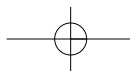


XX. évf. 4. sz.

2010.

Április



TARTALOM

Beszélgetés Tamás Miklóssal	4.
„Szerintem”	4.
Bizalom	6.
Hol a határ?	9.
Az utolsó FÖTAXI droszt	10.
Lehetne más...	12.
Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban	14.
Az ellenőrzés hiánya	15.
Udvardi Sándor	16.
Jelentős változások a Fötaxinál	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Már Magyarországon is: Hyundai ix35	19.
A fővárosi taxisok körében végzett, kérdőíves adatfelvétel alapján készült közvélemény-kutatási dokumentáció	21.
Mit tesz a minisztérium a fehér rendszámú taxikkal?	27.
Citroën C4 Picasso	28.
Féldős modellfrissítésen a Hyundai Santa Fe	30.
Vizsga háromszoros díjért	31.
Morfondáriák	32.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	32.
Iparüzési adó	38.
NYENYI	38.
Hová vezetsz, jogállam?	39.
Találtunk egy verset	43.
Egységes eljárási rend és gyakorlat	44.
Visszajár az eredetvizsgálat díja	45.

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

Vélt bevételeik miatt veszélyeztetettek a fuvarozók

TAXISTÁMADÁS HETENTE

Nincs olyan hét, hogy a híradásokban ne szerepelne egy-egy támadás a taxisok ellen. Mindez igaz még akkor is, ha nem minden esetről szerez tudomást a hatóság, még kevesebbről a média. Az a tévhit, miszerint a taxinál több tízezer forint van, szinte minden támadás alapja. Nagyon kevesen gondolják végig, a legtöbb fuvarozó csupán pár ezer forint váltópénzzel rendelkezik, amelyért nem éri meg rátámadni.

A taxisok kiszolgáltatott helyzetén nem tudni hogyan lehetne hatékonyan változtatni. Az tény, az egyik legveszélyesebb munkakörök közé tartozik napjainkban a taxizás. Nincs olyan hét, hogy az országban valahol ne támadnának a fuvarozóra, legtöbb esetben csak a vakszerencsén múlik, hogy könnyebb vagy súlyosabb sérüléssel megúszja a sofőr, és nem hal bele egy-egy támadásba. Csak a március hónapot alapul véve, több támadás is történt. Március 14-én vasárnap hajnalban Szegeden az egyik droszton utasra várakozott Opeljében a taxis. Egy 57 esztendőes férfi szállt be az autójába, aki azonnal kést rántott, majd közölte a sofőrrel, ha nem viszi nyomban haza Dorozsmára, akkor szíven szúrja. A taxis meglepődött e nem mindennapi felszólításon, de annyi lélekjelenléte még maradt, hogy beszólt a rádión, bajban van, majd kiugrott kocsijából és támadójára rázárta. A többi taxis segítségére sietett, így tudták a mindenre elszánt férfit kiszedni az autóból és megvárni, míg a rendőrök kikerkeztek. A helyszíni szemle során előkerült a támadáshoz használt kés.

Az 57 éves, többszörösen büntetett előéletű férfit a rendőrkapitányságra előállították, ahol a gyanúsított nem tett vallomást. Ellene a Szegedi Városi Rendőrkapitányság felfegyverkezve, közfeladatot ellátó személy elleni erőszak bűntette megalapozott gyanúja miatt kezdett büntető eljárást. Azonnal intézkedtek őrizetbe vételéről, majd az

Havi aforizma

Az elégedetlenségnek két fajtája van ezen a földön. Az egyik munkára ösztönöz, a másik sópánkodásra és kéztördelésre. Az első hozzásegít, hogy megkapjuk, amire vágyunk. A másik viszont arra vezet, hogy elveszítsük azt is, amink van. Az elsőt semmi sem gyógyítja, csak a siker, a másikkra viszont nincs semmilyen gyógyír.

Hubbard

ügyesség indítványozta a férfi előzetes letartóztatását, amit a bíróság elrendelt – tudtuk meg mindezt Szent István Szabolcs főhadnagytól, a Csongrád Megyei Rendőr-főkapitányság szóvivőjétől.

Március 16-án, kedden Kecskeméten, világos nappal egy külföldi férfi szállt be a taxiba, majd egy vidéki községbe szeretne volna elvitetni magát. Elindultak a címre, közben a sofőr tájékozta utasát, hogy ez várhatóan mennyibe kerül majd, és előlegét próbált kérni, ami nem tetszett a kuncsaftnak, felháborodottan hangoskodni kezdett. A taxis jobbnak látta, ha mihamarabb megáll és kiszállítja a hözöngő férfit. A forgalomban csak a közeli benzinkútnál tudta ezt megtenni, közben utasa hátulról többször fejbe verte. Megálltak – a sofőr leadta az egyezményes vészjelet –, majd kiszállt az autójából. Itt az utas rugdosni kezdte, míg végül a segítségére érkező kollégái fogták le a magáról megfelelő külföldit, és tartották vissza, míg a rendőrök kikerkeztek.

A bántalmazott taxis könnyebb sérüléseket szenvedett, de mint elmondta: a fizikai fájdalomnál sokkal ijesztőbbek a lelki megpróbáltatások. Főleg azóta, hogy a verekedő utas egyik hozzátartozója közölte vele, szerencséje, hogy a rokonánál nem volt kés. A taxis nem titkolja, tart attól, hogy egyszer egy fuvarral elcsalják olyan helyre, ahol nem számíthat kollégái segítségére, és akkor nem tudja, hogyan fog zárulni egy ilyen „találkozás”.

Pár nappal később – március 18-án csütörtök hajnali kettő óra körüli időben a

ecometer

Ecometer taxióra hõnyomtatóval

20.000.-Ft

kezdõbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxióra beszámítással üzemkészen elvihető! Havi törlesztõ 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.com

Weblap: www.ecometer.com

Budapest XI. kerületben a Feneketlen-tónál intett le egy taxit a 24 éves fiatalember, aki ferencvárosi címet adott meg. A gépjármű elindult a megadott helyre, majd megérkezéskor a taxis közölte a fuvardíját, amit az utas nem fizetett ki, hanem a nála lévő késsel a sofőrre támadt és többször megszurta. A dulakodás közben a tettes elszaladt a helyszínről.

A taxis rendőri segítséget kért, mentőt hívott, valamint kollégáit is értesítette, akik a megadott személyleírás alapján elfogták a támadót a IX. kerület Ecseri út és az M5-ös kereszteződésnél, és a járőrök kérésére vizsdatartották.

A rendőrök meghallgatták a 24 éves gyanúsítottat, aki a helyszínen elismerte a bűncselekmény elkövetését. Elmondta: anyagi gondjai miatt döntött úgy, hogy elveszi a taxis pénzt. A támadás során dulakodtak, végül mégsem sikerült pénzhez jutnia, ezért elmenekült a helyszínről. Futás közben egy bozótosba dobta a kabátját és pulóverét – állítása szerint azért, hogy a ruházata alapján ne lehessen felismerni. Ezeket a kiterjesztett helyszíni szemle során a bűnügyi helyszínelők meg is találták.

A taxist időközben a mentők kórházba szállították, ahol az előzetes vizsgálatok alapján nyolc napon túl gyógyuló, súlyos sérüléseket szenvedett. A támadót a BRFK IX. Kerületi Rendőrkapitányság őrizetbe vette és rablás büntető kísérletének megalapozott gyanúja miatt büntető eljárást kezdeményeztek vele szemben, egyben indítványozták előzetes letartóztatásának elrendelését.

A legfrissebb támadás április 8-án kora reggel történt ugyancsak a fővárosban. Két férfi a Nyugati téren ült be a kocsiba és a X. kerület Gép utcába vitették magukat. A címre megérkezve fizetés helyett fegyvert szegtek a taxisnak, majd követelték, bevételét adja át. A sofőr látva a tülerőt és a fegyvert, nem tehetett mást, minthogy a brifkójában lévő készpénzt odaadta támadóinak, akik ezt követően kiszálltak az autóból és pillanatok alatt eltűntek. A megrettent taxis értesítette kollégáit és a rendőrséget, de a forró nyomon üldözés lapzártáig nem járt sikerrel.

Néhány példa, milyen kockázatos is napjainkban hivatásszerűen taxizni. Soha, senki nem tudhatja, hogy aki beül mellé, netán mögé, mikor támad rá, és mikor próbálja akár az élete kioltásával is megszerezni azt a vélt összeget, amelyet a legtöbb fuvarozó nemhogy nem tart magánál, de rosszabb hónapokban meg sem keres. Úgy tűnik, a fokozott jogi védelem, amely a közfeladatot ellátó személyeket – így többek között a személyszállítókat is megilleti –, nem tart vissza senkit attól, hogy a taxisra támadjon. Talán néhány gyors és elretentő ítélet nagyobb hatással bírna, de ez egyelőre csak kíváncsi, hiszen a magyar bírósági gyakorlatban egy egyszerűbb megítélésű ügy jogerős ítéletére is éveket kell várni, ami lássuk be nem elég visszatartó erő.

k.z.t.

Összességében nagy bajban van a szakma

Beszélgetés Tamás

Bizonyos jelekből arra lehet következtetni, hogy a főváros saját jogszabály-alkotási lehetőségein belül hajlandó változtatni a taxizáshoz kapcsolódó előírásokon. Arra vonatkozólag, hogy ez konkrétan mit takar, még nincs válasz, ám a hír így is óvatos bizakodásra ad lehetőséget. Kíváncsiak voltunk, hogy a fővárosban piacvezetőként számon tartott taxis szövetségelnél – a City Taxinál – miként viszonyulnak a jelenlegi helyzethez, illetve a lehetséges változásokhoz.

• **Lehet a tervezett változásokról valami kézzelfoghatóbbat is tudni?**

• Nem, de nem azért, mert ezek az elképzelések titkosak, hanem mert még nagyon sok bennünk a bizonytalansági tényező. Ami tény, hogy a Főváros komolyan foglalkozik a taxizás szabályrendszerének változtatásával. Legalább is azzal a területtel, mely saját hatáskörben rendezhető. Ezzel párhuzamosan zajlik az egyeztetés a minisztériummal, ahol szintén, új taxisrendelethez gondolkodnak. Ennek okán mindenképpen optimista vagyok, hiszen már az is reményekre jogosít fel, hogy a hatóságok, az önkormányzat és a KHEM érdemben foglalkoznak gondjainkkal. Bármennyire is a választások előtt-attal-között vagyunk, ez

mindenképpen jelentős előrehaladás az elmúlt évtized állóvízéhez képest. Őszintén remélem, ezek után nem kerülünk megint olyan helyzetbe, hogy az utóbbi hónapok alatt született írásos javaslataink, kéréseink az íróasztalok fiókjait töltik majd meg.

• **Nézzünk néhány konkrét problémát. Azt hiszem, jelenleg a legnagyobb gondot a gazdaságos működést kizáró, alacsony tarifa jelenti. A City Taxi talán egyedüli módon használja ki a hatósági maximált árban rejlő lehetőségeket, vagyis az alkalmazott viteldíjak elérik, vagy legalább megközelítik a lehetséges szintet. Ugyanakkor lassan számotokra is tarthatatlan helyzetet teremt az egyes konkurens cégek bekezdési ár alatti kínálata. A korábbi megrendelők megtartása, kollégáitok megfelelő mennyiségű és minőségű munkával történő ellátása az árharc miatt sokszor teljesíthetetlen feladatnak tűnik.**

• Ez egy nagyon bonyolult kérdés, melyre nehéz egyszerű, rövid választ adni. Meg kell mondanom, hogy a City Taxi tagsága elkeseredetten figyelni a most már hosszú idő óta zajló, mélyen a gazdaságos működést biztosító ár alá ígérgető tarifacsökkentési kezdeményezéseket és azok következményeit. Az ilyen piaci magatartás nekünk természetesen fuvar-

„Szerintem” (ahogy ezt én látom, mi látjuk manapság)

Szerintem senkinek nem árulok el újdonságot azzal, ha azt mondom, hogy bizony nehéz idők járnak reánk. Mert bizony nehéz idők járnak manapság a taxis szakmára. Annyi a gond, hogy alig lehet összeszámolni. Mindennek tetejébe még mi is keresztbe teszünk egymásnak, ahol csak lehet.

Szerintem nem kéne. Legalábbis most egy kis időre nem.

Szerintem most támogatni kellene egymást, nekünk az utcán lévő taxisoknak, mert ahogy én látom, most senki nem támogat minket.

Szerintem egy kicsit magunkra maradtunk. Magunkra maradtunk a válságunkban. Persze hangzatos tenni akarás az van, csak szerintem ez egy nagy „politika”, ha értitek mire gondolok.

Szerintem össze kellene most fogni. Most, amíg még

van kinek. Mert szerintem hamarosan nem lesz kinek, és nem lesz kivel.

Szerintem megálljt kellene mondanunk, és nem kellene életre hívni több, mindenki által csak „szotyí cégek”-nek hívott, a „mi érdekeinket” szem előtt tartó fuvarszervező irodát.

Szerintem ennek a fele is sok lenne. Vagy ha mégis alakulna? Akkor szerintem nem kellene oda menni taxizni „öcsőé”, és akkor szerintem akár még pénzt is lehetne keresni. Mert hiába hirdetne 150, 140, vagy akár 100 Ft-os tarifát, ha nincs rá kocsis, aki elvigye. Akkor a kedves megrendelő egyszer rendelkezne, talán kétszer is, aztán visszatérne a már megszokott társasághoz. Mi meg vihetnénk kevésbé veszteséges áron is. És talán így nem vesztené el annyi kollégánk az autóját, vállalkozását, eg-

zisztenciáját. Ők meg lehúzzhatnák a rolót. Vajon miért nem úgy alakulnak ezek a cégek, hogy „ utca 240, telefonos 210, tagdíj 20 000”? Vagy 25 000? Szerintem ez egy kicsit inkább képviselné az én, a mi érdekeinket, mint az eddig bevett gyakorlat. Az én érdekeimben, a mi érdekünkben ne a km-díjak csökkentésével versenyezzenek, hanem a tagdíjak mérséklésével. Ez esetben mi oda mennénk, ahol a korrekt fuvardíj mellett a legkedvezőbb tagdíjfitést választhatjuk.

Szerintem mi mindannyian egy ilyen lehetőséget várnunk, nagyon régóta. Ennek persze alapfeltétele a minimált tarifa.

Szerintem végre észre kellene venni, hogy a tíz évvel ezelőtti árakkal nem lehet a mai költségeket fedezni.

Szerintem ez nagyon hamar a minőség rovására fog

Miklóssal

vesztést okoz, hiszen a megrendelők többsége árérzékeny, és a nyomott árat hirdető kampányoknak hitelt adva, céget vált. Nem lehet tehát elkendőzni, hogy az elmúlt időszakot mi is fuvarvesztéssel éljük és éljük meg. A vázolt negatív folyamatot egy picit kompenzálja, hogy mi valóságos létszámstopot hirdettünk meg, immár 14 hónapja. A döntés következtében 100 fővel csökkent taxisaink száma, ami az egy főre jutó címálmány viszonylagos stabilizációját eredményezte.

