérjük a sávokat módosítani.

- A csomópont átépítése információink szerint még ebben az évben megkezdődik (Budapest Szíve program), ezért javaslatát nem tartjuk időszerűnek.

XIII. Teve utca – Róbert Károly körút

Amikor az Árpád híd felől érkező autók a Róbert Károly körútról balra fordulnak a Teve utcába, akkor a Teve utcából érkezők jobbra fordulhatnak az Árpád híd felé. Kérjük a forgalomirányító jelzőlámpák működését módosítani.

- A Róbert Károly körútról balra nagy ívben a Teve utcába kanyarodók sávjá-

ból a visszafordulás is engedélyezve van, ezért nem lehet ezzel az iránynyal egy időben engedni a Teve utcából a balra nagyívű mozgást.

VI. Ferdinánd híd

Teljesen elkopott a „Záróvonal” felfestés a Ferdinánd hídon, ott, ahol találkozik a Dózsa György út felől jövő forgalom a Nagykörút felől érkező forgalommal.



VI. Ferdinánd híd. Elkoptak az útburkolati jelek

- A burkolatjel felújítását idejű útburkolatjel-fenntartási programunkban szerepeltetjük.

VIII. Blaha Lujza tér

Valaki összetörte a műanyag „Behajtani tilos” jelzőtáblát a Corvin Áruház oldalánál. Kérjük a jelzőtábla pótlását.



VIII. Blaha Lujza tér. Összetörték egy műanyag jelzőtáblát

- A „Behajtani tilos” jelzőtábla cseréjére intézkedünk.

Margit híd

Taxisok kérik, hogy használhassák a Margit hidat az átépítés éveiben is, hiszen ők is a tömegközlekedés részei. A Kálvin téren, a Baross téren is mehetnek, mehetnek a taxik az építkezés alatt, mégsem volt fennakadás.

- Kérjük, hogy ezzel a kérésével a

INTÉZKEDTEK

Taxisok kerestek meg, hogy a XIII. kerületi Szent István körúton úgy helyezték ki reklámtáblát, hogy attól nem lehet kilátni a mellékútról a főútra. Természetesen megkerestem a területileg illetékes önkormányzatot. Ők az alább közölt levélben válaszoltak és közben intézkedtek. Azóta eltávolították a balesetveszélyt okozó reklámtáblát, vagyis szinte azonnal intézkedtek. Köszönet érte! Továbbra is várom a kollégák jelzéseit, jelentkezéseit, ha hasonló helyzettel találkozhatnak.

SMS 06/20-924-7645
lampafelelos@freemail.hu
www.iwiw.hu

„Ön a Budapest, XIII. kerület, Szent István krt. 16. sz. elé közterületre kihelyezett



táblát kéri, hogy továbbítsuk el, mivel az akadályozza a közlekedésben a beláthatóságot.

Az érintett közterület nem a XIII. kerületi Önkormányzat tulajdonában van, ezért nem áll módunkban a táblát eltávolítani.

Annyit tudunk az ügy érdekében intézni, hogy levelének másolatát továbbítottuk a Bp. Fővárosi Önkormányzat Vállalkozási és Vagyongazdálkodási Igazgatóság felé, mivel az érintett terület a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában van.”

BFFH Közlekedési Ügyosztályához forduljon.

V. József nádor tér

Hónapokkal ezelőtt jeleztük, hogy nem tudunk behajtani a József nádor térre, mert a Dorottya utca lezárása után itt csak engedéllyel lehet behajtani. A „taxi” kiegészítő táblát visszahelyezték kérésünkre. Azonban most ismét leszerelték. Újból kérjük pótolni...



V. József nádor tér. Megint eltűnt a TAXI kiegészítő tábla

- A kivitelező cég kihelyezte a „Mindkét irányból behajtani tilos és a „kivéve taxi” jelzőtáblákat.

VI. Bajcsy-Zsilinszky - Nagymező utca sarok

Sokan fordulnak balra a Kálmán Imre utcából a Podmaniczky utca felé - jelenleg - szabálytalanul. Célszerű lenne ezt hivatalosan is engedélyezni, senkit sem zavarnak a balra fordulók.



VI. Bajcsy-Zs. - Nagymező sarok. Engedélyezni kellene a kialakított forgalmi rendet

- A csomópontban azonos fázisban kap szabad jelzést a Kálmán Imre utcai és a Nagymező utcai járműirány, valamint a Podmaniczky utca Teréz körút felé tartó ágát keresztező gyalogosátkelőhely. A kereszteződés geometriai kialakítása nem teszi lehetővé, hogy a Kálmán Imre utcából a Podmaniczky utcába kanyarodni szándékozó járművek a „telezöld” miatti elsőbbségadási várakozásukkal ne akadályozzák a Nagymező utca felé irányuló forgalmat, továbbá a Podmaniczky utcát keresztező gyalogos irány szabad jelzésével azonos időben nem engedhető meg ilyen irányú mozgás. Fentiek miatt korábban sem volt engedélyezve a Kál-

mán Imre utcából a Podmaniczky utcába történő kanyarodás és a jövőben sincs lehetőség erre a jelenlegi forgalmi rend alapján.

XIII. Gogol utca - Váci út sarok

A Gogol utcából a Váci úthoz érve a jobb oldali sávból lehet jobbra fordulni, illetve egyenesen továbbhaladni. Azonban hiába mutat jobbra „zöldet” a kiegészítő jelzőlámpa, ha az első autó egyenesen akar tovább haladni. Taxis kolléga javaslata, hogy a jobb oldali sávból csak jobbra lehessen fordulni, a bal oldali sávból pedig egyenesen és balra.

- A Gogol utcában kerékpárút kialakítása van folyamatban. A végleges forgalmi rend szerint egy „egyenes-balos”, egy kerékpársáv és egy „jobbos” sáv lesz kijelölve.

