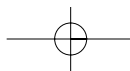


XIX. évf. X. sz.

2009.

Október



TARTALOM

Szigorodó előírások, korszerűbb szabályok	4.
Vezessék be a taxizásban a FIX tarifát!	4.
Még kikkel kell megküzdeni?	6.
Spájzöljünk a hivatalos iratokat	9.
Haltenberger Samu-díj 2009	10.
Ünnepélyes Fuvarozói Klub	17.
Örmezón a helyzet változatlan	18.
10 éve történt	21.
Margit híd 2009-2010	23.
Mi az igazság a Margit híddal kapcsolatban?	25.
Dögöljön meg a szomszéd tehene?	26.
Új közlekedési jelzótáblák	
Németországban	26.
Tudod vagy tippelsz?	27.
A BTI kínálata	28.
Szemészeti vizsgálat a City Taxinál	33.
Csak rendőrnek tudj látszani...	34.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	37.
Mit hordjunk a taxiban?	39.
Találtunk egy verset	40.
GPS-rögzítés - kicsit másképp	42.
Az autósok háromnegyede szabálytalan	43.
Szlovákia 2009	43.
Adózási és tb-kislexikon	44.
Morfondáriák	44.
A cél: büntetés...!?	46.

Három és fél év emberölés kísérletéért

Fizetés helyett kést rántott

Jogerősen három és fél év, fiatalkorúak börtönében letöltendő szabadságvesztésre ítélte a Szegedi Ítéltábla a 19 esztendő R. Istvánt, aki 2008. április 5-én reggel Kecskemét hobbitelkes részén fizetés helyett nyakon szúrta az öt fuvarozó taxist, Varga Tibort. A sofőr nyolc napon túl gyógyuló sérülésekkel, de túlélte a támadást.

Az elítélt 2008. április 5-ére virradóan barátjánál több kecskeméti szórakozóhelyen mulatott és alkoholt is fogyasztott. Hajnali negyed hatkor futott be a hívás a Kecskeméti Taxiközpontjába, azzal a kéréssel, hogy a kiskőrösi úti MÉH-telephez kérnek egy autót. A diszpécsernek a megrendelő telefonszáma ismerősként volt regisztrálva, így nyugodtan küldte a címre a kocsit, ahová egyébként nem szívesen járnak a taxisok.

A helyszínre érkezve R. István és barátja beültek az autóba és a Zsinór utcába vitették magukat, ahol a lány kiszállt, míg a fiú közölte, nincs nála pénz, de ha a külvárosi, hobbitelkes részre kimennek, ott tud kérni, és kiegyenlíti számláját. Ezután vagy harminc kilométert autóztak, mire

reggel fél hétkor az alsószéktői tanyavilágban megálltak, ám R. István itt sem kapott pénzt, így Varga Tibor közölte utasával, beviszi a taxitársaság központjába, ahol meg egyeznek a számla rendezésének módjáról. Az utasnak ez nem tetszhetett, mert ahogy a gépkocsi elindult, előkapott egy kést és hátulról nyakon szúrta fuvarozóját. A döfés a verőértől 2 centiméterre találta el a gépkocsivezetőt. A kés a penge tövében eltört, ám a taxisnak volt annyi lélekjelenléte, hogy a kiálló pengét kirántotta, majd az autóból kiugró fiút hátrahagyva elmenekült.

A kés a bőreken kívül mást szerencsére nem sértett meg, de a szakértői vélemény szerint súlyosabb, akár életveszélyes vagy halálos sérülést is okozhatott volna. A nyomozás nagy erővel indult meg a tettes felderítésére, ám R. István nem sokkal később önként jelentkezett a rendőrségen, feladta magát.

A táblabírószám közfeladatát ellátó személy ellen elkövetett emberölés bűntettének kísérletében találta bűnösnek a vádlottat, ezért jogerősen három és fél év, fiatalkorúak börtönében letöltendő szabadságvesztésre ítélte a támadót.

k.z.t.

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

OKTÓBER 1-TŐL...

...nem kell az autóban **izzókészletet** tartani. Vagyis a rendőr - ha nem talál más hibát - ezzel a korábban szokásos zárókérdéssel a továbbiakban nem piszkálódhat. Az is igaz, hogy ettől még a lámpáknak világítani kell. A döntés az utolsó pillanatban született. Ugyanis az Európai Unión belül viszont rövidesen csak olyan személgépkocsit lehet majd értékesíteni, melynek izzóit a gépkocsivezető is könnyedén ki tudja cserélni.

A másik újdonság, hogy nem a **mentődobozoknak** lesz szavatossági ideje, hanem a benne lévő tartalomnak. Tehát október 1-től a rendőr - hogy lássa mondjuk a pólya szavatossági idejét - kinyitja a plombát a dobozon, majd szétszedi annak tartalmát és átnézi darabonként a kötszerek, eszközök lejáratát. Remek, nem? Meg életszerű. Egész biztosan sokan vannak azok, akiket az ilyen egészségügyi dobozzal mentettek meg. Képzeliük el a több sebből vérző sérültet, akit kitör a frász, hogy a szétszakadt bőrre tett gézlap szavatossága tavaly lejárt. Milyen szörnyű következményei lehetnek az ilyen felelőtlen magatartásnak...

Havi aforizma

Az élet nem arról szól, hogy várjuk a vihar elvonulását, hanem arról, hogy megtanuljunk táncolni az esőben.

ecometer

Ecometer taxióra hőnyomtatóval

20.000.-Ft

kezdőbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxióra beszámítással üzemképesen elvihető!
Havi törlesztő részletek 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

Nyar végén kaptuk a hírt, miszerint a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítás hatályos szabályozási rendszerét felül kívánja vizsgálni. Természetesen ez így jelenthet jót is, rosszat is. Ezért mielőtt az amúgy is ezer sebből vérző szakmát sokkoltuk volna a hozzánk eljutott rémhírekkel, inkább tájékoztunk. Megtudtuk, hogy az illetékes minisztérium augusztusban a következő tartalmú levelet küldte ki a szakma képviselőinek:

...A szabályozásban alapvetően át kívánjuk alakítani a személytaxis és személygépkocsi személyszállító szolgáltatási tevékenységet végzőkre vonatkozó pénzügyi követelményeket, a rájuk vonatkozó szakmai képzési, képzettségi előírásokat, illetve a szabályozás egyes speciális kérdéseiben további felhatalmazást kívánunk adni az önkormányzatok számára a részletes működési szabályok további helyi sajátosságoktól függő meghatározására. A felülvizsgálat során a mai igényekhez igazodóan újra szeretnénk szabályozni a taxiként üzemeltethető járművekkel kapcsolatos műszaki követelményeket is stb. Ennek során az előzetes elképzeléseink alapján a személygépkocsival végzett közúti közlekedési szolgáltatásra vonatkozó szabályokat a jelenlegi 89/1988. (XII. 20.) MT rendeletből kiemelve,

Változhatnak a taxizás feltételei

Szigorodó előírások,

egy önálló új Korm. rendeletben szeretnénk kihirdetni.

A szabályozás koncepcionális megalapozása érdekében szakértői bizottságot hívunk össze, mert csak így látjuk biztosíthatónak, hogy a szabályozásban mind a piaci szereplők, mind pedig a jogalkalmazó hatóságok szempontjai teljes körűen érvényesüljenek.

Kérjük, hogy a szakértői bizottság első, induló ülésén részt venni vagy szakértő képviselő részvételét biztosítani szíveskedjen.

Közben kiderült, hogy a fent leírtak csak kiinduló elképzelések, melyeket az érdekképviselőknek a minisztérium továbbgondolásra átadott. Ha úgy tetszik, mintegy vitaindítóként. Az pedig csak a további tárgyalásokon, egyeztetéseken dől el, hogy az új jogszabály mit tartalmaz majd. Vagyis még egyáltalán nem biztos, hogy valamennyi – az alábbiakban részletezett – elem a szabályozás része lesz.

Felmerült javaslatként, hogy az ártörvény jelenlegi szabályainak taxira vonatkozó rendelkezéseit el lehetne törölni, hiszen az gátolja a piaci versenyt, akadályozza az utasok ér-

dekeinek érvényesülését, sőt a taxisok költséggarányos áralkalmazását is lehetetlenné teheti. Erre jó példa a főváros évtizedes ármaximálása, melyen nem kívánnak változtatni.

Szintén javaslatként hangzott el, hogy a szakma által is elfogadott hármas követelménymodell (személyi, tárgyi és pénzügyi követelmények) megőrzése mellett szükséges lehet a korábbi pénzügyi követelmények szigorítása. A lassan húsz éve megállapított 100 000 Ft-os kaució, illetve a később utasüléseknél meghatározott 25 000 Ft-os letét ma már nem jelent megfelelő pénzügyi garanciát.

Szóba kerülhet a tárgyalásokon a működési területrendszer felülvizsgálata, illetve a személygépkocsi személyszállító tevékenység és a taxi közötti átjárhatóság lehetővé tétele is.

A képzés (gépkocsivezetői) nemzeti hatáskörben történő újraszabályozásának keretein belül a taxi-gépkocsivezetők és vállalkozók képzési rendszerének átalakítása oly módon javasolt, hogy az igazodjon az egyéb szolgáltatókra előírt követelményekhez (buszos, áru fuvaros stb.).

De nézzük a javaslatokat kissé konkrétan azzal, hogy itt ismét felhívjuk olvasóink figyelmét a vitaanyag jellegre. Vagyis, hogy ebből még semmi nincs eldöntve, csak a későbbi tárgyalások alapjául szolgálhat:

Javaslatok a személytaxis tevékenység egyes feltételei megalkotásához, részletesebb szabályozási gondolatok:
Műszaki, környezetvédelmi, kényelmi:

1. Legalább környezetvédelmi 7-es osztály EURO III. A szakmában már bent levőknek csak 2013. 01. 01-től,
2. Legalább környezetvédelmi eggyel magasabb osztály az újonnan a rendszerbe kerülőnek - 2013. 01. 01-től,

Tisztelt Pénzügyminiszter Úr!

Vezessék be a taxizásban a FIX tarifát!

Igen-igen hosszú levelet írhatnék, de szeretném néhány mondatban megfogalmazni mondani-valóm lényegét. Javasolom, legyen a taxizásban FIX tarifa. Ugyanúgy, mint New Yorkban, Münchenben, vagy Párizsban. Ilyen egyszerű. Egyetlen mondat a döntés lényege: ha Ön beül a taxiba az Egyesült Államokban, Németországban, Franciaországban, akkor már az indulásnál tudhatja, kikalkulálhatja a fuvar végén várható viteldíj összegét.

Természetesen tudom a jelenlegi helyzet okait, harminc éve taxizom, és mint újságírónak rálátásom van a témakörre. Az „átkosban”, a szocializmusban egy, majd két taxitársaság volt. (FÓTAXI, illetve Volán Taxi) Akkor nyilvánvalóan minden taxi ugyanazzal a (fix) tarifával dolgozott. 1982-ben jelentek meg a magántaxik először egységes, majd egy idő után a különféle tarifákkal.

A kérdés jelentőségére jellemző, hogy 1984-ben a Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottsága is foglalkozott a kérdéssel. Mi legyen a magántaxikkal? Ugyanis a „Béketáborban” máshol nem volt ilyen engedmény a magánszektor irányába. Nálunk viszont nagy szükség volt rá! Végül is eldöntötték: maradhatnak a magántaxik.

A rendszerváltás zűrzavarában millió kérdés fontosabb volt, mint a taxitarifa rendezése. Munkanélküliség, hajléktalanok, ezer gond piciny országunkban. Aztán Boross Péter miniszterelnöksége alatt végre megszülettek az első rendcsinálási kísérletek a taxizás káoszában. Bevezették a sárga rendszámot, az azonosítólapot, a tarifatablát, a szigorú műszaki vizsgáztatást. Azonban a tarifákhoz akkor senki sem nyúlt hozzá. Ugyanis a közgazdászok azt mondták, a tarifát nem kell szabályozni, a piac majd megoldja a problémát. Sajnos a szakemberek azt nem vették figyelembe, hogy a taxizás nem a Bosnyák piac, ahol a vevő körbesétál és az olcsóbb retket veszi meg! A taxizásban nincs ilyen lehetőség. A fővárosban három helyen van gond a taxizásban! A vasútállomásokon, a két autóbussz-pályaudvaron és a turisztikailag frekventált helyeken. Ezekre a pontokra az utas, az utasjelölt csak azt a taxit kaphatja, mely a hely „birtokosaként” ott vár áldozatára. Mert a becsületes taxisokat évekkel korábban ezekről a pontokról már furkósbottal elkergették! A megoldás egyetlen mondat: FIX tarifa! A város vezetése állapítja meg, mennyi legyen a tömegközlekedés, és mennyi a taxi tarifája. Ha valamelyik taxinak ez majd nem tetszik, akkor ne taxizzon! Am a jelenlegi rémálom tarthatatlan! Az utasok egyszerűen nem mernek beülni a taxikba, mert nem is lehet megbecsülni a várható fuvardíjat. Csak egy lehetséges megoldás van: be kell vezetni a fix tarifát.

Budapest, 2009. 08. 28.

Köszönettel, várva válaszát:

Juhász Péter

Reggeli kezdés

Egy reggel a férj kinéz az ablakon és így szól:

– Te lca, ma lehet, hogy menne a dolog.

– Milyen dolog?

– Hát a dolog. Ma menne, nem látod? Gyönyörű szép nap van odakint.

– És?

– Süt a nap, meleg van, a madarak énekelnek, meg minden. Gyönyörű nap. Szép nap.

– Mi a fészkes fenéről beszélsz, Lajos!?

– Ne izélj már, lca, hiszen te mondtad, hogy egy szép napon fogod magad és lelépsz.

korszerűbb szabályok

3. Legalább EUROCAP III. szintű eredmény a típus töréstartóján, valamennyi taxigépkocsira - 2013. 01. 01-től,

4. Legkevesebb 5 fő és 4 ajtó, beleértve a hátsó és a tolóajtókat is,

Jármű megjelenés:

1. Az önkormányzat rendelkezésben állapíthatja meg a taxik egységes arculatára vonatkozó szabályokat (Bp., Főpolgármesteri Hivatal javaslata)

2. Reklám a gépkocsi külső burkolatának legfeljebb 10%-án lehet, de az nem helyezhető el az oldalsó ajtókon és a motorháztetőn.

Piacra lépés és megmaradás feltételei:

1. Szállítható személyek száma szerint legkevesebb 250 eFt/fő biztosíték,

2. Vállalkozói vizsga 5 évenkénti megújítási kötelezettséggel,

3. Gépkocsivezetői vizsga új tartalommal, főleg szóbeli, 3 évenkénti megújítási kötelezettséggel,

4. A gépkocsivezető helyismereti vizsgája legalább régiós szintű legyen,

5. Az új régiós taxiengedély 5 éves érvényességű legyen, melyet meg kell újítani,

6. Legyen „túrataxi” és egyösszegű övezeti díj is a taxaméterben,

7. Szolgáltatás végzésére és a jármű megjelenésére vonatkozó bejelentéseket, a helyi önkormányzat, illetve a Fogyasztóvédelem intézze,

8. Az engedéllyel, a műszaki állapottal és a

képzettséggel kapcsolatos bejelentéseket az NKH vizsgálja.

A drosztszabályozás modelljére további felhatalmazást kapnának az önkormányzatok, hogy további kérdésekben feltételeket állapíthassanak meg. Végül, de nem utolsósorban: a jelenleg érvényes adminisztratív előírások teljes felülvizsgálata (igazolólap stb.)

Nos, a fenti anyagot – mint azt már jeleztük – a KHEM illetékesétől kaptuk meg, hogy a minisztérium szívesen venné, ha az érintett taxisok, vállalkozók a fenti vitaindítónak szánt anyaggal kapcsolatos véleményüket, esetleges további javaslataikat az érdekképviseleteken keresztül eljuttatnák a témával foglalkozó munkabizottságnak. Hogy a tervekből mi valósul meg, nagymértékben függ az érintettek véleményétől. Természetesen a szerkesztőségbe e-mailben vagy levélben megküldött véleményt továbbítjuk az illetékesek felé.

LÁSSUK A FENTIEKET IDŐRENDI SORRENDEN AZ ÉRDEKKÉPVISELETEK OLDALÁRÓL

2009. augusztus 6.

Peredi Péter, a FUVOSZ főtákará levelet küldött az érdekképviseletek és a Kamara képviselőinek a következő tartalommal:

„A KHEM Gépjárműközlekedési és Logisztikai Osztály vezetője tájékoztatott, és jelezte, hogy a jövő feladataink számbavétele során egy régi kötelezettségüknek eleget kívánunk tenni, nevezetesen a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítás hatályos szabályozási rendszerét felül kívánják vizsgálni.

Ennek során az előzetes elképzeléseik alapján a közúti közlekedési szolgáltatásként személygépkocsival (ideértve a személytaxi-szolgáltatást és a személyszállító szolgáltatást) végzett tevékenység szabályait a jelenlegi 89/1988. (XII. 20.) MT -ből kiemelni tervezik, és egy önálló új rendeletben kívánják a fenti szolgáltatások teljes körű új szabályozását elvégezni.

A szabályozásban alapvetően át kívánják alakítani a fenti tevékenységet végzőkre vonatkozó a Bizottság 96/26 Irányelvét alapul vevő pénzügyi követelményeket, módosítani kívánják a rájuk vonatkozó szakmai képzési, képzettségi előírásokat, illetve a szabályozás egyes speciális kérdéseiben további felhatalmazást kívánnak adni az önkormányzatok számára a részletes működési szabályok további helyi sajátosságoktól függő meghatározására. A felülvizsgálat során a mai igényekhez igazodóan újra szeret-

nék szabályozni a taxigépkocsiként üzemeltethető járművekkel kapcsolatos műszaki követelményeket is stb.

A szabályozás koncepcionális megalapozására szakértői bizottságot szeretnének működtetni, mert csak így látják biztosíthatónak, hogy a szabályozásban mind a piaci szereplők, mind pedig a jogalkalmazó hatóságok szempontjai teljes körűen érvényesüljenek. Ezért kérték, hogy a szakértői bizottságba résztvevőkre tegyünk javaslatot.”

2009. augusztus 12.

A FUVOSZ székházában találkoztak a BKIK, az MKIK, az OTSZ, a TFTSZ, valamint a FUVOSZ budapesti és vidéki tagozataink vezetői, hogy egyeztessenek a szakértői bizottság személyi összetételéről és a meghívásban szereplő témákkal kapcsolatos közös álláspont kialakításáról.

A jelenlévők egyetértettek abban, hogy amennyiben a minisztériumban komolyan gondolják a taxipiac újra szabályozását, ki kell használni a lehetőséget, és érvényt kell szerezni a szakma régi követeléseinek a létszámszabályozás - tarifaszabályozás - droszthasználat - és az ellenőrzés hatékonyságának növelése tekintetében. Mindezt a piacon lévő tisztességes vállalkozások érdekeinek szem előtt tartásával.

A jelenlévők kijelölték a minisztériumi egyeztetésen részt vevőket, azzal, hogy a tárgyalások

során folyamatos konzultációkat tartanak egymás között a közös álláspont fenntartása érdekében. A delegáció tagjai: Peredi Péter (FUVOSZ), Sipeki József (BKIK), Dudás Zoltán (TFTSZ, MKIK), Metál Zoltán (OTSZ).

2009. szeptember 4.

Kecskeméten, Lösső Géza (BÁTESZ) meghívására találkoztak a vidéki és budapesti taxis szakmai érdekképviseletek vezetői, hogy megvitassák és kialakítsák közös álláspontjukat a minisztériumi egyeztetésre.

2009. szeptember 9.

Az első egyeztetés a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériumban a „Személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítás hatályos szabályozási rendszerének felülvizsgálata” tárgyában.

Székely András osztályvezető, a KHEM képviselőjében köszön-

totta a megjelenteket. Bevezetőjében rögzítette, nagy jelentőséget tulajdonít a tárca annak, hogy a hatályos szabályozás felülvizsgálatában a jövőre vonatkozó korszerűbb szabályozás (Korm. rendeleti szintű) kialakításában minden érdekelt-érintett ki tudja fejteni az elgondolásait, módjuk legyen hangot adni a javaslataiknak. Ezt követően ismertette, hogy a tárca – melynek nem csupán a tevékenységet végzők érdekeit, hanem a szolgáltatást igénybe vevő utasok érdekeit is egyaránt figyelembe kell vennie – mely témaköröket tart elsősorban átgondolásra, újraszabályozásra érettnek.

A szabályozás célja, hogy az utas járjon jobban.

A feladat az irányok eldöntése, el kell fogadni, hogy a jövőnek dolgozunk.

A meghívottak feladata, hogy a jogalkotó látókörét bővítsék.

Három férj verseng egymással, hogy kinek hülyébb a felesége. Így az első:

– Az én feleségem olyan hülye, hogy két héttel ezelőtt vett egy autót magának, pedig nincs is jogosítványa.

– Uuuu, tényleg elég hülye – jött a válasz a másik kettőtől.

A második férj:

– Az én feleségem olyan hülye, hogy a múlt héten

vett egy repülőgépet, pedig se hangárunk, se repülőt vezetni nem tudunk!

– Bakker, a te feleséged tényleg hülyébb – állapították meg a többiek.

Végül a harmadik férj következt:

– Az én feleségem annyira hülye, hogy elment két hétre nyaralni, vitt magával két doboz kotont, pedig nincs is farka!

Ezek, a teljesség igénye nélkül:

- a hatályos ártörvényben a taxira vonatkozó rendelkezések megszüntetése (versenykorlátozás) az áralkalmazás tekintetében, egy újra gondolt etikai kódexben kellene megfogalmazni az elvárásokat. Alsó és felső határ tekintetében egyaránt;

- a tevékenység végzése feltételül korábban bevezetett hármas követelmény modell megőrzése, ezzel párhuzamosan a pénzügyi követelmények szigorítása;

- a működési területrendszer felülvizsgálata, régiós engedélyek kiadása, a jelenlegi formát röghöz kötésnek tartják - (létszámkorlátozás);

- a személyszállító és a taxi közötti elhatárolás illetve átjárhatóság újragondolása, egyben a tevékenységek kiszélesítése lehetőségeinek feltárása és pontos meghatározása;

- az NKH javaslatára a gépkocsivezető képzés újrászabályozása figyelemmel a 2003/59/EK irányelvben foglaltakra is, 5-6 évenkénti megújítással;

- gépjárművezetői vizsga megújítása is 3-4 évente,

- a helyismereti vizsga átalakulna és teljes régióra tennék, ezért régiós engedély kerülne kiadásra, amelyet 5 évente meg kellene újítani;

- a műszaki előírások felülvizsgálata (minimum EU3);

- gépjárműéletkort nem kívánják meghatározni;

- legkevesebb 5 fő és minimum 4 ajtó;

- belméret meghatározása;

- reklámfelület max. 10% legyen, és az nem lehet a motorháztetőn és az oldalajtókon;

- a már meglévő drosztszabályozás mintájára további szabályozási lehetőségek átadása az önkormányzatoknak (pl. arcukat);

- az adminisztratív előírások, pl. igazolólap stb. felülvizsgálata, törlése;

- a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítási

Még kikkel kell megküzdeni?

Naponta keresik fel szerkesztőségünket mérges kollégák, kérdezve, hogy még kikkel kell megküzdeni az amúgy is inséges időkben? Ellepték a várost a szabadjelzős pizzafutárok, ételszállítók. Egy átlagembernek elég a kocsis és a szabadjelző együttes látványa, már integet is... Pedig ez szigorúan tilos lenne. Semmiféle világitóeszközt nem lenne szabad a járművön elhelyezni, csak azt, amit a jogszabály megenged. Kék vagy sárga jelzés, illetve a taxi szabadjelző. Ennek még az előre, illetve hátra kibocsátott fénye is kötvé van. Érdekes, hogy az eddig az izzókészletet is számon kérő rendőrök nem láttak ilyet a városban? De itt van a többi ellenfél is.

A vállalkozás szabadságának növelésével a szomszédos országokban is gomba módra szaporodtak a személyszállító kombinációk. Kisbuszokkal, nagy buszokkal, személyautókkal. És nyugodtan hirdetnek Magyarországon is. Láttuk a Taxisok Világában is. Fuvart kezdeményeznek, fuvart vállalnak Magyarországon például szlovák rendszámmal. Büntetlenül. Pedig nem tehetnék, mert nincs rá engedélyük. Hab a tortán: A VOLAN-BUSZ a saját autóbusszállomását adja bérbe a Népligetben a konkurenciának, a külföldi autóbusszos vállalkozásoknak. Próbáltam kideríteni a cégnél ki írta alá ezt a józan észnek ellentmondó engedélyt? Nem sikerült. De emiatt főjön az ő fejük.

Aztán itt vannak a fehér rendszámú, szabadjelzős személyautók. Egyre több van belőlük a városban éppúgy, mint a pályaudvarok közelében. A turista, a külföldi végképpen nem tudja, mitől taxi

egy magyar taxi. Szabadjelző van, akkor indulhatunk. Az egyik ilyen szabadjelzős „kolléga” a XI. kerületi Budaörsi út befelé vezető oldalán dolgozik. Megkérdeztük tőle, mégis ezt hogyan gondolja? „Én már nem vagyok taxis, csak taxis voltam, minden papírom megvan még! Itt csak álldogálok, ha jönnek, kérdezgetnek, én segítek. Ha kell, elvezetem őket a célhoz. Természetesen nem kérek pénzt. Ha adnak, elfogadom.”

Ilyen egy önzetlen, magyar fiatalember. Ahol tud, segít. Minden fizetség nélkül. A hülyék meg a



A szabadjelzőn ugyan nem a taxi szó szerepel, ám a meglehetősen jelleg tökéletes

túldaldalt vannak (mintegy 5800-an)... Sajnos nem tudom, mit lehetne velük kezdeni? Ugyanis nem taxik. A rendőrség, a közlekedési hatóság, a közterület-felügyelet csak mint „civil” autót ellenőrizheti őket.

Tényleg nincs megoldás, tisztelt illetékesek!?

Tasnádi Áron

tevékenységi kör kiterjesztése, eddig nem szabályozott, de a gyakorlatban létező típusokkal (iránytaxi, túrataxi).