• **Azt hiszem, sokakban megfogalmazódik a kérdés: miért nem viszitek le ti is a tarifákat? Esetleg egy ideig egészen alacsony szintre? A Gazdasági Versenyhivatal ezt ugyan „felfaló” árnak minősítheti, ám ha másoknak lehet ilyen módszereket alkalmazni következmények nélkül, talán nektek is. Kérdés, hogy a jelenleg**



Tamás Miklós: – A lefelé mozgó árspirál végét jelenleg senki sem látja

menni. Nem lesz miből új autót venni, csak esetleg egy használtat. És nem csak azért, mert a bankok 30, 40, esetenként már 55% önerőt kérnek új autó vásárlása esetén. Számold ki mennyi is az, ha mondjuk egy négyemillás autót akarsz megvenni. És ennyiért még nem is valami luxus kategóriásat kapsz. Ó, dehogya! Éppen csak olyat, ami a társaságnál a középmezőnyt teszi ki. Mert ha a szállodákhoz is oda akarsz férni, akkor 5, 6 vagy 7 milliós autóban kell gondolkodnod.

Bár szerintem, ha mindenki meghúzná felső határnak a négy millát, akkor mindenki odaférne a szállodákhoz, hiszen nem mondaná azt a fuvarszervező telefonszám-tulaj, hogy nem mehatsz oda ezzel meg ezzel az olcsóbb autóval. Ó, dehogya monda ná! Akkor ezek lennének a cég „A”, „kiemelt A”, meg „elegant” meg „prémium” meg az isten tudja még milyen sznob-kategóriás autói.

Szerintem!

De lehet, hogy sokan nem értenek ebben egyet velem. Bár én úgy érzem, hogy ez a „szerintem” nem csak az én véleményem, hanem legtöbbszörünké.

Szerintem én csak megpróbáltam a magam módján megfogalmazni azt, ami mindannyiunk fejében ott motoszkál, de a mindennapi gondok közt a legtöbbszörünknek nincs ideje ezt kimondani is. Vagy még nem is tisztult le teljesen a fejében legtöbbszörünknek, hogy mennyire nagy is a baj. Még csak addig lát néhányunk, hogy befizetni a csekkeket, az autórészletet, a járulékokat, a tagdíjat. De a legtöbbszörünkél már csak a „vagy” van. Vagy a csekkek, vagy az autó, vagy a járulékok, vagy a tagdíj. És szerintem ez senkinek nem jó. A telefonszámtulajoknak sem. Mert ha kihullanak a taxisaik, akkor ki fog nekik tagdíjat fizetni? Márpedig kihullanak. Ezekkel a nyomott árral és veszteséges transzferekkel

minden bizonnyal kihullanak. A legtöbben már most nem tudnak a munkaeszközükre, vagyis az autóra költeni. Már most zúgnak a csapágyak, akadnak a váltók, recsegnek-ropognak a futóművek, nincs pénz a tömitések-re, ezért veri ki a motor az olajat, elfogyott a fékbetét, a féktárcsa és nincs miből újat venni. Soroljam még?

Szerintem addig legyen vége, amíg még nem késő. Én nem akarom azt olvasni az újságokban, hogy „nem fogott a fékje, ezért elszállt a kanyarban a taxi”, vagy hogy „megölte utasait a felelőtlen taxis, aki műszakilag nem megfelelő autóval dolgozott”.

A válság ellen nem tehetünk semmit, de azért, hogy ne süllyedjünk olyan gyorsan, azért tehetnénk. Csak akarnunk kellene. És nem csak úgy egy-egy embernek, hanem egységesen mindenkinek.

Szerintem.

„cicu”

jóval olcsóbb cégek meddig tarthatnák veletek a lépést?

• Valóban ez lenne a legegyszerűbb válasz a mostani folyamatokra. A tagságunktól hozánk is befutott igen sok javaslat arra, hogy azonnal vigyük le a tarifáinkat. Ám mi nem hiszünk abban, hogy ez lenne az üdvözítő megoldás. Aki e sorokat olvassa, gondoljon jelenlegi havi bevételére, ami sajnos már így is alacsonyabb, mint amihez korábban hozzászokott. Ami tovább csökkenne egy tarifa csökkentés esetén. Jelentős fuvarszám-emelkedés kompenzálhatna csak egy ekkora tarifazuhanást. Erre ma nincs reális esély. Az ilyen lépés eredménye pedig enyhén szólva kérdéses lehet, inkább felelőtlenségnek mondanám. Ráadásul hosszú távon számottevő megrendelés-növekedést nem eredményezne. Viszont kollégáink bevételeik jelentős részét biztosan elveszítenék, ami végzetes következményekkel járna. Itt semmiképpen sem csak a City taxisokra gondolok, hanem minden vállalkozóra. Igenis sok cégvezető – köztük én is – felelősséggel gondolunk azokra is, akikből

Debil család horgászik, kifogják az aranyhalat.

Aranyhal: „Ha visszadobtok, teljesítem három kívánságotokat.”

Gyerek: „Sünit, sünit!!”

Apuka: „Sünit az anyád p....ba!”

Anyuka: „Vedd ki, vedd ki!!”

élünk, és akikért dolgoznunk kell. Nagyon csodálkozom, hogy ezt a szemléletet sok „cégtulajdonos” nem vallja. Sajnálatosnak tartom, hogy ma a taxisok többsége által csak telefonszám-tulajdonosnak nevezett személyek közül sokan ilyen taxisnyomorító eszközkhöz nyúlnak saját megélhetésük érdekében. Teszik annak ellenére, hogy nyilvánvaló, olyan mértékű kárt okoznak a szakmánknak, amit lehet, hogy 10 év múlva sem tudunk kiheverni. A józan határokat meghaladó ár-csökkentéssel megszerzett piacot ugyanis egy idő után szembesíteni kell majd a valóságos, tehát nem a bekerülési ár alatti tarifával! Vagyis a nyomott árat a cégeknek vissza kell majd tornáztatni a nyereséget hozó szintre. Ami pedig nem lehetséges néhány hónap alatt. Ez alatt kollégáink nagy tömege végérvényesen tönkremegy majd, aminek kézzelfogható jeleit nap mint nap látom már a Citynél is, de a TFISZ-tagoktól is hasonló tartalmú vizsgáléseket kapok.

• Ez mit takar konkrétan?

• Lássuk, mi a legkézenfekvőbb túlélelési technika? Például, hogy a taxis nem fizeti a közterheket, amiből előbb-utóbb természetesen problémája lesz, de ugye a hídon akkor kell átmenni, ha a folyóhoz értünk. Vagyis a kérdéssel – egyes taxisok szerint – akkor kell érdemben foglalkozni, ha az már gondot okoz. A másik megoldás, hogy a kolléga nem cserél kocsit, nem investál, nem javíttat, halaszt mindenben. Ma ott tartunk, hogy a kollégák egy része például nem is mosat a korábban megszokott időszakonként, mert spórol. De ez hová vezet? A minőség romlásához, a szolgáltatás színvonalának csökkenéséhez, amit a piac egyébként ragyogóan le fog reagálni. Nem lehet mindent a recesszió rovására írni! Valóban tapasztalható fuvarvisszaesés nálunk is, másol is, ám a mérték csökkentése érdekében mi is sokat tehetünk. Például az igényesebb, tisztább megjelenéssel, az udvariasabb viselkedéssel. Ami nem kerül milliókba, de nagymértékben javíthatja megítélésünket. Ebből is lehetne plusz utas, mert a jelenlegi

helyzetben más eszközünk nem nagyon van. Az üzemanyagárak, a járulékok emelkedését mi nem tudjuk befolyásolni, a bankok hitelezési gyakorlata is kívül esik hatáskörünkön. Összességében nagy bajban vagyunk, én is így látom, ám ami rajtunk múlik, legalább azt tegyük meg.

• **Azért ez a tarifakérdés érdekes. Volt egy taxis demonstráció néhány hónappal ezelőtt, ahol jól láthatóan felmatricázva, 160 Ft körüli árral jelentek meg a taxi-**

ni, hogy ettől a 20-30 kollégától vártuk el, hogy a szakmánkért, vagy a szolgáltatásért valamit tegyenek. Ezalatt a nagy többség a kezdeményezésről semmit sem tudva dolgozott. Másrészt tény, hogy olyan kollégák is megjelentek a demonstráción, akik jelenleg nyomott áron szolgáltatnak. Ám ez, szerintem, csak a kiszolgáltatottságukat mutatja. Ennek ellenére úgy gondolom, az akciói maguk a résztvevők tettek bizonyos fokig hiteltelenné. Jól láthatóan pont azok szólaltak fel a maga-

Bizalom

A taxisok nimbusza – hogy finoman fogalmazunk – igencsak megtépázódott az elmúlt két évtizedben. A keményebben fogalmazók szerint a taxis kifejezés egy szintre



zuhant a rablóval, betörővel, csirkefogóval.

Legyünk őszinték: sokan, sokat tettek a kétes dicsőség eléréseért. És nemcsak a múltban, de napjainkban is halljuk a hihetetlen történeteket. Ha ezeknek csak a fele igaz, már az is szégyenletes a szakmára. Persze – reméljük – mindez csak a szakma kis

százalékára jellemző. Igaz, ha csak egy gazember van közöttünk, már az is sok.

De azért vannak pozitív példák is. Nemrégiben beszámoltunk arról a taxis kollégáról, aki egy valutával teli, taxiban elveszített pénztárcát juttatott vissza a tulajdonosának. Most pedig egy kolléga mesélte szerkesztőségünkben, hogy mennyire megbíznak benne utasai. Állandó, külföldi ügyfele vásárolt egy drága gépet, de nem volt ideje elvinni a fizetséget az eladónak. Ezért a taxis kezébe nyomott 8000 – nyolcezer! – eurót, hogy vigye el a címzettnek.

Annyira megőrült kollégánk a nem mindennapi fuvarnak és a bizalomnak, hogy le is fényképezte a tekintélyes summát, hátha valaki még nem látott volna ennyi pénzt egyszerre...

Cukolták is kollégái, akiknek elmesélte az esetet: „ezért van kikapcsolva a telefonod, napok óta?” Meg hogy „Most már tudjuk, miért költöztél a barátnődhöz!” Komolyra fordítva a szót, taxisunk tisztességgel teljesítette a fuvart, elvitte a több mint kétfélmillió forintot a címzetthez. Ennek a kis történetnek az a tanulsága, hogy vissza lehet szerezni az elvesztettnek hitt tisztességet is, még ha nehezen is...

Tóth Tibor

sok tüntetni a fix tarifáért. Gondolom, nem ezt az árszintet szerették volna a politikusokkal kőbe vésetni...

• Erről a megmozdulásról más a véleményem. Nem magáról a kezdeményezésről, hiszen az pont arra mutatott rá, hogy van egy réteg – és minden tisztelem az övék – aki legalább fontosnak tartja, hogy felemelje a szavát a szakma évtizedes gondjainak a megoldásáért. Nagyon szomorú egyfelől, hogy az ilyenfajta kezdeményezésre ma 20-30 kollégánál több nem is jelentkezik. Az a régi igazság, hogy mi magunkért nem teszünk semmit, itt is bebizonyosodott. Sarkítva azt lehet monda-

sabb fix árért, akik gazdaságtalan tarifával dolgoznak, komoly gondot okozva ezzel önmaguknak és társaiknak egyaránt. A törvényes kezetek között mozgó tiltakozás mindenhol megengedett. Értelme csak akkor lesz, ha a döntéshozók megérzik az erőnket, és komolyan veszik a követeléseinket. Erre akkor lesz ismét szükség, amikor megrekednek, vagy teljesen eredménytelenek lesznek a tárgyalásaink. Ekkor mi is, a legnagyobb összefogással, a demonstrációk megszervezésére fogunk törekedni. Természetesen ez csak a törvények betartásával és az összes engedély beszerzése után történ-

het. De ez csak a legvégső fegyverünk lehet.

• **Nagyon sokak számára érthetetlen, hogy a taxisok befizetett tagdíjaikkal miért tartják el saját kizsákmányolóikat? Miközben egy külső erőttől várják el, hogy helyettük kötelezze cégüket a magasabb, gazdaságilag megalapozottabb ár alkalmazására.**

• Ennek valóban nem szabadna így lenni. A szakma bizott abban, hogy a taxisok maguk tiltakoznak majd a mélyen racionális szint alatt megállapított tarifák ellen. Például úgy, hogy azonnal elhagyják majd az ilyen fuvar-

Folytatás a 9. oldalon

Feleség lágytojtást készít a konyhában, reggelire. Belép a férj. A nő így szól:

– Szeretkezzünk, de most ebben a pillanatban!

A férjnek felvillan a tekintete, hogy végre jól indul a napja. Felkapja az asszonyt és nyomban magáévá teszi a kony-

haasztalon. Ezek után a feleség csak annyit mond, „Köszönöm” és visszamegy a tűzhelyhez. A férj kissé furcsállva megkérdi:

– Mi volt ez az előbb?

– Tudod, lágytojtást csinállok, de eltört a homokóra.

Folytatás a 6. oldalról

szervezőket. Reméltük, hogy az ilyen irodák nem találnak majd autót, taxist a szolgáltató-sukra. Tévedtünk. Ám azt is be kell látni, hogy nagyon sok taxinak most egyszerűen nincs hová mennie. A normális áron szolgáltatók többnyire már nem vesznek fel új embert. Emiatt sokan, akik nem tudják, és nem is akarják e szakmát elhagyni, kénytelenek elfogadni az ilyen szolgáltatási áron dolgozó fuvarszervező iroda feltételeit. Gyakorlatilag így akarva-akaratlanul ők maguk tartják fenn a jelenlegi taxisnyomorító rendszert. A cégtulajdonosok, cégvezetők pedig azt az üzenetet kapják tőlük, hogy nyugodtan lehet ezt az üzletpolitikát folytatni, hiszen a taxisok tömege áramlik hozzájuk. Annak ellenére, hogy mindannyian tudjuk, ez a kép hamis. Tehát az említett taxisok is áldozatai a szabályozatlan piaci viszonyoknak.