XIII. Pap Károly út - Róbert Károly körút sarok

A gyalogosok védelme érdekében módosították a villamos-járdaszívetet. Azonban az új műtárgyat a Pap Károly utcából balra forduló (!) sávokba helyezték. Kérjük a terelővonalakat módosítani.



XIII. Pap K. út - Róbert K. krt. sarok. Műtárgyat építettek a forgalmi sáv közepébe

- Itt is kerékpárút-építési munkálatok folynak, ennek keretében növelték meg a középső szívetet. A fénykép készítésének időpontjában még nem lett módosítva a burkolati jel, azonban már felhívtuk a kivitelező figyelmét a balra kanyarodó sávokat megvezető burkolati jel módosításának szükségességére.

VIII. Baross tér 6.

A Baross téren „záróvonallal” védett „buszsávot” hoztak létre. Így azonban - elméletileg - a taxisok a Fiumei út felől nem tudnak a Keleti pályaudvar főbejáratához haladni. Kérünk „terelővonalakat” a jelzett helyszínre, a „Záróvonal” mellé.



VIII. Baross tér 6. Elfelejtettek tereelővonalat festeni a záróvonal mellé

- A kivitelező felé intézkedünk az átlépő létesítésére.

XIV. Füredi út vége

Hiányzik egy „Kötelező haladási irány” jelzőtábla a SHELL benzinkúttal szemközi oldalon. Kérjük pótolni.



XIV. Füredi út. Hiányzik egy Kötelező haladási irány jelzőtábla

- A kötelező haladási irány jelzőtábla kihelyezésére intézkedtünk.

IX. Külső Mester út

Végre elkészült az útszakasz az Illatos út és a Könyves Kálmán körút között. Naponta sok ezren használják, azonban még sokan nem mernek arra menni, mert kint vannak még a „Mindennemű forgalom tilos, kivéve Építési forgalom”. Kérjük a felesleges táblákat leszerelni.



IX. Mester út. Elkészült végre egy út, csak éppen a járműveket nem engedik oda

- A Külső Mester utca átadása még nem történt meg. Az átadás-átvételi eljárás után, illetve forgalomba helyezési eljárásakor kerülnek le a tilalmi táblák.

XI. Bartók Béla út - Lágymányosi sarkok



XI. Lágymányosi út - Bartók Béla út sarkok. Egyik jelzőtábla takarja a másikat...

„Mozgássérült” parkolóhelyet alakítottak ki, közvetlenül a taxiállomás előtt. Ez örvendetes. Azonban van egy gond. A Taxiállomás jelzőtábla „visszafelé” hatályos, a „Mozgássérült” parkolóhely pedig előre. Így a két jelzőtáblát egymás mellé (!) kellene kihelyezni. Ez sikerült is. A „Mozgássérült” táblát nem lehet látni, a „Taxiállomás” jelzőtábla miatt.

- A jelzőtábla helyreállítására intézkedtünk.

X. Harmat utca 142.

Taxis kolléga talált egy nyilvánvalóan felesleges „Várakozni tilos” jelzőtáblát Kőbányán. Kérjük leszerelni.



X. Harmat utca 142. Itt is egy felesleges tilalmi jelzőtábla

- A jelzőtábla leszerelésére intézkedtünk.

X. Népliget

Taxiállomást alakítottak ki a Népligetben a BKV autóbusz végállomás mellett, éppen ezért behajthatnak a taxik is a Népligetbe az Üllői út felől. Jó lenne ezt az engedélyt megadni az Elnök utca felől is.



A X. kerületi Népligetben hiányzik egy TAXI kiegészítő jelzőtábla a Könyves Kálmán körút felől

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

X. Balkán utca 1.

Drága pénzen elkészült a Balkán utca felújítása, közben otfelejtettek egy vasúti átjárót. Jó lenne megszüntetni, hiszen ezek a sínek nem vezetnek sehová.



A X. ker. Balkán utcában ott felejtettek egy felesleges vasúti átjárót

- A vasúti átjárók megszüntetése a MÁV Zrt. feladata.

V. Károly körút 2.

Villamos-pályatestépítés volt a Múzeum körúton, ezért a Károly körútról csak a bal oldali sávból lehetett egyenesen tovább haladni. Véget értek a munkálatok, kérjük az eredeti forgalmi rend visszaállítását.

- A Károly körút és a Múzeum körút forgalmi rendje a metró építési munkáinak megfelelő organizáció szerint változik. Rövid időn belül megkezdik a Múzeum körúton az útépitési munkákat, mely során mindössze 2x1 forgalmi sáv fog csak működni. Ezt követően pedig a végleges forgalmi rend lép érvénybe – várhatóan szeptember körül – melyre még nincs jóváhagyott terv.



A VI. kerületi Nagymező utcában hiányzik egy Kikerülési irányt mutató jelzőtábla

VI. Nagymező utca 58.

Műtárgyat alakítottak ki, hogy a trolibuszok könnyebben tudjanak kiállni a megállóból. Azonban este, sötétben nem lehet látni a műtárgyat. Kérünk „Kikerülési irányt mutató” jelzőtábla kihelyezését.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

VII. Klauzál tér 16.

„Mozgássérült” parkolóhely van a jelzett helyszínen, éppen ezért indokolt a „Mozgássérült parkolóhely” jelzőtábla kihelyezése. Azonban a táblát az eredeti „Egyirányú út kezdete” jelzőtábla helyére (!) helyezték ki. Kérjük az eredeti jelzőtábla visszahelyezését.

A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.



A VII. ker. Klauzál tér 16. sz. szemben egy Mozgássérült jelzőtáblát helyeztek ki...