Az érdekképviseletek általában egyetértésüknek adtak hangot. Azonban többségben indokoltan tartották az ártörvényben az önkormányzatoknak adott lehetőséget a legmagasabb hatósági ár megállapítására, valamint különböző érdemi javaslatot tettek a megújuló szabályozás tartalmára, az alábbiak szerint:

- A licenz bevezetését.

- Átjárhatóságot a vállalkozó részére a taxi - személyszállító

tevékenység között (pl. kocsis törés esetén);

A képzés megerősítését a gépkocsivezető és nem a vállalkozás tekintetében.

A személyszállítást díj ellenében végzők szigorú szabályozását, nem csak a taxik tekintetében,

hanem pl. riksák megjelenése kapcsán.

A szolgáltató járművek az évenkénti vizsgáztatási rendjének módosítását, illetve az új autók újbóli vizsgáztatásának gyakorlatát taxi üzemmódba állítás esetén.

Folytatás a 9. oldalon

Társaságban kérdezik az elmeorvostól:

- És hogyan tudja eldönteni, hogy valaki normális vagy sem?

- Pofonegyszerű! Olyan kérdést kell feltenni, ami normális embernek nem okozhat gondot.

- Például?

- Például ezt: Cook kapitány három világ körüli úton vett részt, és az egyik útján életét vesztette. Vajon hányadik útján?

- Hmm... sose voltam járatos a történelemben.

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Folytatás a 6. oldalról

A személytaxi ne lehessen csak max. 7 személy szállítására alkalmas autó.

Fuvarszervező irodák pénzügyi biztosítással rendelkezzenek.

Taxis csak az lehessen, aki a 25 életévét betöltötte, és minimum két éves igazolt gépjárművezetői gyakorlata van.

0-ás igazolás bemutatása minden műszaki vizsga alkalmával.

Ártörvénynek megfelelő fix ár.

A rendelet megalkotásánál a négy elem: létszám, tarifa, droszt, ellenőrzés tekintetében, bármely elem szabályozásának elmaradása, vagy háttérbe szorítása ismét torzulásokhoz vezetne;

Az ellátandó feladatok, miután az Önkormányzatok ma önkéntes alapon vállalják a taxi szabályozását, annak ellenére, hogy a taxi a tömegközlekedés egyénileg igénybe vehető része.

Az elhangzott számos elképzelés pontos megértése és a félreértések elkerülése érdekében, Székely András a megjelenteket arra kérte, szedjék össze, és röviden írják le azokat a javaslatokat, észrevételeket, amelyeket lényegesnek tartanak. Az értekezlettől számított egy hónapon belül küldjék meg, akár összedolgozott változatban, akár külön-külön. Egy anyagba összedolgozott javaslatcsomaggal azért lenne jobb a továbbiakban dolgozni, mert kiküszöbölhetők az ismétlések, jól észrevehető az egymásnak feszülő - esetleg csupán félreértés okán - az ellentmondások.

Pistike egyik délelőtti szól az óvónéninek:

- Elnézést, szeretnék most elmenni, mert szexuális problémáim vannak.

Az óvónéni elengedi haza. Másnap megismétlődik az eset, szintén hazaengedi. Harmadszorra azonban megkérdezi:

- Nem akarok az intim dolgaidba beleszólni, de ilyen kicsi létedre milyen szexuális problémád van?

- Tele van a tőköm az óvodával.

* * *

- Elnézést uram, de ez itt a női WC!

- Az mindegy, hányni jöttem!

A megjelent érdekképviseleték a javaslatot elfogadták, tehát legkésőbb október 9-ig elkészítik a javaslataikat, a kidolgozásra kerülő első átfogó koncepcióhoz, amely már az érdemi vita alapját képezheti. Ezután kerül sor a szakértői bizottság következő ülésére.

A minisztériummal folytatott egyeztetéssel párhuzamosan Tamás Miklós és Bösz Péter a TFTSZ és Metál Zoltán az

OTSZ képviselőjében a Főváros illetékeseivel is felvette a kapcsolatot, a budapesti taxis helyzet rendezésének érdekében. A TFTSZ képviselői frakcióvezetőkkel és a főpolgármesterrel történt találkozók során konkrét javaslatokkal kezdeményezték a halaszthatatlannak tűnő rendeletmódosításokat a létszámszabályozás, a taxiállomás használat, a tarifa szabályozás és a szigorúbb ellenőrzés

tekintetében. Az elhangzott javaslatok alapján a Főváros képviselői ígéretet tettek arra, hogy megvizsgálják azok bevezethetőségének módját és ezzel párhuzamosan október, november hónapban, a Taxiállomás kezelő Kht. ügyfélszolgálati irodáján keresztül kérdőíves formában szondázza meg a taxis vállalkozókat.

Budapest, 2009. szeptember
Lejegyezte: Dudás Zoltán

Egy szabálysértésért egy büntetés

SPÁJZOLJUK A HIVATALOS IRATOKAT

Extrém helyzetek bárki életében előfordulhatnak, így az sem kizárt, hogy egy szabálysértésért kétszer próbálja felelősségre vonni az elkövetőt az illetékes hatóság. Annak jártunk utána, mit tehetünk, ha ez a jogi nonszensz mégis előfordul, mert a gyakorlati életben már erre is akadt példa.

Vegyük azt az esetet, amikor a gépjárművezető elköveti a szabálysértést. Halad tovább, mint ha mi sem történt volna, ám ekkor előkerül egy rendőr és a szabályszegésért eljár vele szemben. Eddig minden érthető és világos. Két lehetőség állhat fenn: 1. A járőr helyszíni bírságot ró ki. Kitölti az erről szóló nyomtatványt, amelyet alá kell írnia a gépjárművezetőnek. Ezzel a szabálysértés tényét elismerte és a bírság összegét is elfogadta. Ha ezt aláírja, akkor ez az intézkedés jogerőre emelkedett, ez ellen fellebbezésnek helye nincs. A sofőr megkapja a csekkét, amelyet 30 napon belül be kell fizetnie, és kész. 2./ A rendőr nem helyszíni bírságot, hanem a vétkes sofőrt feljelenti, majd annak rendje-módja szerint érkezik a határozat az állandó lakcímrre, benne a befizetendő összegről szóló csekkel. A szabálysértő befizeti, és abban a tudatban él, hogy megbűnhődött.

Csakhogy előfordulhat, hogy néhány héten belül ismét kap egy hivatalos határozatot, amelyben ugyanazon cselekményéért, közigazgatási bírsággal sújtják. Ennek pedig, mondjuk, az lehet az alapja, hogy a szabálysértés tényét térfelügyelő kamera rögzítette, ám a rendőri intézkedés nincs a felvételen. Így az objektív felelősség alapján ki szabhatták a bírságot egymástól függetlenül is a hatóságok ugyanazon szabálysértésért. No, pestiesen szólva: ilyenkor dob a legtöbb sofőr egy hátast! Mit is tegyen, vagy egyáltalán mit tehet?

Ruszó László rendőr őrnagy, az Országos Rendőr-főkapitányság Közlekedérendészeti Osztályának kiemelt főreferense szerint több lehetőség is felmerül. Amennyiben előbb fizeti be a szabálysértő a helyszíni bírság összegét, mint ahogy a közigazgatási bírság határozatát megkapná, úgy azzal a dokumentummal, amelyet az intézkedő rendőr a helyszínen kiállított, és szerepel rajta a szabálysértés helye, ideje és a jogsértés, valamint a büntetés összege, ezzel és a befizetett csekk igazolószervényével mehet a sofőr az állandó lakóhelye szerinti ügyészséghez, ahol kifogásolhatja a rendőrhatalóság intézkedését, és ügyési óvást kérhet. Ez költségmentes,

nem kerül további pénzbe. Az ügyészség, mint a rendőrség felügyeleti szerve, megvizsgálva az esetet, hatályon kívül helyezheti a rendőrségi eljárást, és intézkedhet arról, hogy a befizetett helyszíni bírság összegét a szabálysértő visszakapja. Am a közigazgatási bírságról szóló határozat ettől függetlenül érvényben marad, a helyszíni bírságot törlik el.

Abban az esetben, ha a közigazgatási bírságról szóló határozat még azelőtt megérkezne, hogy a szabálysértő - 30 napon belül - befizette volna a csekket. Ugyanez a teendő: irány az ügyészség, ahol a helyszíni bírságot hatályon kívül helyezik, és a csekket nem kell befizetni. Mindezek ismeretében célszerű a helyszíni bírságot kapott papírt az igazolószervényvel együtt eltenni azon tül is, hogy a büntetést befizette a szabálytalankodó.

Amennyiben nem helyszíni bírságolás, hanem feljelentés történt, úgy a rendőrhatalóság írásos határozatban marasztalja el a vétkest. Abban meghatározza a fellebbezés helyét, idejét és módját. Amennyiben ekkor már a szabálysértő kezében van a közigazgatási bírságról szóló határozat, úgy arra hivatkozással, annak benyújtott másolatával fellebbezhet, és a rendőrség hatályon kívül helyezi saját határozatát.

Ha a közigazgatási bírság később érkezik, akkor a rendőri intézkedés alapján készült határozatban szereplő másodfokú eljáró hatóságához - ez legtöbbször a kerületi, a városi vagy a megyei rendőr-főkapitányság - kell az érintettnek kifogást benyújtania a kettős bírságolás elkerülése érdekében. Ezt a határozatot hozó hatóság kivizsgálja, és hatályon kívül helyezi - tudtuk meg az ORFK kiemelt főreferensétől.

Ami fontos: minden esetben a közigazgatási bírságról szóló határozat marad érvényben és a másikat helyezik hatályon kívül. Ezt tudva, a kézhez vett és jogerőre emelkedett hivatalos dokumentumot minimum fél, de inkább egy évig célszerű körültekintően gyűjtögetni és megőrizni, mert a szabálysértés elvülése ideje hat hónap. Ha ennyi ideig nem kap semmilyen megkeresést vagy értesítést a szabálysértő, úgy vele szemben elvülés miatt nem járhatnak el. Amennyiben a gépjármű üzemeltetője és használója nem ugyanaz a személy, abban az esetben, ha előbbi megadja a hatóság számára a szabálysértő adatait, úgy vele szemben nem jár el a hatóság, ellenkező esetben őt is anyagi felelősség terheli, vagyis függetlenül a szabálysértő személyétől, bírságható. **k.z.t.**

HALTENBERGER



A Kamarai Napok ünnepélyes megnyitóján Tóth Imre, a BKIK tiszteletbeli elnöke köszöntötte a megjelenteket

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara megalakulásának 159. évfordulója alkalmából – immár hagyományosan – idén is megtartották a „Kamarai Napok” rendezvénysorozatát. Az évforduló kapcsán megtartott díszünnepség keretein belül díjátadásokra is sor került. A **Haltenberger Samu-díj** – vagy ahogy azt meglabozgult Demeter Misi barátunk elnevezte: a „Taxis Oszkár” – is gazdára talált. Az idei kitüntetettek: Forgó Béla (Főtaxi), Goldstein Róbert (City Taxi) és Szöllősi Imre (6X6 Taxi).

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara a VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály javaslatára **Haltenberger Samu-díjjal** korábban már kitüntetettek – mint minden évben – most is felsoroljuk ábécé sorrendben:

Taxisok: Bernáth János, Boda György, Czainkó Zoltán, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Dombai Zoltán, Farkas Tamás, Finkenzeller Tamás, Juhász Péter, Kondek János, Kunszt Emil, Lukács István, Molnár Károly, Nagy András, Pócsi Sándor, Simon Gyula, Simon László, Simon László (Nem tévedés, csak névazo-

nosság! A szerk.), Szabó György, Tóth Mihály és Tölgyesi József.

A taxizást különösen segítő tevékenységéért eddig díjazásban részesült: Bálint Sándor muzeológus, Nagy Zoltán, a BTI ve-



A Haltenberger Samu-díj

zetője, a Porsche Hungária Kft. és Rusznák Imre fővárosi képviselő, aki ezt a díjat később visszaadta.

Az idei kitüntetetteknek – akiket olvasóinknak a következőkben bemutatunk – szívből gratulálunk! **A szerkesztőség**



Haltenberger Samu



2009 Haltenberger-díjasai balról jobbra: Forgó Béla, Goldstein Róbert, Szöllősi Imre

Egy nő elmegy a farkaskutyájával az állatorvoshoz, mert a kutya éjjelente irgalmatlanul horkol.

Mondja az orvos:

– Kedves asszonyom, kössön a kutya farkára néhány babérlevelet, s nem horkol többet. A nő kipróbálja a tanácsolt módszert, s íme, a kutya az éjszakát horkolás nélkül átaludta.

Elmeséli a barátnőjének, aki magában ezt gondolta: ha a kutyánál bevált, kipróbálja a férjénél. Így is tett a következő este. Reggel a férj bemegy a fürdőszobába, bepillant a tükörbe és megijed. Azonnal felhívja a barátját:

– Te Karcsi, tegnap este kuglizni voltunk és kicsit becsaptunk, ugye?
– Igen.

– Utána meg elmentünk a kupiba, igaz?

– Igaz.

– Mondd, emlékszel te ott valamiféle díjkiosztásra?

* * *

– Rómában a papi nőtlenség apáról fiúra szállt...

SAMU-DÍJ 2009

Forgó Béla (Fótaxi 1030)

1941-ben születtem. Jogosítványomat az MHSZ-nél szereztem, vezetni 1962-ben kezdtem. Fialat gépkocsivezetőként sok helyen dolgoztam. 3 év alatt 7-8 próbálkozásom volt, de csak teherautón. Vidékre nemigen mentem, főleg városban terítettünk árut különböző boltoknak. Nem szerettem teherautóval járni, mert nem vagyok egy izomember, és akkor a sofőrnek a vezetés mellett még rakodni is kellett. 4 év után elmentem a Mérésügyi Hivatalhoz személyautóra, ahol 10 évig dolgoztam. Először Pobodán, aztán Warsawán, majd a régi M19-es Volgán. Később jött az új Volga, az M24-es. A hivatalnál az utolsó két évben már dízel Mercivel hordtam az elnököt. Aztán ahogy az a filmekben is lenni szokott, a régi elnök elment nyugdíjba, jött az új, akivel már nézeteltérésem volt. Gondoltam, úgyis ő az erősebb, így 1977-ben elmentem és jelentkeztem a Kertész utcában taxinak. Az elméleti felvételi után felolvasták, ki az, aki megfelelt és mehet próbavezetésre. A többiket elzavarták. A továbbjutókkal kiment a Mayer Feri bácsi a forgalomba. Az itt is sikeresen teljesítőknél másnap be kellett menni a Kerepesi útra, ott elintézték az adminisztrációt és megmondták, hogy melyik csoportba lesz beosztva. Én mint éjszakai kezdtem. Olyan rendes váltót sikerült kifognom, aki nagyon korán kelt, mert piacozott. Így az autó 14 órakor már le volt téve, vagyis a délutáni csúcs az enyém volt. Ezért aztán legtöbbször este nyolckor már én is otthon voltam, meg volt a leadóm. Megtermeltem magamnak és a vállalatnak is az elvárt bevételt. Az első időben csoportértekezleten kinevettek, mondván, túl jól termelnek. Ám az öregebbek megjósol-

ták, egy fél év múlva már én is lazítani fogok. Így is lett. Igazuk volt. Viszont az tény, hogy amíg alkalmazott voltam, soha nem lettem mínuszos! Csak 5 évig maradtam éjszakai, mert a feleségem kezdett lázadozni. Ő is

lyik évben kerültünk át a Ciprus utcába. Ez akkor volt, amikor mindent összevontak, mert eladták a Prielle Kornélia utcai, a Kertész utcai meg a Könyves Kálmán körüti telephelyet. Ez utóbbi nagy bukta volt, de ne bolygas-

suk, ez nem a mi szintünkön zajlott le. Mi csak asszisztáltunk az eseményekhez. Tehát én a Ciprusban szorgoskodtam, voltam szakszervezeti bizalmi, majd '85 körül csoportvezető lettem és maradtam egészen addig, amíg meg nem szűnt a „hagyományos” taxizás. Én voltam szinte az utolsó ember. Rengeteg dolog történt, jó és rossz is. A Fótaxira nem lehet ráfogni, hogy negatív volt a hozzáállása a dolgokhoz. Csak az emberek intézték esetleg rosszul a közös ügyeket. Amikor vége lett, én is kétségbe voltam esve, hogy mi lesz velem? Megkaptam augusztus 1-jén a papírt, hogy 31-étől azt csináljak, amit akarok. Engem még életemben nem rúgtak ki. Volt, aki erre már fel volt készülő, én nem. Túléltem a problémán. Vettem egy teljesen felszerelt Skodát, részletre. Elég sok



Forgó Béla: – Ma már inkább klikkekre oszlik a közösség

szetett volna látni. A taxisok tudják, éjszakai munka után az ember elment, beült valahová, megivott egy kávét, evett egy rántott húst, esetleg megivott egy sört, és úgy ment haza. Aztán aludt, ameddig tudott. Majd felkelt és ismét ment munkába. Így a családnak elég kevés maradt. Mindenesetre ma már az is hihetetlennek tűnik, hogy a borralalóbból be tudtam ülni munka végén egy étterembe egy rántott szeletre, sörre, kávéra! Hát ez most az egész napi bevételemből sem menne. De térjünk vissza a taxihoz. Nem tudom, hogy pontosan me-



Négy férfi elment golfozni az egyik délután. Miután végeztek, az egyikőjük elindult, hogy rendezze a számlát. A másik három elkezdett beszélgetni a fiaikról.

– Az én fiam építkezési vállalkozó. Olyan sikeres, hogy az egyik barátjának adott egy házat ajándékba – mondta az első.

– Az enyém autógyőnök. Már három városban van ügynöksége. Annyira megy neki, hogy a múltkor adott az egyik barátjának két Mercedest.

– A fiam bróker – mondta a harmadik. – Annyira sikeres, hogy egy hatalmas részvénytársaságot adott az egyik barátjának.

Mikor a negyedik férfi is csatlakozott hozzájuk, őt is megkérdezték, mit csinál a fia.

– Az én fiam homoszexuális. Nem vagyok túl boldog emiatt, de biztos jó lehet, mert a három legutolsó barátja adott neki egy házat, két autót, és egy hatalmas részvénytársaságot.

volt a havi törlesztőrészlet, de hál'istennek 3,5 év alatt kifizettem az összes csekket. Túl akartam rajta lenni. Most két éve cseréltem le ezt az autót, és megint Skodával járok. Elégedett voltam a típussal, mert ami történt a kocsival, arról csak én tehettem. Átérve a szakmai kérdésekre, ma nagyon sok probléma jellemzi a taxizást. Ezek egy részéről nem tehetünk, más részüket viszont magunknak köszönhetjük. A legnagyobb gond, hogy nagyon sokan vagyunk. Évekkel ezelőtt maximálisan szerettek volna a létszámot, de elrontották, rosszul sikerült a jogszabály. Ennek isszuk ma is a levét. Am erről nem tehetünk. Viszont nem akarok senkit sem személyesen megbántani, de a kollégák legtöbbször ma már egyre kevésbé taxis, inkább csak sofőr. Vezeti az autót, felveszi az utast, elviszi ide-oda, de nem szolgáltat a modorával, a vezetési stílusával. Ez viszont a mi hibánk! Pedig mindenki elvárja, hogy a pénzéért minőségi szolgáltatást kapjon. Vagyis, hogy ne sofőr, hanem TAXIS vezesse az autót. A különbség talán érthető. Ebből viszont egyre kevesebb van. A GPS mondja az utat, a sofőr pedig arra megy amerre a gép viszi. Hát ez régebben nem így ment. Voltak kerülők, alternatív utak, ha dugó vagy baleset volt valamerre. A taxis, ha kellett, gyereket nevelt, lelket gyógyított, totótippeket adott, vagy hallgatott

és nem látott semmit. Ebből volt a pénz. Mindezt pedig az öregektől lestük el vagy tanultuk meg. Mikor? Hát például, amikor a drosztkra beálltunk és kiszálltunk az autóból. Ilyenkor volt lehetőség a különféle történetek, esetek meghallgatására. Ezekből - ha nem is volt mind igaz - az ember sokat tanulhatott. Mint egy nagy iskola, úgy működtek a drosztkok. Aki akart, itt nagyon sokat lehetett el az öregektől. Ma a kocsiból nem száll ki senki, mindenkinek a gombon van a keze, figyeli a címet. Legjobb esetben is csak állnak egymás mellett és átkiabálnak a másik autóból. Ennyi az összes érintkezés. El nem tudom képzelni, hogy ezek a kollégák olyan közösségi életet éljenek, mint mi régen, amikor még közös kirándulások is voltak. Nem csak évente egyszer, hanem szinte havonta elmentünk közösen valahova. Még buszunk is volt. Most kicsi csoportok vannak, kevés a jó barát, inkább érdeklődőkre bomlott a nagy közösség. Ez nem ugyanaz. Az utasokkal való kapcsolat is változott. Hátrányára. Tapasztalataim szerint 75%-uk még beszélgetne, csak meg kell várni, amíg elkezdik. Esetleg rá kell őket vezetni, hogy nekünk nyugodtan elmondhatják a problémájukat, örömeiket. Megbízhatnak bennünk, mi diszkrétek vagyunk. Észre kell azt is venni, ha nem akarnak beszélgetni,

inkább csak csendben maradnának. Akkor nem szabad erőltetni. Van, aki a köszönésen kívül nem hajlandó másra, de azért vagyunk taxisok, hogy ezt észrevegyük, és toleráljuk. Például úgy is, hogy a taxirádiót vagy a zenét nem bömböltetjük.

A másik közös ügy a sorelső rendszer. Én már nem vagyok fiatal, de engem még nem láttak a kollégák ilyen sorba beállni. Inkább megküzdök a címért rádióval. Nem szeretem, ha rámerőltetik, amit nem akarok elvinni. Nem azért, mert különösebben válogatok, de például kocsmára nem nyomok. Öreg nénit, vagy 3-500 Ft-os fuvart szívesen elviszek, de részeg embert nem. Azt sem szeretem, ha beállnak a tutira és egymás után kivárják a sort. Akkor ez már nem tutizás, hanem egy kvázi-sor, legfeljebb nem hivatalos, de minden egyébben hasonló.

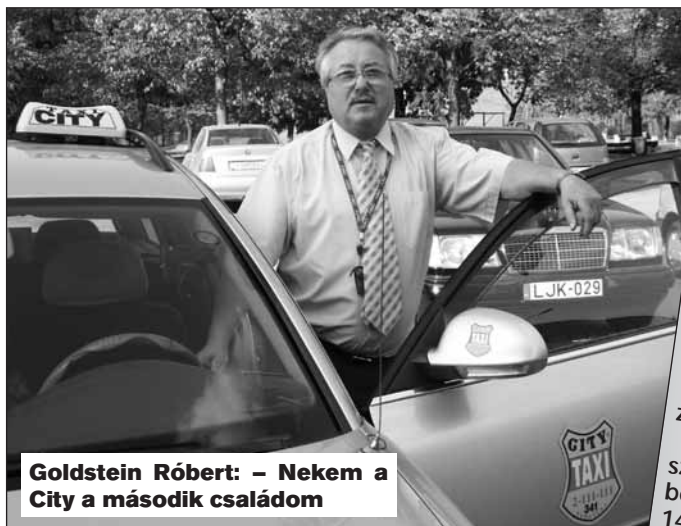
Tudom, sokakban mozog a kisördög, jó lenne változtatni néhány dologon. Nem mondom, bennem is megfordult a gondolat. Ha sorrendet lehetne felállítani, a létszámon változtatnék elsősorban. Szigorúbb lennék az utashoz és az egymáshoz való viszonyban is. A létszámot fixálnám. Esetleg a jobb helyeket meg lehetne venni, vagy pályázaton elnyerni. Ezen kellene vitatkozni. A

cégtulajdonosokat rávenném - ha már álmodozom ne úgy próbáljanak munkát szerezni, hogy befetűrnék a taxisok zsebébe. 160-170 Ft-os tarifákból mi nem élünk meg. A tagdíjat ők biztosan megkapják, csak az a szerencsétlen nem biztos, hogy meg tudja termelni ennyi idő alatt. Olyan híreket lehet hallani a versenytárgyalásokról, hogy én, aki nem vagyok benne az ilyen dolgokban, csak hüledezek. 100-120 Ft-os kiajánlások nyomorítják azokat is, akik egyébként normális árat szeretnének elérni ezen a pályázatokon. Ezt nem kellene engedni, mert tisztességtelen! Lehetne ezt korrekten is csinálni. Nem kartellben, nem összebeszélve, de azért az ésszerűség határain belül. A túlzottan nyomott fuvardíjból nem tudunk megélni. Ha még összejárnának a taxisokkal a vezetőik, a főnökök, a tulajdonosok, akkor talán meghallanák a sok ezer Tiborc panaszát.

**TAXIGÉPKOCSI
TAXIRENSZÁM**
bérelhető
Zafira, Lacetti
taxinak teljesen felszerelve
HOSSZÚTÁVRA
0670/368-3949
0670/368-3948

Goldstein Róbert (City 341)

1947-ben születtem. A középiskola után autószerelő iskolába mentem, amit 2 év alatt elvégeztem. Dolgozni a IV-es Autójavítónál kezdtem, a Lehel u. 25-ben. Először ekkor ültem taxi volánjánál is, mivel a Főtaxi autót is mi szervizeltük. Ezek Warsavák voltak, melyeknek a garanciális javítását, illetve az úgynevezett nullrevízióját mi végeztük. A kollégák önéletrajzában általában itt következik az a rész, hogy a Főtaxihoz ekkor és ekkor léptem be. Am én e cégnél - bevallom őszintén - nem dolgoztam soha, bár valóban akartam. Azonban mindig közbejött valami, és így a „NAGY ÁLOM” még nem valósulhatott meg. Amikor befejeztem az autószerelést a IV-es Autójavítónál, akkor elmentem a Fővárosi Kézműipari Vállalathoz, ahol 13 évig voltam gépkocsivezető. A taxis helyismereti tudásmat is itt szereztem. Ez a vállalat egy bedolgozói hálózatot fogott össze, így aztán mentem én a do-



Goldstein Róbert: – Nekem a City a második családom

bozos Barkas-szal mindenfelé a fővárosban és vidéken egyaránt. Amikor elkezdtem taxizni, a helyismeretem miatt sokan azt hitték rólam, hogy korábban a Főtaxinál dolgoztam, mert a kisujjamban volt a város. Az egyik kollégával mindig nézegettük, ta-

nulgattuk a fontosabb címek listáját, ugyanis mindketten szerettünk volna előbb-utóbb taxizni. De akkor valahogy nekünk ez nem jött össze. Azután mégis eljött a nagy nap, a pontos dá-

- Na, hogy van a lányod?
- Nagyon jól. Szuper állása van, egy nagy cégnél dolgozik közvetlenül a főnöknek, sokszor elkíséri a külföldi útjaira is, és olyan jól dolgozik, hogy rendszeresen kap céges ajándékokat: ékszer, meg ilyesmi. Céges kocsija is lesz. És a tided?
- Az is kurva.