• **Azt hiszem, jól fogalmazok, ha azt állítom: a fixtarifa követelése annyit jelent a taxisok szemében, hogy fix legyen a legalább 300 Ft-os alapdíj, a 240 Ft-os percdíj és 60 Ft-os „ketyegő”. Azt kérik tehát, hogy a város vezetői emeljék arra a szintre a viteldíjakat, melynek alkalmazása most is lehetséges lenne, és amelyet ennek ellenére meg sem közelítenek. Természetesen néhány nagy cég kivételt képez.**

• Nehezen jellemezhető nyugodt hangnemben a helyzet. Meggyőződésem, hogy a kérésrel egyfajta rózsaszín álmodást kergetnek kollégáink. Sokan remélik, ha egyszer a fővárosi fixtarifát vezetne be, akkor azzal a számunkra legkedvezőbb árszintet határozná meg. Mondjuk a jelenleg is alkalmazható, 300-240-60-as fix árat tenné mindenki számára kötelezővé. Annak ellenére, hogy az utcai tarifát kivéve ez jelenleg csak a City Taxinál használatos. Az ilyen vágyak dédelgetése nagy naivságra vall. Nem hiszem, hogy a politikusok közül bárki felvállalná ennek a mértéknek képviselését a lakosság, a sajtó, vagy a Gazdasági Versenyhivatal felé. Ne legyen igazam! Pedig akár felvállalhatná. Az elmúlt 20 év bebizonyította, hogy a szabályozatlanság nem a rendhez, hanem az anarchiához vezetett. Abban mára már mindenki megegyezett, hogy ez így nem maradhat

Hol a határ?

Mint köztudott, a taxis társadalom két nagy csoportra osztható: vállalkozókra és alkalmazottakra. Persze nem lehet közöttük éles határvonalat húzni, hiszen vannak „átfedések” is. Leegyszerűsítve: vállalkozó az, aki a saját autóját hajtja, alkalmazott meg az, aki a másét.

De vannak érdekes esetek is. Például, akik alkalmazottak a saját autójukon. Vagyis van autójuk, de valamilyen oknál fogva nem lehet saját vállalkozásuk. (TB tartozás, vagy millió más ok miatt.) Ők ilyenkor keresnek egy vállalkozót, és alkalmazottak lesznek a saját autójukon.

Ez azért nem túl gyakori felállás, az általánosabb a „tisza” vállalkozói, vagy „tisza” alkalmazotti eset. A taxisok nagy része eleve megszüntetné az alkalmazotti viszonyt, és csak vállalkozókat engednének működni e szektorban. A vita nem dől el, vannak érvek és ellenérvek az alkalmazotti viszony mellett és ellen egyaránt.

Izgalmas kérdés a bérleti díj is. Vannak bejelentett és nem bejelentett alkalmazottak, ez ma már nyílt titok. A bejelentettek is széles skálán mozognak. Van, akit csak két (!) órára jelentenek be. A többség 4-6 órás foglalkoztatású. De mennyit fizetnek az autóért? Nagy a szóródás. Minden attól függ, ki mit vállal. Van, ahol mindent a „főnök” fizet. Ott nyilvánvalóan többet kérnek. Van, ahol megosztódik a feladat: a napi kiadások, az olaj, vagy akár az ablakmosó-folyadék is a bérlet terhére, csak a nagy szerviz a tulajdonosé. Tehát a lehetséges konstrukciók száma igen nagy.

A kérdés, mennyi a bérleti díj? Mennyit lehet kérni egy autóért 2010-ben? Hol a határ? Lássuk: barátilag már 5-6 ezerért is kiadnak naponta autót, de az általános gyakorlat szerint 8-10 ezer forint a bérleti díj. Az viszont megdöbbentő, hogy vannak vállalkozások, ahol egy autóért 12-13 ezret is elkernek. Sőt, vannak, akik ki is veszik ezeket a taxikat. Utána még tankolnak is saját költséjükre. Ez összesen napi 15-16 ezer forint anélkül, hogy a „bérlet” egy forintot is keresett volna, hihetetlen!

Egy „átlagos” taxisnak ennyi a napi összes bevétele. Vagyis az ilyen „bérlet” már ingyen, vagy éhbéért dolgozik.

Nem szabadna kivenni autót ennyiért, de mindenki maga dönt...

Ferenczy P. Károly

tovább. A rend, a kiszámítható szolgáltatás bevezetése nem hiszem, hogy bármely párt politikusanak kényelmetlen, vagy vállalhatatlan ügy lenne. Úgy gondolom, ha a főváros egyáltalán bármit is meghatározna a tarifákban kötelező, tehát fix módon, az inkább közelítene a jelenleg jól látható módon deklarált alacsony árakból képzett átlaghoz. Mert azt látja minden döntéshozó a taxikon lévő árakból, hogy ennyiért is lehet gazdaságosan szolgáltatni. Ha nem így lenne, akkor már csődbe mentek volna a szolgáltatók. Vagyis a rendszer látszólag jól működik 150, 160 Ft-os viteldíjak mellett is. Van árvalaszték, a verseny az utasok javát szolgálja. Ha a hamis

képet kifogásoljuk, vitatjuk, van egy régen hangoztatott álláspont a további viták kioltására: javíthatok a kihasználtságon, ami további nyereséget hozhat! Az illetékesek szerint van tehát bőven mozgástér. A tarifa is emelhető lenne minden további nélkül 240 Ft-ig. Ezzel az állítással lehet vitatkozni? Az előbbi eszmefuttatást figyelembe véve, szinte biztos, hogy a Főváros a 240-et nem fogja kötelezővé tenni. A jelenleg alkalmazott árakat figyelembe vevő álcsony 160-170 Ft-os fix árral pedig törököt fognánk. Attól tartok tehát, hogy akaratunk ellenére veszíthetünk a fix áron. Mégis az a véleményem, hogy ez az egyedüli lehetőség a túlélésünkhöz. Ha nem kapunk hatósági segítséget, mindannyian tönkremegyünk. A lefelé mozgó árspirál végét senki sem látja. Éveken keresztül gazdaságtalanul, nyereség nélkül, a tartalékokat felélve nem lehet vállalkozni. Emlékezzünk vissza, nem is olyan régen azt mondtuk, egy liter üzemanyag egy kilométer díjával egyezzen. Tavaly volt olyan időszak nálunk, a Cityben, amikor ez a különbség 5 /ÖT! / forint volt. Ma van olyan taxi-„vállalkozás”, ahol a 340 Ft-os üzemanyagárra a frapáns 140 forintos választ adják. 200 forint különbség, agyrem! Ezt a folyamatot mi nem tudjuk megállítani. Sem a City, sem a TFTSZ. Már csak azért sem, mert mint már sokszor leírtam, a tarifapolitika minden cégnek magánügye. Annyit tudunk segíteni, hogy a TFTSZ honlapján mindenki számára hozzáférhetően elhelyeztünk egy bevétel-kiadás arányosító táblázatot. Ahol ez elérhető: a <http://www.tftsz.hu/kalkulator.xls> Az érdeklődők behelyettesíthetik a táblázatba a gépkocsijuk értékét és az általuk teljesített fuvarok adatait (darabszámát, hosszát, útdíját). A táblázat segítségével minden vállalkozónak szeretnénk megmutatni, hogy a vállalkozásának nyereségessé tételéhez milyen minimális tarifát kellene használnia, adott fuvarszám mellett.

• **A szabályozásnak talán járhatóbb útja az a létszámszabályozás, amit most a Főváros a taxiállomások lehetséges száma felől közelít meg.**



Az utolsó FŐTAXI droszt

A régi rendszerben – a fiatalok már nem is emlékeznek rá – csak FŐTAXI autók szaladgáltak a fővárosban, így csak FŐTAXI taxiállomásokat találhatott a taxit kereső állampolgár. A hetvenes évek végén jelentek meg a VOLÁNTAXIK. Ők ezt követően kaptak engedélyt arra, hogy 12 FŐTAXI állomásra beálljanak. Még a rendszerváltás előtt „robbant a bomba”! A tömegével megjelenő magántaxik először csak a taxiállomás előtt-mögött álltak meg, majd teljesen kiszorították a „kockásokat” saját drosztjaikról. A kilencvenes évek elején „megmérgekedt” a FŐTAXI vezetése, teljesen érthetően. Megelégtették azt, hogy bérleti díjat fizettek azokért a taxiállomás-férőhelyekért is,

amelyeket nem tudtak használni. Így először a drosztok fenntartása érdekében csökkentett összeget fizettek, majd ezt is beszüntették.

Ismerős a probléma? Napjainkban ugyanez a helyzet, nagyon sok esetben. Mi fizetjük a drosztdíjat, de a taxiállomásokon civil autók állnak.

De térjünk vissza a kilencvenes évekre. A FŐTAXI felszámolta a taxiállomás-hálózatát, és saját költségére begyűjtötte a TAXIÁLLOMÁS jelzőtáblákat, leszerelte a telefonos drosztokat.

Mindössze egyetlen egyet felejtettek ott Gazdagréten, a lakótelep szélén. Jó lenne ezt

megőrizni az utókornak! Akár itt, akár máshol meg kellene hagyni, emlékül. Azért, hogy lássák a fiatalok is, milyen volt a fakultatív taxiállomás jelzőtáblája évtizedekkel ezelőtt. Az igazi, telefonnal felszerelt drosztot viszont már nem láthatják, csak a Közlekedési Múzeumban.

Juhász Péter



Egy ittmaradt fakultatív taxiállomást jelző tábla

• Annak idején az Alkotmánybíróság a korábbi létszámkorlátozást – tegyük hozzá ezen a helyen is, hogy egy taxis szakszervezet kezdeményezésre – a szabályozatlanság hiánya miatt utasította el. Vagyis nem maga a rendezés ténye jelentette a problémát a bírácoknak, hanem, hogy azt nem kötötték semmihez. A Főváros jelenlegi elképzelése, hogy a taxiállomás-férőhelyekhez kötné a budapesti taxiszámot. Ezt mindenképpen pozitív kezdeményezésnek tartom. Természetesen számos egyéb kérdés merülhet fel szinte azonnal, de minden megoldható lesz, ha a döntés már megszületett. A későbbiekben a maximált létszám, hosszú távon – 4-5 év alatt – komoly eredményeket hozhat. Mindenki félti majd az engedélyt, tehát a szigorú ellenőrzéseknek lehet fogatnia. Bízom benne, hogy a szabályozás azokat a kollégákat és vállalkozókat tartja majd meg a piacon, akikkel egyébként semmi probléma nincsen. Sem etikailag, sem a közterhek befizetésével, sem az ellenőrzésekkel kapcsolatban. A létszám csökkenése növelheti a hatékonyságot, javíthatja majd a „gurulót” is, hiszen ugyanannyi fuvarra kevesebb taxi jut majd. Vagyis reménykedhetünk, hogy talán még ebben az önkormányzati ciklusban megszületik egy ilyen tartalmú rendelet.

• **Azt mondták, hogy a létszámot felesleges szabályozni, hiszen majd a piac kiszorítja a nem megfelelően szolgáltatókat. Kiszorította?**

• Sajnos ez a sokszor hangoztatott neoliberális nézet e szakmában sem igazolódott be. A nem megfelelően szolgáltatókat ez a piac egyáltalán nem szorította ki. Az elmúlt 20 év, ha másra nem, de arra alkalmas volt, hogy olyan statisztikákat tudunk mutatni az illetékeseknek, melyekben ennek ellentéte igazolódik. A szabályozatlan piaci viszonyoknak köszönhetően kizárólag a jóhiszemű utas szorult ki ebből a szolgáltatásból! Akikből élni szeretnénk. Nagyon sok megrendelőt veszítettünk az évtizedek óta zajló szabad rablás miatt. Azoktól a vállalkozóktól, akik elképesztő gondokat okoznak, és akikből talán nincs is több a városban, mint néhány száz fő, viszont nem sikerült megszabadulni. A bizalomvesztést a több ezer becsületesen szolgáltató taxis bevételére sínylette meg. Egyébként külföldön sem a piac szorította ki őket, hanem a szigorú hatóságok. Egy német taxis ugyanúgy próbálkozik, mint a magyar, erre láttunk példát e lap hasábjain is. Ám ellene nagyon szigorúan fellépnek, ellentétben a hazai gyakorlattal. Ott a vállalkozó nagyon jó tudja, hogy az egzisztenciájával felel hibáiért. Ha pedig könnyűnek ta-

lálta, vagy lebukik egy ellenőrzésen, akkor bizony kikerül a szakmából. Ez nagyon komoly visszatartó erő.

• **Egy piaci szabályozásnak alfája és ómegája az ellenőrzés. Ami most – ne széptsüik**

Továbbképzés

Iskolánk felnőttek számára továbbképzést tart. A tanfolyamokat sikerrel teljesítők bizonyítványt kapnak.

TANTERVÜNK NŐK SZÁMÁRA:

1. óra: Hidegben fel, melegben le, avagy hogyan kezelj egy termosztátot.

Előadás képekkel, oktatófilmmel.

2. óra: Mi kerül több energiába: le-hajtani a végülökét, vagy három órát duzzogni miatta?

Kerekasztal-beszélgetés.

3. óra: Lehetséges elmenni egy ruházlet előtt anélkül, hogy vásárolnánk?

Csoportfoglalkozás.

– **nincs. Várható e tekintetben változás?**

• Van erre egy - bár nem dakota - mondás, ami úgy szól, hogy nemakarásnak nyögés a vége. A taxizást körülvevő törvények, rendeletek réges-régen megvannak. Ilyen szempontból tehát mindegy, hogy korszerűtlenek, idejétmúltak. Megvannak az ellenőrzésre kijelölt szervek is. A fogyasztóvédelem, a közterület-felügyelet, az APEH és nem utolsósorban a rendőrség. Van tehát 4-5 olyan hatóság, amelynek feladata, joga és kötelessége ezt a piacot is felügyelni, a rendet fenntartani. Addig, amíg ők nem teszik a dolgukat, nem is lesz rend. Állampolgárként, adófizetőként, vállalkozóként és taxis vezetőként egyaránt követeltem, hogy tegyék azt, amiért egyébként beszédek az adókat, a drosztdíjat, az illetékeket. Végezzék a dolgukat, ezért fizetik őket, többek közt a mi adónkból is. Tisztítsák meg ezt a piacot minden nem idevaló személytől és jelenlégtől. Ehhez nem kell semmiféle jogszabálymódosításra várni. Az a tény önmagáért beszél, hogy 20 éve a fővárosban senkitől még ipart nem vettek vissza. Ilyen a példaként említett német piacon nem lenne elképzelhető. Változás egyébként csak akkor lesz, ha ezek az ellenőrzési joggal felruházott szervek kommunikálnak egymással. Ha az ellenőrzött és hibázó kollégák adatait egy közös adatbázisban tárolják. A jelenlegi szabályozásban nem adhatják át egymásnak az ellenőrzés vagy az eljárás adatait. Amíg ez nem egy szálba fut össze, nem lesz hatékony a munkájuk.