...oly módon, hogy leszerelték az Egyirányú út kezdete jelzőtáblát

VII. Dob utca – Akácfa utca sarok

Az út vonalvezetésébe (!) helyezték ki a kerékpártárolót a jelzett helyszínen. A kerékpártárolót már többször kidöntötték, kérjük áthelyezni.



VII. kerület Dob utca – Akácfa utca saroknál az útvonal vezetésébe helyezték ki kerékpártárolókat, amit az esti, éjszakai órákban nem lehet észrevenni

- Az utolsó gépjármű-parkolóhely helyén lett kijelölve a kerékpártároló, ezért a szabad keresztmetszet nem csökkent a korábbi helyzethez képest. Megjegyeznénk még, hogy az Akácfa utcából így javult a beláthatóság.

Továbbra is várom a kollégák kéréseit és kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban, akár személyesen, akár a szerkesztőségen keresztül.

SMS 06-20-924-7645

Email: lampafelelos@freemail.hu

Üzenet: www.iwiw.hu

AUTÓMENTÉS 0-24-ig

egész Európa területén - 3,5 tonnáig

SE-BES PLUSZ Kft.

06 20 9 441 186

Budapest területén belül bárholon bárhová 8000 Ft-ért.

- Idegen balesethez történő hívás esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

TAXIGÉPKOCSI TAXIRENSZÁM

Zafira, Lacetti bérelhető
taxinak teljesen felszerelve

HOSSZÚTÁVRA

0670/368-3949
0670/368-3948

Diplomás adótanácsadónál biztosítás kötése kegyeleti szolgáltatásokra.

Érdeklődni: **20/663-8243**

Mi lenne, ha csak egy taxitársaság lenne?

Érdekes ötlettel állt elő egy taxis kolléga! Mi lenne, ha csak egy taxitársaság lenne Budapesten? Ő ugyan megnevezett egy általa favorizált csapatot, de nem ez a lényeg. Gondoljunk bele: minden taxis kilépne a többi társaságtól és csak ennél az egyénél sorakozna fel. Az utasok meg csak azt az egy társaságot hívhatnák, hiszen nem lenne más. Megszűnne ez a rémület, ami az elmúlt hónapokban a taxisszakmában tapasztalható. Nem lennének ilyen-olyan tarifák, tragikus tartalmú reklámok. Ugyanis vannak tarifák, amelyek csak bomlasztó hatásúak lehetnek. A taxis élni akar, de legalábbis túlélni. Vagy beáll a sorba, és becsődöl, vagy nekiáll „pörgetni”, másképpen nem maradhat talpon. De jönne ez az egy taxitársaság a mindenképpen FIX tarifájával. Így az utas sem alkuozhatna. Valamit valamiért.

Mészáros Szabolcs

- Anyu, tud a szobalányunk repülni?

- Dehogyan. Honnan veszed?

- Mert tegnap, mikor elmentél itthonról, apu azt mondta neki, hogy ő egy angyal.

- Igen? Na, akkor mégis fog repülni...!

* * *

Egy fiatalember elmegy hegyet mászni Japánban. Az első hét után képeslapot küld a haver-

jának és a feleségének. Sajnos összekeveri a képeslapokat és hibásan tölti ki őket. A barátja a Fujit ábrázoló képeslapot kapja, a következő felirattal:

„Jól érzem magam Japánban!”

A felesége viszont egy mosolygó gésát ábrázoló képet, a felirat:

„Látod, ezt másztam meg csütörtökön!”

A gépkocsik hibrid- és villamos hajtása 2. rész

Az autóipart a globális klímakatasztrófa elkerülésének és a válságból való kilábalásának igénye feszíti. A megoldás új megatrendjét a gépkocsihajtások villamosítása jelenti szerte a világon. A megoldás része a hibridhajtás, melyet a belsőégésű motor kedvezőtlen üzemállapotainak kiküszöbölésére alkalmaznak.