Így kell kezdeni egy igazán profi önéletrajzot:
1985. augusztus 19-én születtem a Virginia állambeli Richmondtól mintegy 14,000 kilométerre keletre, a Jász-Nagykun-Szolnok megyei Karcagon...

- Doktor úr, baj van a légzésemmel.
- Majd mindjárt megszüntetjük.

tumot már nem tudom, de az év biztos: 1982. Akkortól lehetett kisiparosként magántaxizni. Bele is kezdtem. Nagyon rövid ideig két lovat ültem egyszerre, vagyis a főállásom megtartása mellett másodosként kezdtem fuvarozni egy Skodával, amit később ismét ugyanezre a típusra cseréltem. 1983 elején – bár nem voltam a tényleges alapítók között – beléptem a citysek közé. Miért ide és nem a Budához? Nos, lehet, hogy ez ma már furcsa indok, de nekem jobban tetszett a pajzs alakú, jól eltalált színvilágú matrica. Az is igaz, hogy a hangulat már akkor is nagyon jó volt ebben a közösségben. Tehát beléptem a Teleki téren az – akkor még tisztázatlan jogi státuszú – tömörülésbe, mely aztán később egy jó ideig KIOSZ Fuvarszervező Irodaként működött. Ezt követően szorgalmasan dolgoztam és dolgoztam. Az első választott tisztségem a Citynél egy REB-vezetőség cseréhez köthető. Amikor a 690-es Józsi által vezetett Reklamációs Bizottság működését a tagság valamilyen oknál fogva megelégtelte és új vezetőséget akart, én a jelölőbizottság tagja lettem a 150-es Janival és a Samu Pistivel együtt. Miközben a véleményeket gyűjtöttem, megismerték a kollégák, így ott a helyszínen rögtön jelöltek és be is választottak



A díjátadás pillanata

az új összetételű bizottságba, tagnak. Nem titok, nagyon jólesett, és mély nyomot hagyott az életemben. Ugyanis soha nem törtem semmiért, a társadalmi munkát szívesen megcsináltam, de nem érdekből. A bizalom is nagyon jólesett. Egy ideig tehát tag voltam a reklama bizottságban. A vezető a 200-as Józsi volt, akit a Hosszú Puska váltott. Majd amikor ő kórházba került, én következtem. Ezt úgy 5 évig csináltam. Egyszer újráválasztottak, de ennek nincs jelentősége, az 5 év a lényeg. Úgy érzem, társaimmal úttörőmunkát végeztünk. Összeraktuk az első írott Reklamációs Szabályzatot, ami – többszörösen átdolgozva – ma is működik. Az előbb említett időszak lejártaival ez irányú tevékenységemet befejeztem. Megmondom őszintén, mindenféle szervi bajt szereztem, például cukorbetegséget. Az ilyen munkát nem lehet sokáig csinálni, mert emberek sorsáról van szó. Arra azért büszke vagyok, hogy az autótomat nem törték be, nem öntötték le kromofággal, ahogy ezt másokkal megtették. Talán a tagság is belátta, a szigor értük volt, nem ellenük. Mindenesetre a soron következő választáson nem jelöltek, de ezt nem is fogadtam volna el. Elég volt 5 év. Ezután egy vagy két év „szokásos” utcai munka következett. Majd amikor a Polinger Sanyi valamilyen oknál fogva nem jött ki az Orbán Lajossal és távozott a vezetőségből, a tagság az ő helyére beszavazott. Hárman vezetjük a Cityt akkor: a Lajos volt az elnök és a Dombai

Zolival mi voltunk a két igazgató. Mandátumom lejárata után úgy döntöttem, hogy a későbbiekben közszerepet már nem vállalok. Ezt követően visszahúzódtam, maradt számomra a munka. Ám nekem a City a második családom. Tudom, hogy az a szöveg, miszerint ennek vagy annak City-pajzs van a szíve helyén, mára kissé inflálódott, de talán nem mindenkinél. Nálam biztosan nem! Én szó szerint soha nem veszem le a szabadjelzőt az autómról. Amikor a feleségemmel megyek vásárolni, akkor is hallgatom az URH-t, hogy tudjak mindenről, ami ezzel a közösséggel történik. Annak ellenére, hogy most már nyugdíjas vagyok, és már nem dolgozom annyit. Közösségi ember vagyok, azért vállaltam a reklamát is. Sok dologban benne voltam, csináltam a filmeket a citys eseményekről, hogy bárki megőrizhesse ezeket a szép emlékeket. Sajnálom, hogy a '80-as évek elejéről nincsenek írott vagy képeken rögzített emlékek. Pedig a mi korosztályunk tudja, hogy akkor aranyvilág volt a maihoz képest. Minden olcsóbb volt, a kenyér is, a taxi is. A legegyszerűbb munkából élők, a szenesek, a gyári melósok, de még az ingázók is meg tudták fizetni a taxit. Így aztán boldog, boldogtalan velünk utazott. Jobban kerestünk, mint az orvosok. '89 után sajnos minden megváltozott. Egyre több cég alakult, és megindult az általam nagyon elítélt aláigérgetés, ami persze komoly bevételcsökkenést eredményezett, valamint azt, hogy devalválódott a szakma. Végül ami a jelenlegi helyzetet illeti, én optimista vagyok. City taxinak lenni ma is biztos egzisztenciát jelent. Az összes cég tudja ezt a taxisok-

kal együtt. Tudják rólunk, hogy piacvezetők vagyunk. Aki becsületesen dolgozik és kint van az utcán az ma is megél. Annak ellenére mondom ezt, hogy én is a bőrdómón érzem a gazdasági válságot. Tényleg hosszabb a munkaidő, tényleg kevesebb a bevétel, de ezt az időszakot muszáj túlélni. Nem kell munkaidőben biliárdozni, órákig ebédelni, a játékgépről nem is beszélve. Nekem például van kajacsomagom az autóban.

Reggel megyek el otthonról és késő este szállok ki a kocsiból. Sokat kell állni, de ennek ellenére van, vagy inkább lenne kivezető út. Össze kellene tartani, ám ez a tulajdonság sajnos ránk taxisokra nem jellemző. Még cégeken belül sem. Szinte mindenhol klikkesedés tapasztalható, pedig ez szétforgácsolja erőinket. Egyévesen kellene fellépni azok ellen, akik olyan tarifák alkalmazására kényszerítik a taxisokat, amiből matematikailag lehetetlen kijönni.

Mi következik ebből? Legalább szakmán belül ne áltassuk magunkat, a taxis valamilyen úton-módon más „eszközöz” fog nyúlni, hogy meg tudjon élni. Volt a 841-nek egy jó megállapítása, sajnálom, hogy nem én találtam ki. Azt mondta, ki kellene írunk az autóinkra, hogy a City Taxinál 1 km=1000 m. Gondolom, szakmán belül mindenki érti, mit is jelent ez a szlogen. A tulajdonosoknak megvan a bevétele a tagdíjából, a taxis pedig éljen meg 160 Ft-ból. Ha megbukik, akkor álszent módon úgy csinál, mintha nem ő kényszerítette volna erre és kirúgja. Ám amíg az erőinket nem tudjuk egyesíteni, addig az ilyen tulajdonosok a tarthatatlan tarifákkal tönkreteszik az egész szakmát. Márpedig nem ez az óhajtott kivezető út a válságból...

BTI-hírek

A közkedvelt „Taxis Angol” nyelvoktató dupla CD októbertől jelentős árengedménnyel, 3000 Ft helyett **2000 Ft-ért kapható** a BTI irodában, amíg a készlet tart.

* * *

A könyvelési/bevallási díjak októbertől csekkel vagy átutalással is fizethetők. A díjak fizetése a tárgynegyedévet követő hó 12-ig esedékes. Részletekért hívj irodánkat!

* * *

A könyvelési anyagok leadása nem csak nyitvatartási időben, hanem napi 24 órán át megoldható a porta melletti postafiók segítségével. Az anyagleadás a tárgynegyedévet követő hó 12-ig esedékes.

* * *

Új, egyedi kivitelű taxis brifkók érkeztek, ill. megrendelhetők irodánkban. Nagyobb darabszám esetén cégemlékmázás is lehetséges!

Öregember botorkál be a kocsmába.

- Adjon egy liter bort.
- Vöröset vagy fehéret?
- Tökmindegy. Színvak vagyok.

Szöllősi Imre (6x6 936)

1936-ban születtem. A jogosítványt személy- és teherautóra 1956 szeptemberében szereztem, az MHSZ-nél. Ahogy abban az időben szinte mindenki. Így volt a legolcsóbb, leggyorsabb. A Betonút-építő Vállalatnál kezdtem el dolgozni, egy Opel Blitz-en. Ez egy kisebb teherautó volt, amivel kihordtam a cégnek az ebédet. Közben bele-belenéztem az újságba, amiben hirdetések voltak. Hátha találok jobbat. 1960-ban a Főtaxi felvételt hirdetett taxisofőr állásra, mert bővítette az autóparkját. Jelentkeztem, felvettek, így 1961. január 16-án lettem igazi taxis. Po-bedával, majd Warsawával és Moszkviccsal kezdtem fuvarozni. Nekünk még garázs sem jutott, mert a Kerepesi úton lévő bázis a megnövelt autósámmal nem tudta befogadni. Abban az időben nőtt a város is. Százvezrek jöttek fel vidékről, mert az ipar felszívta a munkaerőt. Akkor kiállítások voltak a Városligetben, '61-ben ott parkoltunk a pavilonokban. Később olyan formában lett a garázsírozás megoldva, hogy mi újak folyamatosan kint voltunk az utcán. Váltókkal dolgoztunk. Az utcán parkoltunk addig, ameddig el nem készült a Prielle Kornélia utca meg a Könyves Kálmán körüti garázs. Hamarosan az Asztalos Sándor utcában is kialakítottak



Szöllősi Imre: – Ma a szakmában éles kenyérharc van, túl sokan vagyunk

üzemegységet. Az autók is fejlődtek. Jött néhány torinói Fiat, majd a „Nagypolskik” következtek, de az igazi, hosszú távon is bevált taxi a Zsigulikból, a Ladákból lett. Ehhez alkalmazkodtak a műhelyek, az alkatrésraktárok a szerelők, a gumisok és persze a sofőrök is.

1989-ig taxiztam e cég keretein belül, majd kiváltottam az ipart. A Volántaxihoz egy kevés kilométert futott Ladával a Lengyel utcában jelentkeztem, képviselתי taxiként. Csak érdekességképpen mondom: abban az időben 1800 Ft tagdíjat kellett fizetni. Ez ma már

gyunk, és sajnos nem mindenkire vonatkozik a fegyelem. Mert amíg egy taxitársaság felügyelet alatt van minden szempontból, addig például Budapesten körülbelül 2000 magántaxis nincs szinte sehol sem ellenőrizve. Ezért tör-

ismeret is. Amikor én a taxizást elkezdtem, akkor vizsgát kellett ebből tenni. Ha azon átment az ember, akkor ismerte a várost, mert a fontos dolgokat be kellett magolni. Aki nem felelt meg ezen a vizsgán, abból meg nem lett taxis.



ténhet meg az, hogy 49 évi taxizás után megállok az Operaháznál a taxiállomáson, majd megáll mögöttem egy magántaxis fiatal gyerek, és közli, ez az ő helye. Már maga a felfogás is furcsa! Milyen dol-

Nem úgy, mint most, amikor a GPS a népszerű. Én továbbra is a fejem után megyek. 49 év alatt körülbelül 2 millió kilométert vezettem Budapesten, mint taxisofőr. Bárhová eljutok, nekem nem kell GPS.

Régebben a rádióon nem lehetett kérdezni sem, ott volt az a szürke könyv minden autóban arra az esetre, ha valamit nem tudnánk. De ez már a múlt. A jelenben más kihívások várnak ránk. Én éjszakai bagoly vagyok, több mint 40 éve. Nappal nem lehet közlekedni. Kijövök este, nem a saját környékemre, mert ott levernek, hanem kimegyek Óbudára. A régi Sípós Vendéglőhöz, a taxiállomásra és kivárom míg sorra kerülök.

Nem kell idegeskedni, eszetlenül rohanni. Ha úgy tetszik, öregesen...

Az értékesítő, a pénzügyes és az igazgató ebédelni megy, amikor út közben találunk egy régi lámpást. Megdörzsöljük, erre kijön belőle egy szellem, és így

szól: – Mindegyikötöknek teljesítem egy kívánságát!

– Először én! Először én! – mondja a pénzügyes: – A Bahamákön szeretnék lenni, a jachtomat vezetni és gondtalanul élni.

Paff, a pénzügyes eltűnik.

– Most én! Most én! – kiált az értékesítő: – Hawaii-on szeretnék lenni, henyélni a parton a személyi titkárnómmal, soha ne fogyjon el a koktél, és legyek mindig boldog.

Puff, ő is eltűnik.

– Oké, most te jössz – mondja a szellem az igazgatónak.

Az igazgató azt mondja: – Ezek ketten legyenek ebéd után az irodában. (Tanulság: Mindig hagyd, hogy először a főnök beszéljen!)

65 000 Ft. Azóta itt dolgozom, bár az is tény, hogy az „anyacég” neve, telephelye változott. Én automatikusan kerültem át a Dózsa György útra, majd az Orczy útra. Úgy lettem 6x6-os is, hogy mentem a korábbi társasággal, ahová ők költöztek. Nem láttam semmi jelentőségét a változtatásnak, mert itt is, máshol is küzdeni kell a megélhetésért. Ma már persze nem Ladával járom a várost, hanem egy Daewoo Kalos-szal. Nem nagy autó, de nekem már ezt elnézik.

Nagy dolog, hogy 49 év folyamatos taxizást követően, 74 évesen is a várost járom. Van tehát elegendő tapasztalatom. Tudom, hogy nem lehet összehasonlítani a korábbi időszakot a jelenlegivel, mert nagy a különbség a gazdasági és a társadalmi berendezkedésben. De azt nem lett volna szabad megengedni, hogy ennyi taxi legyen! Ami sok, az sok. Éles kenyérharc van, sokan va-

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

Ünnepélyes Fuvarozói Klub

Október 6-án, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály ünnepi Közlekedési Klub rendezvényt szervezett. A meghívottak: Székely András osztályvezető a KHEM-től, Metál Zoltán, az OTSZ elnöke, illetve Dorogi András a kamara által 10 éve működtetett békéltető testületől. A minisztérium képviselője az új

bírságolási szabályokról, a hamarosan bevetésre kerülő KRESZ-módosításról, az üzemanyagnormák mérsékléséről, illetve a 89/1988-as MT-rendelet módosításáról beszélt a megjelenteknek. Ez utóbbi téma e lapszám hasábjain más helyen olvasható. Most az OTSZ elnökének előadását ismer-tetjük, rövidített, szerkesztett formában.

Az Országos Taxis Szövetség bemutatása



Csoltó Gábor, a BKIK VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás osztályelnöke megnyitja az ünnepi Közlekedési Klub rendezvényt

Egyes taxitársaságok a hirtelen fuvarszám-csökkenésre irreálisan alacsony árat ajánló versenybe kezdtek. A csökkentett díjakat természetesen az alvállalkozókra (a taxisokra) hártották a fuvarszervező cégek. Az alvállalkozók más lehetőség hiányában belekényszerültek abba, hogy ezeken a nyomott árakon fuvarozzanak, felvállalva annak veszélyét is, hogy a saját vállalkozásaik adó- és járulékkerheit, munkaeszközük (gépkocsijuk) lízingdíját késve vagy majd egyszer... valamikor tudják csak kifizetni. Az OTSZ úgy

tött, hogy mielőbb cselekedni kell, gyors és hatékony tagtoborzásra volt szükség ahhoz, hogy minél nagyobb számban csatlakozzanak a taxisok az ország minden részéből.

2009 márciusában megkezdte kampányát az OTSZ „Elég volt...!” címmel

Megfogalmaztuk céljainkat, készítettünk egy honlapot (www.taxiszovetseg.hu), melynek segítségével már online módon is csatlakozni tudtak a taxisok a szervezetünkhöz. 6 hónap leforgása alatt a hosszú évekig 120-130 fős állandó tagságunk hirtelen több mint 2000 főre nőtt. Az elmúlt hónapokban különböző célú beadványokkal és személyes kapcsolatfelvétellel tudattuk a hatóságokkal, minisztériumokkal, önkormányzatokkal szervezetünk létezését. Megismertettük velük erős, nagyszámú háttértámogatásunkat és elképzeléseinket.

(Jogsegélyszolgálat, Közlekedési behajtási engedély lezárt területeken – Kálvin tér, Baross-tér, Margit-híd – , NKH vizsgáztatási informatikai rendszerének fejlesztési időszakában kialakult kaotikus állapotok megoldása, Taxigépkocsi beszerzésében speciális taxiár kialakításában, a kocsik bemutatása és tesztelése, Csapatépítő szórakoztató programok szervezése és támogatása.)

Az OTSZ jogelődje a Magyar City Taxisok Országos Szövetsége (MACI-TOSZ) volt, mely 16 évvel ezelőtt, 1993-ban alakult. Az OTSZ-ben ellátjuk tagjaink képviseletét minden olyan fórumon, ahol érdekeinknek megfelelően befolyásolhatjuk a döntéseket a tagok igényei szerint. Figyelemmel kísérjük a taxis szolgáltatás területén a szakma fejlődésének lehetőségeit. Feltárjuk az akadályozó körülményeket és egyben kezdeményezzük azok megoldását is. Az OTSZ-ben közvetlen politikai tevékenységet nem folytatunk, szervezetünk független. 2007-ben szövetségünk vezetése felismerte, hogy nem működik hatékonyan a taxisok érdekképviselete sem regionális, sem országos szinten, ezért úgy döntöttünk, hogy a szervezet nevének módosításával, valamint új célok és feladatok kitzítésével a taxisok bizalmát meg kell szerezniük és tagságunk létszámát növelniük kell.

Az új név választásával immáron nem csak a City taxisok érdekeinek képviseletét vállaltuk fel, hanem lehetőséget adtunk az ország valamennyi taxisának, hogy támogatást csatlakozásával társaságtól, hovatartozástól függetlenül részévé válhasson a változásnak.

2008-ban a recesszió felgyorsította azokat a folyamatokat, melyek már hosszú évek óta megnehezítik a taxis szolgáltatás működését.



Metál Zoltán OTSZ elnök tájékoztatóját sok érdeklődő várta



Az ünnepi Közlekedési Klub rendezvényét Sipeki József, a Taxis Szakmai Kollégium elnöke vezette le. A képen balra Székely András, a KHEM osztályvezetője, aki a megjelenteket számos, a közlekedést érintő jogszabályváltozásról tájékoztatta

A taxispiac átfogó szabályozása országos szinten

Az utóbbi tíz évben szerény eredménnyel tudták a taxis érdekképviseletek, a szakmai fórumok állandó és meghívott taxicégek vezetői és a kamara, mint köztestület azokat a problémákat csökkenteni vagy orvosolni, amivel több mint tíz éve szembe kell néznünk és együtt kell élnünk nekünk taxisoknak. Mik is ezek?

- LÉTSZÁM (taxiengedélyek folyamatos kiadása),

- TAXIÁLLOMÁS (tényleges taxi-várakozóhelyek csekély száma),

- ELLENŐRZÉS,

- TARIFA.

A kiadható taxiengedélyek számát a vállalkozói szabadság oltalma miatt nem sikerült korlátozni. Eddig! A taxiengedély kiadásának több feltétele van a fővárosban. Többek között az, hogy a DROSZTENGE-DÉLYT is ki kell váltani és meg kell fizetni a taxisnak.

Tíz évvel ezelőtt a fővárosi rendeletben szabályozta, hogy taxiállomásokat kell építeni, üzemeltetni, ill. működtetni, és létrehozta a Droszt Kht-t. Ezek a megállóhelyek lennének hivatottak biztosítani a kulturált és biztonságos parkolást és az utasfelvételt a taxisok számára. Arról viszont nem tettek említést, hogy a jelenleg 5700 taxi-gk, miként álljon meg az azóta létrehozott 328 db, összesen 1480 várakozóhelyen. Más lehetőség hiányában ezért ott állnak és várnak az egyre kevesebb utasra, ahol éppen lehetőséget találnak rá kollégáink. Meg is kapják az ajándék büntetési csekkeket egyre többször kamerás felvételek alapján, heteken belül. A Főpolgármesteri Hivatal hosszú évek óta mulasztásos törvénysértést követ el azzal, hogy megköveteli tőlünk a drosztengedély kiváltását, de drosztot, megállóhelyet már nem biztosít ellen-

Egy ügyvédnek sosem szabad megkérdeznie a tanút, ha nincs felkészülve a válaszra. Egy kisvárosban zajló perben az ügyész behívta első tanúját, egy idős nagymamát. Odalépett a tanúhoz és megkérdezte tőle:

- Takács néni, ismer engem?

Mire a hölgy:

- Persze, hogy ismerlek. Gyerekkorod óta ismerlek, és mondhatom, kiábrándultam belőled. Hazudsz, család a feleségedet, befolyásolod az embereket, rágalmazod őket a hátuk mögött. Nagy embernek hiszed magad, miközben annyi eszed sincs, mint egy utcaseprőnek. Igen, persze, hogy ismerlek.

Az ügyésznek tátva maradt a szája, azt sem tudta, köpjön vagy nyeljen. Némi gondolkodás után a terem má-

sik végébe mutatott és megkérdezte:

- Takács néni, ismeri a védőügyvédet?

- Hát persze. A védőügyvédet is gyerekkora óta ismerem. Gyenge jellem, italos természetű, senkivel sem tud normális kapcsolatot teremteni és mint ügyvéd, egyike a legrosszabbaknak az országban. Hogy el ne felejtsem, ő is csalja a feleségét, méghozzá három nővel, az egyik a maga felesége, ügyész úr... Igen, ismerem.

A védőügyvéd sokkot kapott. Erre a bíró magához kérte az ügyészt és az ügyvédet, és nagyon halkán így szólt hozzájuk:

- Ha bármelyikük megkérdezi a hölgytől, hogy ismer-e engem, esküszöm, hogy börtönben fog megröghadni.

tételezsként hozzá! Egy olyan „szolgáltatást” fiztetett meg évi rendszerességgel (25 ezer Ft) a taxissal, amiért nem nyújt semmiféle ellenszolgáltatást.

Azt gondoljuk, hogy tíz év elég idő volt arra a fővárosi politikusoknak és a hivatal szakembereinek, hogy érdemben ezt a csekély problémát megoldják. Nem sikerült nekik. Ők hallgatnak. Mi már tovább nem tudunk és nem is akarunk! Követeljük, hogy amíg nem bővül a meglévő taxiállomások száma, addig további új (kivéve ha csere) taxiengedélyt ne adhasson ki a közlekedési hatóság Budapesten! Kezdeményeztük, hogy a Főpolgármesteri Hivatal, a szakmai és érdekvédelmi szervezetekkel mielőbb kezdje meg az egyeztető tárgyalásokat, a jelenleg érvényben lévő taxirendelet módosítására vonatkozóan!

Szükségünk volt és van a taxis társadalom összefogására. Szükségünk van nekünk taxisoknak arra, hogy egységesekek, határozottak és ha kell „hangosak” legyünk. Ott és olyan módon kell a hangunkat hallatni, ahol felfigyelnek ránk! Ehhez kellett a taxisok támogatása.

LÉTSZÁM - TAXIÁLLOMÁS FÉRŐHELY - TARIFA-ELLENŐRZÉS

Javaslataink a taxi szabályozás négy fő eleme szerint:

- A létszám szabályozása és a szolgáltatás színvonalának emelése, a pályára kerülés - személyes megbízhatóság - szakmai alkalmasság - megfelelő pénzügyi teljesítőképesség -

személytaxi-szolgáltatás végzésére alkalmasnak minősített gépjármű - feltételeinek szigorításával történhet.

- A szakmai alkalmasság vonatkozásában a szaktanfolyamok anyagának bővítésével, illetve átdolgozásával, valamint, a tanfolyamok megszervezésének és a vizsgáztatás jelenlegi rendjének jelentős szigorításával lehet emelni a szolgáltatás színvonalát. Az oktatási tematika összeállításában és a vizsgáztatásban a kamara és az érdekképviseletek aktív közreműködését elengedhetetlennek tartjuk. A pályán lévők újbóli vizsgáztatása és a vizsgák periodikus ismétlődése jelenleg nem indokolt, tehát ez nem javasoljuk.

- A személyes megbízhatóság igazolásánál szorgalmazzuk az erkölcsi bizonyítvány bekérését a gépjármű ismétlődő műszaki vizsgáztatásának alkalmával, az egyéni vállalkozóknál, a taxigépkocsivezetőket foglalkoztatóknál és a taxigépkocsivezetőknél egyaránt.

- A pénzügyi teljesítőképességnél átgondolásra javasoljuk az utas lélesenkénti 25 000 Ft-os kaució összegének mértékét, ill. annak a jelenlegi gyakorlatnak a megszüntetését, hogy ez felelősségbiztosítással kiváltható legyen. Fontos azonban rögzíteni, hogy a vagyoni biztosítékot milyen formában kell elkülöníteni és milyen esetekben és mennyi időre csökkenthető le az előírt mértékű fedezet. A biztosítók által adott fedezetigazolás ne csak átmeneti jellegű legyen. A már pályán lévőknek türelmi idővel kelljen megfelelniük a módosított elvárásoknak.