• **Térjünk át a szolgáltatási színvonalra. Ez a fővárosban egyre nagyobb különbséget mutat. Van néhány cég – köztük a City is –, ahol az autók korszerűek, bankkártyával lehet fizetni a taxikban, az utazás visszakereshető az interneten, a kommunikáció pedig a POS terminálon keresztül zajlik. Vannak cégek, melyek ettől a szinttől egyre távolodnak, de mégis működnek. Megérte a fejlesztés? Visszajön a befektetett pénz?**

• Ez olyan befektetés volt, mint a reklámozás. Ott sem derül ki azonnal, egyértelműen, hogy mi az, ami megtérül, vagy miből lesz sajnálatos módon kidobott pénz. Meggyőződésem, hogy a City Taxi nem tartana itt, ha fejleszté-

seinket nem valósítjuk meg. A legjobb és legbiztosabb visszajelzés, hogy mintánkat már négy cég követte a fővárosban. Mára elértünk egy olyan műszaki fejlettséget, ami után nem nagyon van továbblépés. Természetesen lehet a rendszert még finomítani, amit meg is szeretnénk tenni, de autók állapota, műszaki felszereltsége megállná a helyét bárhol a világon. Erre minden citys büszke lehet. Külföldi utasaink ezt nap mint nap jelzik felénk. Meggyőződésem, hogy a recessziót e nélkül a befektetés nélkül nehezebben vésztük volna át. Nem véletlen, hogy tarifabátlánk a fővárosban egyedülállóan kimagasló összegeket tartalmaz. Nekünk nem kellett még az árcsökkentés kétes értékű fegyveréhez nyúlnunk.

• **Azért ezeknek a fejlesztéseknek a taxisok nem örülnek egyértelműen. Például azért, mert sok ügyfél nem tud a vállalat számájára éjszaka vagy a munkaidőn túl vele-tek utazni. Választ tehát egy olcsóbb taxit, ha már azt neki kell fizetni. Talán túl korrekt a rendszer...**

• Nyilvánvaló, hogy van egy megrendelői réteg, mely a fent említett okok miatt a magánutak esetén nem minket választ. Ugyanakkor céges megrendelőink őszintén örülnek az általunk kiajánlott korrekt feltételeknek. Pont ezért szerződnek velünk, még magasabb áron is. Tehát ami elvész a vámon, az többszörösen visszajöhet a révén.

• **Térjünk át ismét általánosabb kérdésekre. Mire ez a lapszám megjelenik, túl leszünk a parlamenti választásokon. Előbb-utóbb lesz új kormányunk, új elképzelésekkel. Ki tudja a szakma használni ezt az átmeneti időszakot, vagy megint elment egy év?**

• Úgy látom, hogy a politika szemében felértékelődött a szakma. A taxisok egyébként is könnyen kerülnek a média figyelmének középpontjába, ennek áldásos vagy éppen káros hatását már éppen elégszer élvezhettük. Ezzel együtt úgy érzem, hogy ma olyan politikai helyzet van Magyarországon, melyben minden választó fontossá vált. Így az egyébként általunk kezdeményezett szakmai témájú párbeszéd nyitott fülekre talált a politikusoknál is. Jó példa erre, hogy még augusztusban

Demszky Gábor főpolgármester úr egy személyes találkozóra adott lehetőséget. E mellett találkoztunk Tarlós úrral, illetőleg Horváth Csaba főpolgármester-jelölt úrral is. Utóbbi személyesen látogatott el hozzánk, és mintegy három és félórás beszélgetésben tájékozódott a szakma gondjairól. Természetesen erre a fórumra az összes budapesti taxis cég képviselőit, illetőleg prominens taxisait meghívtuk. Az MSZP főpolgármester-jelöltje pedig minden feltett kérdésre válaszolt. Végül megígérte a megjelenteknek, hogy problémáinkat figyelemmel kíséri a közgyűlésben, felmerült javaslataink egy részét támogatni fogja. Természetesen annyira nem vagyok naiv, hogy ne tudjam: ez a fórum a választási kampány részét képezte. Am az, hogy valami végre elindult, ténykérdés. Nekünk pedig az a dolgunk, hogy ezt a fajta érdeklődést fenntartsuk és maximálisan kiaknázzuk. Ha 10 év múlva visszatekintünk erre az időszakra, ne azt lássuk, hogy ez idő alatt nem történt semmi. Az a dolga a mindenkori vezetésnek, hogy legjobb tudása szerint próbáljon mindent megtenni az általa képviselt taxisokért, a szakmáért. Mi sem akarunk mást, a többi nem rajtunk múlik.

• **Köszönöm a beszélgetést!**

-kó

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angoltanítást vállalok, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgáig. Taxisoknak nagyon kedvező áron, a City Taxi munkatársainak, családtagjainak extra kedvezményel. Rugalmas időbeosztással, munkanapokon és hétvégén is.

Hívd bizalommal
Ildikót

061/788-7991, 0670/371-4240
vagy hagyatsz üzenetet a
vermesi@citromail.hu
e-mail címen is.

4. óra: Az alapvető eltérések egy női retikül és egy bőrönd között.

Felismerési gyakorlat.

5. óra: Hogyan tegyünk fel kérdéseket a reklámok közben, s maradjunk csendben a film alatt?

Csoportfoglalkozás.

6. óra: Lehetséges egy jó fürdőt venni 14 különféle szappan és habfürdő nélkül?

Szeminárium

7. óra: Egészségügyi felvilágosítás: léteznek gyógyszerek a menstruáció előtti feszültség csökkentésére! HASZNÁLD ŐKET!

Előadás.

8. óra: Tévedtem, a páromnak volt igaza!

Tényfeltáró beszámoló.

9. óra: Hogyan parkoljunk le keve-

sebb mint 20 perc alatt a biztosító igénybevétele nélkül?

Gyakorlati bemutató.

10. óra: Hogyan használjuk a féket anélkül, hogy az összes utas lefejelje a szélvédőt?

Gyakorlati foglalkozás.

TANTERVÜNK FÉRFIAK SZÁMÁRA:

1. óra: Hogyan forraljuk fel a vizet?

Előadás képekkel, oktatófilmmel.

2. óra: A vécépapír-tároló tényleg magától töltődik fel?

Kerekasztal-beszélgetés.

3. óra: Lehetséges úgy vizelni, hogy a fal és a padló ne kapjon belőle?

Csoportos gyakorlat.

4. óra: Alapvető eltérések a szennyestároló és a padló között.

Felismerési gyakorlat.

5. óra: Szennyes edények – tényleg maguktól repülnek be a mosogatóba?

Élménybeszámoló.

6. óra: A távirányító átadása másoknak valóban a személyiség elvesztésével jár?

Csoportterápia.

7. óra: Egészségügyi felvilágosítás: a virágcsokor átadása nőknek nem okoz egészségkárosodást!

Előadás.

8. óra: Eltévedtem, útbaigazítást kértem!

Tényfeltáró beszámoló.

9. óra: Hogyan maradjunk csendben, míg párunk leparkol?

Gyakorlati bemutató.

10. óra: Hogyan legyünk ideális társak a bevásárlásban?

Relaxációs technikák, légzőgyakorlatok.

LEHETNE MÁS...

Mire e lap megjelenik, nagy valószínűséggel már tudhatjuk, hogy melyik párt fogja irányítani a politikát az elkövetkezendő négy esztendőben. Bármelyik is lesz az, megújulást, tisztulást, változást várunk a közeljövőben és saját szakmánkban is. Nemcsak a politika lehet más, lehetne más a taxizás is...

Mi, akik az utcán dolgozunk télen-nyáron, fagyban, hőségben, éjjel nappal, vajon mit szeretnénk? Megkérdezte ezt már tölünk valaki? Akik a bársonyszékekben a rendeleteket hozzák, vajon ezentúl leereszkenek hozzánk annyira, hogy meghallgassák a véleményünket? Mert van véleményünk, vannak igényeink, talán nem is olyan túlzóak. Most elmondhatjuk, most elpanaszolhatjuk, most adhatunk ötleteket. Most egy új ciklus kezdődik, kezdődjön hát a taxisoknak is új időszámítása...

A következőkben kérdéseket tesz fel. Illetve nem is én, hanem az a sok-sok gyakorló taxis kolléga, akik nap mint nap szembesülnek az utcán a problémákkal, és elmondják, elpanaszolják, megoldást keresve. Talán most, hogy jön valami új, valami más, reményeink szerint talán valami jobb, a taxis szakmára is vetülhet némi biztató fény sugar.

Íme a kérdések, vélemények és panaszok a mi oldalunkról:

- Miért nem állhatok be bármely taxidrosztra, ha fizetek érte?
- Miért pont velem szigorú a hatóság a taxiállomásokon, ha elhagyom egy percre a kocsit, miközben más helyeken magánautók békésen, hosszasan és zavartalanul parkolhatnak a droszton?
- Miért engem, társasági taxist vegzál

hülyeségekkel az ellenőr, miközben az éjszakában gyakorlatilag teljesen nyíltan megy a hiénázás és szabadrablás?

- Miért fizetek drosztdíjat, ha nincs elég droszt, és ahol lenne, oda meg nem engednek be?

- Miért lehet taxinak látszó autókkal, fehér rendszámmal zavartalanul fuvarozni, mindenféle világító sárga feliratokkal a kocsitetején?

- Miért nem emelik már a maximált tarifát? (erre akár én is tudnék válaszolni, de előbb szedd le a kocsidról a „150 Ft/km”, vagy valami hasonló összegű matricát...)

- Miért nem tudok a belvárosban megállni még arra a pár másodpercre sem, amíg felveszem, vagy kiteszem az utast?

- Miért büntetnek közlekedési szabálysértésért a közterületi kamerák felvétele alapján, úgy, hogy az „elkövetés-kor” még nem is tudok róla? Nem vet ez fel személyiségi jogi kérdést?

- Miért nem lehet korlátozni a taxigépkocsik számát a városban? Mikor veszi már észre valaki, hogy Budapest megtelt?

- Miért olyan drága a társasági tagdíj?
- Miért nem lehet minden taxist kötelezni, hogy csapathoz tartozzon? (társasági taxis)

- Miért nyúlnak le már jóformán minden fuvarra a csapatok? (mezítlás taxis)

- Miért nem tudok becsületesen megélni a nem is egészen veszélytelen szakmából? Miért vagyok szinte „rákényszerítve” a csalásra?

- Miért vannak „kétperces” címek? Mi-

ért az van előnyben, aki többet költött az URH-jára, vagy egészen egyszerűen csak gátlástalanabb? Nem lehetne találni valami más, igazságosabb, de ugyanolyan hatékony megoldást?

- Miért lehet ma Budapesten „nulla helyismerettel” is taxizni? Számonkéri valaki a tanfolyami anyagot valaha? (Egy „taxis kolléga” a napokban megkérdezte tőlem, hogy melyik az a Petőfi híd...)

- Miért van az, hogy én, aki aránylag tisztességesen, a határidőket betartva fizetek adót és járulékokat, tulajdonképpen óriási hátrányban vagyok azokkal szemben, akik milliós köztartozásokat halmoznak fel? Vagy ne kérjenek nullás papírokat egyáltalán, vagy vegyék véresen komolyan,

**Fiatal pár ül a parkban a padon.
– Megmelegíthetem a kezem a lábad között? – kérdezi a fiú. A lány bólint, majd néhány perc múlva megkérdi:
– A füled nem fázik?**

**Mit mondott Hófehérke, miután szeretkezett az összes törpével?
– Na, ez a hét gyorsan elment.**

kiskapuk meghagyása (részletfizetés, bt-alapítás stb.) nélkül! És minden évben!

- Miért kell nekem a 14 éves Opel Omegámra luxusadót fizetnem? (egyébként is annyi benzint zabál...)

- Miért kell nekem „elvárt jövedelmet” produkálnom (bármennyi is legyen az), ha nem áll minden sarkon az „elvárt utas”...?

- Miért hagyják a nyugdíjasokat is dolgozni? (fiatal főállású)

- Hogy képzelik, hogy havi negyvenkétezerből fogok megélni? (friss nyugdíjas)

Lehetne még a végtelenségig sorolni a

Folytatás a 15. oldalon

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

KIPUFOGÓ szerelés, javítás
személy, kisbusz, kisteher
DÍZEL KATALIZÁTOROK és
RÉSZECSKESZŰRŐK tisztítása
SPORTDOBOK és **KRÓMVÉGEK**
Nyitva: H-P: 8-18-ig
Szombaton: 9-16-ig
Tel.: 06-30/252-1955, 06-20/493-9944
1162 Bp., Gusztáv u. 128.
www.lender-kipufogo.hu

NORDEX TRADE Kft.
autóalkatrész szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel
1139 Bp., Röpöntvény u. 45.
Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927
Nyitva: H-P 08-17-ig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

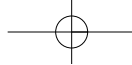
Mercedes Alkatrész
Gyári új, minőségi utángyártott és
bontott alkatrészek.
RAKTÁRRÓL MINDEN TÍPUSHOZ.
Üzleteink: 1196 Bp., Ady Endre u. 47.
1196 Bp., Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
www.mercibolt.hu
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

AUTÓSZÁLLÍTÁS
1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű karbantartás,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
www.gepjarmuszallitas.hu
Tel.: 06-209-960-250

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

Előfizethető a Taxisok Világa!
A féléves előfizetői díj **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!



Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban

V. Váci utca

Nincs kijelölt taxiállomás a Belváros - turizmus szempontjából - egyik legforgalmasabb pontján, a Váci utca - Pesti Barnabás sarkon. Kollégák kérik egy taxiállomás kialakítását.

VII. Klauzál tér

Teljesen elkoptak a „TAXI” feliratok, kérjük őket újrafesteni. Sok civil autó áll be a taxiállomásra, elsősorban szombaton, a szombati piac idején.



VII. Klauzál tér: Elkoptak az útburkolati jelek

IX. Könyves Kálmán körút

Nagyon rossz helyen van a taxiállomás a Népliget autóbuszállomás mellett. Nem le-



IX. Könyves Kálmán körút: Hivatalossá kellene tenni a taxiállomást

het észrevenni a buszállomásról, ráadásul onnan csak Pestszentlőrinc irányába lehet elindulni. Kértünk egy taxiállomást a Könyves Kálmán körüli oldalra, de ezt elutasították a közlekedésszervezők forgalomtechnikai okokra hivatkozva. Jelenleg a felüljáró alatt állnak meg a taxik, ezt a helyet lehetne legalizálni.

XIII. Ditrói Mór utca

Egy közeli szórakozóhely tulaj-

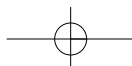
donosa rendszeresen a taxiállomáson teszi le az autóját. Jó lenne erről leszoktatni, visszatérő ellenőrzéssel.

Rendszerváltás valahol Európában. A párttitkár idegesen járkal az irodájában. Egyszer csak megkérdezi a falon lógó Lenin képet:

– Iljics, Iljics, mi lesz velünk?
– Mi lenne? – szól a kép. – Engem lekasztanak, téged meg fel.



XIII. Ditrói Mór utca: Visszatérő ellenőrzést kérnek a kollégák



Folytatás a 12. oldalról

kérdéseket, bizonyára neked is van egy csomó. Köszönettel vesszük, ha véleményedet, kérdéseidet, javaslataidat eljuttatod a szerkesztőség vagy a BTI címére. taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu, illetve bti@taxicentrum.hu. Személyesen a Vahot u. 6 alatti irodaházban, akár munkaidőn túl is bedobható a porta melletti postafiókba.