Alapok

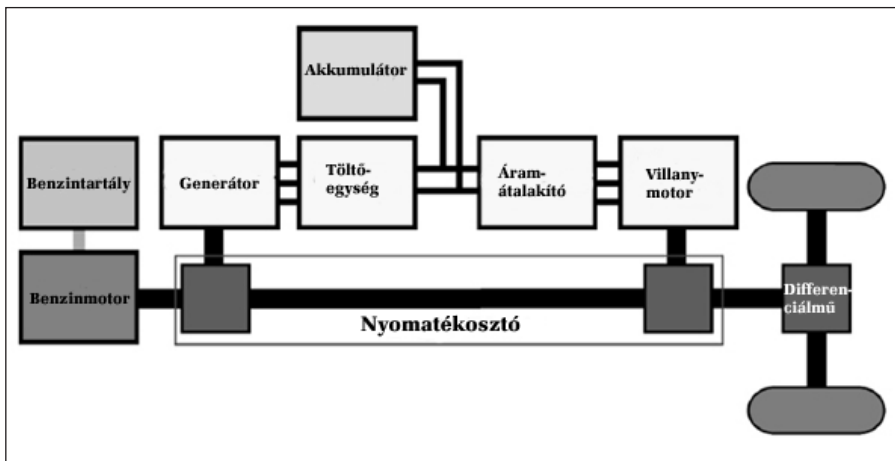
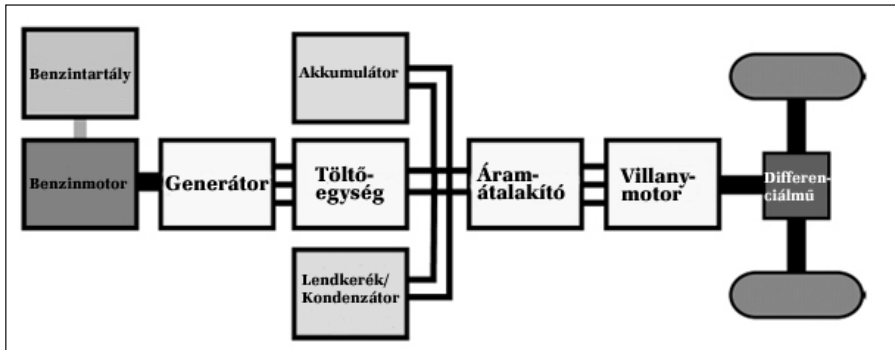
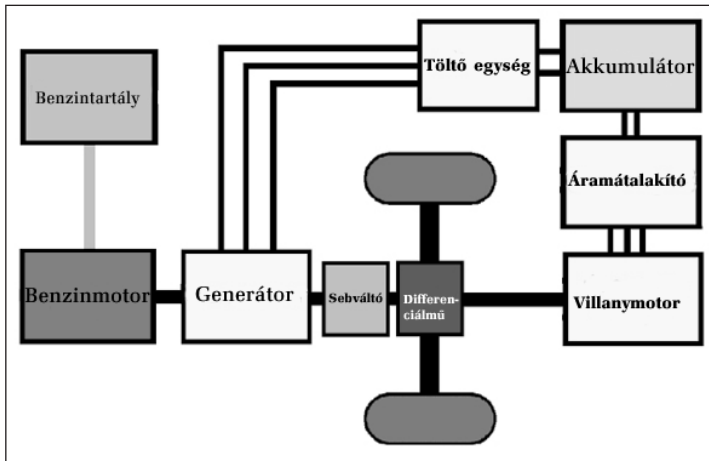
A hibridhajtás azonban távolról sem magától értendő része a járműfejlesztésnek. Annyira nem, hogy vezető-szerkesztők is elsüppednek az új keletű ismeretek mocsarában: Például, ha az Insight párhuzamos és a Prius III soros (teljesítmény-elágazásos) hajtásáról esik szó.

A hibridhajtás használati értékei között azért érdemes eligazodni, mert a téves felismerésen alapuló járművásárlásért drága tanulópénzt fizethetünk.

0. Fosszilis üzemanyagú hajtást villamos hajtással akkor érdemes kiegészíteni, ha annak légszennyező üzemállapotai – az üzemidő mind nagyobb hányadában – kiküszöbölhetők.

1. A belsőégésű motorú hajtást ma csak másfél literesnél nagyobb motorú járműveken gazdaságos villamos hajtással kiegészíteni (hibridesíteni).

2. Hibridhajtással a személygépkocsik átlagos üzemanyag-fogyasztása mikrohibrideken 5,



A hibrid hajtások felosztása, hajtáselrendezés szerint. a Párhuzamos hibridhajtás. b Soros hibridhajtás. c Nyomatékosztós hibridhajtás

Áttekintés

A gépkocsik hibrid-, és villamos hajtása

1. rész

Bevezetés

Hibrid hajtásváltozatok

Miért érdemes hibridesíteni?

A hibridjárművek működés-szabályozása

2. rész

Alapok

A hibridhajtások osztályozása

A hibridhajtások felosztása

3. rész

Plug-in hibridek

Tisztán villamos hajtású járművek

Összegzés

mild-hibrideken 10, és full-hibrideken 15%-os mértékig csökkenthető.

3. A nagyobb fogyasztás- és emissziócsökkentések döntően a nagyobb részidejű villamos üzem javára írhatók.

A jövőbe mutató hibridesítés határát az emisszióra, a fogyasztásra és a költségekre optimalizált, gazdaságos (Prius, Insight) hibridek jelentik, a drága (Lexus GS, LS, RX) hibridekkel szemben. Azok a 3,5 literesnél is nagyobb belsőégésű motorjaikkal akkor is sokat fogyasztanak, ha különben a kategória legjobbjai is.

A villamos hajtás alkalmasságát ma döntően az energiatárolás költsége határozza meg. A tisztán villamos hajtású gépkocsikkal ezért fordul elő, hogy az energiatárolók költsége ma több mint 70%-kal múlja felül a hibridhajtásokét.

A költségeik alapján ma az ultrakondenzátoros mikro-mild hajtások lépik át a gazdaságos gyárthatóság határát.

A hibridhajtások felosztását működésük és előnyeik jobb kihasználása miatt érdemes megismernünk.

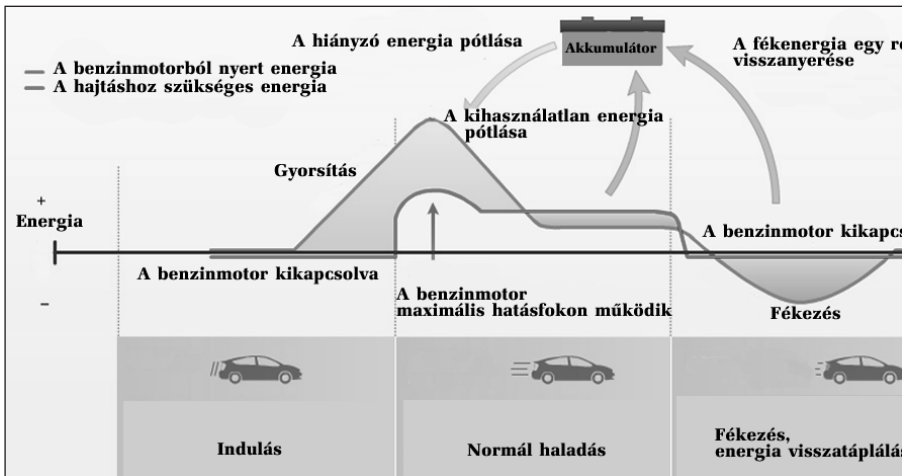
A hibridhajtások osztályozása

A hibridesítés fokát tekintve, a hibridhajtások mikro-, mild- és full-hibrid csoportba, hajtás-elrendezésük alapján soros, párhuzamos és vegyes kategóriákba sorolhatók.