- A piacon szereplő tisztességes vállalkozók érdekében javasoljuk, hogy az adófizetési kötelezettségek folyamatos ellenőrzésével szűrjék ki azokat a vállalkozásokat, amelyek két gépkocsicsere között jelentős adótartozásokat halmoznak fel. Az alkalmazottat foglalkoztatók esetén szükséges az APEH-igazolás bemutatása is a foglalkoztatottak bejelentéséről. Elfogadhatatlannak tartjuk a 2-4 órás foglalkoztatásról szóló munkaszerződéseket.

Folytatás a 21. oldalon

Őrmezőn a helyzet változatlan...

Hónapokkal ezelőtt jeleztük, hogy félbemaradt a reklámtábla-építés az örmezei taxiállomás mellett. Most a sötétben bukácsolnak a járókelők, közben szidják a taxisokat. Pedig erről nem sokat tehetünk. Jelezzük a gondokat az illetékeseknek, aztán várjuk a változást. Úgy látszik, a befizetett évi 100 millióból nem sikerült még kiküldeni valakit egy vasfűrésszel...

Tóth Tibor



Folytatás a 21. oldalon

Folytatás a 18. oldalról

- Ataxi gépkocsira vonatkozó 21/1992. (X. 27.) KHVM-rendeletben foglaltak felülvizsgálata, különös tekintettel a környezetvédelmi osztályba sorolásra. A jelenlegi rendeletből kerüljenek ki az elavult műszaki szempontok (pl. jobb oldali tükör, hátsó ablak páramentesítő, hátrameneti lámpa, stb.). Kerüljenek be utasbiztonsági szempontok figyelembevételével pl. a min. két légszák, ABS, szervokormány, klíma, stb.

- Szükséges meghatározni a taxiszolgál-

leg semmi nem indokolja az NKH taxivizsga-díjának másfélszeresét. Ugyanazt a fékhatást, biztonságos kormány- és futómű előírásokat kell teljesítenie, mint egy személygépkocsinak. A beszerelt taxiórát és a hitelesítési bizonylatot csak bemutatni kell a vizsgán.

- A régiós engedélyek kiadását csak abban az esetben tudja támogatni a szövetség, amennyiben a kiadáskor figyelembe veszik a helyi önkormányzat által támasz-

kenység a riksától a sofőrrel történő személygépkocsi bérbeadásig. Idetartozónak tekintjük személygépkocsival végzett betegszállítást is. (Taxivizsga, taxameter, sárga rendszám, oktatás stb.)

A taxiállomás-férőhelyek száma, a taxiállomások üzemeltetése és ellenőrzése

- A helyi önkormányzatok kötelezettsége legyen a kamarával és a helyi vagy országos érdekképviselői szervezetekkel egyeztetett számú és elhelyezkedésű taxiállomás üzembe helyezése és folyamatos üzemeltetése a várható forgalomgenerálódás területi eloszlásának ismeretében.

- A taxiállomások használatának folyamatos biztosítása. (Jelenleg jobb híján sokan „civil” parkolóknak használják a taxiállomást.)

- További taxiállomások kialakítása, valamint a megközelítéssel kapcsolatos bármilyen módosítás kizárólag egy „szakbizottságban” (kamara, szakmai és érdekképviselőkkel) történt egyeztetést követően legyen lehetséges.

A tarifa meghatározása

- Nem értünk egyet az Ártörvény-módosítási kezdeményezéssel, amely szerint megszüntetnék a hatósági maximált és fix ár alkalmazásának lehetőségét az önkormányzatok számára, és a taxit ismét a szabadárú kategóriába helyeznék. Nem látjuk biztosítottnak egy Etikai Kódex keretein belül rögzített árajánlás kötelező érvényűnek elfogadását azon vállalkozók által, akik jelenleg is gondot okoznak a tisztességes vállalkozók számára. Az utazóközönség bizalmának visszaszerzése érdekében ott, ahol egy önkormányzat szükségesnek tartja a területén a taxitarifák szabályozását, a fix tarifa bevezetését, ezen belül pedig egy tarifa megállapítását javasoljuk. Ez később az ellenőrzés hatékonyságának következtében megtisztult piacon módosítható és figyelembe vehetőek egyéb szempontok, mint például: kiállási díj, éjszakai, hétvégi, ünnepnapos tarifa.

- A tarifa mértékének megállapításához elengedhetetlenül szükséges a piac elemzése kereslet-kínálat szempontjából, hogy a szükséges és elégséges szolgáltatás szintje

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1999 októberében

10 éve történt

A drosztrendelet 4 stációja

Ezzel a kissé klerikális színezetű címmel jelent meg vezércikk az 1999. októberi számban, a budapesti drosztrendelet közgyűlés általi tárgyalását, az azt megelőző és azt követő eseményeket boncolgatva.

Élső stáció:

Budapesten 10 éve nem alakítottak ki új taxidrosztot.

Budapesten három éve folyik az érdekegyeztetés az új taxiállomások kialakításáról.

E három év alatt legalább harminc, különböző rendű, rangú, hivatású és titulusú ember vett részt a tárgyalásokon.

A komplex zűrzavar és megosztottság minden rossz bevezetését lehetővé tette.

Második stáció:

Rendnek kell lennie!

Érdekes, hogy mindig csak a taxis szakmában kell rendnek lennie!

Olyan személyek frekvenciálódtak az érdekegyeztetési mechanizmusban, akik ezt a szakmát egyáltalán nem, vagy csak felületesen ismerik. Jól működik az „oszd meg, és uralkodj!” elv.

Minél kevesebb az egyetértő ember a szakmában, annál több a külső ráhatás.

Harmadik stáció:

A taxis szakma képviselője felszólalási lehetőséget kap (harcol ki!) a Fővárosi Közgyűlésben.

Mit akartok ti? - kérdezi egy kisimult arcú képviselő. Hogy mit is akarunk? Tisztességes munkakörülményeket, tisztességes, átlátható rendet, tisztességes kereseti lehetőséget, tehát csendet, rendet, nyugalmat, és mindezt minél kisebb pénzráfordítással...

Többórás huzavona után a közgyűlés úgy határoz, hogy nem határoz. Vagyis egy hónap múlva a tervezetet újra betérjesztik. A csatát megnyertük, de messze még a háború vége...

Negyedik stáció:

Csendes hétköznapok, beszélgetés, tervezgetés: mi kell nekünk?

Le kell tennünk egy komoly, megalapozott, a taxisok teljes támogatásával bíró rendelettervezetet, amely nem csak a tartalmi résszel foglalkozik, hanem meghatározza azt is, hány darab droszt, milyen helyen, hány kocsiállással, hány méteren legyen kijelölve, ezeket hogyan lehet használni, ki használhatja, és a használatért honnan kell a pénzeket átcsoportosítani.

A tárgyaló csoportban csak olyan embereknek van helyük, akik tárgyalni tudnak és akarnak, akik fel tudják áldozni szabadidejüket, akik nem csak a fényben sütkéreznek, hanem a mocsárba is bemászhatnak, ha szükséges...

1990. október 25.

A taxisblokádi kilencedik évfordulójára korabeli fotókkal emlékeztünk. A mai taxisok közül jó néhányan akkor még az iskolapadot koptatták, csak elbeszélésekből ismerik - ha egyáltalán - hogy mi az az egypártrendszer, hogy milyen euforikus, csodaváró hangulatban éltük meg a rendszerváltást, és milyen nagy pofon volt, amikor az új, demokratikusan választott kormány olyan rendelkezést hozott, ami azután a taxisblokádhhoz vezetett. Mi még emlékszünk, nosztalgizunk, fényképeken keressük magunkat, gyermekeink és unokáink pedig már a történelemórán tanulnak erről az eseményről...

tatásban részt vevő gépkocsik legkisebb méretét a tengelytáv, nyomtáv, az utastér, és csomagtér-légköbméter alapján.

- A műszaki vizsgáztatással kapcsolatban azt az álláspontot képviseljük, hogy - utalva a korábbi elavult műszaki követelményrendszer szükséges felülvizsgálatára - az új autó beállítása esetén ne legyen megismételt műszaki vizsga a taxi üzembe helyezés esetében. Az időszakos felülvizsgálattal kapcsolatban a szövetség álláspontja, hogy felesleges évente műszaki vizsgára vinni a fiatalabb évjáratú autókat, hanem a jelenlegi vizsgáztatási rendhez kapcsolódóan az autó 6 éves koráig kétevente legyen kötelező felülvizsgálat, azt követően pedig évente. Ez 6 éves korig illeszkedik a taxióra-hitelesítési periódushoz is. (Jelen-

tott működési feltételeket. (Ármegállapítás, taxiállomás-használati engedély, létszámkorlátozás.) Az nem látható tisztán, hogy régiós engedély kiadása esetén ez hogyan valósulhat meg. Területi kiterjesztés esetén a helyismereti vizsga legyen előfeltétele a kiterjesztés engedélyezésének.

- A személygépkocsi személyszállítás és taxi tevékenység közötti átjárhatóság tekintetében az OTSZ kezdeményezi, hogy kerüljön be a szabályozásba valamennyi díj ellenében végzett személyszállítási tevé-

- Az embernek három korszaka van: ifjúság, felnőttkor és a „remekül nézel ki”.

* * *

- A borban bölcsesség, a sörben

szabadság, a vízben pedig baktériumok vannak... * * *

- Ha egy kacsza nem tud úszni, attól még nem a víz a hülye!

megállapítható legyen. Ennek ismeretében alakítható ki a létszám, valamint a kereslet alapján, a kihasználtság figyelembevételével az ár is meghatározásra kerülhet.

A kamara által kiadott „Tarifaképzési útmutató”-ban szereplő táblázatok bemutatják, hogy a kihasználtság kismértékű változása is milyen mértékű eredményességi változást okozhat.

- Az ár kialakításánál nem javasoljuk az üzemanyagár alapján történő kalkulációt, tekintettel arra, hogy az üzemanyag ára a taxis vállalkozások összköltségének mindössze egyharmadát teszik ki.

- Javasoljuk, hogy a „szakbizottság” legyen jogosult megállapítani a tarifát (annak összes elemével).

- Kerüljön rögzítésre, hogy a „szakbizottság” kívül és milyen szintű egyeztetést köteles végezni.

- A tarifa rögzítése esetén milyen időközönként, és/vagy milyen gazdasági esemény hatására történik a tarifakorrekció.

- A tarifa megállapításának alapja a kamara által készített költség alapú „Tarifaképzési útmutató” legyen, vagy szakértők bevonásával kerüljön kidolgozásra új kal-

nem vonható le semmilyen jogcímen kedvezmény.

- A vidékre irányuló fuvarok kezelése; Budapest közigazgatási határán belül taxiórával előzetes megállapodás alapján, kötelező számlaadás mellett.

Ellenőrzés

- Az ellenőrzés egy kézbe összpontosítása, a megfelelő jogosítványok delegálásával az illetékes hatóságok részéről. (Közlekedés Felügyelet, Taxiállomás Kht., fogyasztóvédelem, önkormányzat stb.)

- Egységes, a taxis vállalkozásokra vonatkozó „működési szabályzat” (Etikai Kódex) kidolgozása, mely az elkövetett vétségekhez megfelelő szankciókat rendel. Az Etikai Kódexben foglaltak elfogadása a taxiállomás-használati engedély átvételekor nyilatkozat aláírásával történhet.

- Az ellenőrzésre jogosult szervezet összetételének rögzítése. A kamara és az érdekképviseletek delegáltjainak számszerűsítése. Javasoljuk, hogy az ellenőrzési feladatokat a kamara delegáltjai mellett olyan hatósági személyek is kapjanak helyet, akik intézkedési jogkörrel bírnak.

Összegezzé:

Korábbi állásfoglalásainknak megfelelően ismételten hangsúlyozzuk, hogy a taxipiac hatékony szabályozása csak abban az esetben képzelhető el, amennyiben annak valamennyi eleme egy időben az egymásra hatás figyelembevételével kerül rendezésre.

Könnyen belátható, hogy a létszám – taxiállomás-férőhely – tarifa mértéke szoros összefüggésben vannak egymással. Amennyiben a létszámot nem szabályozzuk és megállapítunk egy jövedelmező tarifát a pillanatnyi létszámhoz igazítva, rövidesen nem lesz elegendő taxiállomás-férőhely a pályára beáramló magas száma miatt. Ezzel egy időben a jövedelmező tarifa is „elkopik”, miután a növekvő létszám miatt csökken a taxik kihasználtsága.

Természetesen azt is látni kell, hogy bármilyen jó szabályok kerülnek bevezetésre, ellenőrzés és a vétkesek következetes szankcionálása nélkül azok semmit nem érnek majd. Azért, hogy ez ne így legyen, megítélésünk szerint a taxis szakma szabályozása és ellenőrzése egy helyre, a területileg illetékes önkormányzatokhoz, a fővárosban a Fővárosi Önkormányzathoz – miután a taxi a tömegközlekedés egyénileg választható része – kell, hogy kerüljön oly módon, hogy a szakmai irányításra kijelölt önkormányzati testületben, döntési, illetve szavazati joggal a szakma képviselői is kötelezően helyet kapjanak.

Tisztában vagyunk vele, hogy az elmondottak egy része túlmutat a minisztérium jelenlegi kezdeményezésén a rendeletmódosítás tekintetében, azonban úgy ítéljük meg, hogy problémák komplex megoldása nélkül nincs esély a sikerre. Ennek érdekében párhuzamosan felvettük a kapcsolatot a Főváros illetékeseivel, hogy meginduljon a párbeszéd és a közös gondolkodás!

Köszönöm a figyelmüket!

Metál Zoltán

A farmon megbetegszik egy ló. Az állatorvos azt mondja a parasztnak:

- Beadtam neki egy gyógyszert, de ha 3 nap múlva sem gyógyul meg, akkor sajnos agyon kell löni. A disznó, aki mindent hallott, mondja a lónak:

- Kelj fel!

De a ló túl elcsigázott ehhez. Második nap a disznó újra azt mondja: - Kelj fel gyorsan! Baj lesz!

De a ló még mindig túl fáradtnak érzi magát. Harmadik nap a disznó megint azt mondja:

- Kelj fel, mert ha nem, agyon fognak löni!

▲Végre egy nagy, utolsó erőfeszítéssel a ló föláll. A paraszt meglátván ezt, örömmel kiáltja a családnak:

- Ezt megünnepeljük! Levágjuk a disznót!

(Tanulság: Mindig foglalkozz a saját dolgoddal, egyebekben pofa be!)

* * *

Internetes beszélgetésekből:

- *Tud valaki valami normális hip-hop szórakozóhelyet?*

- *Aknamező! Ott ugrálhatsz!*

* * *

- *Egyik srác ajánlott olyan hamis érettségit, hogy még a tablóra is felkerülök. Némi felárért pedig az osztálytalálkozókon lesz, aki emlékeznifog rám...*

* * *

- *Anyám odatette a fogkrémek közé a kézkrejmjét. Ettől ma olyan selymesek a fogaim, hogy kicsúszik a zsíroskenyér...*

* * *

- *Ajjaj, csokis lett az egérpadam! ... a francba, most meg nyálás...*

kulációs szabályzat. Ennek keretében kerüljön rögzítésre; milyen átlagos kihasználtság, milyen értékű gépkocsi és mekkora üzleti nyereség a kalkuláció alapja.

- Kerüljön rögzítésre, ki vagy milyen szervezetek kezdeményezhetik a tarifa rendkívüli felülvizsgálatát?

- Az önkormányzat területére kiadott, illetve kiterjesztett engedélyek feltétele legyen, hogy a taxiórákban kizárólag a területre megállapított fix tarifa/tarifák szerepelhetnek.

- A rendeletben szükséges rögzíteni, hogy személytaxi-szolgáltatás esetén az önkormányzat közigazgatási határán belül transzfer-, illetve megállapodásos ár nem alkalmazható, kizárólag a taxiórában szereplő összeget fizetheti az utas.

- Rögzíteni kell, hogy a személytaxi-szolgáltatás díjából utólagos (halasztott vagy átutalásos) fizetés esetén sem adható és

- Szükséges az ellenőrző szervezet ellenőrzési és szankcionálási rendjének kialakítása és annak a „szakbizottság” általi elfogadása.

- Folyamatos, 24 órás, ellenőri jelenlét megszervezése nem kerülhető meg.

- Az engedély visszavonása esetén a „Taxi vezetői engedély” kerüljön visszavonásra, amennyiben a gépkocsivezető vállalkozó is, akkor egyidejűleg a „Taxi engedély” is kerüljön bevonásra. A bevont engedélyekről vezetett nyilvántartás alapján nem legyen lehetősége a szankcióval sújtott taxi gépkocsivezetőnek más vállalkozás működési engedélyének alapján „Taxi vezetői engedély” kiváltására. (ez ugyanis ma napi gyakorlat!)

- Központi panasziroda felállítása, mely munkaidőn túl üzenetrögzítős rendszerben tenné lehetővé a panaszok, illetve a tált tárgyak kezelését.

**BŐSÉGES NAPI MENÜ 900 FT-ÉRT
3DL ÜDÍTŐVEL A BEM SÖRÖZŐBEN
HÉTKÖZNAPONKÉNT 12-15 ÓRÁIG.
TAXISOKNAK A MENÜBŐL 10%
KEDVEZMÉNY, EGYÉB
FOGYASZTÁSBÓL 15% KEDVEZMÉNY.
KÜLÖN TERMÜNKBEN KIVETÍTŐ
MŰKÖDIK, AHOL NÉZHETŐEK A
SPORTKÖZVETÍTÉSEK, ÉS HOGY
JOBBA HANGULATBAN TELJENEK AZ
ESTÉK, NAPONTA VÁLTOZÓ ITAL-
AKCIÓVAL VÁRUNK MINDENKIT!**

BEM SÖRÖZŐ

1027 BEM JÓZSEF TÉR 1.

TELEFON: 212-5738

HONLAP: WWW.BEMSOROZO.HU

Nincs kivétel, taxiknak is tilos

MARGIT HÍD 2009-2010

Új szakaszhoz érkezett a Margit híd felújítása, amely a korábbi állapotokhoz képest jelentősen eltérő helyzetet eredményezett. A 2009 márciusában kiadott előzetes állásfoglalás értelmében a taxik a BKV-járművekkel azonos nyomvonalon, az eredeti vágányzóna igénybevételével, 10km/ó sebességgel áthaladhattak az építési területről nyilvánított Margit hídon. Szeptember végén Budapest legforgalmasabb villamosvonalán elkészült az ideiglenes villamospálya, és a munkálatok, valamint a közlekedés biztonsága érdekében a főváros felülvizsgálta a hídon érvényben lévő forgalmi rendet.

Szeptember végén a közösségi közlekedést átterelték a déli pályán kiépülő ideiglenes vágányzónára, így megváltozott a forgalmi rend. Az új közlekedési rend a forgalombiztonság szempontjából az eddigieknél is sokkal szigorúbb szabályozást igényel. A Margit híd déli hídfelén az ideiglenes villamosforgalom megindulásával 6 méter alá csökken az a közlekedési folyosó, amelynek kétirányú villamos- és busz közlekedést kell lebonyolítani. Az ütemváltás során felmerült, hogy a megváltozott forgalmi körülmények, valamint az eltelt egy hónap tapasztalatainak figyelembevételével felül kell vizsgálni a taxiközlekedés fenntartásának a lehetőségét.

A Főváros szakmai ügyosztálya a tapasztalatokat az alábbiak alapján foglalta össze:

A tervek és a közbeszerzés megindítását követően engedélyezett taxiáthaladások miatt jelenleg olyan forgalom van a hídon, amellyel sem a Tervező, sem a Kivitelező nem számolhatott.

A forgalomszámlálási adatok szerint reggeli csúcsidőben (reggel 7 és 9 óra között) jelentős forgalom mérhető a hídon. Az 1. sz. táblázat mutatja be a forgalom megoszlását, valamint a hídon átközlekedő járművek mennyiségét.

1. sz. táblázat: Forgalmegoszlás a Margit hídon

Forgalom	jármű [db]	Intenzitás [%]
Tömegközlekedés (busz, villamos)	174	28
TAXI utassal	198	31
TAXI utas nélkül	165	27
Kerékpáros (járdán)	337	
Egyéb (személyautó, motor, bicikli)	85	14

A helyszínbejárások tanulsága szerint, csúcsidőben masszív személygépkocsi-sor alakul ki a villamosok között, illetve előtt, lassítva ezzel az áthaladást (általában a villamos és a busz, de adott esetben mentőautó számára egyaránt), valamint a hídfői megállóhelyek megközelítését.

A Margit híd lezárása óta eltelt időszakban az alábbi, hivatalos megkeresések érkeztek a beruházó Fővárosi Önkormányzathoz a taxik áthaladásának megszüntetését kérve:

- **Tervező (2009. 08. 25.):** Az ideiglenes vágányzóna megépülésekor szakmai érvek alapján javasolja a taxiforgalom áthaladásának megtiltását a hídon.

- **BKV (2009. 09. 10.):** Az üzemeltető BKV üzemeltetési, karbantartási problémákat jelzett. Ezen túl felhívta a figyelmet, arra a számbeli különbségre, miszerint a villamos óránként 15-20 ezer utast szállít, a taxik ennek csak a töredékét, ezért ennek a számbeli különbségnek nagy az aránytalansága és a kockázata. Ha egy gépkocsi meghibásodása, vagy koccanás esetén leáll a közlekedés a hídon, az imént említett számú utas közlekedése is leáll.

- **Budapesti Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészet (2009. 09. 02.):** A hídon kialakult forgalmi helyzet tapasztalatai alapján a taxiforgalom nagymér-

tékben zavarja, és egyben akadályozza a BKV járműveinek közlekedését, ezért javasolják a taxis közlekedés levételét a hídról.

- **Kivitelező (2009. 09. 10.):** A Lebonyolítón keresztül a kivitelező jelezte, hogy a kivitelezési munkálatokat akadályoztatja a taxis közlekedés.

- **Lebonyolító (2009. 08. 31 és 2009. 09. 22.):** Véleményük szerint a taxis közlekedés fenntartása a BKV járműveinek szolgáltatási minőségét rontja a hídon, ezért jelezték, hogy a fenn-

tartását megfontolandónak tartják.

A fenti megkeresések kapcsán, a kérdés rendezése érdekében, a Hivatal Közlekedési Ügyosztálya egyeztetést kezdeményezett az érintettekkel. A 2009. szeptember 10-én megtartott megbeszélésen részt vettek a Taxis szövetségek, a Tervező, a Lebonyolító, a BRFK, valamint az ügyosztály szakemberei.

A következő táblázat a megbeszélésen elhangzott probléma-felvetéseket foglalja össze, valamint az azokra a Taxis szövetségek által adott megoldási javaslatokat, illetve ezek értékelését tartalmazza.

(Lásd a 24. oldalon!)

A férj hazaér a munkából és a három gyermekét pizsamában találja a kertben, a sárban hamperegve játszanak, körülöttük üres kekszkes dobozok, chipszes zacskók, üdítős dobozok mindenhol szanaszét. A feleség autójának az ajtaja tárva-nyitva, csakúgy mint a kert bejárata, a kutyának nyoma sincs. Amikor belép a házba még nagyobb rendetlenség fogadja. Egy csillár leszakadva törötten hever a földön, a szőnyeg a falhoz gyűrve. A nappaliban a tv teljes hangerővel üvölt, és mindenhol szanaszéjjel ruhadarabok és játékok hevernek. A konyhában a mosogató dugig edényekkel, az asztalon és a tűzhelyen ételmaradékok, a hűtő ajtaja tárva-nyitva, a kutyakaja szétszórva a földön, egy törött pohár az asztal alatt, kis kupac homok az ajtó mögött... Egyből rohan fel a lépcsőn (átgázolva a további játékokon, ruhadarabokon és egyéb akadályokon), aggódva keresi a feleségét, attól tartva, hogy valami baja esett. A hálószoba felé vezető úton észreveszi, hogy a fürdőszoba ajtaja alatt ömlik ki a víz a folyosóra, bent csuromvíz minden, a WC-papír legöngyöltve, borotvahab és fogkrém a tükörre kenve... Most már rohan a hálószobába, fel-

készülve a legrosszabbra. És a feleségét ott találja az ágyban... édesen összekucorodva könyvvel a kezében, aki észrevéve, hogy megjött, felnéz és mosolyogva megkérdi tőle:

– Szia, drágám, hogy telt a napod?

A férj dühösen nézi:

– De mi a fene történt ma itt?

A feleség ártatlanul:

– Tudod, mikor haza-jössz a munkából, meg szoktad kérdezni hogy mi a f*..t csinálok egész nap? Férj még dühösebben:

– Persze!

Ekkor a feleség édesen rámosolyog:

– HÁT MA NEM CSINÁL-TAM SEMMIT!

* * *

Pistike meséli az óvodában az óvó néninek:

– Képzeld, az én apukám havonta 300 000 Ft-ot keres!

– Nahát, az majdnem háromszor annyi, mint az én fizetésem – mondja az óvó néni.

– Na jó, de ő azért a pénzért dolgozik, te meg csak itt játszol velünk egész nap!

* * *

Turista házaspár betér a vidéki étterembe.

– Mit gondolsz, milyen lehet itt a csiga? – kérdezi a nő.

A szomszéd asztaltól át-szól egy férfi: – Pincérnek van öltözve, asszonyom.