Bizony, lehetne más! Lehetne olyan, hogy ezek a kérdések szép lassan elkopjanak, értelmüket vesszék. Lehetne békésen, nyugodtan, stressz és ellenségeskedés nélkül dolgozni. Lehetne nyugodtan aludni, tisztességesen megélni a becsületes munkából. Lehetne szabadnapokat tartani, a családdal lenni, kirándulni, kertészkedni, moziba, színházba menni.

Lehetne:

- olyan megoldást találni, hogy a droszt-kisajátítások megszűnjenek, vagy értelmüket vesszék,

- rugalmasabbnak lenni a taxisokkal és sokkal szigorúbbnak lenni a civil autókkal a taxidrosztokon,

- kökemény ellenőrzéseket tartani napi huszonnégy órában. Ha az ellenőr fél az „egybenyakúaktól”, hát vigyen magával két felfegyverzett rendőrt, vagy mit bánom én, akár egy egész kommandós egységet,

- szigorú, visszatartó szankciókat alkalmazni, szükség esetén akár a taxisigazolvány végleges bevonásával,

- kellő számú drosztot kialakítani megfelelő helyeken, hogy ne kényszerüljünk utcasarokokra, felüljárókra, forgalom elől elzárt területekre, vagy bármiféle egyéb szabálytalankodásra,

- a kontárokat súlyos büntetésekkel, akár az elkövetés eszköze, vagyis a jármű elkobzásával büntetni. Ja, és egyszerűen csak betartani, betartatni azt a szabályt amely a személyautók tetején elhelyezett világító feliratokra vonatkozik.

- a maximált tarifát emelni. Lehetne, de ez nem tőlünk függ. Az viszont igen, hogy addig is legalább a rendelkezésünkre álló 240 Ft/km-t kihasználjuk. A 150, 165, 170 stb. Ft/km feliratokat pedig szankcionálni, ugyanis az - akárhogy is szépítjük - nem más, mint az utasok szándékos megtévesztése.

- rugalmasabbnak lenni azokkal a taxisokkal, akik a munkájuk végzése közben kénytelenek néhány másodpercre szabálytalanul megállni utasfelvétel vagy -kirakás célból másodíknak, utcasarkon stb. Vagy olyan feltételeket teremteni, hogy ez a tevékenység szabályos lehessen (összintén szólva, fogalmam sincs, hogyan...),

- kevesebb taxi a városban. Eredménye: kulturáltabb, megbízhatóbb, esetleg olcsóbb szolgáltatás. Ha valahová nehéz bejutni, de könnyű kiesni, az nagyon felértékeli a szakma presztizsét!

- társasági taxis és szabadúszó. Mindkettőnek van létjogosultsága, ha nem akadályozzák egymás munkáját és nem rontják saját szakmájuk hírnevét. Viszont legyen minden taxiról központi, szigorú nyilvántartás, amely segítségével szabálysértés esetén utol lehet érni.

Az ellenőrzés hiánya

A „tarifa - létszám - droszt - ellenőrzés” kérdéskörökön belül sajnálatosan kevés szó esik az ellenőrzésről. Ugyanis most gyakorlatilag nincs megfelelő ellenőrzés. Még akkor is ezt állítom, ha a látszat mást mutat.

Nézzük kik ellenőrznek jelenleg: a rendőri szervek, a VPOP mellett a Fővárosi Önkormányzat két embere, az APEH, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, és a Droszt Kft munkatársa-ira háruul ez a feladat, amit általában külön-külön végeznek. A közös ellenőrzések megszervezése nagyon bonyolult, ezért ritka. Van olyan taxis, aki évek óta(!) nem találkozott ellenőrrel. Pedig a megoldás kézenfekvő lenne: olyan „taxi-rendőrség” kellene, amit például New Yorkban, láthatunk. Ennek munkatársai mindent ellenőrizhetnek a taxikkal kapcsolatban. Azok esztétikai állapotát, a taxi-rádiót, a taxióra plombák sértetlenségét, az iratok meglétét, a taxigépkocsi-vezető öltözetét, a kocsi külső felületén elhelyezett reklámokat, vagy akár a gumik állapotát.

Taxis kolléga kereste meg szerkesztőségünket, hogy menjünk ki Rákospalotára, ott egy taxis hónapok óta összetört autóval dolgozik. Valaki alaposan „lebombázta” az autó hátulját. Mint kiderült egy részeg ámokfutó törte össze.

Kollégánk jelenleg várja a rendőrségi, illetve a bírósági eljárást. De hát egy ilyen ügy évekig elhúzódhat. Vagyis évekig fog összetört autóval taxizni? Még a lámpát is szigetelőszalag tartja a helyén! Senki sem ellenőrzi? Sajnos az ellenőrzés hiánya a jelenlegi helyzethez vezet. Mielőtt azonban bárki azt hinné, hogy egy konkrét taxis ellen szólunk, leszögezem, nem így van. Ezért nem látható a rendszám sem. Nem ő a célpont, hanem a tehetetlen hatóság. Mindegyik, mely nem végzi el a dolgát, melyért fizetik.

T. T.



És ez a nyilvántartás ne a végletesen idejétmúlt, a kocsi oldalára felragasztott ilyen-olyan taxiengedély-szám legyen, mert azzal senki sem foglalkozik. Az autónak van már egy elfogadott hatósági jelzése, mégpedig a forgalmi rendszám, és a taxinak is van egy ismert hatósági jelzése, mégpedig az, hogy ez a rendszám sárga...

- az utasokért minőséggel, gyorsasággal, udvariassággal, tisztasággal versenyezni. Nem csak az árral. Gondolom, te sem eszel a „kispizkos”-ban, ha néhány méterrel odébb - ugyan kicsit drágábban - kulturált kiszolgálást és tiszta körülményeket tapasztalsz,

- normális, elviselhető központi elvonáso-

kat alkalmazni. Persze ez már régen nem csak a taxisokról szól. Ám olyan körülményeket teremteni, ahol tisztességgel meg lehet élni csálás nélkül is, az mindenképpen előtérbe hozná az emberekben eredendően meglévő szabálytisztelést. A vállalkozók túlnyomó része ha adót, járulékot csal, azt nem „sportból”, teszi, hanem a pusztán megélhetéséért...

- szigorú, alapjaiban átdolgozott tanfolyami anyagot számonkérni a taxisnak jelentkezőktől. Nem a „mérlegforduló napot”, meg „konszolidált beszámolót”, „kontírozást” és egyéb számviteli szakkifejezések magyarázatát oktatni, mert ezeket a dolgokat majd ügyis a könyvelőjére bízta. De elvárható legyen, hogy

Eső

Szörnyű vihar dühöng egy kis székely faluban. Sára nem hajlandó kimenni a kútra vízért, hogy levest főzzön az urának.

Ármin gazda hazajöve

a kapalásból meghökken:

- Nincs ebéd, asszony?

- Csak nem kívánja kend, hogy bőrig ázzak azért a kis meleg ételért?

Az öreg nem szól semmit. Veszi a favödrot, ki-

megy a kútra, megtölti vízzel, és nyakon önti az asszonyt.

- Megbolondult kend? Miért öntött le? Csúrom víz lettem.

- Most már vizes vagy, hát kimehetsz a kútra esőben is...

szolgáltatási területén rendelkezék városismerettel, noch dazu, tudja hol van a Petőfi hid, még akkor is, ha akármilyen korszerű GPS duruzsol a fülébe...

- szigorúbb a köztartozások számonkérése, vagy akár megengedőbb. Lényeg, hogy egységes legyen, legalább egy vállalkozási formán, vagy egy szakmán belül. Van olyan egyéni vállalkozó, akinek a 250 ezer forintos tartozása miatt az autója elárverezésével kell szembenéznie, és van olyan, akinek hárommillió tartozása még csak egy figyelmeztető levél erejéig sem érte el az adóhivatal ingerküszöbét,

- jobban kitalálni és egyszerűsíteni az adófajtákat. Lehet egyetérteni vele, hogy a „gazdagok” fizessenek arányosan többet, például az autójukra luxusadót akár, de ne ott és ne úgy húzzák meg a határt, hogy beleessen az a jármű is, amelynek tulajdonképpeni értéke már az egy évi luxusadó mértékét sem éri el,

- az elvárt jövedelem, a megélhetéshez szükséges összeg egy konkrét szám. Akkor nem kellene trükközni! Más az én elvárt jövedelemem saját magammal szemben, más a feleségem elvárása velem szemben, és más az adóhivatalé is. Ezt így, zavarosan, homályosan nem lehet, mert ha én nem tudom, hogy te mit vársz el, akkor nem tudok hozzá alkalmazkodni sem! Na ez jó kacifántosra sikerült! Hogy egy más példát hozzak, mondjuk elvárják, hogy legyen piros. Mindegy, hogy micsoda, de a példa kedvéért legyen piros! Na de milyen árnyalatú piros? Kicsit rózsaszínes lehet? Vagy lilás? Esetleg sötétebb, vagy világosabb? Milyen piros? Milyen elvárt jövedelem? Mint a Józsi taxisé? Vagy mint a Béláé? De hát én Zoli vagyok...

- a nyugdíj egy ledolgozott élet után a megérdemelt pihenés alapja. Lehetne, de nem az. Megalázóan alacsony összege miatt muszáj tovább dolgozni. A társadalmi berendezkedés, a nem is mindig értelmes szokásjog elvárja, hogy maradj aktív, vásárolj, fogyassz! Mindenhol azt ordítják az arcodba, hogy ne az egyszerű, csendes, nyugodt életet válaszd még idős korodban sem, hanem vegyél, vegyél, vegyél! Persze előbb azt a pénzt keresd is meg. Ezért aztán elmész nyugdíjba, tegnap még főállású voltál, ma már nyugdíjas vagy, mégis, mintha mi sem történt volna, dolgozol tovább. Az elvárásoknak meg kell felelni! Akkor is, ha ezek mások, és nem a te saját elvárásaid...

Lehetne más a taxizás? Persze hogy lehetne! Lehetne, új szabályokat, könnyen értelmezhető és átlátható (nem utolsósorban betartható...) rendeleteket, törvényeket követeltek, az elvárásokat, de szükség esetén akár az „asztalt csapkodva”. Valamiképpen ki kell törnünk abból a posványból, amit jóformán húsz éve taposunk rendületlenül, mert változás nélkül lassan, de biztosan elsüllyedünk. Ehhez azonban nem elég a politikai szándék. Először magunkban kell rendet tennünk...

Nagy Zoltán

KHEM közlemény: Március 15-ei nemzeti ünnepünk alkalmából, a köztársasági elnök megbízásából Hónig Péter miniszter állami kitüntetések adományozott. A 2010. március 10-én rendezett ünnepélyen került sor a Baross Gábor-díj, a Puskás Tivadar-díj, a Prométheus-díj, a Gyimesi Zoltán-díj, „A Közlekedésért Érdemérem”, „A Hírközlésért Érdemérem” és Miniszteri Elismerések adományozására is.

Baross Gábor-díjban részesült: Udvardi Sándor, a szombathelyi Bilux-Udvardi Autóiskola iskolavezetője, a személytaxi-szolgáltatás színvonalának emelése során nyújtott kiemelkedő tevékenysége, illetve munkássága elismeréseként. (A Baross Gábor-díjjal oklevél, bronzplakett és pénzjutalom jár. A díj a közlekedés érdekében végzett kimagasló, példamutató tevékenységért, illetve életmű elismeréséért adományozható.)

Egy Baross Gábor-díjas taxis érdekképviselő Udvardi Sándor

• **Először is engedd meg, hogy a komoly kitüntetéshez gratuláljunk!**

• Köszönöm, és egyben élek a lehetőséggel, hogy a kitüntetést követő gratulációkat, jókívánásokat ez úton is megköszönjem a szakmának!

• **Tekintettel arra, hogy a minisztériumi indoklásban is elsősorban az „életmű” elismerését jelölték meg, kérlek röviden ismertessd olvasóinkkal szakmai pályafutásodat.**

• Eredetileg gépésztechnikus vagyok, ám ennek ellenére 1968-ban gépkocsivezetőként kezdtem az életemet. Végigjártam az úgynevezett „számárlétrát”, vagyis az AKÖV-nél – ez volt a VOLÁN elődje – kezdtem még Csepel teherautón, de közben folyamatosan képeztem magam. Így először gépkocsi-előadói, majd szállításvetetői, illetve elméleti és gyakorlati oktatói vizsgát tettem. 1988-tól tevékenykedem személyszállító kisiparosként. A taxizás mellett 1993-ban iskolavezetői, majd 1997-ben vizsgabiztosi képesítést szereztem. 1990-ben – mely év minden taxinak emlékeztető a blokád miatt – kezdtem bekapcsolódnai az érdekképviselői munkába.

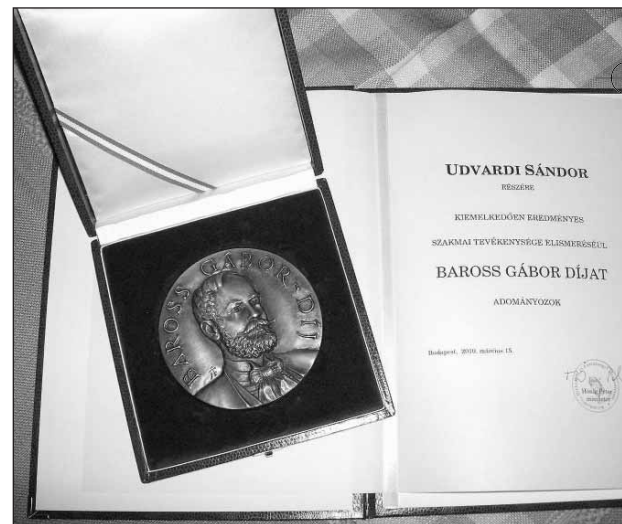
• **Kicsit álljunk meg blokádnál. Mi történt ezt követően?**

• Számunkra a blokád utolsó napjában már világossá vált, hogy ez az esemény nem marad büntetlenül. Majd sorra jöttek a szigorítások: az ún. „taxistörvény”, a sárga rendszám, a vizsgáztatások, a vállalkozói vizsgák, meg ez, meg az. Mi érdekképviselőként próbáltunk a magunk módján segíteni a taxisoknak. Nekem a 92-93'-as években volt szerencsém sok helyre eljutni vizsgáztatóként. A magam módján – természetesen a hivatalos szabályokat betartva – próbáltam a taxis vállalkozóknak segíteni az adminisztratív akadályok legyőzésében. Közben az érdekképviselői tevékenység is változott. 1996-ra eljutottunk a kamarával együtt oda, hogy az új Személyszállítási Törvény megalkotásába is bevontak minket. Talán elmondhatom, hogy ez abban az időben jól sikerült. Volt hatása és eredménye a munkánknak.