A hibridesítés fokát számszerűen a járműtömegre jutó villamos teljesítmény és az adott kategória szolgáltatásainak adja.

A járműtonnánként 2,7 - 4 kW-os csoport mikro-hibridjárműveinek szolgáltatásait a start-stop üzem és a fékenergia visszanyerése jellemzi. Úgy, mint a BMW 1-esek esetében. Jóllehet az utóbbiakat a legelfogultabbak sem tartanak hibrid-járműnek.

A mild-hibridek a 6 - 14kW/t tartományba esnek, és az előbbieken túl a belsőégésű motor villamos teljesítménynövelésére (boost funkcióra) is alkalmasak.



A hibrid üzem jellegzetes működési állapotai.

Induláskor, illetőleg kis tempójú haladás-kor a járművet csak a villanymotor hajtja, és a benzinmotor nem működik.

Normál haladás-kor a benzinmotor nagy határfokon működik, hajtja a kerekeket, és forgatja a töltőáramot fejlesztő generátort.

Fékezés-kor a hibridvezérlő gondoskodik a fékenergia egy részének visszanyeréséről, amit a generátor az akkumulátor töltésében hasznosít

A párhuzamos hajtású hibridek (amint ezt a Honda Civic Hybrid és Insight példája is mutatja) gyakran mild-hibridként kerülnek forgalomba.

A **full-hibridek** soros hibrid és soros-elágazásos hibrid rendszerűek. 20 kW/t meghaladó fajlagos teljesítménytömegűek, tisztán villamos üzemmódban is közlekedhetnek. A sebességük az 50 km/h-s tempót is elérheti. Úgy, hogy a hibridhajtások villanymotorjai a belsőégésű motorok kis és nagy fordulatszámon fennálló nyomatékszegénységét, rosszabb határfokú üzemet eredményesen javíthatják. Ezek és a fékenergia visszanyerése miatt, üzemanyag-fogyasztásuk is számottevően csökkenthető.

Mindez nagyobb tárolókapacitású (egyben nehezebb) akkumulátor használatát igényli. A tárolókapacitás teljesítménysűrűségét újabb (könnyebb) lítium-ion akkumulátor használatával növelik.

Tekintettel arra, hogy a hibridhajtás villanymotorja a belsőégésű motor indítását és akkumulátorának töltését is lehetővé teszi, full-hibrideken a különálló generátor és indítómotor használata kiküszöbölhető.

Plug-in hibrid

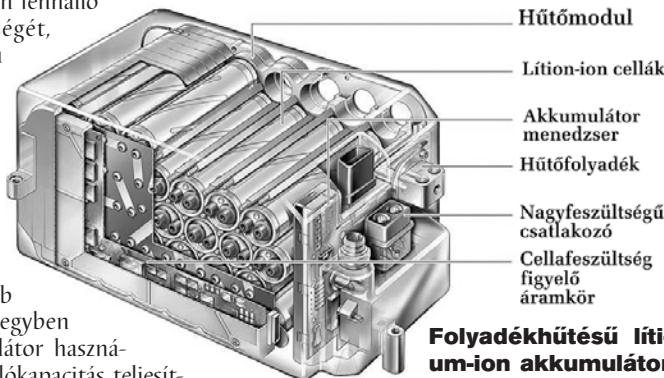
A hibrid hajtásfejlesztések új törekvése az akkumulátorok fedélzetről és közüzemi villamos hálózatról egyaránt tölthető változatai jelentik. Ezek a hajtások a gazdaságos üzemeltetést a belsőégésű motor használati idejének csökkentésével és a villamos használati idő növelésével érik el, az eddigiéknél nagyobb teljesítménysűrűségű akkumulátorok alkalmazásával.

A menethosszak és feltöltések vizsgálata ugyanis azt mutatta, hogy a napi járműhasználatban található olyan kompromisszum, ami a feltöltési és tárolási igényeket

ésszerű módon képes kielégíteni. Belsőégésű motort elegendő csak az ezen felüli, hétfélig utazásokhoz használatba venni. Az így összehangolt igények kielégítésére tervezett (mechanikus és villamos hajtású) hibridjárműveket, plug-in hibrideknek nevezük.

A hibridhajtások felosztása

Párhuzamos hibridhajtás. Annak, hogy rendre-másra mégis terjed a párhuzamos



Folyadékhűtésű lítium-ion akkumulátor felépítése

hajtás, elsősorban külső indokai vannak, amit főképp a beszállító és a gyártó közötti fejlesztési együttműködés egyszerűsítése és időigényének csökkentése motivál.

15-20 lóerős párhuzamos hibrid-részegységekből ugyanis a beszállító állíthat össze közvetlen beszerelésre alkalmas moduláris egységeket. Ezek felhasználásával a gyártó minimális ráfordítással állíthat elő kedvezményekre jogosító „alibi-hibrideket”, amelyek forgalomba hozatalával a gyártó és vásárló „egyaránt jól jár”. Jogosulttá válnak ugyanis valamennyi hibrid-