2. sz. táblázat: A taxiközlekedés problémái és a megoldási javaslatok értékelése

Felmerült problémák a taxiközlekedéssel kapcsolatban	A Taxis szövetségek által ajánlott megoldási javaslat	A megoldási javaslat értékelése, megjegyzések
A járművezetők büntetőjogi felelőssége (baleset okozása). A tapasztalt volumenű forgalom a hídon csak 25 cm magas szegély megléte mellett engedélyezhető..	A szövetség nem tud felelősséget vállalni az egyéni taxisokért. A probléma megoldására nincs ráhatása a Taxis szövetségeknek.	A probléma nem oldható meg, kockázata magas. Nincs terv és statikai számítás egy ilyen szegély megépítéséhez, ilyen szegély megépítése és megépítése a projekt elhúzását eredményezheti, pótmunkát jelent.
A vágányzóna karbantartásának idő- és helyigénye van Lámpás kereszteződés kialakítása szükséges a TAXI-k szabályozott hidra történő ráhajtása érdekében.	Karbantartás ideje alatt nincs taxiközlekedés a hídon. A probléma megoldására nincs ráhatása a Taxis szövetségeknek.	Megoldást jelenthet, ha az ellenőrzés hatékony. Tervek, jelzőlámpaprogram pénz és módosítás szükséges, amely időigényes pótmunkát jelent.
Északi hídfél kiszolgálását segítő szervizútra a Kivitelező akadályoztatva tud ráhajtani. Jelenleg a forgalom folyamatos a hídon.	A taxiforgalom csökkentésével lehetősége nyílik a Kivitelezőnek a szervizút kiszolgálására.	Részmegoldás: a szervizút keskeny, a munkásokat nem védi szegély a forgalomtól. A hatékony ellenőrzés alapvető feltétel, mely nehezen biztosítható.
Taxis híd kialakulása (az üres taxi nem tömegközlekedés).	Nem mehet fel üres taxi a hídra.	Részmegoldás: ellenőrizni a híddörök vagy a BRFK munkatársai tudják, hatékonysága kérdéses.
Üzemzavar, baleset kockáztatja 10-15 ezer napi BKV-jegyvesztés, bérletes utas közlekedését..	Diszpécierszolgálat, forró drót kiépítése, sérült, üzemképtelen taxik gyors levontatása.	Részmegoldás: helyszínelés esetén órákra megbénulhat a 4-es 6-os villamos és a buszok forgalma.
Az engedélyes terv nem tartalmazta a taxiközlekedést, így jelenleg hatóságilag nem jóváhagyott.	A probléma megoldására nincs ráhatása a Taxis szövetségeknek.	Jóváhagyási eljárás indítása válik szükségessé, abban az esetben ha a TAXI-közlekedés legalizálásra kerülne, amely időigényes.
Közbeszerzési eljárásban nem szerepelt a taxiforgalom áthaladásának biztosítása..	A probléma megoldására nincs ráhatása a Taxis szövetségeknek.	A TAXI-forgalom hosszú távú fenntartásakor az organizációs terveket újra kell gondolni.
A rendőrség nem tudja hatékonyan ellenőrizni a taxiközlekedést.	A probléma megoldására nincs ráhatása a Taxis szövetségeknek.	A rendőrségi beavatkozás több percet vesz igénybe, amely nem teszi hatékonyá az egyéb ellenőrzési feladatokat.
Az áramvisszavezetés miatt a sint folyamatosan tisztítani kell. Minden többletforgalom növeli a sín porosodását.	A taxiforgalom csökkentésével kevesebb por kerül a sínekre.	Részmegoldás: a legkevesebb porosodást a taxiforgalom kizárása jelenti. Locsolókocsik alkalmazásával tünetileg kezelhető.
Csapadékos, párás, síkos időszakban a sínek csúszóssá válnak, amely megnöveli a villamos féktávját, nő a baleseti kockázat.	A probléma megoldására nincs ráhatása a Taxis szövetségeknek.	20 méteres féktáv biztosítása szükséges, ezt szabályozással nem lehet megoldani. Magasabb kockázat az őszi-téli időszakban.
A BKV a forgalmi sáv üzemeltetője, a taxiközlekedésre felelősséget vállalni nem tud.	A probléma megoldására nincs ráhatása a Taxis szövetségeknek.	A probléma nem oldható meg, kockázata magas.
Több éves járművezetői tapasztalatot, speciális ismereteket igényel a híd ideiglenes vágányzóján való közlekedés.	A taxisofőrök külön oktatásban részesülnének, amelyet egy, a szélvédőre ragasztott matrica bizonyítana. Ha nincs matrica, a taxi nem mehet fel a hídra.	Részmegoldás: hatékony ellenőrzést igényel, amely csak megerősített híd biztonsági szolgálattal, vagy megerősített rendőri jelenléttel biztosítható. A jelenlegi megállapodások szerint a BRFK munkatársai szeptember végéig látnak el szolgálatot a hídon.

Sajnos mindenfélét hablattynak, csak éppen az igazságot nem. Azt, amit szinte mindannyian tudunk. Ugyanaz a helyzet alakult ki, mint egy évtizeddel a buszsávoknál. Vagyis, hogy a Margit hidat ugyanannyi „idegen” autós használta az elmúlt hetekben, mint korábban a buszsávokat. Ennek kivédésére évekkal ezelőtt bevezették a KRESZ-ben nem létező BKV-sávokat.

Miután, napjainkban nincs ellenőrzés, mindenki azt csinál, amit akar. A mikor Gergényi évekkal ezelőtt megjelent, három napig ezer rendőr volt az



utakon, majd szépen lassan eltűntek. Naponta fényképezhettem volna tucatnyi „idegen” autót a Margit hídon, most csak kettőt mellélek. Többek között ezt unták meg az építkezők, és valószínűleg ezért lettünk mi is kiltva.

Csak hogy így a fürdővízzel együtt kiltották a taxikat is. Bocsánat, a fürdővízzel együtt kiöntötték a józan észet. A képzavarért elnézés!

Juhász Péter



A táblázat alapján jól láthatóak azok a kockázatok, melyeket szabályozási eszközökkel megszüntetni nem lehet, ugyanakkor veszélyeztetik a projekt határidőre való szakszerű megvalósítását, egyben a BKV-járművek áthaladásának zavarta-

lanságát. Ilyenek a téli közlekedés kockázatai, a szűk forgalmi sáv miatt fellépő kockázatok, valamint a BKV-járművezetők és az egyéni taxisofőrök között meglévő eltérő büntetőjogi felelősségből adódó kockázatok.

A taxik közlekedésével kap-

csolatban az ütemváltásig (tervezetten 2009. szeptember vége) az alábbi két lehetséges alternatíva közül kellett dönteni:

A taxiközlekedés ideiglenes jelleggel az ütemváltást (déli olda-

lon a villamosforgalom megindulását) követően fennmarad. Ebben az esetben a következő következményekkel lehetett volna számolni:

Egy férfi a bíróságon...

- Az ön tette minden kritikán aluli. Ahhoz, hogy az esküdtszék ne életfogytiglanit adjon önnek, nagyon meggyőző magyarázatot kell adnia.

- Tisztelt bíró úr, az én feleségem olyan buta volt, hogy egyszerűen nem tudtam magamat kontrollálni, és ki-dobtam az ablakon.

- Az ön magyarázata nem elég, és ha azt szeretné, hogy még azelőtt elítél-nék az esküdtek, hogy befejezi a mon-danivalóját, hát jobban teszi, ha hihe-tőbb magyarázatot ad.

- Akkor elmesélem... Egy tízemeletes házban lakunk az utolsó emeleten. A földszinten egy törpe család lakik. A szülők kb. egy métereseek a gyerekek 12 és 14 éves, 70, ill. 90 centi magasak. Azon a napon azt mondtam a feleségemnek:

- Borzalmas lehet törpének lenni. Szegény család, mind ilyen kicsik.

- Igen - mondja a feleségem -, igazi pireneusiak.

- Pigmeusokat akartál mondani...

- Nem, pigmeus az ami az ember bő-re alatt van amitől szeplős leszel.

- Az pigment...

- Hagyjál már... A pigmentre a római-ak írtak!

- Drágám, az pergamen!

- Hogy lehetsz ilyen kulturálatlan? Pergamen, amikor egy író publikálja írása egy részét.

- Bíró úr, elképzelheti, hogy itt nyel-tem egyet, hogy ne folytassam a be-szélgetést, fogtam egy újságot és el-kezdtem olvasni. Alig helyezkedtem el a kedvenc fotelomban, mikor a feleségem mellém állt egy könyvvel a kezé-ben, és azt mondja:

- Nézd, ez az amit egy író ír és könyv a neve, ha nem ismernéd még. Vedd és olvasd a „Pompadúri márkizát”!

Kezembe vettem a könyvet és mondtam: - Drágám, ez egy francia nyelvű könyv, „Marquise de Pompadour”, ne próbáld lefordítani a címét.

- Ez szép... Te adsz nekem francia lec-kéket, mikor engem egy egyetemi vek-tor tanított!

- Annak nem vektor a neve, hanem lektor!

- Nem vagy normális, Lektor egy ókori görög hős volt.

- Az Hector volt és trójai...

- Hector egy területi mértékegység, te idióta!

- Az hektár, drágám.

- Nagyon meglep a kulturálatlansá-god. Hektár az istenek itala.

- Az nektár - mondom én nagyot só-hajtván.

- Fogalmad sincs neked, én tudom biztosan, még egy dal is volt, amit két barátnő duóban énekelt.

- Nem duónak mondják, hanem du-ettnek.

- Már kezdesz idegesíteni, hogy vagy ennyire begyepesedett?

- Bíró úr, itt elfeketedett minden előttem, nem tudtam uralkodni maga-mon és ki-dobtam az asszonyt az abla-kon.

A teremben csend... A bíró nagyot csap a kalapáccsal és azt mondja:

- Szabad vagy, önvédelem volt. Én már Hektornál ki-dobtam volna.

Dögöljön meg a szomszéd tehene?

• A Taxis szövetségek által javasolt megoldáscsoportot haldéktalanul be kell vezetetni, amely a szövetségek számára költség (matrica legyártása, oktatás, diszpécser szolgálat) és időráfordítást jelent. Amennyiben csak utassal közlekedhették a taxik, jelenlegi utasszámlálási adatok alapján a hídi forgalom hozzávetőlegesen 30%-kal csökkenthető.

• A bevezetett intézkedéscsoport ellenére kezeletlenül maradnak a korábban azonosított kockázatok.

• A taxis csomag által nem lefedett problémák továbbra is kockázatot jelentenek a közösségi közlekedés biztonsága szempontjából, amely napi több tízezer fizető BKV-utas eljuttatását veszélyezteti.

• A Kivitelező akadályoztatást jelezhet, ha a taxiközlekedés fizikailag a megoldási szándékok ellenére hátráltatni fogja a felújítási munkák előrehaladását.

• A BKV-nál a megnövekedett pályakarbantartási igény többszörös ráfordítást eredményezhet.

• A Hatóságoknál a taxis forgalmat legalizálni kell (a forgalmi engedélyek a busz- és villamosközlekedést tartalmazzák), amely

Mikor szűnik meg végre az a közép-európai átok, miszerint ha nekünk nem jó, akkor a másoknak se legyen az. A vicc százéves, de hátha valaki nem ismeri: megdöglik a svájci paraszt tehene. Megkérdezi a Jóisten: Mit szeretnél most? Szeretném, ha sikerülne a másik vállalkozásom! Megdöglik a német tehene is, ő azt kívánja, hogy Legyen jó a komlótermésem! És mit kíván a magyar ugyanebben a helyzetben? Hogy ez esetben dögöljön meg a szomszéd tehene is...

Első nekifutásban átengedték a taxikat a Margit hídon, annak átépítése alatt. Az internetes újságokban, a nyomtatott sajtóban ezt követően szinte azonnal elképesztő támadás érte az illetékeseket. Miért használhatják a hidat a taxik, ha a civilek nem? Egyik ilyen gyöngyszemet idéznék is: „Tényleg, miért is mehetnek át a hídon éppen ők? Ezzel az erővel bárki, akinek a munkája vagy vállalkozásának gyorsabb ügymenete megkívánja, használhatná a lezárt utat. Indok, magyarázat mindig van. A hídon végzett forgalomszámlálás kimutatta, hogy az ott közlekedő taxiknak majdnem a fele nem szállított utast. Ez az eset is példázta, hogy a taxik sokszor indokolatlan kedvezményeket élveznek a budapesti közlekedésben (lásd buszsávok használatát).”

Öt mondatba mennyi ostobaságot lehet belesűriteni! Mintha a

azt a kockázatot rejti, hogy olyan forgalombiztonsági előírásokat irányoznak elő (pl. 25 cm-es szegély építése), amelynek tervezetése és engedélyeztetése nagymérték-

taxisok örömtáncot lejtene és öncélúan lófrálnának le a lezárt hídon. Közismert tény: van Pest és van Buda. A többség Budán lakik és Pesten dolgozik. Következésképpen reggel mennek – többségében – Budáról Pestre, este meg fordítva. A taxis meg elviszi az utast, majd rohan vissza a következőért. Ilyen egyszerű. Az utasokért vagyunk, miattuk sietünk. Ráadásul Európa-szerre a tömegközlekedés részének tekintik a taxit! Feltehetően a sületlen kérdést úgy is: a buszok miért mehetnek a buszsávban? Miért sietős nekik? Hát persze hogy azért, mert tömegeket fuvaroznak! Ezért vannak buszsávok az egész világon! Párizsban, Marseilleben még a TAXI szócska is fel van festve a BUSZ felírat mellé a tömegközlekedési sávokban! Sőt! New Yorkban külön taxisávok vannak! Erről nem írkalnak a felkészületlen, rosszindulatú véleményformálók. Bezzeg, ha az ő gyerekeiket kellene sürgősen orvoshoz vinni a másik partra, vagy az ő szüleik mennének, vagy jönnének sok csomaggal a vasútról, mindjárt más lenne a helyzet.

De majd meglátjuk néhány hét múlva, mit is írnak majd a lapok, ha körbe kell autózni a várost, mert a fővárosban még nem része a közösségi közlekedésnek a taxi. Sem a fejekben, sem a gyakorlatban. Lassan érő ország vagyunk

Tasnádi Áron

ben visszatérhet a projekt költségvetésére és átfutási idejére.

Az ütemváltáskor a taxisforgalom megszüntetésének következményei:

• A taxiforgalom levételével a fent leírt kockázatok megszűnnek. Ezzel a hídi forgalom 60%-kal (a harmadára) csökkenthető. A beruházás megvalósításának körülményei az engedélyes terv szerint alakulnak (csak a BKV járművei haladnak át a hídon).

Az uniós forrásból megvalósuló Margit hídi beruházás biztonságos lebonyolítása, a munkaterületen a villamos- és busz közlekedés zavartalan biztosítása érdekében, a fent említett indokok mérlegelésével a Főpolgármesteri Kabinet a megváltozott forgalmi rendre és a kockázati elemek csökkentésére tekintettel a taxiközlekedés áthaladási engedélyét 2009. október 2-től kezdődően visszavonta. A döntéssel egy időben a városvezetés megköszönte azoknak a taxisoknak a türelmét, akik igénybe vették a Margit hidat és fegyelmelzettségükkel igyekeztek partnerek lenni a közlekedés folyamatos biztosításában.

Városüzemeltetési és Vagyongazdálkodási Főpolgármester-helyettesi Iroda

Új közlekedési jelzőtáblák Németországban

Új közlekedési jelzőtáblákkal találkozhatnak a Németországban autózó kollégák, erről számolt be az ADAC MOTORWELT, a Német Autóklub lapja. Én szívesen látnám mindhárom jelzőtáblát a hazai utakon is.

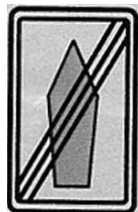
„Vigyázz! Görkorcsolyázók!”



Igazából lefordíthatatlan magyarra az a gyűjtőfogalom, amit ez a közlekedési jelzőtábla takar. A lé-

nyegyet mindenki érti. Az út mellett gyerekek játszadoznak, és esetleg kisodródhatnak a közútra.

„Terelőút vége!”



A Magyarországon közlekedőknek nem kell bemutatni a narancssárga „Terelőút” jelzőtáblát. Sokszor nagy segítséget nyújtanak. Azonban van egy új, amikor elfogynak ezek a táblák. Most – ott – egyértelművé tették! Véget ért a terelőút, minden a régi kerékvágásban halad.



„Zsákutca, továbbhaladás, csak gyalogosoknak és kerékpárosoknak!”

Vannak egyértelmű „zsákutcák”, mint például Budapesten, Pestszentlőrincen az Est köz. Ott senkinek sehova tovább. Ugyanakkor vannak „zsákutcák”, ahol a kerékpárosok, a gyalogosok továbbhaladhatnak. Mint például, Zuglóban az Erzsébet Királyné úti aluljáróban. Németországban most egyértelműen feltüntetik a különbséget, „zsákutca” és „zsákutca” között. **Juhász Péter**

A feleség lágytojást készít a konyhában reggelire. Belép a férje. A nő így szól: – Szeretkezünk, de most ebben a pillanatban.

A férjnek felvillan a tekintete, hogy végre jól indul a napja. Felkapja az asszonyt, és nyomban magáévá teszi a konyhaszalon. Ezek után a feleség csak annyit mond, „Köszönöm”, és visszamegy a tűzhelyhez. A férj kissé furcsállva megkérdi:

– Mi volt ez az előbb?
– Tudod, kétperces lágytojást készíték, de eltörtött a homokóra.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Az alábbiak közül mekkora követési távolságot célszerű tartania taxijával, ha lakott területen kívül a táblával megjelölt úton közlekedik?

- a) Egy személygépkocsi hosszúságút.
b) Amekkora távolságot a taxi 1 s alatt megtesz.

c) Amekkora távolságot a taxi 2 s alatt megtesz.



2. Kik közlekedhetnek a táblával jelölt úton?

- a) Csak a gyalogosok.
b) A gyalogosok és célforgalomban a taxik is, ha sebességük nem haladja meg a 20 km/h-t.
c) A gyalogosok, a kerékpárok és a kézikocsi.



3. Megfordulhat-e taxijával a tábla hatálya alatt az útkereszteződésben?

- a) Igen.
b) Nem.



4. Mit jelez a tábla?

- a) A kapaszkodósáv végét.
b) Az úttest szélessége a megelőző útszakaszhoz képest számottevően csökken.
c) Az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül.



5. Az alábbiak közül melyik járművet előzheti taxijával a táblával megjelölt útszakaszon?

- a) A lovas kocsit.
b) A motoros triciklit.
c) A kerti traktort.



6. Mit jelez a tábla?

- a) Az övezetben a járművek csak a táblán megjelölt ideig tartózkodhatnak.
b) Lakó-pihenő övezetet, ahol egyidejűleg legfeljebb a megjelölt számú jármű közlekedhet.
c) Az úton a „Korlátozott sebességű övezet” vége tábláig a megjelölnél nagyobb sebességgel haladni tilos.

7. Mi a motorfordulatszám?

- a) A forgattyús tengely percenkénti teljes körbefordulásának a száma.
b) A motorban a dugattyúk teljes munkafolyamatának az ideje.
c) A motor egy dugattyújának a szívóütem alatt megtett fordulása.

8. Van-e valamilyen összefüggés a taxi karbantartása és a gazdaságos vezetése között?

- a) Igen, a karbantartás fontos előfeltétele a gazdaságos vezetésnek.
b) Legfeljebb elméletileg, mert a tüzelőanyag-fogyasztás nagyságát sok egyéb más tényező is befolyásolja.

c) Nincs, a mindenkori fogyasztást csak a taxis vezetési stílusa tudja befolyásolni.

9. Télen jeges útszakaszra történő ráhajtás előtt kell-e a taxi gumiabroncsaiban lévő levegőnyomást csökkenteni?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha radiálgumikkal közlekedik.
c) Nem.

10. A taxitársaság képviselőjének tekintik-e az utasok a taxist?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha ő is a társaság tulajdonosi köréhez tartozik.
c) Nem.

11. Általában hogyan célszerű a taxit felgyorsítani?

- a) A gázpedál finom, óvatos benyomásával a megengedett legnagyobb motorfordulatszám kb. egyharmadáig gyorsítva, majd magasabb sebességfokozatba kapcsolva.
b) A legmagasabb sebességi fokozatnál, eggyel kisebbben, ahol a motor működése a megengedett legnagyobb motorfordulatszám közelében van.
c) A lehető legmagasabb sebességi fokozatban, ahol a motor a közepes fordulatszám-tartományban üzemeltethető.

12. Van-e jelentősége a taxis és az utas közötti beszélgetésnek a taxitársaság megítélése szempontjából?

- a) Igen, a taxisnak meg kell találnia a megfelelő hangnemet, mert ez az utasban a kölcsönös elfogadottság érzését kelti.
b) Csak akkor, ha a társaságnak keretszerződése van az adott utassal, vagy annak munkáltatójával.
c) Nincs.

13. Hol célszerű kihasználni a taxi legnagyobb motorteljesítményét?

- a) Kis forgalmú útszakaszon jó út- és látási viszonyok között, hogy a motor fajlagos tüzelőanyag-fogyasztása és az átlagfogyasztás is kedvező legyen.
b) Ahol az időtényezőnek fontosabb szerepe van, mint a legkedvezőbb fogyasztásnak (előzés, gyorsításról nagy forgalmú útra való becsatlakozáskor stb.).
c) Autópályán való haladásnál, hogy a partnerek által diktált ütemet tartani tudja.



14. Köteles-e irányjelzést adni a gépkocsi vezetője, ha útját az ívben kanyarodó úton folytatja?

- a) Igen.
b) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6. 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	5.500.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI, stb.)	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbevallások	1.800.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önírós- és hő papírszalagok	85.-tól
Budapest és környéke atlaszok	2.600.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Taxis Angol nyelvoktató dupla CD (Most árengedménnyel!)	2.000.-
Tarifatablázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2009. október 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
Szeptember	297.00	277.00	167.00
Október	306.00	286.00	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 kapcsolatosan

alkalmazható üzemanyagárat. Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magán-személy az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

forrás: www.afeh.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. – 2009.08.24.	8,50%
2009.08.25. – 2009.09.28.	8,00%
2009.09.29-től	7,50%

Fizetendő legkisebb járulékok 2009. **OKTÓBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		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 járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségkénti 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 részletek 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.

Hittanból vizsgázik a diák.
Mondja a tanár:
– Sorolja fel a 10 parancsolatot tetszés szerinti sorrendben!
– 3, 6, 1, 8, 4, 5, 9, 2, 10, 7.

Főnök a titkárnőjének:
– Gízike! Miért javította ki az „e” betűt „a” betűre?
– Miért? Mi értelme van annak, hogy „feszmerő”?

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

Ez az Ön
hirdetésének helye

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.gepjarmuszallitas.hu
Tel.: 06-209-960-250

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., Röpennyű 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!

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

Mercedes Vito 111 Long CDI 2007-es, ezüstszínű, 52 000 km-rel, gyári állapotban, sérülésmentesen, extrákkal eladó.

Telefon: 06/70-383-8720



Eladó egy 2004 08 02 dátummal üzembe helyezett ezüstmetál Opel Vectra Station Wagon 1.9 CDTI (motorszám: Z19DT). Taxinak vizsgázta 2010. március 12-ig érvényes forgalmival. Az autó minden a taxizáshoz fontos berendezéssel el van látva, kompletten szeretném eladni. Extrák: ABS, ASR, menetstabilizátor, CD 6 hangszóróval, elektromos ablak, tükör, manuális klíma, 6 légszák, 6 sebességes manuális váltó. Az autóban 127 ezer km van. A betegségem miatt nagyon keveset tudtam csak dolgozni vele, és most mivel vezetni már nem tudom, eladnám. Ár: 2 500 000 Ft. Bármilyen kérdésre szívesen válaszolok, amiben tudok segítek! Horváth Zoltán, volt City 623.

Tel.: 06/20-327-1512



2004. VII. havi Yamaha Dragstar 1100 cm³, gyári állapotú, ezüst-fekete színben eladó. Részlet megoldható! Irányár: 1 450 000 Ft.



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



Eladnám, vagy budai zöldövezeti lakásra cserélném (ráfizetéssel) 200 négyszögöl alapterületű telken, csendes, jó állapotú, zöldövezeti, erdőhöz közeli (kertben grillsütő, nagy terasz, elektromos kandalló, nagy nappali, beépített bárpult, 2 hálófülkés, fürdőszobás-zuhanyzós, csatornázott, leányfalui strand kocsival 5 percre) hétvégi házamat. Az ár irányár: 18 000 000 Ft.. Valamint ugyanitt a leányfalui strand közelében, csendes, felújítandó, nappali + 3 szobás hétvégi házamat – családi okok miatt – szintén eladnám. 200 négyszögöl alapterületű, vízóra van. Az ár irányár szintén: 14 000 000 Ft.

Érdeklődni: Kiss Gábor 06/70-383-8004



Daiwa antennát vennék, középtekercs nélkülit!

Telefon: 06/30-317-3434



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

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

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
Költséghétkénti 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 Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költséghétkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony mellett vállalkozóknál

a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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



Szervokormánymű, szervoszivattyú, mechanikus kormánymű, féltengelyjavítás, autók teljes körű javítása. Budapest, XVIII. Gyömrői út 212.

Telefon: 06/20-263-0275



205x55 R16 4 db.téli gumi felnival eladó. Irányár: 20 000 Ft. (Skoda, Seat, VW-csoportra való).

Érdeklődni: 06/20-9350-110



Verőcén eladó egy bekerített, 200 négyszögöles, 36 nm-es faház, ciszternával, árammal ellátott üdülőtelek. Irányára: 3 millió Ft. Csere-

gépkocsi, vagy 7 személyes taxi beszámítása is érdekel! Képeket az ingatlan.hu 387608.sz hirdetés alatt találtak.

Érdeklődni a 70/362-7949 számon lehet. Taxi 4. 780



124/200-as, 94. novemberi B/G, infrazás, 4 gyári kulcsos hoteltaxi eladó, vagy kaucióval kiadó napi elszámolású kollégának.

Érd.: 06/20-9-173-100 telefonszámon.

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.

Most azt hiszi az olvasó, hogy egy tavalyi lapszámhoz jutott véletlenül, mert ez a szemészeti vizsgálatról szóló anyag már szerepelt korábban a lapban. Ám mégsem így van. Hiszen azóta sok víz lefolyt a Dunán. A City Taxi Szövetkezetnél a tavalyi évhez hasonlóan ismét megszerveztük kollégáinknak az ingyenes, kétnapos, computeres szemészeti vizsgálatot. Talán a tavalyi szűrésnek köszönhetően az idén sokkal jobb eredményt kaptunk a doktornótól. A 2008-ban vizsgált kollegák közül 120 főből 8-at küldtek komoly problémával orvoshoz, ezzel szemben idén



SZEMÉSZETI VIZSGÁLAT A CITY TAXINÁL



Egy nő elmegy a fogorvoshoz. Amikor beül a székbe, megmarcolja a doki férfiasságát.