• **Nem ünneprontásképpen mondom, de az érdekképviselői munka finoman szóló**

va nem tűnik túl eredményesnek. A taxisok közötti megítélések sem pozitív. Nem így látod?

• Nekem az a véleményem erről, hogy amennyiben 100%-nak vesszük a kéréseinket, és annak mintegy 30-40%-a megvalósul, azt én jó eredménynek tartom a jelenlegi viszonyok között. A probléma máshonnan ered, véleményem szerint. Az utóbbi időben ugyanis nagyon sok fővárosi, illetve vidéki taxis kollégával volt módomban beszélgetni. Szinte minden alkalommal kiderült, a taxisok nehezen fogadják azt, hogy az érdekképviselőket



vezető tisztségviselői sok esetben a taxitársaságok prominenseiből kerülnek ki. Ebben természetesen van igazság, ám itt azért két dolgot megemlítenék: az egyik, hogy a fuvarszervező irodáknak már van külön érdekképviselője, a másik az, hogy ez egy ördögi kör. Nyilván más lenne a helyzet, ha a taxis kollégák között lenne olyan vállalkozó szellem, aki ebbe a sokszor hálátlan és nagyon nem látványos munkába bekapcsolódna. Tudom, hogy ez nehéz, mert az ilyen tevékenységet ma már – tetszik, nem tetszik – úgy kell elfogadni, mint üzleti tevékenységet. Legalábbis olyan értelemben, hogy aki ezzel foglalkozik mondjuk taxisként, az e miatt kiesik a munkából, vagyis csökken a bevétele. Ennek valamilyen formában történő kompenzációjára jogosan tart/hatna/ igényt, hiszen a többiek ez alatt



Hónig Péter miniszter (balról) és Udvardi Sándor (jobbról)

az idő alatt is dolgozhatnak az utcán. Vagyis pénzt keresnek. Eppen ezért én nem látom, hogy a taxis kollégák tolongának az ilyen pozícióért. Az utóbbi évek érdekképviseleti vagy kamarai találkozóján ezért – egy-két kivételtől eltekintve – nem találkoztam új arcokkal az egész országban, magamat is ide értve. Várjuk ezért, hogy frissüljön ez a kör, hiszen életkorunk nekünk is véges, ezt valamikor csak csak abba kellene hagyni. Én lassan 62 éves leszek, de nem nagyon látom azt a személyt, akinek a stafétabotot át tudnám adni, hogy folytassa munkámat. Még valamit szeretnék itt elmondani. A mindenkori hatalomnak, színtől függetlenül az a jó, ha az érdekképviselet megosztott. Ideális az lenne, ha egy, netán kettő erős, tényleges és komoly tagsággal rendelkező érdekképviselet lenne. Ennek, vagy ezeknek a véleményét biztos, hogy mindig figyelembe kellene venni.

• Úgy tudom, nem ez az első komoly kitiüntetésed?

• 1997-ben, a már említett személyszállítási törvényben való részvételemet követően megkaptam a Közlekedési Emlékérmét, majd 2001-ben Széchenyi-emlékéremmel tüntettek ki, elismerve az addig végzett munkámat. Ezeket a kitiüntetések a szakma javaslatára kaptam meg a közlekedési minisztériumtól. A helyzet jelenleg a korábbiakhoz hasonló. Kidolgozás alatt áll egy új, a személy- és teherszállítást egyaránt érintő kormányrendelet-módosítás. A minisztérium pedig már nem csak a véleményünkre volt kíváncsi, hanem a jogszabály-alkotáshoz is belevonta az érdekképviseleteket és a kamarát.

• Vagyis az évtizedes szakmai problémák megoldódnak?

• Ezzel kapcsolatban kicsit borúlátó vagyok. Ugyanis a jogszabály nem tűnik olyan jónak, mint 96-os elődje. Már több mint fél éve dolgozunk a rendeleten és február végén egy általunk átfogalmazott szöveg került a minisztériumba. Viszont javaslatunk további sorsát nem ismerem. Nem tudom, támogatják az ille-

tékesek, vagy sem. Ez most van folyamatban, viszont közelednek a választások, így lehet, hogy az egész munkánk jelentősen csúszik majd. Egy valamit viszont le tudok szűrni a legutóbbi tevékenységünkből. Nevezetesen, hogy a különböző érdekképviseletek álláspontja most nagyjából egyezett, így konszenzusos döntések születtek.

• Végül, hogyan ünnepelted a kitiüntetésed?

• A taxis érdekképviseleti vezetőket és a lassan húszéves ismerősöket egy vacsorára hívtam Budapesten. A baráti körrel, illetve a szombathelyi kollégákkal hazai környezetben ünnepeltünk. Végül ismételten szeretném megköszönni a javaslatot a kitiüntetésre a FUVOSZ-nak, Szombathely Megyei Jogú Város Polgármesterének, akinek a véleményét kikérték a döntést megelőzően, a Polgármesteri Hivatalban a közlekedés területén dolgozó munkatársaimnak, az összes kollégának – taxisnak oktatónak, egyaránt – valamint a Ke-

reskedelmi és Iparkamarának. Nagyon büszke vagyok rá, mert úgy tudom, hogy az első aktív taxis vagyok, aki ezt a kitiüntetést megkapta. Eddig csak magasabb beosztású személyek részesültek e kitiüntetésben.

• Köszönöm, és még egyszer gratulálunk!
-kó-

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

Taxis szemmel

Jelentős változások a Főtaxinál

Április elsejétől (nem áprilisi tréfa) megszűntették a régi „Etikai Bizottságot”, megköszönték az etikások hosszú éveken keresztül végzett munkáját. Ezzel párhuzamosan kinevezték az új ellenőröket, akik nyílt pályázat alapján kaptak bizalmat 4 évre. Az új csapat tagjai 12 óra váltásban a Főtaxi által biztosított gépkocsival röják a főváros utcáit, és folyamatosan végzik az ellenőrzéseket, illetve szükség szerint segítik a zökkenőmentes munkavégzést.

Érdemes visszatekinteni az elmúlt időszakra, milyen sok területen vállalkozott úttörő szerepe a Főtaxi. Az elmúlt fél évszázadban elsőként vezette be az egyszínű taxiparkot. A nagypapák és a nagymamák még emlékeznek rá, hogy a háború előtt egységes színűek voltak a taxik. Az egyik fővárosi társaság volt a „Szürke taxi”. Belőlük lett a Főtaxi „elődje”, a Fővárosi Autótaxi Vállalat.

A kilencvenes évek közepén – még az alkalmazotti viszonyban – egységes sárga színű taxikat kaptak a „kockás” alkalmazottak. Az új tulajdonos az alkalmazotti viszonyt megszüntette, de ez egy más történet. Az újabb és újabb belépő vállalkozók természetesen más-más színű autókkal érkeztek, lassan elfogytak a sárga taxik.

Ugyancsak a Főtaxi vonta ki a forgalomból – elsőként – a „keleti” autókat a kilencvenes évek végén. Hasonlóképpen akkoriban köszöntek el a „mi autóinktól”, a Suzukiktól. Elsőként kíséreltek a „helymeghatározás” fuvarkijárással. A kíséreltben részt vevő taxisok bejelentkeztek, amikor beérkeztek egy „szektorba” és az elsőként bejelentkező kolléga kapta a szektorba érkező soron következő telefonos rendelést.

Ez a rendszer már előszele volt a napjainkban nyugaton alkalmazott műholdas-számítógépes taxiirányításnak. Ott a számítógépbe rögzített taxirendelés adatai alapján, műholdak segítségével választják ki, hogy melyik taxi van legközelebb a rendelési címhez. Figyelembe véve a „szabad” taxi várakozással eltöltött idejét, a közlekedési szabályokat és a forgalmi viszonyokat.

Ebben az évben pedig a Főtaxinál létrehozták a taxisok napi ügyeinek gyorsabb intézése érdekében az „ügyfélszolgálatot”. Kinevezték az új ellenőri csoportot, kiadták az Etikai Kódex helyébe lépő „Üzletszabályzatot”.

Áprilistől pedig „főállású” ellenőrök járnak a fővárosi utakat, ellenőri kocsival, így segítik a „kockások” szolgáltatását. Figyelik a taxik külső-belső tisztaságát, az esztétikai állapotot, az iratok, engedélyek, igazolványok meglétét, az URH-plomba állapotát. Millió olyan témakör, amit folyamatosan ellenőrizni lehet és kell.

Az utasok érdekében. A szakma érdekében.

Juhász Péter

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez a tábla?

a) A levegő magas szállópor-koncentrációja miatt a gyermekek, valamint a légúti és keringési betegségekben szenvedők ne tartózkodjanak hosszú ideig az övezetben.

b) A „Környezetvédelmi övezet (zóna) vége” jelzőtábláig az úton (övezetben) a gépkocsik nem közlekedhetnek.

c) Járműközlekedésre is megnyitott biológiai-illag aktív, növényzettel borított övezetet, mely nem tartozik behajtási korlátozás alá.



2. A tábla hatálya alatt előzhet-e egy tehergépkocsit az olyan járműszerelvény, amelynek vontatója és a pótkocsija külön-külön nem haladja meg a 7,5 tonnát de együttes megengedett legnagyobb össztömegük több ennél?

a) Igen.

b) Nem.



3. Mit jelez a tábla?

a) Az úton a kelleténél nagyobb távköz tartása veszélyes lehet, mert a hátul haladót az így keletkező résbe való befurakodásra csábítja.

b) Az úton veszélyt jelenthet az a gépkocsi, amelyik szorosan tapad az előtte haladó partnerére.

c) Az úton forgalmi akadályt képezhetnek a feltorlódott járművek.



4. Mi a teendője, ha taxijával egy ilyen táblával és vészvillogóval megjelölt autóbusz mellett kíván elhaladni, miközben a gyermekek a járdáról beszállnak a járműbe?

a) Fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad kikerülni, illetve mellette elhaladni.

b) A gyermekek be- és kiszállásának időtartamában – mögötte meg kell állni – kikerülni, illetve mellette elhaladni tilos.

c) Figyelmeztető hangjelzés adásával és nagy körültekintéssel kell mellette elhaladni.



5. Mit jelez a tábla?

a) Mobil sebességellenőrző rendszert.

b) Telepített sebességellenőrző rendszert.

c) Az úton forgalomszabályozó közúti ellenőrök megjelenésére lehet számítani.



6. Megszünteti-e a tábla hatályát a vasúti átvjáró?

a) Igen, minden esetben.

b) Csak akkor, ha a táblát a vasúti átvjárót jelző, háromszög alakú veszélyt jelző táblával együtt helyezték ki.

c) Nem, csak a következő útkereszteződés, vagy a „Sebességkorlátozás vége” tábla szünteti meg a korlátozást.



7. Igénybe veheti-e taxijával a táblával, illetve a hozzá tartozó útburkolati jellel megjelölt sávot?

a) Igen, akár folyamatos haladásra is, ha a kerékpáros forgalmat nem akadályozza.

b) Legfeljebb előzésre, kitérésre, illetve a jobbra való bekanyarodásra való besorolásra.

c) Nem.



8. Hogyan kell a gépkocsival megközelíteni a kijelölt gyalogos-átkelőhelyet?

a) Olyan sebességgel, hogy elsőbbségadási kötelezettségének eleget tudjon tenni, és amennyiben szükséges, a zebra előtt meg tudjon állni.

b) Fékkészenlétben, mert a túlzott biztonságérzettel rendelkező gyalogos testi épségének kockáztatásával is gyakran vészfékezésre kényszerítheti a járművet.

c) Fokozott sebességgel, hogy csökkenjen a gyalogos hamis biztonságérzete.

9. Mikor kell a túlméretes jármű vagy járműszerelvény kíséretét ellátó járművön, elhelyezett fényt kibocsátó jelzőtábla rendelkezésének eleget tenni?

a) Csak a folyamatos követése esetén.

b) Csak lakott területen kívül.

c) A mellette történő elhaladás közben.

10. Mi a feltétele az alábbiak közül annak, hogy egy diák mopedautót vezessen?

a) Legalább „M” kategóriás vezetői engedéllyel kell rendelkeznie.

b) Legalább „A” vagy „T” kategóriás vezetői engedéllyel kell rendelkeznie.

c) Legalább „B” kategóriás vezetői engedéllyel kell rendelkeznie.

11. Szállíthat-e utast a mopedautó vezetője?

a) Igen, ha a járműnek van erre a célra kialakított ülőhelye.

b) Legfeljebb akkor, ha a vezetői engedélye nem minősül kezdőnek.

c) Nem.

12. Köteles-e besorolni taxijával a jobbra bekanyarodáshoz az úttest szélén lévő kerékpársávra?

a) Igen, az útkereszteződés előtt kellő távolságban a kerékpársávra be kell sorolni.

b) Legfeljebb akkor, ha a besorolást útburkolati jel ezt lehetővé teszi.

c) Nem.

13. Hány éves kor betöltése után szabad a biciklisnek a kétkerekű kerékpár pótülésén utast szállítania?

a) Legalább be kell töltenie a 18. életévét, hogy vihessen egy 6 évnél nem idősebb gyermeket.

b) Legalább be kell töltenie a 17. életévét, hogy vihessen egy 8 évnél nem idősebb gyermeket.

c) Legalább be kell töltenie a 16. életévét, hogy vihessen egy 10 évnél nem idősebb gyermeket.

14. Mire szolgál a közúti jelzőtáblákat körbevevő sárga vagy fényvisszaverő sárga háttér?

a) Kizárja a méltányosság lehetőségét a jelzés figyelmen kívül hagyása esetében.

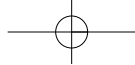
b) Felhívja a figyelmet arra, hogy a korlátozás megsértése esetén a jármű vezetője közigazgatási bírsággal sújtható.

c) Csupán a jelzés jobb láthatóságát segíti, mert kiemeli azt az adott környezettől.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.



Már Magyarországon is: Hyundai ix35

A Hyundai új „folyékony” formanyelve tökéletesen megjelenik az új ix35 lendületes vonalaiban és íveiben. A hatszög hűtőmaszk – ami a tavalyi Genfi Autósalonon bemutatott ix-onic tanulmányautón volt először látható – az ix35-ön jelenik meg elsőként sorozatgyártásban. Ez egy olyan meghatározó formaelem, ami mostantól a Hyundai modellek egységes formajegyévé válik. A kívánt sportos és dinamikus megjelenés elérése érdekében az ix35 övvonala agresszíven emelkedő, ugyanakkor az autó teljes vonalvezetése, a 255/55 R18 méretű kerekkel egyszersmind „úthoz tapadó” képet is sugall.