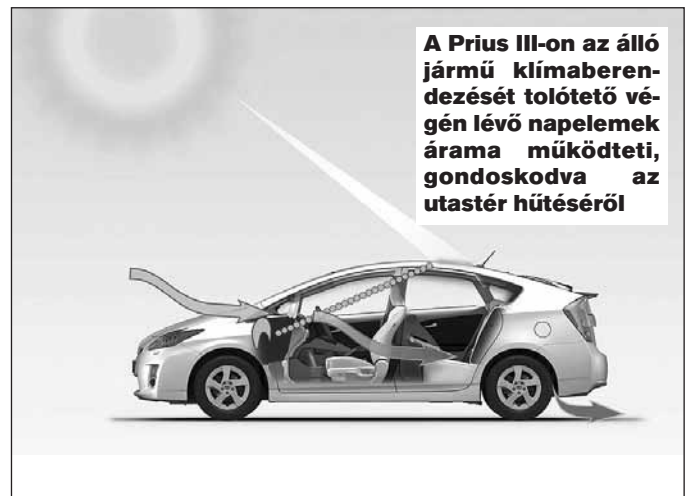
kedvezményre. Az éghajlatot és a légekört minimális fogyasztással és CO²-kibocsátással védő gyártók olyan országok piacán vizsgálatolnának, amelyek hatóságai CO²-kibocsátásuk alapján különböztetik meg a hibridautókat, és a honi hatóságokkal ellentétben nem tekintik homogén adócsoportnak a hibridjárműveket.

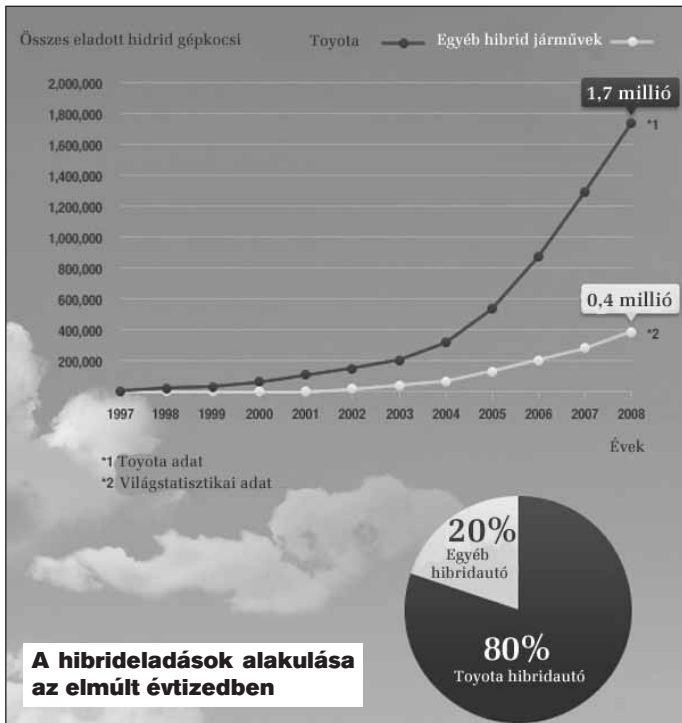
Addig ugyanis az 54 lóerős (1,1 literes benzinmotorú, 119 g/km CO²-kibocsátású) Fiat Panda vásárlója 361 ezer, míg a 219g/km CO²-kibocsátású Lexus 600h vezetője 190 ezer forint regisztrációs adót fizet.

A vásárlók pedig nem az autópályán gondolt megtakarításukért vesznek hibridautót, hanem mert azokat túlnyomórészt, akadályoztatott városi forgalomban használják.

A járművel közlekedés hosszú utakon közlekedők ne a hibridautóktól várjanak nagy megtakarításokat. Ilyenre azok számíthatnak, akik túlnyomórészt akadályoztatott városi forgalomban használják hibridjárműveket. Közülük is főképp a soros (teljesítmény-elágazásos) tulajdonosai.

A **soros hibrid** a járművet kizárólag kábelben keresztül, villanymotorral hajtja, és a belsőégésű motor nincs közvetlen kapcsolatban a hajtott kerekekkel. A rendszer hajtóeleme a villanymotor, energiatároló eleme az akkumulátor. Belsőégésű motor meg azért van, hogy a generátort forgassa. A rendszer akkumulátora a belsőégésű motor árammá alakított energiáját és a jármű visszatáplált fékenergiát tárolja. A





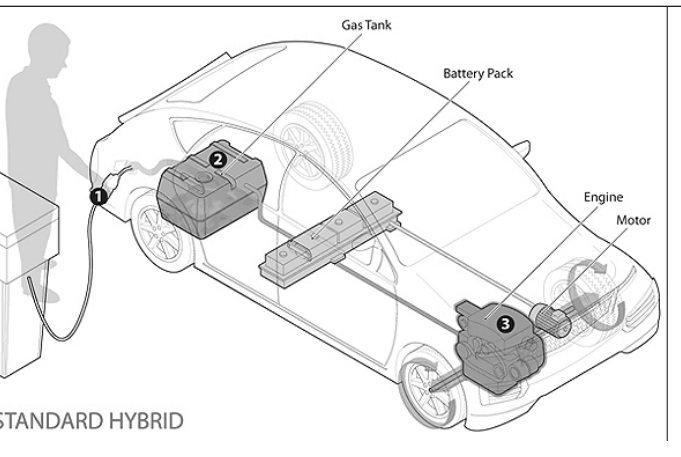
soros hibridhajtás legfőbb értéke a finoman szabályozható villamos üzem. Ez különösen akadályoztatott haladáskor (araszoláskor) domborodik ki, amikor a járművet kizárólag villamos energia mozgatja. 40-50 km/h-ról végzett gyorsításkor és ennél nagyobb sebességű haladáskor a belsőégésű motor is részt vesz a hajtásban. A villamos üzem finomszabályozása és a belsőégésű motor abban a legkedvezőbb működési állapotban tartásra is lehetőséget ad, amikor a fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás minimális.