– De hölgyem, ön a nemi szervemet fogja!

– Így van, és most mindketten nagyon óvatosak leszünk, hogy ne okozzuk fájdalmat a másiknak!

* * *

*Napi fárasztó:
Hogyan lehet víz segítségével fényt csinálni?*

– Meg kell mosni az ablakot.



82-ből csak kettőt. Az eredményeket és az érdeklődést látva, már most ígéretet kaptunk a szemész kollektívától, hogy jövőre is eljönnek hozzánk. Méghozzá az idei „költségekért”.

Csak jelezném a cityseknek, hogy előkészítés alatt van az októberi hónapban a tavalyihoz hasonló egészségügyi nap megszervezése. (Vérnyomás, koleszterin, testtömegindex, testzsír mérése), valamint H1N1 influenza elleni védőoltás beadásának lebonyolítása (igényfelmérések után).

Mindenkinek jó egészséget és jó munkát!

Kiss Gábor, City 841

Egyszer egy jól kereső apa úgy döntött, hogy elviszi vidékre 7 éves kisfiát azzal a céllal, hogy megmutassa neki, milyen szegény emberek is vannak, és hogy a gyermek meglássa a dolgok értékét, és felfogja, hogy milyen szerencsés családban él.

Egy egyszerű falusi család házában szálltak meg, ahol egy napot és egy éjszakát töltöttek. Amikor a vidéki út végén tartottak, az apa megkérdezte fiát.

– Nos, mit gondolsz erről az útról?

– Nagyon jó volt, apa!

– Láttad, hogy némelyek milyen szűkségben és szegénységben élnek?

– Igen.

– És mit láttál meg mindebből?

– Azt apa, hogy nekünk egy kutyánk van, nekik négy. Nekünk egy medencénk van otthon, ők meg egy tó partján laknak. A mi kertünket lámpák árasztják el fénnel, az övékére pedig csillagok világítanak. A mi udvarunk a kerítésig tart, az övéké addig, amíg a szem ellát. És végül láttam, hogy nekik van idejük beszélgetni egymással, hogy boldog családként élnek. Te és anyu viszont egész nap dolgoztok. Én alig látalak titeket.

Az apa csak fogta a kormányt, vezetett csöndben, mire a kisfiú hozzátette:

– Köszönöm apa, hogy megmutattad, milyen gazdagok is lehetnénk...

Csak rendőrnek tudj látszani...

A folyamat lassan évtizedes. Úgy kezdődött, hogy egyes biztonsági cégek „szolgálati” autók tetejére „fényhidat” szereltek. Ha valaki nem tudná, ilyen szerkezet van a rendőr- és tűzoltó autók tetején, melyeken a sziréna és a kék lámpa egybeépítve, egy közös egységben jelenik meg. Nos, pont ilyet kezdtek szerelni az előbb már említett „csókos” cégek a személyautóikra. Mindössze azzal különbséggel, hogy ennek „lámpája” nem kék, hanem átlátszó burával van ellátva. Természetesen avatatlanság szem nem veszi észre ezt az apró eltérést. Pont ezért alkalmazzák ma már egyre több őrző-védő-figyelő szolgáltatásnál. Higgyék csak az emberek: rendőrautóval van dolguk. Pedig ez már eléri a pofátlanság szintjét. Ugyanis a jelenleg hatályos KRESZ egyértelműen meghatározza, milyen világítóberendezések szerelhetők az autóra. Csak annyi és csak olyan. Ettől eltérni nem lehet, így ilyen „átlátszó fényhidra” engedélyt nem adhatnak ki sehol legálisan. Nagyon érdekes, hogy azok a rendőrök, akik szórakoztak az autósokkal például az elsősegélydoboz szavatosságával, vagy az égőkészlettel kapcsolatban, nem látnak egyetlen ilyen módon felszerelt autót sem. Pedig a főváros meghatározott részein állandó jelleggel ott vannak, láthatók. Korrupciótól átszótt magyar világunkban természetesen nem nehéz kitalálni, miért is a speciális vakság. Természetesen ez esetben nem arról van szó, hogy a kisrendőrt az utcai ellenőrzéskor megvesztegetné az ilyen autó sofőrje. Nem! Az okokat nem az átlagember által elérhető magasságokban kell keresni, hanem a nyugdíjazott, ma már a személy- és vagyónvédelem területén dolgozó korábban /nagyon/magas rangú személyek között. Ugy tűnik, ők ma bármit megtehetnek, ellenük nem mer fellépni a halandó. (mert halandó). A jelenséget firtató újságíróknak pedig azt állítják az illetékes vezetők, ilyenekkel még nem találkoztak. Lehetetlen. Egyébként van olyan autósáruház-lánc, ahol ezek a fényhidak nem túl drágán megválnak.



A figyelmetlen szemlélő előtt egy rendőrautó megy. Csak a jól informáltak veszik észre, hogy ez bizony hamisított

sárolhatók. Miért, ha egyszer tilos a használatuk? Mi lenne, ha az egyszerű ember is felszerelné autójára az ilyen meg nem engedett eszközt? Visszatérne a rendőrök éleslátása? Hogyan lehetséges, hogy a kizárólag a rendőrségnél használt fényvisszaverő matricák megjelenhetnek civil autókon? Láttam olyan Skodát melyen a Rendőrség felirat helyett a Polisz volt olvasható, egyébként minden egyéb külső jegy – a fényhíd és az összes matrica is – egy az egyben a rendőrautóknak megfelelő volt. Nyilván ez a jármű is csak az alagutakban mozog, mert senkinek sem szúr szemet.

A probléma közben terjed, mint a pestis. Egyszerűbben kívánnak rendőrnek látszani. Valamelyik nap egy újbudai park mellett mentem el, és furcsa rendőröket láttam. Egyenruhájuk a látszat szerint stimmelt, de olyan tényérsapkájuk volt, mint például a

fák mögül leselkedtek. Ez a sunyi szokás csak itt, Európa keleti felén divat. Egyesek szerint ők a Nemzeti Közlekedési Hatóság új egyenruhás emberei. Lehet, de az is hogy nem. Ki tudja? Lassan már egy utcaseprőtől is tartani kell, mert ugye ő is lehet hatóság, esetleg gáz-spray-vel.

Nyáron, Cegléd után, az országúton, ahol a megengedett sebesség már 90 km/h, tárcsával intett le olyan személy, akiről – miután hosszas gondolkodás után erőteljes fékezéssel megálltam – kiderült, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság munkatársa. Csak ez 90 km/órás sebességnél nem látszott rajta, mint ahogy a tárcsáján közelről, álló helyzetben olvasható felirat sem. Ő ugyanis teljesen civilben volt, a 90-nél olvashatatlan feliratozású tárcsájával a kezében. Kérdeztem tőle, nem kellene legalább valamilyen láthatósági mellyent viselnie? Nem kötelező, volt a válasz. Pedig tárcsát bárki szerezhet, kérdés akkor honnan tudja az autós az országúton, hogy ki a fene akarja ellenőrizni vagy kirabolni? És ha nem áll meg, mert fél? Megbüntetik, vagy utánaölnek?

Vagyis a helyzet kaotikus. Mezei állampolgár azt sem tudja, ki állíthatja meg, ki milyen papírt kérhet tőle, ki miért büntetheti. Viszont a zavarosban halászóknak ez pont így jó. Talán mindennek ez a háttere. Ezért történhet meg egyre többször, hogy /ál/rendőrök kirabolnak kamionokat, külföldieket, parkolóban pihenőket. A szerencsésebbeket csak félig verik agyon, a szerencsétlenebbeket teljesen. Vagy ezért mehetnek be szintén /ál/rendőrök idős emberekhez azzal például, hogy hamis pénz van náluk, amit el kell vegyenek tőlük. Ki merne ellenkezni a rendőrökkel? Az érintettek mindegyike ugyanis igazi rendőrt lát a vele szemben lévőben. Honnan kellene tudni, hogy a legálisan!/, boltban árult rendőrigazolvány nem igazi? Miért lehet ilyet árulni? A hamisított – nem valódi – DVD-eket, CD-eket, torna-

Két öregember beszélget az öregedésről.

– Figyelj, a legrosszabb a feleségeinknek. Ők ráadásul sosem hajlandók beismerni, hogy öregszenek, és mindenféle módon megpróbálják eltitkolni a bajjaikat.

– De még mennyire. Teljesen igazad van.

– Kitaláltam egy jó trükköt, amivel játékosan ráébreszthetjük őket a fogyatékoságaikra. Ha tudni akarod, hogy a nejed kezd-e megsüketülni, állj 10 méterre tőle

és kérdezz valamit. Ha azt látod, hogy nem válaszol, kérdezd 5 méterrel közelebből. Majd 2 méterrel, végül 1 méterrel. Ha ekkor sem válaszol, kénytelen lesz beismerni, hogy nagyot hall.

A másik öreg jónak találja az ötletet, és amikor hazaér, 10 méterre a feleségétől emelt hangon így szól hozzá:

– Drágám, mi van vacsorára?
Nincs válasz. Közelebb megy 5 méterrel és újból megkérdezi:

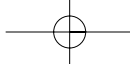
– Drágám, mi van vacsorára?
Nem kap választ, ezért 2 méterrel megismétli a kérdést:

– Édesem, mit eszünk vacsorára?
Semmi reakció. Odalép hozzá és 1 méterrel kérdezi:

– Életem, mit eszünk vacsorára?
Mire az asszony dühösen:

– Csirkét sült krumplicsalival te vén marha, már háromszor mondtam!

met kollégáiknak. Csak abból gondoltam, hogy hivatalos, hazai hatósági emberek, mert a



Egy félig kész hamisított rendőrautó még a felmataricázás előtt. Lehet, hogy hamarosan szirénázni is fog

rendőröknek nézte őket. Ez is biztosan így jó, nem tudhatja az állampolgár, ki is cseszegeti. Nem tud panaszt sem tenni, mert az álcaruha tökéletes.

Néhány hete már a polgárőr is „tárcsázhat” legálisan a közúton. Hurrá. Majd ő is kéri az elakadásjelzőt, vonóhorog-műbizonylatot. Lehet, megérjük,

ők is kapnak egyenruhát, ami természetesen hasonló lesz a rendőrségnél használthoz.

A legújabb örület a városőrség, vagy a seriff. Nekik milyen jogaik vannak, vagy lesznek? Az első éjszaka jogát, vagy esetleg mindjárt a pallosjogot is megkapják? Esetleg a kezdetekben meg kell elégedniük a rendőrautónak látszó járőrautóval és a rendőrségihez hasonló egyenruhával?

A kérdés inkább csak elméleti: jó irányba megyünk? **BK**

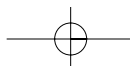
Ezúton is kérjük olvasóinkat, hogy a rendőrnek látszó autókról, motorokról küldjenek fényképet szerkesztőségünkbe.

cipőket stb. elkobozzák, megsemmisítik. Forgalomba hozóikkal szemben eljárnak. Csak a rendőrséget és külső jegyeit lehet büntetlenül másolni? Ha az előzőekben bemutatott rendőr/??/ autók közül egy ilyen megjelenik és abból valamilyen egyenruhások szállnak ki, ki tudja róluk, hogy csak valamelyik távfelügyelet emberei, és nem rendőrök? Ráadásul parkolhatnak addig, ahol és ahogy akarnak, a kutya sem szól hozzájuk. Bezzeg a taxisokhoz...

A napokban telefonált egy kolléga, mert a rendőrök megbüntették szabálytalan parkolás miatt, miközben bent ült az autójában. A beszélgetés során kiderült, tévedett. Nem kommandós rendőrök voltak gyakorlóruhában, hanem a közterület-felügyelet akciócsoportjával hozta össze rossz sorsa. Ám ő is



Egy hivatalosnak látszó járőrautó



Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

SPORT

Feljövőben a magyar foci

Ne gondoljátok, hogy a fejemre estem. A válogatott két utóbbi veresége ellenére állítom ezt. Gondoljatok a 20 évesekre, valamint a Debrecen magabiztos továbbjutására. Tovább megyek. Nagyobb az iram az NB 1-ben is. Nem láthatunk, vagy csak elvétve erőnléti problémákat. Semmi esetre sem gondolom, hogy agyonverjük a brazilokat, de azt igenis állítom, hogy bárkit megszoríthatunk, kis szerencsével le is győzhetünk. Mindenre találunk példát a közelmúltból.

Nézzük a svédek elleni mérkőzést. Kínlódunk! Küzdöttünk, harcoltunk és csak időnként játszottunk. És a svédek? Vért izzadtak a győzelmükért. Kellett hozzá egy extra klasszisanak kikiáltott bosnyák-svéd, aki önbizalomtól duzzadva megcsinálta a lehetetlent. Ilyen röhejes szerencséje csak neki lehet. Zseniális? Lehet. Nálam soha nem volt „Barca-szintű” játékos. A mi meccsünkön is hosszú lábú kacsaként csámpázott, míg a végén bekavarta a győzelmet, de ez az én véleményem. Vannak nála sokkal jobbak. Egyszóval veszítettünk. Szimpatikusan. Van egy szerethető vesztes válogatottunk, melyben van kb. 30 nagyon rendes, győzni akaró srác. Ma még ennyit tudnak, mégis szerethetjük őket. Ezt mutatta a portugálok elleni teltház is. Egy sokkal erősebb csapat ellen játszottunk jól, de sajnos kikaptunk. De szenvedtek ők eddig Ronaldóstól együtt. Azt mondom, nincs lefutva a visszavágó egyik esetben sem. Támadnunk kell. Maszszív, középső harmados, erőteljes védekezésel meglephetjük őket. Sőt, talán a szerencse is mellénk állhat. A sorozatos ütközés, a futóterület leszűkítése eredményes lehet. Ezt jól csináltuk itthon is. Ronaldo meg fusson a pálya körül. Véleményem szerint két center kell. Thorgelle adott, de mellé egy szemből érkező, kissé játékosabb típus nálam nagyon bejönne. Ki lehet húzni mindkét mérkőzést, a végén elsülhet egy-egy jó kis kontra, és megvan a két győzelem. Hinni kell benne és küzdeni! Ahogy a Debrecen tette a bolgárokkal. Magabiztosan jutott tovább, volt ereje, hite, akarat, némi szerencséje, és lám, sikerült. Olyan siker volt ez, amit nagyon meg kell becsülni. Csak elismerés, gratuláció jár érte.

A fent említett csapatok küzdeni akarása példás, ezért lehet szorítani nekik, akkor is, ha a jobbtól kikapunk.

További bizonyíték a fejlődésre az U-20-as csapat. Méretes zakó után a 8 között vannak. Reményteljes társaság. Többségük profi klubban érlelődik. A csehek ellen nemcsak győztek, de legyűrték a magyar átkot, a kishitűséget! Van néhány kivételes egyéniség a csapatban. Németh Krisztián, Kouman Vladimir, Simon András és a kapusunk. Ők, és még néhányan igazán megérdemlik a bizalmat a nagy

válogatottban is. Velük együtt emlitem Szalai Ádámot, aki már most kész játékos, akár állandó kezdő is lehetne. Kár, hogy a Real „jege-li”. Magasabb szintű menedzselést érdemelne.

Befejezésül azt mondom, szeressük őket, szurkoljunk nekik. Küzdőszellemük jó példa lehet a hétköznapi életben is. A siker csak ritkán jön azonnal, legtöbbször meg kell szenvedni érte.

Nosztalgia Horgászverseny a tihanyi Horgásztanyán

Ez év október elején tartottuk meg a City Taxi Nosztalgia Horgászversenyét Tihanyban a Horgásztanyán. A versenyt hosszú időn át évente kétszer megrendeztük, tavasszal és ősszel. Két-három esztendővel ezelőtt elfogyott a lendületünk, pedig Hortobágyi Józsi tanyagazda igen kedvező feltételeket biztosított tagjaink számára. Most újra úgy éreztük, van értelme a kapcsolatot felújítani. Sajnos három társunk már nem lehetett közöttünk, így rájuk is emlékezve szerveztük meg a versenyt. Harmincketten jelentkeztek a horgász hétvégére, és remekül éreztük magunkat. A kitűnő ebédről Ágika gondoskodott. Mi, taxisok tudjuk igazán értékelni a jó házi kosztot. Napközben nem áll módunkban olyan étkezdét keresni, ahol jó

minőségű az étel. Erre sajnos már nincs időnk. Esténként a vacsorát barátaim segítségével én magam készítettem. Seprényi Gyula (City 621) és Hortobágyi Józsi barátom voltak azok, akik szívesen áldoztak az idejükből, hogy mindenki elégedett legyen. Az ebédet és a vacsorát is előre meghirdettük. Csütörtök este hentestokány, pénteken 231-es vegyes vadpörkölt, míg szombaton – a hagyományok szerint – halászlé volt a menü. Úgy érzem, az ételre nem lehetett panasz. Ezt mutatta, hogy minden este szinte teljesen elfogyott a főztünk. Természetesen minden szabad ég alatt, bográcsban készült. Ez hozzá tartozik a tihanyi milióhoz, a tanyához. Különösen az első este volt felejthetetlen. Éjjel 1-ig tartott a mulatozás. A talpalávalót a City 161-es Tibi és a City 200-as Attila biztosította. A táncparkett őrödge Horváth Anikó volt, kinek





fiatal lendülete jó hatással volt az idősebb fiatalokra is. Másnap következett a bemelegítő horgászat, váltakozó sikerrel. Tihanyban az a csodálatos – ha elég bátrak és felkészültek vagyunk –, nincs olyan időjárás körülmény, hogy ne horgászhasunk. Ha nem megy a ponty, jöhet a süllő, hajnalban, ha szélcsend van és „süket” a víz, akkor a ballin. Erős szél szemből, nem baj, jön az angolna. És sorolhatnám tovább, de felesleges. A tihanyi nádas, előtte a nyílt víz, a Sajkodi-öböl csodálatos horgászparadicsom. Természetesen nem akvárium, a halat meg kell keresni,

vagy oda kell csalni. Bizonyos fokú hozzáértést igényel az eredményesség.

Remélem, jól érzékeltetem a hangulatot, most térjünk rá a versenyre. Ez a nap nem a rekordlistás horgászok napja. Éjszaka viharos szél volt, ami reggelre, a versenykezdesre lecsendesedett. Később váltakozó irányú, egyre erősödő szél tette próbára horgásztársaim tudását. Reggel, a gyülekezést követően kisorsoltuk a horgászhelyeket, elfoglaltuk, 9 órakor kezdődött a verseny.

Délben fújtuk le, ekkor jött a mérlegelés. Az eredmények jól mutatták az időjárás körülmények okozta nehézségeket. Bár az is igaz, hogy ilyenkor derül ki, ki a legény a csónakban!

A versenyt Vámosi Laci barátom (City 633) nyerte 1,74 kg-mal. A második a City 717-es Pisti lett 1,44 kg-mal, harmadikként Kalmár Gábor futott be, az ő eredménye 1,42 kg. Ezúton is gratulálunk nekik! Vámos Laci nyerte – az első díj mellett – a különdíjat is, melyet a CITY TAXI biztosított és ami egy navigációs készülék volt. A különdíjat Tamás Miklós, szövetkezetünk elnöke adta át. A többi díjat Kiss Gábor, vezetőségi tag, Hortobágyi József tanyagazda, illetve én adtuk át. Nekem is nagyon ment a horgászat, a citromdíjat tűztem ki célul. Nagy küzdelem után, 0 kg-mal ezt haza is vihettem.

Befejezésül szeretnék köszönetet mondani Sinka Józsi barátom (City 782) feleségének, Áginak és a 200-as Attila feleségének, Julcsinak a csomagolásért és a főzésben való segítségért, valamint mindenkinek, aki részt vett ezen a rendezvényen!

Végül lássátok az első 6 helyezettet!

1.	City 633	1,74 kg
2.	City 717	1,44 kg
3.	Kalmár Gábor	1,42 kg
4.	Loderer Lajos	1,34 kg
5.	City 551	1,24 kg
6.	Kuzma István	1,16 kg
18.	City 231	0 kg + Citromdíj.

Köszönöm a figyelmeteket, viszontlátásra tavasszal Tihanyban!

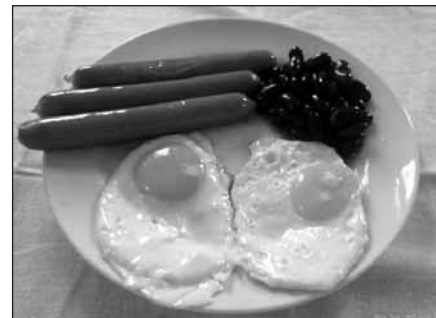
Üdvözöllek benneteket,

City 231

Gasztronómia

Szomorú hírt olvastam a napokban. 65 éves korában elhunyt Keith Floyd mesterszakács. Floyd a szabadban forgatta főzős műsorait, kezéből soha nem maradt el kedvenc borospohara. Floyd emlékére Buday Péter készített egy vörösboros szarvasszeletet, ami nekem is megtetszett, s közreadom itt is. A szarvas kicsontozott, megtisztított gerinchúsát 8-10 dekás szeletekre vágjuk. Csipkebogyóból sűrű teát főzünk. A húst bedörzsöljük sóval, borsal, friss kakukkfűvel. Forró olajban a szeletek mindkét oldalát átsütjük, kiszedjük, félrerakjuk. A maradék olajban mogoróhagymát, vargányagombát, dióbelet és friss áfonyát pirítunk. Ízesítjük sóval és kevés mézzel, kissé karamellizálódik, majd egy deci száraz vörösborral meglocsoljuk. A bort elpárologtatjuk, majd felöntjük a teával. Pár percig forraljuk, kevés vajat dobunk bele, amitől ez a mártás bársonyos lesz és kissé besűrűsödik. A hússzeleteket ezzel a mártással tálaljuk, burgonyalángost adunk mellé. No, meg finom vörösborral Floyd mester emlékére.

Nos, egy másik recept is akad itt, egy jó, kiadós reggelire. Gyorsan megvan és finom. Figyeld a képet! Megpirítok néhány virslit, süttök két tükörtojást, tesztek mellé némi chilis babot, és már lehet is falatozni, hozzá némi piritóssal.



Vagy itt van a tegnap este is. Gyorsan valami jót! De mi van itthon? Nos, egy hirtelen kínai lett az asztalra varázsolva. Gombás, zöldbabos csirkemell, kukoricás rizzsel. Csíkokra szeltem egy egész csirkemellet, olíván kezdtem pirítani, egy fél fej hagymát, kb. 20 dk zöldbabot és 10 dk gombát szórtam rá, együtt pároltam, fűszereztem némi sóval, ötcsillag kínai fűszerkeverékkel, majd meglocoltam 3 kanál szójaszósszal. Főztem egy

Mit hordjunk a taxiban?

Nem öltözködési kérdésekről lesz szó – bár az is megérne egy szösszenetet –, hanem arról, hogy melyek azok a tartozékok, nyomtatványok, egyéb dolgok, amit adott esetben kötelező, esetleg csak ajánlott a taxiban tartani. Az alapot egy újsághír adta, amely szerint október 1-jétől több könnyítés is életbe lép az autósok számára, nem kell például izzókészletet tartaniuk a kocsiban, meg az egészségügyi doboz érvényessége terén is történtek változások.

Tehát e hír kapcsán merült fel a kérdés, hogy akkor nekünk, mint taxisoknak hogyan, mit és mennyit? Valamint mit nem? Ebben az agyonszabályzott rendszerben mit kell tartani a kocsiban? És mi az, ami csak javasolt?

A taxi, mint gépkocsi kötelező tartozékait a megfelelő közlekedésrendészeti szabályok írják elő. Októbertől tehát nem kell az izzókészlet (gondolom, a csavarhúzó sem), viszont továbbra is kötelező a mentődoboz és az elakadásjelző háromszög. A pótkerék és a kerékcseréhez használatos szerszámok megléte ma már nem előírás, de nagyon javasolt, továbbá nem árt, ha van nálunk vontatókötél és indítókábel. A taxis alapvető felszereltségei közé tartozik még egy erős fényű zselblámpa (aki próbálta már éjjel egykor egy öngyújtó fényénél kislabilizálni az Irhás-árok 83-ban a megrendelő kapacengőjét, az tudja miről beszélek), és természetesen van nála aránylag friss térkép, atlasz, még akkor is, ha a legmodernebb GPS-t használja. A GPS ugyanis – ha ritkán is – tévútra visz (ha meg kiszállunk, és bennefelejtjük a kocsiban mondjuk 5 percnél hosszabb ideig, akkor őt viszik el...). Az atlasz egy bizonyosfajta tágabb képbe helyez minket, nem árt ugyanis, ha nem csak azt tudjuk, hogy hova megyünk, hanem be tudjuk határolni, hogy pontosan hol is vagyunk. Fővárosi taxisoknak javasolt Budapest, valamint az agglomeráció részletes atlasza és egy országtérkép is.

Célszerű, ha tartunk a kocsiban egy mapát, amelybe a hivatalos iratokat helyezzük el.



zacskós rizst, amit aztán egy kevés olívaolajon pirítottam fél doboz kukoricával kombinálva, s hogy egy kicsit összefogjuk az anyagot, egy tojást ütöttem rá, ami szintén összesült vele gyors kevergetés mellett. Nos, ennyi az egész, már tálaltam is. Mindezekhez jó étvágyat kívánok:

Soós István, City 22

Egy közúti ellenőrzés esetén kérhetik a jogosítványt, a forgalmi, zöldkártyát, kötelező biztosítást és a taxiengedélyt, egy átfogóbb taxiellenőrzés esetén azonban további iratokat is be kell mutatnunk. Ezek egyike a taxaméternapló, amit szintén jó, ha a kocsiban tartunk. Néha kérik a vállalkozói igazolványt, meg a PÁV 2 minősítést is, véleményem szerint azonban ez már zaklatás, túlzott bürokrácia, vagy egyszerűen csak a vizsgálódó szerv képzetlenségének tudható be. Ha ugyanis rendelkezünk érvényes taxiengedéllyel, az igazolja hogy van PÁV 2 minősítésünk, igazolja, hogy van vállalkozási engedélyünk, igazolja, hogy a megfelelő taxivezetői és –vállalkozói tanfolyamokat elvégeztük, abból vizsgáztunk. A vállalkozói igazolványt egyébként a hatályos rendeletek szerint a telephelyen kell tartani, ami meg ugye nem a gépkocsi...