Az ix35 tengelytávja 2640 mm, ami 10 mm-rel hosszabb az elődmodellénél. 4410 mm-es hosszával, és 1820 mm-es szélességével az ix35 ugyanakkor hosszabb és szélesebb is a Tucson-nál (85, illetve 20 mm-rel). ettől jelentősen megnőtt a beltér, ugyanakkor

Az európai vásárlók két élénk, és tiszta üzemű benzinmotor közül választhatnak: a Theta-II modellkódú 2.0 literes négyhengeres 163 LE-t és 20.1 kg.m forgatónyomatékat szolgáltat, miközben CO₂ emissziója mindössze 178 g/km (kétkerékűhajtással, kéziváltóval). A Gamma sorozatú 1.6 GDI, amely 140 LE-s és 17 kg.m forgatónyomatékkal gazdálkodik, 2010 szeptemberében csatlakozik a kínálatához. Szén-dioxid emissziója mindössze 159 g/km. Az 1.6 GDI motor alapjáraton stop-start automatikával (ISG) is elérhető, így szén-dioxidból mindössze 149 g-ot bocsát a levegőbe kilométerenként.

Az európai dizelpaletta két vadonatúj fejlesztésű, modern turbódizelből áll: az R 2.0-ból és az U-II 1.7-ből, az utóbbi 2010 szeptemberétől lesz kapható. Az R 2.0 kétféle teljesítménnyel készül:

184 LE és 40 kg.m, valamint 136 LE és 32.6 kg.m. E két motor CO₂ emissziója sorrendben 165 g/km (összkerékűhajtással és kéziváltóval) és 158 g/km (elsőkerékűhajtással és kéziváltóval). Az U-II 115LE-s (26.0 kg.m) és ISG stop-



Itt még mindenki találgat, mi van a ruha alatt

a magasság (1660 mm) 20 mm-rel kisebb, mint volt, a fejtér csökkenése nélkül!

Az első ülések a korábbinál szélesebb tartományban állíthatók, így jelentősen megnőtt a lábak és a fejek tere, ezáltal a magasabb utasok is kényelmesen elférnek. A középkonzol doboza 3,4 literrel bővült, most 6,2 literes, s jóval több a pakolóhely az utastérben. Az első középső kartámasz magasabb és hosszabb is lett, így a korábbinál kényelmesebben használható. Az USB/Aux csatlakozót áthelyezték, így a zenelejátszóknak több hely jut. A hátsó kalaptartó a korábbinál 71 mm-rel került magasabbra, ezáltal több a rakhely, ugyanakkor a csomagterben egy külön pakolórekesz is várja az úti holmikat.

Az ix35 új, friss fejlesztésű erőforrásokkal készül, hatfokozatú kézi- és automata sebességváltókkal párosítva. A motorpaletta az egyes piacok igényeitől függően változhat.



Kiderült: az új ix35 és a megújult Santa Fe

start rendszerrel, valamint kézikapcsolású erőátvitellel kategóriagyőztes szén-dioxid-kibocsátási értékeket produkál: 139 g/km. Hatfokozatú kéziváltók járnak mindkét gázolajoshoz, az R-hez pedig hatsebességes automata is rendelhető.

Az R sorozatú 2.0 literes dizelmotor az Európán kívüli piacokon is kapható lesz (Észak-Amerika kivételével). Az USA-ban, ahol a modell Tucson ix-ként fut majd, a Theta-II motorok közül egy 2.0 literes és egy 2.4-es kapható.

Nézőpont kérdése...

A két asszony:

- Milyen volt a szex tegnap?
- Katastrofális... A férjem megjött a munkából, a vacsorát megette 3 perc alatt, 4 percig szexeltünk, 2 perc múlva már aludt is. És Te?
- Fantasztikus. A férjem miután hazajött, egy csodálatos vacsorára vitt el, majd egy órán keresztül hazasétáltunk. Gyertyafény és egy óra előjáték

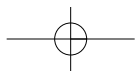
után egy órán keresztül fantasztikus szexben volt részünk. És képzeld, a végén még egy órát beszélgettünk – meszeszerű!

A két férfi:

- Milyen volt a szex tegnap?
- Szuper! Amikor hazaértem, a vacsora már asztalon volt; ettem, szexeltem, majd rögtön elaludtam. És te?
- Katastrofális... Hazamegyek, és nincs áram, mert elfelejtettem a vil-

lanszámlát befizetni. Ezért el kellett vinnem a feleségem vacsoráznai. Az étel rossz volt és oly drága, hogy nem volt pénzem taxira. Gyalog kellett hazamennünk.

Otthon persze nincs áram, megint meg kellett gyújtani azt az átkozott gyertyát. Oly mérges voltam, hogy egy órába tellett, míg felállt, majd még egybe, amíg elmentem, és így olyan dühös voltam, hogy még egy órán keresztül képtelen voltam elaludni.



A Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft.

A fővárosi taxisok körében végzett, kérdőíves adatfelvétel alapján készült közvélemény-kutatási dokumentáció

A kutatás kérdőíves adatfelvétel készült a Föv. Közgyűlés Gazdasági Bizottsága 571/2009. (10.13.) számú határozata alapján.

A taxis vállalkozók körében 2009. október 28 – 2009. december 14. közötti időszakban

végzett felmérés, illetve közvélemény-kutatás ideje alatt 996 ügyintézés történt ügyfélszolgálatunkon. Fenti ügyszám 790 fő megjelent taxis kollégára vonatkozik, közülük 500 fő töltött ki kérdőívet, és helyezte el a Fővá-

rosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft. Ügyfélszolgálatán kihe-lyezett I. és II. számmal ellátott gyűjtőládákba.

A kérdőíves adatfelvételen alapuló közvélemény-kutatás a vé-

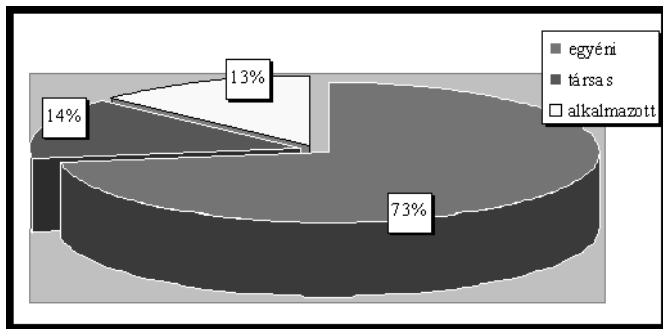
letlenszerű empirikus adatgyűjtés módszerével a beérkezett és feldolgozott 500 db kitöltött kérdőíven alapult.

A következőkben kerül részletezésre az adatfelvétel tapasztalatainak összefoglalása, elemzése:

1.) kérdés

Milyen vállalkozási formában végzi tevékenységét?

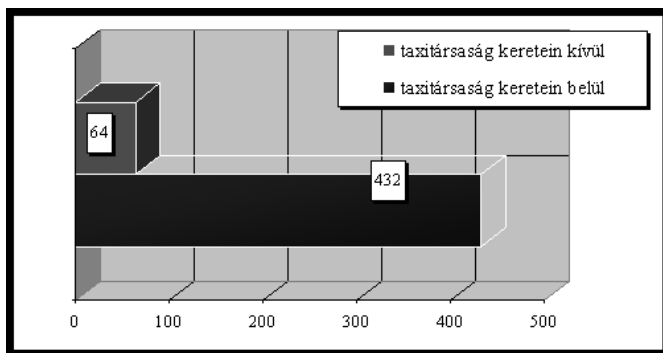
A válaszadók közül 360 fő egyéni vállalkozó (a válaszolók 73%-a), 70 fő társas vállalkozás (a válaszolók 14%-a), 65 fő alkalmazott taxi gépkocsivezetőként (a válaszolók 13%-a), végzi tevékenységét – 5 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A válaszadók közül ötször annyian egyéni vállalkozóként, mint társas vállalkozás tagjaként, vagy alkalmazott taxigépkocsi-vezetőként végzik munkájukat (átlag 1,39, modus - a leggyakrabban előforduló érték: 1).



2.) kérdés

Tevékenységét taxitársaság keretein belül végzi?

A válaszadók közül 432 fő (a válaszolók 86,4%-a) tevékenységét taxitársaság keretein belül végzi, míg 64 fő (a válaszolók 12,8%-a) nem – 4 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A válaszolók körében szignifikáns különbség – hétszer annyian vannak – tapasztalható a taxitársaság keretein belül és kívül dolgozó kollégák száma között (átlag 1,12 - modus 1).

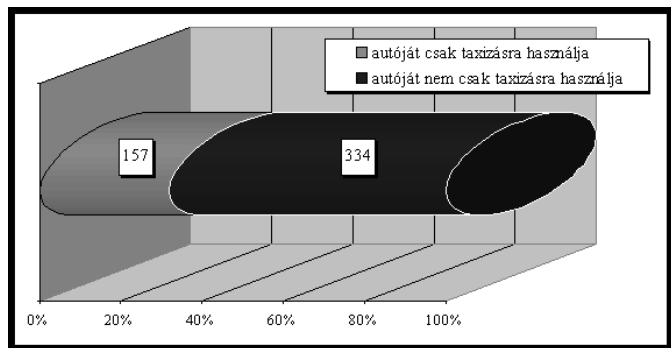


3.) kérdés

Csak kizárólag taxizásra használja-e az autóját?

A válaszadók közül autóját csak taxizásra használja 157 fő (a válaszolók 31,4 %-a), míg 334 fő (a válaszolók 66,8 %-a) autóját nem csak taxizásra használja – 8 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A válaszok alapján megállapítható, hogy – vála-

szolóink körében – kétszer annyian nem csak taxizásra használják autójukat (átlag 1,67 - modus 2).



4.) kérdés

Az Ön esetében a taxizás alatt mennyi a futáskilométerhasználati mutató, vagyis az utaskilométernek az összes kilométerhez viszonyított aránya?

A válaszadók szerint, az utaskilométernek az összes kilométerhez viszonyított aránya 34,7%, de például 114 válaszadó esetében 50%, 88 fő esetében 30% és 28 fő szerint ez az érték 60%, külön kiemelésre méltó, hogy 68 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni.

Az adott válaszok azt mutatják, hogy a megtett kilométerek harmada utaskilométer, de a válaszadók között jelentős számban – minden negyedik válaszoló esetében- ez az érték 50% (átlag 34,7 - modus 50).

5.) kérdés

A szabadnapokat mihez köti? – hétfélig, más megfontolás, esetleges

A kérdésre válaszolók közül szabadnapjait 147 fő (a válaszolók 33%-a), hétfélig, 122 fő (a válaszolók 27%-a), más megfontolás alapján, míg 177 fő (a válaszolók 40%-a), esetlegesen veszi ki – itt is figyelemre méltó, hogy 54 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni.

Tehén

János bácsi tehenet hajt az úton. A kert tövében pipál a komája, s megkérdezi:
– Hová viszi azt a tehenet

- Az orvoshoz.
- Tán elapadt a teje?
- Nem a.
- Hát? Sánta?
- Nem a.

– Akkor miért viszi az orvoshoz?

– Hát, mert az övé.

* * *

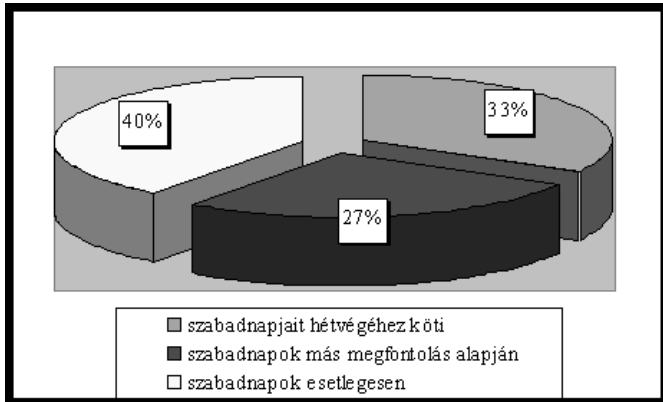
Székely fiú

Székely fiú javítja a zsindelet a tetőn, megcsúszik, kiabál erősen lefelé:

- Idesapám! Fogjon meg! Leések!
- No! Oszd nincs elég hely?

Bizonytalanság érzékelhető az adott válaszokat vizsgálva, vagy azért, mert nem tudatosan tervezik pihenőidejüket kollégáink, vagy azért, mert nem értették a különbséget a „más megfontolás szerinti” és az „esetleges” tervezés között (átlag 1,84 - modus 3).

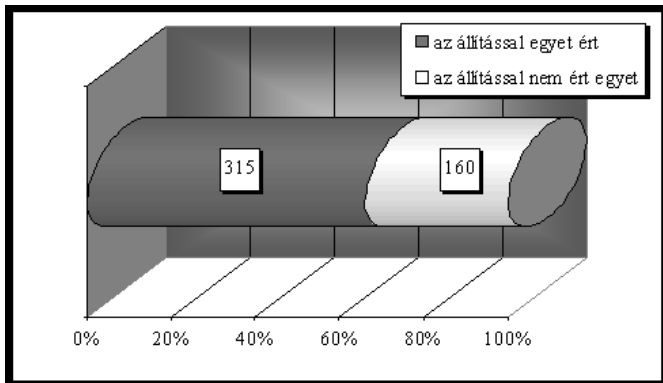
A kérdés kapcsán más megfontolásokról konkrét meghatározásokat – a vicces megjegyzésektől eltekintve – nem írtak le/fogalmaztak meg a válaszolók.



6.) kérdés

Egyetértene-e azzal, hogy Budapesten csak valamelyik jelenleg is működő taxitársaságnál regisztrált taxis dolgozhasson, ha ez nem jelentené, azt, hogy a társaság tagdíját kellene fizetni a regisztrációért, hanem csak egy csökkentett összeget?

A kérdés megválaszolásánál a vélekedéssel: „Egyetértene azzal, hogy Budapesten csak valamelyik jelenleg is működő taxitársaságnál regisztrált taxis dolgozhasson, ha ez nem jelentené, azt, hogy a társaság tagdíját kellene fizetni a regisztrációért, hanem csak egy csökkentett összeget?” a válaszolók közül 315 fő (a válaszolók 63%-a), egyetértett, 160 fő (a válaszolók 32%-a), nem értett egyet – 25 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A válaszolók közül kétszer annyian valamelyik jelenleg is működő taxitársaságnál regisztrált taxisként dolgoznának – ha csökkentett összegű díjért lehetnének a társaság tagjai (átlag 1,27 - modus 1).



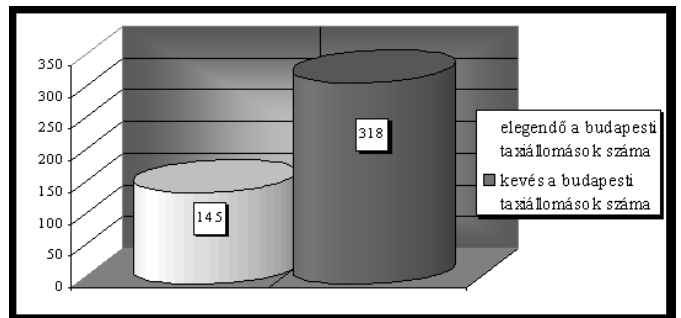
Morog a matektanár:
 – Olyan rosszak vagytok matekból, hogy az osztály 70 százaléka meg fog bukni. Valaki a hátsó padban:
 – Nem is vagyunk annyian!
 * * *
 A szőke nő mondja a barát-nőjének: Jaj, olyan boldog vagyok a három gyerekemmel.