A **vegyes vagy teljesítmény-elágazásos hibridhajtást**, a soros hibridhez képest a belsőégésű motornak a járműkerekekkel egybekapcsolását tengelykapcsoló végzi. A belsőégésű motor és a járműkerekek össze-

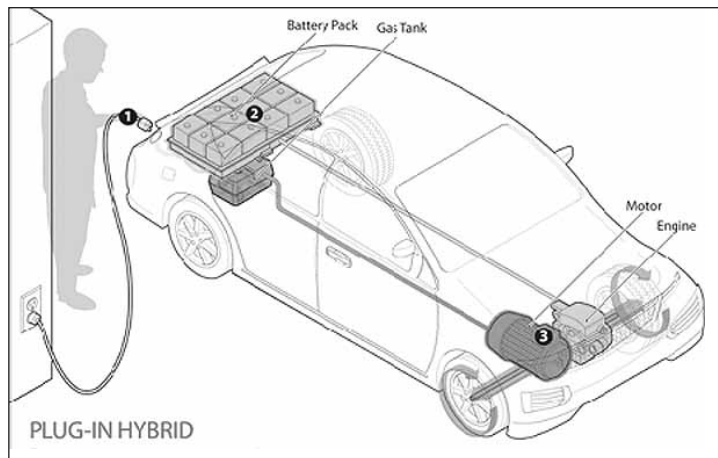
kapcsolásának célja kettős: 1. autópálya-forgalomban javítja a hibridhajtás hatásfokát; 2. lehetőséget ad a villanymotorokkal végzett, csúcsüzemi gyorsításra. A teljesítmény-elágaztatást bolygómű végzi. Kombinálhatósága és rugalmassága miatt mindmáig ez a hajtásmód a legerjedtebb.

A sebváltó, a generátor és az indítómotor elmaradása a teljesítmény-elágazásos hibrideken csak hab a tortán.

A **teljesítmény-elágazásos hibridhajtású Priusban** a villamos és a mechanikai



Benzinüzemű és villamos hibridhajtás



hibridek és a teljesítmény-elágazásos hibrid hivei között. A számaik önmagukért beszélnek. A nagyobb járműosztályba tartozó Prius III, 60 kW-os villanymotorja az Insight 10 kW-osával szemben, vagy a 89-es CO₂-emisszió az Insight 101g/km CO₂-kibocsátásával szemben ma a technika csúcsát jelenti. Normatív átlagfogyasztása ugyanakkor 3,9 l/10 km-re, az Insight 3,7 l/10 km-ével szemben a Prius III 10%-kal nagyobb vételára értékarányosnak mondható.

A tényleges hazai árak kb. 20%-os felára csak a magas jen és az alacsony forint átváltás következménye.

A tartályterefogat a villamos járműfejlesztés Achilles-sarka. A jövő (fosszilis eredetűnél kisebb energiasűrűségű) üzemanyagai ugyanis a mainál nagyobb térfogatú tartályok használatát igénylik. Úgy, hogy azok nem szoríthatják ki a helyükről a jármű utasait, ezért a fejlesztőknek az üzemanyagok energiasűrűségét is célba kell venniük.

Petrók János

Virtuális taxiállomás...

Egyre több taxitársaság alkalmazza a „drosztelső”, „sorelső” fuvarkijelölést a taxifuvarozásban. A lényeg egyértelmű: fel kell pörgetni a címkiadást! Jönnek a telefonos rendelések és néhány cím „kiadása” nem egyszerű, hogy finoman fogalmazzunk. Ha „menő” a cím, akkor ezer a jelentkező. Ha nincs benne „okosság”, akkor meg a kutyának se kell. Ezért jó a drosztrendszer! Ezt kapja, ez jutott. „Ezt dobta a gép.” Ha tudja a taxis egy fuvarról a lényegét, akkor variál. Pedig azt mondja az angol: „ami kibillen, az visszabillen”. De nem! A taxis okos. A rövid fuvar nem kell, a hosszú fuvarért meg nagy a tolongás. Azonban a drosztelső (sorelső) rendszer kialakításához kell egy taxiállomás, ahonnét lehet indítani a taxikat. De a Belvárosban nincs elég droszt! Éppen ezért hozta létre az egyik cég a „virtuális”, képzeletbeli taxiállomást.

A Belváros egyik kereszteződését kinevezték taxiállomásnak. Aki azon a ponton elhalad, bejelentkezik a diszpécserközpontban „Halló, itt vagyok! Irjatok be a drosztra!” Aztán tovább halad a forgalom lüktetésével. Majd a közeli helyeken leparkol, szigorúan a KRESZ betartásával. Ha véletlenül van egy „beülős”, akkor jelzi a diszpécserközpontnak. Ha visszatér, beáll a sor végére. Szerintem ragyogó ötlet, ha már nincs elegendő tényleges taxiállomás, legalább van egy, amolyan virtuális... **so176**

Csak a hangom miatt nem lettem énekes.

A nejem szerint túl kíváncsi va-

gyok. Legalábbis folyton arról írogat a naplójában.

Már majdnem megvettem a

„Pozitív gondolkodás előnyei” című könyvet, de aztán arra gondoltam, ugyan mire lenne jó.

* TAXIS KÓTYA-VETYE * TAXIS KÓTYA-VETYE * Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

4 db Nissan Primera felni téli gumival (Michelin Alpin 205/60x16 méretű), 90%-os állapotban eladó. Irányár: 80 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/70-383-8344 telefonszámon.



Eladnám, vagy budai zöldövezeti lakásra cserélném (ráfizetéssel) 200 négyzetméter alapterületű telken, csendes, jó állapotú, zöldövezeti, erdőhöz közeli (kertben grillstűtő, nagy terasz, elektromos kandalló, nagy nappali, beépített bárpult, 2 hálófülkés, fürdőszobás-zuhanyzós, csatornázott, leányfalui strand kocsival 5 percre) hétvégi házat. Az ár irányár: 18 000 000 Ft. Valamint ugyanitt a leányfalui strand közelében, csendes, felújítandó, nappali + 3 szobás

hétvégi házat – családi okok miatt – szintén eladnám. 200 négyzetméter alapterületű, vízóra van. Az ár irányár szintén: 14 000 000 Ft.