Feltétlenül fontos, és joggal kérhetik is a taxivezetői arcképes igazolványt. Ennek fényképes lapja a műszerfalon, az utas által jól látható helyen kell, hogy legyen, a személyes adatokat tartalmazó lapját meg csak az ellenőrzésre jogosult személyek számára kell átadni.

Évek óta tart a vita a hatóság és a szakma közt, hogy kell-e a taxiban tartani panaszkönyvet („Vásárlók Könyve”), és ún. Ellenőrzési Naplót. Véleményem szerint a vonatkozó rendeletek levezetéséből kiderül, hogy taxiban ezek nem szükségesek, többször írtunk is már róla, mégis van, amikor a fogyasztóvédők hiányolják. Ezért aztán azt javaslom: ahelyett, hogy az igazunkat védenénk mindenféle felbbezésekben meg bírósági eljárásokban, inkább dobjunk be a kocsiba egy – alig néhány száz forintba kerülő – Vásárlók Könyvet. Valószínűleg soha sem lesz rá szükségünk, de a tudat megnyugtató lehet, hogy rendelkezünk vele, ha esetleg ilyesmivel végznának.

Ha a helyi önkormányzat végez ellenőrzést, egyik sarkalatos pontja vizsgálódásának a tarifatablázatok megléte és szabályos volta. Budapesten és még néhány területén az ország-nak maximált tarifa van érvényben, lényeges tehát, hogy a tarifatablázat egyértelműen jelölje, hogy a maximum feletti díjszabás csak az adott területen kívül használható. A tarifatablázatnak egyébként van még néhány tartalmi és formai előírása, érdemes tehát olyan helyen csináltatni, ahol ezeket az előírásokat ismerik. A nagyobb taxitársaságok tarifatablázatai nyilván – már csak saját érdekükben is – megfelelnek a szabályoknak, azonban kisebb csoportosulásoknál már láttam bár egységes, de teljesen szabálytalan viteldíj kiírást. A taxaméterszervezetek mindegyike sem tud minden tekintetben megfelelő táblázatot biztosítani. A tarifatablázatok a műszerfalon és a jobb hátsó ajtón kell elhelyezni, ez utóbbi helyen kívülről olvasható módon.

Taxis brifkó: mindenki másképp csinálja. Van akinek a kisebb utazótáska méretű tárcájában minden benne van: abban hordja az „életét”. Kézpénz, taxicsekkek, névjegyek, igazolványok, ha kell, ha nem (van olyan cimborám, aki a katonakönyvét is magánál hordja.

Ő sem tudja miért...), mindenféle szolgáltatók névjegyei, szórólapok, kisebb-nagyobb cetlik feljegyzésekkel, amelyeknek a nagyrészeről már azt sem tudja mit jelent és miért van felírva, taxis számlatömbök (a két hónappal ez előtt betelt is), pénztári nyitva tartás és megrendelők kódjai, bankkártyák és pontgyűjtő kártyák, használt feltöltőkártyák, valutaárfolyam, vasúti menetrend, körömrészelő, fésű, sörnyitó, miegymás. Mások külön kis tárcában tartják a kézpénzt, egy másikban a különbözőféle kártyákat, egy harmadikban pedig az igazolványokat. Ez azért jó, mert kiszálláskor mindig meg kell számolni, megvan-e mind. Aztán van, aki nem használ pénztárcát, a papírpénz a mellényzsebben, az apró a kardánboxban vagy a műszerfalról lelégő szütyőben, a többi cucc övtáskában (hasi-tasi...) Nincs egységes megoldás, és nincs javaslat sem, talán csak egyetlen...nem, inkább kettő: egyrészt a nagyobb címleteket (ha egyáltalán van) ne tartsd a pénztárcában, legalábbis az utasok által látható helyen, másrészt akármilyen brifkód is van, az ne legyen koszos, szakadt, rongyos, salátaszzerű, csak azért mert nosztalgikusan ragaszkodsz hozzá. Neked a szívedhez nőtt, mások, például utasod számára azonban undorító látvány. Pedig de sok ilyet látni...

Az olyan triviális dolgokat már talán meg sem érdemes említeni, hogy a taxinál van írószerszám, lehetőleg több is, szabályos számlatömbbel rendelkezik, taxiórája papírszalagából tartalékokat is tárol, rendelkezik egy kis jegyzetömbbel (ez még akkor is szükséges lehet, a a POS terminál kinyomtatja a címet), továbbá szórólapot, névjegyet tud adni utasának. Ne feledkezzünk meg az egyéni védő- és támadás elhárító felszerelésről, amelynek mibenlétét ehelyt nem kívánom részletezni...

Es végül néhány olyan dolog, ami ki fogja vinni utasaink elégedettségét. Az a bizonyos „plusz”, amit nem kap meg mindenkitől. Egy kedvesével éppen most szakított pityergő hölgy értékelni fogja, ha egy csomag papír zsebkendőt nyújtunk felé. Ha elered az eső, és utasunkat esernyővel kísérjük be a kapuig, el lesz ragadtatva. Egy randi előtt, vagy egy nehéz nap után utasunk örömmel fogja a rendelkezésére álló mentolos cukorkát elfogadni. Egy ideális vállalkozói környezetben az ehhez hasonló gesztusok meghatározóak lehetnek. Kár, hogy a mai helyzet mindennek inkább elmondható, mint ideálisnak... *-oli-*

Nyugdíjasok beszélgetnek a kocsiban: – Tudja, nekem már annyira reszket a fejem a kortól, hogy a leves fele mellé megy!

– Nekem meg annyira reszket a kezem az öregségtől, hogy háromszor is elélvetek, mire kipisilem magam!

* * *

Hajnali 2-kor a férj felkelti a feleségét: – Drágám, tessék a fejfájás elleni gyógyszered.

Az asszony álmosan:

– De nekem nem is fáj a fejem.

– Akkor dugunk.

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„...Mert megnyugosznak az ő fáradságaiktól és az ő cselekedeteiknek jutalma követi őket.” (János apostol: Jelenések könyve 14:13)

Bizony írunk kell egyszer erről is, az elmúlásról, merthogy közeleg a Halottak napja, megtelnek majd temetőink sűrűforgó látogatókkal, hozzátartozókkal.

Meg aztán az elmúlás örök költői téma, és vérmérséklet kérdése, ki hogyan közelít hozzá. Tán hetykén, mint a franciák nagy költője, Baudelaire: „Halál! vén kapitány! horgonyt fél! itt az óra, / óh, untat ez a táj! Halál! fel, az útra már!” Vagy férfias tartással, dacos, konok szembenézéssel, mint a mi Adykné: „Száz halál-pók nagy gonddal sző be / Hogy juthassak méltón, csinosan / Temetőbe.” Vagy mélységes szülői megrendüléssel, mint Arany János, aki a fiatalon elhunyt egyetlen leányának, Juliskának nagyszalontai sírjára maga írta: „...Hittel, reménnyel gazdagon / Indult nem földi utakon, / Egy volt közös: szent vigaszunk: / A lélek él, találkozunk.”

Mostan a magunk módján megemlékezünk az eltávozottakról.

Olvasom a kendtek magazinját, és az utolsó oldalhoz érve elszorul a torkom. Mert majd minden hónapban egy nekrológ, de van olyan hónap, hogy kettő-három is. Nem idősek, hatvanon még inneniek. Olvasom: elvitte őket a betegség, mert nem volt idejük, energiájuk magukra is figyelni. Elvitte őket a hajszás élet, a „valamiből meg kell élni”, „a családot el kell tartani” parancsolata, vagy „a hitelt törleszteni kell” szükségessége. De hát kendtek nálam jobban tudják, mi is történt velük. Ám máshunnan is hallom, meg a magam környezetében is látom ugyanezt. „Illetékesek” keresik, kutatják, „fölmérik” időnek előtti eltávozásuk okát. Hogy miért szaporodnak a sírok a temetőben.

Kimondom, mit gondolok erről, hozzátevé, bár ne lenne igazam: Sokan közülük ennek a mi „korai?”, „elkészt?”, ámde hevenyészve és csapnivalóan összebuherált kapitalizmusunknak csendes áldozatai. Csendes áldozatok: mert nem háborúban pusztultak el, nem az ávéhá kínozta őket halálra, nem a diktatúra kergette őket öngyilkosságba. És amit ide írunk, az meg nem a politika, hanem a keserűség hangja. Az emléktáblák le- és fölszerelésének e dicső korszakában tán ők is megérdemelnének egy emléktáblát. Az lenne rávésve, hogy: „Azok emlékére, akiknek még helyük, dolguk lenne közöttünk”.

Elmesélem kendteknek öcsém történetét. Nem azért, hogy róla emlékezzek, megtettem és megteszem azt máshun ölégszer. Hanem, hogy éppen a hozzá hasonlókról megemlékezzünk. Az elhullott gyengébbekről.

Hatvanon még jócskán innen munka nélkül maradt. Sebaj, gondolta, lesz másik. Kilincselte hát itt is, ott is: „Akad-e nekem munka? Ehhöz és ehhöz értek.” Akadt, még három-négy helyen is, csakhogy három hónap letelte előtt mindenütt azt mondták: Le is út, fel is út! Az fájt neki a legjobban, hogy az egyik helyen megvárták, míg átöltözik munkaruhába, majd az ügyeletes nyikhaj (bőven a fia lehetne) lassú, kejes léptekkel mögé állt, megbökte a vállát és csak úgy foghegyről odavetette: „Visszaöltözhetsz, nincs magára szükség”. Nyikhajkám ugyan kitűl tanulhatta el ezt a tempós és pedáns cinizmust? Az utolsó, negyedik vagy ötödik „ki van rúgva!” után öcsém összeomlott. A derék, egész életében becsülettel dolgozó vékonyka, kis embert összeroppantotta a megaláztatások sorozata, a feleslegesség érzése, szíve felmondta a szolgálatot (ilyen szép szavakkal szokták körülírni az infarktust).

Ott ültem az ágya mellett. Régen láttam olyan nyugodtnak, kisimultnak az arcát, mint holtában. Mert ugyanis – tetszenek tudni – az történt, hogy tüstént fölméne a mennyeknek országába, ott állt a Szent Péter előtt, illendően köszönt, aztán csendesen megkérdezte: „Akad-e valami munka számomra?” A Szent Péter – mivel embersegesebb, mint a lentiek, meg hát átlátott ám az ő tiszta lelkén – ezt mondta neki: „A legjobb helyre gyüttél, drága gyermekem! Rád itt igen nagy szükségünk van, majd te fogod megpararálni az angyalok szárnyait. Aztán tudod-e, itt nem három hónap a szolgálat. Eldolgozathatsz az utolsó ítelet harsónaszaváig.”

Ez így volt, ne is tessenek engem e meggyőződésemről lebeszélni. Mert én már csak a János apostolnak hiszek (lásd a motót), miszerint mindünk megkapja majd az őt megillető jutalmát, csak türelmesen ki köll azt várni.

*

Költőink közül szinte mindenik gyakran kacérkodott a halállal. De egyik sem, még Ady Endre sem volt olyan igaz és kipróbált pajtási kapcsolatban vele, mint e havi költőnk, **Juhász Gyula**. Ám sokszoros öngyilkossági kísérletei azt bizonyítják, hogy ön-

ként nem is olyan könnyű magunkhoz édesgetni ökelmét. Gyűn az magától is, amikor épp nem akarnánk.

Most olyan versét közöljük, amelyből a témája ellenére sugárzik a derű, a békeség. Oda készül, ahol majd ő is megpihenhet, zaklatott lelke megnyugodhat. A temetők nagy barátja ezt üzeni nekünk, a még élőknek amolyan vigaszféleként:

TEMETŐK

Szeretem és keresem őket,
A gyönyörű, víg temetőket.

Mert csak az élők sírnak, búsak,
A temetők mind koszorúsak.

Ott a virágok dúsan nőnek,
Poraiából a szeretőknek.

A ciprusok úgy integetnek:
Térj meg közénk, fáradt eretnek.

A gondolat itt sarut oldva
Fölnéz a hívó csillagokba.

Királyi bíbor itt elvásik,
És rongy lesz a föltámadásig.

Szeretem és keresem őket,
Az igazságos temetőket.

A sírokon úgy elmélázom,
Mint nyájai fölött a pásztor.

És furulyám szelíden várja,
Míg szól az angyal trombitája.

Kimegyek én is Hozzájuk, de nem azon a napon, hanem másnap, kora szürkületben. Akkor az igazi. Sehun egy élő lélek, néhány életképes mécses még pislácul, fojtogató a virágszag, és a sok fehér fejű csoportul és bokortul olyan a temető, mintha porcukorral hintenek be a sírokat.

Megyek az enyéimhez sírrul sírra, köszönök nekik felülről. No persze csak addig, amíg majd nekem is ugyanígy köszön (ha ugyan) valaki fölülről.

AUTÓMENTÉS 0-24-ig

egész Európa területén - 3,5 tonnáj

SE-BES PLUSZ Kft.

06 20 9 441 186

Budapest területén belül bárholnan
bárhová 8000 Ft-ért.

- Idegen balesethez történő hívás
esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

Diplomás adótanácsadónál
biztosítás kötése kegyeleti
szolgáltatásokra.

Érdeklődni: **20/663-8243**

GPS-rögzítés – kicsit másképp

Napjainkban majd minden taxiban találhatunk telefontartót, GPS tartót. Ezek egyszerű, aránylag olcsó szerkezetek. És a legtöbbjük kínai... Így aztán hamar elromlanak. Vagy a tapadókorong mondja fel a szolgálatot, vagy a tartókar törik el. Ilyenkor nincs mese, venni kell egy másikat.

Vagy egy kicsit másképpen kell rögzíteni. Szerezzünk be két speciális szeget, például „bognár” szeget. Pillanatragasztóval rögzítsük a telefontartó, a GPS-tartó hátuljára. Utána csúsztassuk be a műszerfal valamelyik illesztékébe.



Ez nemcsak olcsó, de praktikus megoldás is! Ugyanis így a szerkezet nem a szélvédő előtt, a látómezőben, hanem gyakorlatilag a műszerfalon van. Nem takarja a kilátást!

Tóth Tibor

Gyorshajtás, telefonálás, biztonsági öv használatának hiánya

Az autósok háromnegyede szabálytalan

A közelmúltban 800 fős mintán, online készített felmérés szerint az elmúlt egy hónapban, a gépjárművezetők háromnegyede követett el különféle közlekedési szabálysértést. Leginkább a sebességkorlátozást hagyták figyelmen kívül a közvélemény-kutatásban részt vevők, viszonylag gyakori a vezetés közbeni telefonálók száma, és a biztonsági öv használatában sem tartozunk a legfigyelmesebb nemzetek közé – derül ki a nemi, életkori és településtípus szerint a magyarországi gépjárművezetői összetételt reprezentáló mérésből.

Lesújtó képet fest a hazai közlekedési morálról az Ipsos Média-, Reklám-, Piac- és Véleménykutató legutóbbi felmérése. Az online módon megkérdezett 800 gépjárművezető háromnegyede vallotta be, hogy megsértette a KRESZ valamely előírását a közelmúltban. Azért ezt nem hónapokra, évekre visszamenő időszakra, hanem három-négy hétre kell érteni. A leggyakoribb vétség a gyorsajtás. A megkérdezettek fele beismerte, hogy az elmúlt hónapban állt a megengedett sebességet. Annak ellenére, hogy a vezetés közbeni telefonálást augusztus elseje óta szigorúbban bünteti a jogszabály, az autósok 37 százaléka nem tagadja: nem csak felveszi a készülékét, ha hívják, de maga is kezdeményez beszélgetést vezetés közben.

A közlekedési kihágások során „dobogós helyen” szerepel a záróvonal átlépése, amit a felmérésben részt vevők 27 százaléka ismert el, és ugyanennyien vallották be azt is, hogy a biztonsági övüket nem használták. Csak egy kis külföldi kitekintés és összehasonlítás érdekében: A biztonsági öv használata Ausztriában, valamint Németországban 97-99 százalékos, vagyis míg nálunk százból 27-en fittyet hányanak a biztonsági övre, addig a Lajtán túl ezt mindössze 2-3 ember engedí meg magának. (A baleseti hírek közül szemléltetésképp csak az október 3-i szombati halálos szerencsétlenségek áldozatait vesszük alapul: egy autóban több fiatal utazott, amikor balesetet szenvedtek. Ennek során a gépkocsi első ülésén utazók – akik használták a biztonsági övüket – könnyebb sérülésükkel megúszták az útról történő lesodródást és az árokba csapódást, addig a hátsó ülésen helyet foglaló két fiatal lány, akik nem használták az övüket, a gépjárműből kirepültek és szörnyethaltak.)

Ha nem is kirívóan sokan, de 15 százaléknál több tilított helyen álltak meg vagy parkoltak. A tilos jelzésen áthajtók száma annak ellenére értékelhető magasnak, hogy a számok világában a 9 százalék nem tűnhet túl soknak. De ha abba is belegondolunk, hogy az a kilenc gépjármű, amely figyelmen kívül hagyta a tiltó jelzést, hány személy életét és biztonságát veszélyeztette ezzel a szabályszegésével, akkor abba belegondolni is rossz.

A zéró tolerancia meghirdetése óta – amelyet maximum marketingfogásként értékelhetünk,

hiszen korábban sem lehetett alkohol fogyasztását követően a volánhoz ülni –, a gépjárművezetők három százaléka ma is ittasan kockáztatja saját, utasai és közlekedő társai életét, teszi épségét.

Az adatok összesítése alapján kijelenthető: a közlekedők többsége áthágja a szabályokat. Ez számokban kifejezve annyit jelent, hogy az vizsgálat alá vont egyetlen hónapon belül a gépjárművezetők 73 százaléka hagyta figyelmen kívül a KRESZ előírásait. Ha ehhez azon kutatási eredményeket is hozzáadjuk, hogy a megkérdezettek egy része nem vallja be a szabályszegését, illetve ebben a közvélemény-kutatásban csak azon szabályszegésekről nyilatkoztak a megkérdezettek, amelyekről tudomással bírtak, vagyis amelyeket szándékosan és tudatosan szegték meg, akkor a valós arány és érték ettől jóval magasabb lehet.

Végül egy kis adalék: a szabályok megszegése az átlagosnál nagyobb arányban jellemző a férfiakra. Különösen igaz ez a tilosban parkolás és a gyorsajtás esetében – e vétség náluk kétszer olyan gyakori, mint a nőknél. További érdekesség, hogy a tilos jelzésen történő áthajtás főleg Budapestre és a vidéki nagyvárosokra a jellemző – nyilván azért, mert ezeken a településeken található a legtöbb közlekedési lámpa –, míg a záróvonal átlépése alapvetően vidéki jelenség, amelyet leginkább a lassú járművek előzésekor követnek el a gyorsabban haladni kívánó gépjárművezetők – derül ki a legfrissebb felmérés adataiból.

k.z.t.

A stressz az, amikor üvöltve érdeksz fel, aztán rájössz, hogy nem is aludtál.

* * *

– Okos vagy, ha csak a felét hiszed el annak, amit hallasz. Zseniális, ha tudod, melyik felét.

Szlovákia 2009

Majdnem a vendéglátás szót írtam a címbe, de meggondoltam. Amit az utóbbi hónapokban a Szlovákiát megjáró autósoktól hallottam, az minden, csak nem vendéglátás. Az első rémtörténetek a gyorsajtáson ért magyarokról szóltak. Volt, akit lakott területen belül 52(!) km-es sebességért büntettek 50 euróra. Vagyis 2 km/h sebességtúllépésért. Ezt hittem is, meg nem is. Gondoltam, biztos volt egy alacsonyabb sebességet előíró tábla, amit a panaszkodó nem vett észre. Ám az ilyen jellegű hírek nyár vége felé egyre sűrűbben érkeztek, többnyire szavahihező forrásokból. Majd kiegészültek egy másik, sűrűn alkalmazott „magyarbarát” trükk ismertetésével. E szerint a magyar rendszámú járművet északi szomszédunk rendőrei megállítják. Majd egy „szokásos” közúti ellenőrzés részeként felszólítják az autó vezetőjét, nyissa ki a csomagtartót. Ezt szinte mindenki „megeszi”. Ugyanis miután a sofőr megette, amire felszólították, jön a feketeleves, a többnyire 20-50 eurós bírság, mert nem viselte a fényvisszaverő mellyent. Ennek ugyanis kiszálláskor már az autósokon kell lenni, az ottani szabályok szerint. Gondoltam, utánanéznünk a dolgoknak hivatalosan is, de nincs értelme. Mert a trend

egyértelmű. A politikusok által szított irgalmatlan magyargyűlölet elérte a mindennapok gyakorlatát is. Ha nem ezért, akkor másért büntetnek a korábban többnyire barátságos rendőrök, a lényeg a szívatás. Mert ugye Szlovákia a szlovákoké. Ürügyet találnak, ebben senki se kételkedjen. Tavasszal Nyitrán fiatalok szoltak közeli ismerőseimre, hogy az utcán ne magyarul beszéljenek. Persze nem ilyen udvariassan, hanem tört magyarsággal, közönségesen, fenyegetően. Annak ellenére, hogy a turista minden jellegzetességével rendelkeztek: fényképezőgép, oldaltáska, térkép, mind a kezükben volt. (Még a „magyar vagyok, nem turista” felirat sem volt pólójukon). Hallottam olyan történetet, melyben a kis hegyi faluban megszálló honfitársunk alsó kategóriás, nehezen összepórolt autóját rongálták meg ismeretlenek, ráadásul nagyon csúnyán. Persze a rendőrség nyomoz, csak tettes nem lesz soha. Akit meg összevernek valamilyen ürüggyel, annak orvosi ellátása is problémás, a biztosító is nehezen fizet, ha fizet. A valamikor barátságos vidékeken nagyon megváltozott a közhangulat. Az ott élő magyarok is félnek, ha lehet, nem szólnak senkihez. A legenyhébb rossz, ami az odalátoga-

tó honfitársunkat érheti, az a gyanakvás, a bizalmatlanság légköre. A legrosszabb pedig a fizikai atrocitás, ami nem kímél családát, feleséget, gyermeket és autót sem. Ez pedig elfogadhatatlan, bár ellene semmit sem tehetünk. Vagy mégis?

Ugyanis az idegenforgalmi adatokból kiderül, ezen okok miatt a magyarok egyre kevesebben látogatják az egyébként gyönyörű és barátságos vidéket, ami már most komoly bevételkiesést okoz a turizmusból élőknek. Ráadásul a felszított nemzetgyűlölet nem lehet egyik percről a másikra lecsitítani. Ehhez a jószándékot követően is évek, évtizedek kellenek. Addig viszont, aki teheti, kerüli majd a szlovákok ősi földjét és más-hova hordja lenézett forintjait. Aki pedig a gyűlölt magyarokból is élt, rájön: öngölt lóttek.

Mindenesetre, aki ennek ellenére kénytelen e most már kifejezetten barátságtalan országba autózni, vigyázzon! Mielőtt kiszáll az autójából, vegye fel a fényvisszaverő mellyent. A sebességkorlátozást a többi előírással együtt tartsa be, és ne vitatkozzon a rendőrökkel. Ha lehet, garázsban parkoljon, ne menjen éjszakai szórakozóhelyre, van, ahol még kocsmába sem. Jobb a biztonság... **-kó-**

A múltkoriban kora reggel telefonhívást kaptam egy taxis kollégától. Felhírodva mondta, hogy nem jók a számítások az újságban, mert neki az APEH-nél mást mondtak. A beszélgetés során persze kiderült, hogy bizonyos fogalmakon ő mást értett, mint akár az adóhivatal, akár én. Később egy nyugdíjas kolléga NYENYI bevallása során találkoztam egy olyan éves bevallással, ahol a nyugdíjárulékát nem a jövedelme, hanem a bevétele alapján állapította meg egy „könyvelő”. Nem sok, csak közel hetvenezer forint többletfizetési kötelezettséget okozott ez a „csekély” tévedés...

Nem először szembesülök azzal a ténnyel, hogy a vállalkozók, meg néha a – bár legnagyobb jóindulattal segítő, de képzetlen – családtagok, barátok, alapvető fogalmakkal sincsenek tisztában. Keveredik a bruttó-nettó, a bevétel a jövedelemmel, az adóalap a tb-alappal, káosz és összevisszaság uralkodik. Legalább egy kicsit próbáljuk meg tisztába tenni ezeket a fogalmakat és kifejezéseket, mert „nem baj”, ha egy bizonyos tétel ugyanazt érti a vállalkozó, a könyvelő és az adóhivatal. Természetesen a lista nem lesz, nem lehet teljes. Biztosan kimarad belőle néhány olyan fogalom, ami annyira egyértelműnek tűnik, hogy magyarázni is felesleges. Vagy mégsem...?

Bruttó bevétel

A bruttó és nettó fogalmakat az adózásban az áfával növelt (bruttó) és áfa nélkül számított (nettó) értelemben használjuk. Mivel a taxisok több mint kilencven százalékáa alanyi áfa mentes (vagyis éves bevétele nem éri el az ötmillió forintot), esetükben ezek a megkülönböztetések értelmüket veszítik. Az alanyi áfa mentes vállalkozó bruttó és nettó bevétele ugyanaz. Előszeretettel használják viszont a kollégák ezt a megkülönböztetést – tévesen! – a bevételük (bruttó) és a jövedelmük (nettó) vonatkozásában. Ne tegyük ezt, mert esetleg mást fog érteni rajta az, akivel beszélünk.

Bruttó jövedelem

A személyi jövedelemadó és járulékok levo-

nása előtti jövedelem. Minimálbért alkalmazó taxis vállalkozók esetén ebben az évben 71 500 Ft

Nettó jövedelem

Az adók és járulékok levonása után maradó, ténylegesen elkölthető jövedelem.

Adóköteles jövedelem.

Tételesen adózó egyéni vállalkozók esetén az ún. „vállalkozói kivét” összege. Átalányadó-soknál főállású esetén a bevétel 20%-a, nyugdíjasnál 25%-a. (Munkaviszony melletti vállalkozók nem választhatják az átalányadózást.)

TB-járulék alap

Taxisoknál és más alacsony jövedelmű vállalkozóknál eltérhet a tényleges adóköteles jövedelemtől. Ugyanis míg az adóalapot a bevételből és költségekből, ill. átalányadónál a bevétel megfelelő százalékából számítjuk, addig a TB-járulékok alapja főállásúaknál legalább a minimálbért mértéke kell, hogy legyen, jelenleg 71 500 Ft/hó.

Átalányadózás

A taxis és néhány egyéb vállalkozásnál kedvezményes százaléku átalányadózás alkalmazható. Főfoglalkozású vállalkozók esetén ez azt jelenti, hogy teljes bevételük 20%-át kell adóalapként tekinteniük, 80% költségnek minősül. Nyugdíj melletti átalányadózó vállalkozóknál ez az arány 25-75%. Átalányadózás esetén jelentősen egyszerűsödik a könyvelés, hiszen csak a bevételeket kell könyvelni, vagy bevételi nyilvántartás, vagy a pénztárkönyv bevételi oldalának vezetésével. A taxaméterből kinyomtatható adómemória-kiolvasás kinyomtatása nem elegendő!

Az átalányadózásra való jogosultság megszünik, ha a vállalkozó munkaviszonyt létesít, vállalkozását kibővíti olyan tevékenységgel, amire nem alkalmazható a kedvezményes kulcs, illetve ha az adóhatóság mintegy „mellékünetésén” megvonja az átalányadóra való jogosultságot. Lényeges, hogy e fenti esetekben az átalányadózás – a feltételek fennállása mellett – csak négy adóév után választható újra.

Adózási és

Tételes adózás

A tételes adózás az „alphelyzet”. Ezt az adózási formát választhatja jogállásától függetlenül mindenki, legyen akár főállású, másodos, vagy nyugdíjas. A tételes adózás alapelve, hogy a bevételeket és a költségeket is könyvelni kell. A kettő közötti különbség a vállalkozás nyeresége. A gyakorlatban ennél azért kicsit bonyolultabb a dolog, például sokan nem értik, hogy a személyi jövedelemkivét hogy minősülhet költségnek, ezért itt már mindenképpen célszerű könyvelő segítségét igénybe venni.

Adóelőleg

Az adóhatóság nem elégszik meg azzal, hogy éves adóbevallásunkkal egy időben befizessük az adót, hanem a közterhek beérkezésének folyamatosabbá tétele érdekében negyedévenként adóelőleg megfizetésére is kötelezi a vállalkozót. Az adóelőlegek a negyedévet követő hó 12.-ig esedékesek (április, július, október, január), e határidő elmulasztása késedelmi pótlékkal jár. Fontos tudni, hogy a néhány évvel ezelőtti gyakorlattal szemben – amikor az utolsó negyedévi adóelőleget a bevallással egy időben lehetett rendezni, ez ma már nem így van! A negyedik negyedévre ugyanúgy – január 12-ig – meg kell fizetni az előleget. Ha számításaink pontosak voltak, akkor az adóbevalláskor már nem keletkezik további fizetési kötelezettség. Az adóelőleg adókulcsa jelenleg 18% (vagy nálunk nem jellemző magasságú jövedelemből 36%), és először akkor kell megfizetni, amikor mértéke a 10 000 Ft-ot elérte. Ez után már minden negyedévben, összegtől függetlenül fizetni kell az adóelőlegeket. Jelenleg még a különadó-előleg fizetési kötelezettség is érvényben van, mértéke 4%.

TB-járulékok

Összefoglaló néven és az egyszerűség kedvéért terjedt el a köztudatban a TB-járulék kifejezés. A mi szakmánkban ez a következő járulékelemeket takarja: egészségbiztosítási alap,

MORFONDÁRIÁK

Felmerül bennem a kérdés, hogy ugyan minek csatlakoztunk mi Európához? Tagjai vagyunk az EU-nak, vagy csak hülyitenek minket? Hogy elegánsan fejezzem ki magam. De facto, vagy de jure. Azért nyavalygok ezen, mert semmi jelét nem látom, hogy európai színvonalon lennénk. Miért? Azért, mert a Közigazgatási Hivatal kiad egy engedélyt, hogy a taxik közlekedhetnek a felújítás alatt álló Margit hídon, majd el is felejtí rögtön. Majd megint engedélyezi, majd visszavonja. Illetékes elvtárs jogutódja meg szokás szerint összevissza beszél. Mikor mond igazat? Ki hisz nekik? Ezeknek! Mikor vesszük már észre, hogy a király

meztelen? A Kálvin térnél ugyan-ezt a cirkuszt eljátszották. Meg a kis hatalmaskodások. Itt van például a buszsávos eset. Bekamerázták. Jó! De miért? Szerintem nem kimondottan azért, hogy az ott jogosan haladó taxist szivassák, amiért kikerüli a megállóban álló buszt. Tényleg, hány piros hetest fotóztak le és vontak eljárás alá hasonló cselekményért? Láttam olyat is, hogy három gyorsjárat kerülte ki a megállóban álló buszt. Taxis engedte be maga elé őket. Az utolsó villantott is mindkét irányjelzőjével. Miről beszélünk? Mostanában nincs szükség gumilövedékekkel, babzsákkal lövöldözni. Fegyelmünk a technika ördöge segítségé-

vel. Meg feljelentjük a taxist olyasmért, amit el sem követett. Igaz, az ügyészség nem tudja elrendelni a jogsí bevonását pusztán azért, mert leköpött egy gépkocsit a kolléga. Jómagam több mint két éven keresztül bruszoltam egy jogtalan rendőri intézkedés ellen. A végén a bíróság egyszerűen megszüntette az eljárást. Annyit sem sikerült elérnem, hogy a hatalmával visszaélő rendőrrel szembesítsenek. Írásban zajlott minden. Az eljáró bíró szükségtelennek tartotta – kifejezett kérésem ellenére – hogy egy tárgyaláson megjelenjek. És ma nálunk en egyenlő elbírálás elve. És nem csak a hatóságok ilyenek. A bankok például. Nemrégiben lejárt egy hiteltartozásom az OTP-nél. Rendesen elintéztem mindent. Úgy hívják ezt, hogy számlazárás. Mégis tovább vonják a

számlámról a részleteket. Bemennem, reklamáltam. Annyit értem el, hogy tovább nem vonják. Viszont amit eddig elloptak a számlámról, azt még nem kaptam vissza. Majd telefonálnak. Kíváncsi vagyok, mennyi költséget vonnak még le emiatt. Még csak elnézést sem kértek. Na, szóval ez egy ilyen ország. Csoda, hogy a közpénzek útja is követhetetlen. Itt-ott előbukkan egy pár száz millió, majd néma csönd. Mi az hogy a BKV-s szépasszony (százmillióval minden nő szép, még műtettek nélkül is) kiutal magának teljesen jogtalanul ekkora összeget? Aláírja, felveszi. Na, a vállalkozói tanfolyamon annak idején úgy oktatták, hogy ez a SIKKASZTÁS. Itt meg tépelődik a sok okos, hogy miként lehetne visszaperelni ezeket a pénzeket. A csóró panelprolik meg kombinált

tb-kislexikon

nyugdíjbiztosítási alap, egészségügyi hozzájárulás (EHO), vállalkozói járulékok. Magánnyugdíjpénztári tagság esetén a magánnyugdíjpénztári tagdíjat is a járulékok közé számítjuk. Főállású vállalkozóknak járulékaikról havonta kell bevallást beadniuk (és a megfelelő járulékokat be is fizetni), nyugdíjasoknak évente kell bevallani és negyedévenként befizetni. Munkaviszony melletti vállalkozóknak, amennyiben év közben nem vesznek ki járulékköteles jövedelmet, elegendő évente egy bevallást adniuk (és a járulékokat befizetniük). Külön kiemeltem a vállalkozó járulékok nevű járuléknemet, ugyanis ez ad lehetőséget arra, hogy a főállású egyéni vállalkozó vállalkozásának – akár saját elhatározásából történő – megszűnése esetén a helyi munkaiügyi központnál ún. álláskeresési támogatásban részesüljön néhány hónapon keresztül.

Pénztárkönyv

A pénztárkönyv és a naplófőkönyv ma már nem feltétlenül azt a nagyméretű, kézi kitöltésű, hitelesítésre kötelezett könyvet jelenti, mint egykor; formája nem meghatározott, számítógépes program is helyettesítheti. A jelenleg hatályos szabályok szerint a készpénzes bevételeket naponta kell könyvelni. Átalányadózók értelemszerűen csak a pénztárkönyv bal oldalát, a bevételi adatokat töltik ki, vagy bevételi nyilvántartást használnak.

Bevételi nyilvántartás

Átalányadósok bevételeinek nyilvántartására szolgáló nyomtatvány. Formai követelményei nincsenek, helyettesíthető számítógépes programmal, vagy akár egy sorszámozott „kockás füzettel” is. Lényeg, hogy a bevételi adatok pontosan ellenőrizhetőek, a vállalkozás pénzügyi állapota követhető legyen.

Személyi jövedelemadó (Szja)

A vállalkozóknak (is) jövedelmük után személyi jövedelemadót kell fizetniük. A jövedelemadó alapja átalányadósoknál a következőképpen

alakul: főfoglalkozású vállalkozónál a bevétel 20%-a a jövedelemadó alap, nyugdíjasoknál 25%. Abban az évben, amikor a vállalkozó nyugdíjba megy, még az egész év során használhatja a 20%-os jövedelmi mértéket. Tétélesen adózó vállalkozók maguk döntenek el, hogy mennyi személyi jövedelmet vesznek ki vállalkozásukból, annak jövedelmezőségét figyelembe véve. Ha a vállalkozó főállású, célszerű legalább azt a mértékű jövedelmet „kivenni”, amely után a járulékait fizette. A személyi jövedelemadó aló adókulcsa 18%, a magasabb, 36 százalékos kulcsot 1 900 000 forint felett kell fizetni. (Jövedelem, nem bevétel: átalányadósok ezt a jövedelmet 9 és fél millió forint bevételnél érnek el...! – és bocsánat a „szájbarágásért”, de ezzel a két fogalommal – bevétel, jövedelem – van a legtöbb probléma...)

Különadó

Mivel felröppent a hír, hogy a különadó hamarosan megszűnik, sokan már bekövetkezett ténynek tekintve nem fizették be ezt a fajta adót. Pedig ma még változatlan formában és mértékben érvényes az egyéni vállalkozókra a „magánszemélyek különadója” nevű adó. Mértéke 4%, alapja átalányadósok esetén a bevétel 20%-a (nyugdíjasnál 25%), tétéleseknél viszont – mivel a személyi jövedelemkivét költségnek számít – csak az esetleg e felett még megmaradt osztalékalap után kell fizetni.

Magánnyugdíjpénztár

Ezt az intézményt 1998-tól lehet igénybe venni, pályakezdőknek kötelező, másoknak választható jelleggel. Lényege, hogy a nyugdíjkorhatár elérése után az adózó nyugdíjának mintegy háromnegyedét kapja az állami nyugdíjrendszerből, a többit pedig a befizetett összegek arányában a magánnyugdíjpénztártól. A magánnyugdíjpénztári tagdíj mértéke a járulékalap 8%-a, ami önkéntesen 10%-ra kiegészíthető.

A magánnyugdíjakkal kapcsolatos fontos közelmúltbeli változás, hogy azok a járulékfizetők, akik 2008. december 31-ig betöltötték az 52. életévüket, visszatérhetnek az állami nyugdíjrendszerbe, ha úgy gondolják. Ennek oka, hogy a világgazdasági válság kapcsán a magán-

nyugdíjpénztárak is igen jelentős veszteségeket szenvedtek el befektetéseik után, így a nyugdíjhoz már közel lévő tagjaik esetleg rosszabbul járnak, mintha maradtak volna az állami nyugdíj mellett. A visszalépést mindenképpen kellő alapossgú megfontolásnak kell megelőznie, ehhez segítséget nyújtanak a PSZAF honlapján lévő információk, és nyugdíjszámító kalkulátor. Érdemes az illetékes magánnyugdíjpénztártól is szakmai információt kérni arról, hogy az eddig befizetett összegek, a kamatok és a nyugdíjbeamenetel várható időpontját figyelembe véve, milyen összegű pénztári nyugdíj szolgáltatásra számíthatunk.

EHO

Tétéles egészségügyi hozzájárulás néven havi 1950 Ft-ot kell fizetniük a főfoglalkozású egyéni vállalkozóknak. Nyugdíjasok és másodosok ezt a járuléknemet nem fizetik.

Táppénz, betegállomány, keresőképtelenség

Ezek a fogalmak tulajdonképpen ugyanazt takarják: a vállalkozó beteg, nem tud dolgozni. Főállású vállalkozó járulékbefizetése alapján táppénzben részesül erre az időszakra. A táppénz bejelentése nem automatikus, és nem, nem a háziorvos végzi (elképesztően magas azoknak a száma, akik így tudták), hanem a vállalkozó kötelessége az orvostól kapott igazolásokat egy kitöltendő összesítő nyomtatvány kíséretében eljuttatni az egészségbiztosítóhoz. A betegállomány időszaka alatt egyik járulékot sem kell fizetni, beleértve a vállalkozói járulékot és az EHO-t is (értelemszerűen dolgozni meg nem szabad). Nyugdíj melletti vállalkozó táppénzben nem részesülhet, de amennyiben az orvos bizonyos időszakra keresőképtelenségnek nyilvánítja, erre az időre nem kell az egészségügyi szolgáltatási járulékot fizetnie.

– Hogy készül a
gyerek?

– Leül az asztal
mellé, és megírja
a leckéjét.

– Mi van a
macska fején?
– Cirmos cica
haj.

fogóval nyitják a vízcapot, mert nem „fussa” egy csapogombra nekik. Na, hát aztán a röhej kategória se maradjon ki. Ötven milloért építettek egy 50 cm magas, vagy inkább alacsony kilátót. Nekem ennél sokkal jobb ötletem támadt. Száz, vagy inkább kétszáz millióból ki is lehet hozni. Kell egy négy méter mély aknát építeni. Az alját elektrohidraulikus számítógépes vezérléssel fel-le lehet emelni-süllyeszteni. De nem ám akárhogy. Amikor a kiránduló halad lefelé az aknába, infra érzékelők betáplálják a magasságát a számítógépbe. Majd egy nagy képernyőn megjelenik az utasítás 10-12 nyelven, hogy hová álljon a turista. Ezután egy virtuális ON gombra néz, majd elkezd emelkedni a talapat. Miután az akna peremét eléri és egy kicsit el is hagyja a személy fe-

je, akkor megáll. A turista meg kilát! A körülálló meg megtapsolják, és innentől kezdve ő a kilátó. Mindez persze jó pénzért. De ha olcsóbban akarjuk ezt megoldani, elég egy 2 m mély akna is. Lehetőleg téglalap alapterületű. A keskeny oldalon beépített létrafokokkal. Az egyik oldalon leereszkedik a turista, a másik oldalon pedig felkapaszkodik. Ő is egyszerűen ki fog látni! De mi mikor látunk ki a gödörből? Úgy mondják pedig, hogy a gödörbe minél többet dobunk, annál kisebb lesz. Nem veszem észre. Jobbnál jobb ötletek vannak a főváros közlekedésének jobbítására. Itt van ez a vizenjáró autóbusz. Na, ez megint egy érdekes dolog. Tátja a száját a sok ember. Hű de jó! Milyen érdekes. És is rácsodálkoztam rendszeren. Jól Gurul is, meg úszik is. Én ennél

például sokkal többet tudok. Jövők-megyek, biciklizek, úszok is. Meg gondolkozom. Körbejártam, aztán meg rémeket láttam. Mi van, ha egy-két méterrel magasabb a vízállás, meg a víz is gyorsabban folyik. Úszik benne a dinnyehéj. A valódi, természetesen. Meg a sok nejlonzaci, pillepalack. Nem kap elég vizet a hajtómű. Amilyen link ez a Murphy, ezt úgy intézi, hogy akkor áll meg a csodajárgány, amikor a Parlament előtt rundózik. Állítólag fogja mindig kísérni egy motoros az ilyen esetekre felkészülve. Azt mondják, van rajta két kis anker is. Másnéven horgony. Csak horgonycsörlő nincs, törtem a fejem rendszeren, de elképzelni nem tudom, hogy a motoros majd hogy áll mellé, hogy az utasokat átvegye. Pozíciós kítűzések azok vannak rajta rendszeren, de egy

nyamvadt kis kiszögelés, másnéven bak az egy sem. Magyar rendszám is. Na, de a vizen lobogó is kell. Még olyasmit sem láttam rajta, amire fel lehet tenni a lobogót. 5 LE feletti hajtóművel rendelkező úszó járműre jár pedig. Állítólag a hajólevél az ciprusi bejegyzésű. Tán csak nem a miniszterelnök úr off-shore cégéből maradt meg? Meg a gazdasági háttere is érdekes lehet. Nem hiszem, hogy ilyen csodabuszok tömegesen ellepnék a partot meg a Dunát. Addig is araszolgatunk, szívjuk a jó pesti-budai levegőt, meg tételődünk, hogy beoltassuk magunkat influenza ellen, vagy sem. Kikerüljük a buszt, vagy sem? Tán van valaki, aki tudja dicsérni. Kérem, jelentkezzen! Dicséret levelet kérem a szerkesztőségbe.

Tisztelettel:

Kapitány

A cél: büntetés...!?

A közelmúltban tanácsért fordult hozzánk egy kolléga, az alábbi eset kapcsán:

A budapesti Dob utcába szállított utast a repülőtérrel. Miután utasa, egy idősebb hölgy sok csomaggal érkezett, lakásához közel kellett megállnia. Volt is egy hely az utcasarkon, közvetlenül egy mozgássérülteknek kijelölt parkolóhely mögött. A mozgássérült-parkolóban állt egy jogosult gépkocsi, de kisméretű lévén maradt még mögötte annyi hely, hogy a taxi eleje rálogott a parkolóra. A mozgássérült-parkoló után viszont már további várakozóhelyek nem voltak kijelölve, lévén, hogy az utcasarok következett.

Kollégánk a csomagokkal bekísérte utastát a liftig, majd, mintegy két-három perc múlva taxijához visszatérve „mikuláscsomagot” talált rajta. Néhány szolidabb káromkodás elmormolása után úgy gondolta, hogy a legegyszerűbb, ha rögtön kifizeti azt az egy-két ezer forintos büntetést, amit a parkolótársaság kiszabott, mintsem vitatkozni kezdeni (legfeljebb ez az utolsó fuvar veszteséges volt), amikor megpillantotta a csekken az összeget: 112 500 Ft. Igen, jól látod: Nem ezerkétszáz, nem is tizenkétezer, hanem száztizenkétezer-ötszáz forint!

Mi történhetett? Milyen főbenjáró parkolási szabálysértést követhetett el, hogy ilyen horribilis büntetést kell fizetnie? A válasz a Fővárosi Közgyűlés ideje, 24/2009. (V.11) rendeletében keresendő, amelynek vonatkozó paragrafusa így szól:

„48. § (1) A várakozási díjkülönbözet mértéke az adott területre érvényes egyórai várakozási díj.

(2) A díjfizetés nélküli várakozás és a megengedett várakozási időtartam túllépése miatt fizetendő pótdíjmértéke:

a) öt naptári napon belüli befizetés esetén az adott területre érvényes egyórai várakozási díj tízszerese,

b) öt naptári napon túli, de kilencven naptári napon belüli befizetés esetén az adott területre érvényes egyórai várakozási díj harmicszorosa,

c) kilencven naptári napon túli befizetés esetén az adott területre érvényes egyórai várakozási díj ötvenszerese.

(3) A mozgáskorlátozottak számára kijelölt várakozóhelyek jogtalan elfoglalása esetén a fizetendő pótdíj mértéke az adott területre érvényes egyórai várakozási díj háromszázszorosa.”

Mozgáskorlátozottak részére kijelölt parkolóhely jogtalan használatáért tehát igen magas összegű büntetés jár, ami intézkedés még talán üdvözlendő is lenne, de az adott esetben a kolléga nem elfoglalta a parkolóhelyet, hiszen azon már állt egy mozgáskorlátozott-igazolvánnyal ellátott autó, csak „belógott” oda. Egyebekben meg közlekedési szabálysértést követett el, hiszen az autó hátulja az utcasaroktól szá-

mitott öt méteren belül volt, amit viszont a közlekedési szabályok tiltanak, de parkolási pótdíj ezért nem szedhető. Az ügyből három tanulság vonható le:

A mozgáskorlátozottaknak kijelölt parkolóhelyeket a legmesszebbmenőig tartásuk tiszteletben, minha csak betonfallal, vagy szögesdróttal lennének körülkerítve.

Az esetet elszenvadó taxis részére – aki természetesen panasszal élt az intézkedés szemben – pedig a tanulság, hogy inkább a közlekedési szabályokat szegje meg ezentúl, álljon meg akár a járdán, vagy az út közepén, mert úgy maximum néhány tízezer forintos büntetést kockáztat.

Mindenki másnak pedig az a tanulság, hogy a parkolótársaság számára nem a szabályok betartatása, hanem a büntetés a lényeg. A rendőr sem a rendet őrzi, hanem büntet. A közterület-felügyelő sem a közterületet felügyeli, hanem büntet. Igen távol vagyunk attól az ideális állapottól, amikor a fenti szervek képviselői inkább a jóindulatú figyelemztetésben, netán a segítségnyújtásban lennének érdekeltek...

Centrum Parkoló Rendszer Kft. FIZETÉSI FELSZÓLÍTÁS

Tisztelt Gépjárművezető!

Ön az alábbiakban részletezett módon megszegte a Fővárosi közterületi parkolási rendjét szabályozó 24/2009. (V.11.) számú Főv. Kgy. rendelet előírása ezért pótdíjat köteles fizetni.

Időpont: 2009.

Helyszín:

Felszólítás oka:
Mozgáskorlátozott helyen jogtalan parkolás

Rendszám:

Gyártmány:

Fizetendő pótdíj összege: 112500 Ft

Azonosító:

A fizetendő összeg kiegyenlítése történhet a mellékelt postai csekken, ügyfelszolgálati irodánkban és banki átutalással az ERSTE BANK 11600006-00000000-02380982 számú számlára, az azonosító és rendszám megadásával. Átutalás esetén a teljesítés időpontja az a nap, amikor a pénzeszeget a jogosult bankszámláján jóváírásra kerül.

A pótdíjazást követő 10 naptári napon belüli önkéntes teljesítés hiányában követelésünket érvényesítjük, akár jogi úton is, melynek során felmerülő minden költséget a kötelezettre hárítjuk.

Telefonos ügyfelszolgálat: 413-4900 (7-20 óráig)
Levelezési cím: 1071 Bp. Peterdy u. 6.
Ügyfelszolgálati irodánk:
Pécsi körzetekben: 1074 Bp. Dohány u. 90.
Budai körzetekben: 1011 Bp. Iskola u. 33.
Ügyfelfogadási idő: munkanapokon 9-17 óráig.

– Nem szabad vizet inni, mert az nagyon erős ital. Fenntartja azokat a nagy hajókat...

– A cukrász a selejtet habbal takarja be, a kőműves habarccsal, az orvos meg földdel.

– Régebben csak úgy futottak utánam a nők, de ma már nem lopok retikült...

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. Lakott területen kívül olyan követési távolságot célszerű tartani, ami számértékben éppen feleannyi méter, mint amennyit a sebességmérő műszer mutat. Az így számított távolságot a taxi kb. 2 másodperc alatt teszi meg.

2. Helyes az „A” válasz. A „Gyalogút” tábla olyan önálló utat jelez, amely a gyalogosok közlekedésére szolgál. Járművek közlekedése a gyalogúton tilos.

3. Helyes a „B” válasz. Ez a tábla a balra bekanyarodásra ad utasítást a járműveknek. Visszafordulni csak olyan táblánál szabad, ahol a kék mezőben lévő fehér nyíl maga is visszafordul.

4. Helyes a „B” válasz. Az „Útszűkület” tábla azt jelzi, hogy az úttest szélessége a megelőző útszakaszhoz képest számottevően csökken.

5. Helyes az „A” válasz. Az „Előzni tilos” tábla hatálya alatt a felsoroltak közül a taxi csak a lovas kocsit előzheti meg.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla azt jelzi, hogy az övezetben a táblán megjelöltnél nagyobb sebességgel haladni tilos.

7. Helyes az „A” válasz. A fordulatszám azt adja meg, hogy egy perc alatt hányszor fordul teljesen körbe a forgattyús tengely. Egy-ége: 1/min.

8. Helyes az „A” válasz. A taxi rossz műszaki állapota miatt növekszik a tüzelőanyag-felhasználás. A levegőszűrő, a karburátor, a

gyújtás, a szelephézag, a hűtőrendszer, a gumiabroncsok levegőnyomásának stb. rendszeres ellenőrzése és karbantartása nagymértékben befolyásolhatja a taxi gazdaságos vezetését.

9. Helyes a „C” válasz. A gumiabroncsokat mindig az előírt levegőnyomáson kell üzemeltetni. Az erre vonatkozó előírásokat a gyári kezelési utasítás tartalmazza.

10. Helyes az „A” válasz. A taxis a vállalkozása, illetve az őt alkalmazó társaság képviselője. Fellelése és viselkedése döntő módon befolyásolja az utas elégedettségét a nyújtott szolgáltatással és a társasággal is, amelyek ezt nyújtja.

11. Helyes a „C” válasz. A gépkocsimotorok legkisebb fajlagos fogyasztása a teljes terhelés kb. 80%-ánál van, tehát a gazdaságos gyorsítás a teljes gázadás kb. 80%-ának megfelelő pedálynomással érhető el.

12. Helyes az „A” válasz. A külső benyomás mellett a taxis és az utas közötti beszéd is lényeges. Ez a kölcsönös elfogadottság érzését teremtheti meg.

13. Helyes a „B” válasz. A sebesség átlagosan 5%-kal történő növelése 15%-kal növeli a fogyasztást. Mindig érdemes meggondolni, hogy szükséges-e intenzíven gyorsítani.

14. Helyes a „B” válasz. Az ábrázolt forgalmi helyzetben – bár a jármű átlépi a terelvonalat – de továbbhaladása nem minősül irányváltotatásnak.