Érd.: Kiss Gábor 06/70-383-8004



Fuji FinePix S 500 digitális fényképezőgép 2 éves, újszerű állapotban, itthon vásárolt, számla van, gyári tartozékokkal eladó. Ára: 30 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-295-1891 Főtaxi 1891



Eladó Kenwood TK 780 URH-rádió kódadóval, télerőmérővel, papagájkivételével 70 000 Ft-ért és egy Daiwa antenna 10 000 Ft-ért.

Érdeklődni lehet: a 06/70-285-1157 telefonszámon.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A „Várakozóhely” tábla alatt a kiegészítő tábla jelzi, hogy a járműeknek a járdán kell várakozniuk. Az ilyen helyen, az úttest szélén megállni még szabad, de a várakozás tiltott.

2. Helyes az „C” válasz. A tábla jelzésének a hatályát csak a „Kötelező legkisebb sebesség vége” tábla szünteti meg.

3. Helyes az „C” válasz. A tábla jelentése „Vasúti átjáró kezdete”. A vasúti átjárón csak folyamatosan – megállás nélkül – legalább 5 km/h átlagsebességgel szabad áthaladni.

4. Helyes az „B” válasz. A tábla jelentése „Autóút”. Az autóúton a személytaxi legfeljebb 110 km/h sebességgel közlekedhet.

5. Helyes az „B” válasz. A tábla jelentése: „Megfordulni tilos”. Hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkeresztezéddé kezdetéig tart.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Köömlesztés”. Az előttünk haladó járművek vezetői az útra került kövek miatt hirtelen fékezhetnek, és ezért célszerű a követési távolságot a megszokotthoz képest megnövelni a sebességet pedig mérsékelni.

7. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Legkisebb követési távolság”. A KRESZ nem jelöli meg kivételként az emberi vagy állati erővel vont járműveket.

8. Helyes az „B” válasz. A szabály ebből a szempontból nem tesz különbséget külön megvilágított és világítás nélküli úttest között.

9. Helyes az „C” válasz. A sárga fény a forgalom irányának a megváltozását jelzi. Ilyen esetben meg kell állni, ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkeresztezéddésben mielőbb át kell haladni.

10. Helyes az „A” válasz. Az irányváltotást – ide nem értve a körforgalmú útra történő bekanyarodást – irányjelzéssel kell jelezni.

11. Helyes az „B” válasz. Vészfékezéskor nem várhatunk a motorfék hatására, mert ahhoz idő kell, hogy kialakuljon. A fékerőnek egy nagy részét felémésztené a mozgásban lévő erőátviteli szerkezetek lefogása.

12. Helyes az „A” válasz. A taxiban ma még nem kötelező a gyermekbiztonsági rendszer használata, így a két csöppesség a felnőttek mellett a hátsó ülésen szabályosan szállítható.

13. Helyes az „B” válasz. A manőver biztonságos végrehajtásának feltétele, hogy az előzési távolságon belül az úttesten ne legyen akadály, és szemből a kétszeres előzési távolságon belül ne jöjjenek más járművek.

14. Helyes az „A” válasz. A képen látható helyen a terelővonalakkal a megállóban tartózkodó, menetrend szerint közlekedő autóbusz kikerülését kívánják segíteni. Az így elkerített részen más jármű is áthaladhat, de ez esetben az irányjelzőt értelemszerűen kétszer is használni kell, továbbá adott esetben az ott közlekedőnek még elsőbbségadási kötelezettsége is keletkezhet.



2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100 cm³, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Részlet megoldható! Irányár: 1 550 000 Ft.

Érdeklődni lehet 06/70-383-8480 (du. 15 órától 22 óráig) City 480



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.

Az ittas vezetésről, magunk között Ne csináljátok!

Hihetetlen szokás terjedt el a taxisok – szerencsére – egy kis részénél. Leguritanak néhány sört, vagy más „erősítőt”, és úgy ülnek volán mögé. Egy büfés ismerősöm beszélt egy taxis kollégáról, aki minden ebéd előtt egy „gyorsítóval” kezd, majd ebéd után bedönt az arcába egy sört. Azután nyugodtan elkezdi taxizni.

A másik kollégát én magam láttam, hogy a taxiállomáson beszélgetett, közben kortyolta a dobozos söröket. „Már nem dolgozol, ugye?” kérdeztem. „Megyek hazafelé!” Aztán megdöbbenve látom, egyszer csak ül be a taxiba és elviharzik. Az okot természetesen tudom. Mindenki el van keseredve, mindenki letargiában van. Egy kis itóka megvigasztal, egy kis bódulat jólesik. De ez nem lehet a megoldás! Én nem értek egyet a jelenlegi rendeletekkel, de tudomásul veszem azokat. Zéró tolerancia, vagyis egyetlen kortyot sem lehet inni vezetés közben. Elég egy koccanás, egy járdáról lelépő gyalogos, és mindennek vége. Legszívesebben melékelnék olyan taxis kollégákról képeket, akik az utcákon koldulnak, kéregetnek. Nemrégem még itt voltak közöttünk, és egy pillanat alatt összeomlott számukra minden. Nincs munka, nincs kenyérkereset sem.

Gondoljatok a családra, a gyerekekre, a jövőre! Nehéz napokat élünk meg mindannyian, de túl kell élni!

Ferency P. Károly

A férj borotválkozik a fürdőszobában és morog magában:

– A fenébe! Ezzel a borotvával még a nyakamat sem tudom elvágni!

Az asszony beszól neki:

– Beadjam a nagy kést?