– És nem akarsz még egyet? – kérdezi a másik.
 – Nem, mert azt olvastam, hogy a világon minden negyedik gyerek kínai...
 * * *
 – Gyerekek, melyik állat a gyorsabb? A ló vagy a galamb?
 – Hát gyalog a ló...

7.) kérdés

Véleménye szerint a budapesti taxiállomások száma elegendő, vagy kevés?

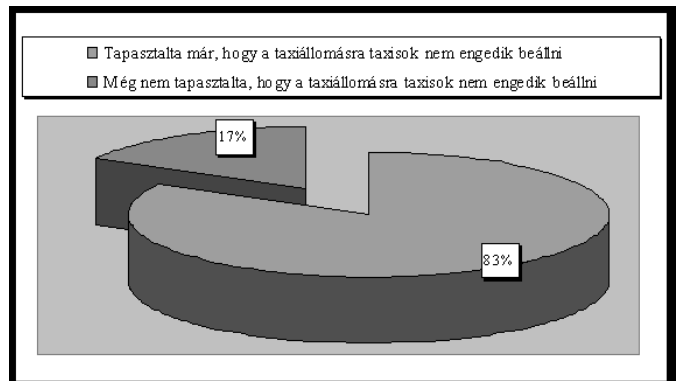
A kérdésre válaszolók közül 145 fő (a válaszolók 29%-a) szerint elegendő, míg 318 fő (a válaszolók 63,6%-a) szerint kevés a budapesti taxiállomások száma – 37 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A kérdés megválaszolásakor több mint kétszer annyian kevesellték a meglévő állomások számát, mint akik szerint az elegendő (átlag 1,26 - modus 2).



8.) kérdés

Tapasztalta-e már, hogy a taxiállomásra taxisok nem engedték beállni?

A kérdésre adott válaszok azt mutatják, hogy 399 fő (a válaszolók 79,8%-a) esetében fordult már elő, hogy a taxiállomásra taxisok nem engedték beállni, míg 82 válaszolónak (a válaszolók 16,4%-a) még nincs ilyen tapasztalata – 19 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. Kollégáink körében – sajnos – egyértelmű tapasztalat (talán gyakorlat), hogy a taxiállomásra taxisok nem engedik őket beállni – válaszolóink közül négyszer annyian éltek meg ilyen szituációt (átlag 1,13 - modus 1).



Azon fővárosi helyszínek felsorolása – kapott válaszok alapján –, amelyekre válaszolóinkat a taxiállomásra taxisok nem engedték beállni – a kapott válaszok számossága szerinti sorrendben:

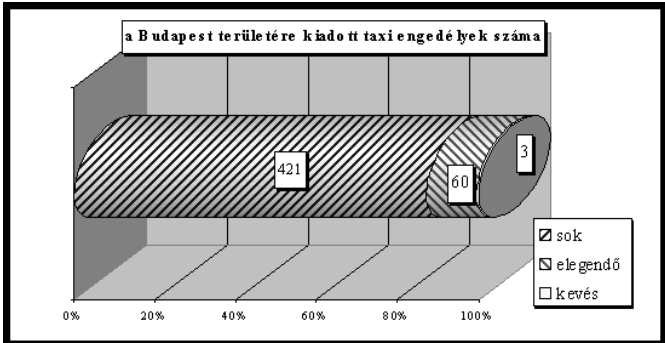
Taxisok a következő taxiállomásokon nem engedték beállni kollégáinkat

- pályaudvarokon (sorrendben Kelet pu., Nyugati pu., Déli pu.),
- a Belváros területén,
- a repülőtéren,
- mindenhol, ahol ez lehetséges,
- az Oktogonon,
- jól frekvenciált helyeken,
- hotelek és szállodák környékén levő drosztkon,
- az Örs vezér téri állomásokon,
- bevásárlóközpontok környékén levő taxiállomásokon,
- a Blaha Lujza téren,
- a Vár területén,
- különféle szórakozóhelyek környékén, valamint a
- VI. kerületi állomásokon.

9.) kérdés

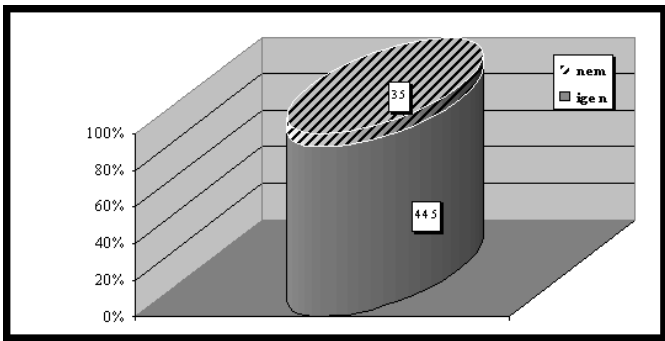
Véleménye szerint a Budapest területére kiadott taxiengedélyek száma/sok - elegendő - kevés?

Válaszó kollégáink 9. kérdésre adott válaszai alapján 421 fő (a válaszolók 84,2%-a) szerint sok, 3 fő esetében kevés, míg 60 fő (a válaszolók 12%-a) szerint elegendő a Budapest területére kiadott taxiengedélyek száma – 16 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A feltejt kérdés „költőinek” tekinthető – értéke szerint szignifikáns, hiszen válaszoló kollégáink szinte mindegyike (96,2%) szerint elegendő, vagy sok a főváros területére kiadott taxiengedélyek száma (átlag 1,13 - modus 1).

**10.) kérdés**

Támogatna-e egy esetleges létszám-moratóriumot, majd létszámkorlátozást?

A kérdésre adott válaszok azt mutatják, hogy 445 fő (a válaszolók 89%-a) támogatna, míg 35 fő (a válaszolók 7%-a) nem támogatna egy esetleges létszámkorlátozást – 20 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A kérdésre válaszoló kollégák elsősorban többsége támogatna egy esetleges moratóriumot, majd létszámkorlátozást a szolgáltatás fővárosi területén. Nyilvánvalóan azok a válaszolók támogatják ezt a moratóriumot, akik az előző kérdés kapcsán „sok”-nak ítélték a Budapest területére kiadott taxiengedélyek számát – még a „nem-válaszolók” száma is közel azonos érték (átlag 1,04 - modus 1).



Jön egy nő a dokihoz, kékre-zöldre verve, a doki felkiált: – Istenem mi történt magával?

A nő mondja:

– Akárhányszor jön haza az uram részegen, annyi-szor megver.

– Hm, – mondja az orvos, - tudok erre egy teljesen biztos és hatásos szert. Ezután, amikor részegen jön az ura haza, vegyen egy csésze kamilla teát és öblö-

gesse a torkát, alaposan és hosszan öblögesse...

Két hét múlva jön ugyan-az a nő a dokihoz, de virág-zóan néz ki és mondja: – Doktor úr ez csodálatos amit javasolt, képzelje, jön az uram holt részegen, én meg öblítem, meg öblítem a torkom, ő meg nem bánt engem...

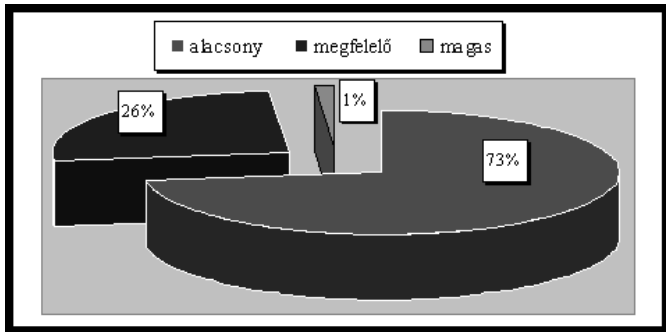
– No látja, egyszerűen csak kussolni kell...

11.) kérdés

Véleménye szerint a főváros területére megállapított maximált tarifa mértéke?

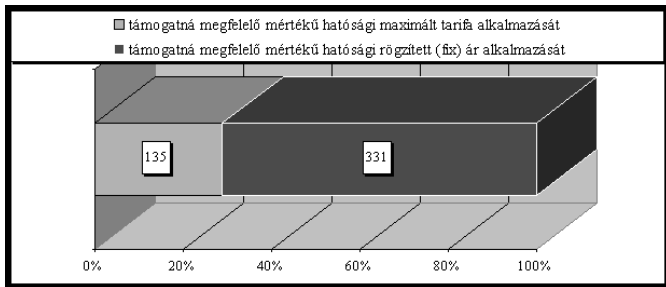
– alacsony – megfelelő – magas?

Válaszó kollégáink e kérdésre adott válaszai alapján 346 fő (a válaszolók 69,2%-a) szerint alacsony, 7 fő szerint magas, míg 122 fő (a válaszolók 24,4%-a) úgy gondolja megfelelő a Budapest területére megállapított maximált tarifa mértéke – 24 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A kérdésre adott válaszok alapján a fővárosi maximált tarifa mértéke minden negyedik válaszoló szerint megfelelő, míg a válaszoló közül háromszor annyian – háromból kettő – egyetérténekel emelésével (átlag 1,46 - modus 1).

**12.) kérdés**

Az alkalmazható árformák közül melyiket támogatná?

A kérdésre adott válaszok szerint a válaszolók közül 135 fő (a válaszolók 27%-a) megfelelő mértékű hatósági maximált tarifát, míg 331 válaszoló (a válaszolók 66,2%-a) megfelelő mértékű hatósági rögzített (fix) árat támogatna az alkalmazható árformák közül – 34 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. Kollégáink az alkalmazható árformák közül kétszer annyian támogatják megfelelő mértékű hatósági rögzített (fix) ár alkalmazását – a megfelelő mértékű hatósági maximált tarifával szemben (átlag 1,6 - modus 2).

**13.) kérdés**

Véleménye szerint Budapesten mennyi lenne az ideális taxitarifa mértéke?

A kérdés kapcsán a válaszolóknak lehetőségük volt a taxiszolgáltatás jellemző költségelemeinek megítélésére – kollégáink közül 77 nem éltek a felkiált lehetőséggel – nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni.

Az egyes díjelemekre vonatkozóan a következő javaslatok érkeztek:

Az alapdíj javaslatok átlaga 425,5 Ft, rendkívül nagy volt a szóródás 260 és 2000 Ft- között, de a legtöbb válaszoló, 175 fő (a válaszolók 35%-a, ez a leggyakrabban előforduló érték) szerint 500 Ft. lenne az ideális összegű alapdíj, 111 fő (a válaszolók 22,2%-a) 300 Ft-ra voksolt, sőt 29-en 1000 Ft.-al értenének egyet.

A km-díjra vonatkozó javaslatok átlaga 246,25 Ft. lett, nagy volt a szóródás 200 és 800 Ft között, a legtöbb válaszoló, 222 fő (a válaszolók 44,4%-a) a leggyakrabban előforduló érték) szerint 250 és 300 Ft között lenne a megfelelő km-díj-tarifa.

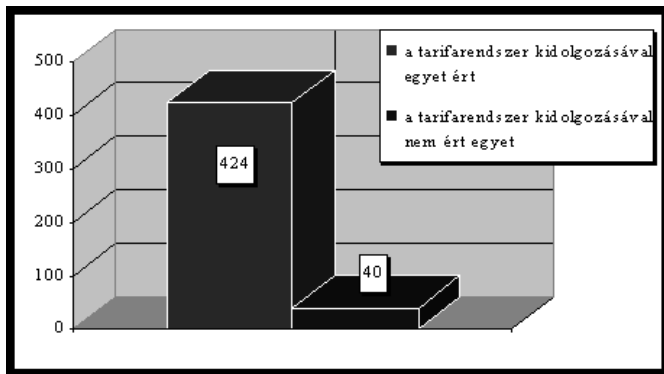
A várakozási díj javaslatainak átlaga 57,7 Ft lett, a legtöbb válaszoló, 240 fő (a válaszolók 48%-a/a leggyakrabban javasolt összeg) szerint 50 és 60 Ft között lenne a várakozási díj megfelelő összege, de 63 fő 100 Ft-ra „emelné a mércét”.

A kérdésre válaszolók véleménye szerint az ideális taxitarifa esetében az alapdíj 450 Ft., a km-díj 250 Ft, míg a várakozási díj összege 60 Ft lenne. A kérdésre beérkezett válaszok körében nagy volt a szóródás a javaslatok között, magas volt a „nem-válaszolók” száma, de a végeredmény tarifákkal a válaszolók több, mint 40%-a egyetértett.

14.) kérdés

Egyetértene-e azzal, hogy a Fővárosi Önkormányzat olyan tarifa-rendszert dolgozzon ki, melynek nyomán minden évben pontosan számolható lenne a tarifa?

A kérdésre válaszolók közül 424 fő (a válaszolók 84,8 %-a) értene egyet, míg 40 fő (a válaszolók 8%-a) nem támogatná évente változó és kalkulálható Fővárosi Önkormányzat által kidolgozandó tarifa-rendszerrel – 36 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A kérdésre válaszoló kollégák elsősorban többsége – 6 válaszolóból öt fő – /szignifikáns összefüggés/ értene, egyet és várja, hogy a Fővárosi Önkormányzat olyan tarifarendszert dolgozzon ki, melynek nyomán minden évben pontosan számolható lenne a tarifa (átlag 1,01 – modulus 1).

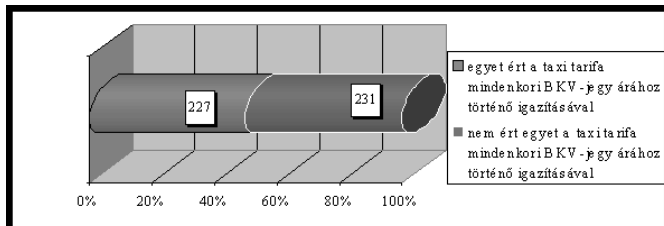


15.) kérdés

Egyetértene-e azzal, hogy a Fővárosi Önkormányzat a taxitarifát a mindenkori BKV-jegy árához igazítsák, valamilyen arányszám megállapításával?

A kérdésre adott válaszok szerint a válaszolók közül 227 fő (a válaszolók 45,4%-a) egyetértene, míg 231 válaszoló (a válaszolók 46,2%-a) nem értene egyet azzal, hogy a Fővárosi Önkormányzat a taxitarifát a mindenkori BKV-jegy árához igazítsák, valamilyen arányszám megállapításával – 42 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni.

A kérdés általános témát feszeget, mindenkinek van saját válsza, tartalmi összetevői nem csak foglalkoztatják kollégáinkat, hanem markánsan meg is osztották a válaszolókat (átlag 1,38 – modulus 2, a szórás közepárayos).



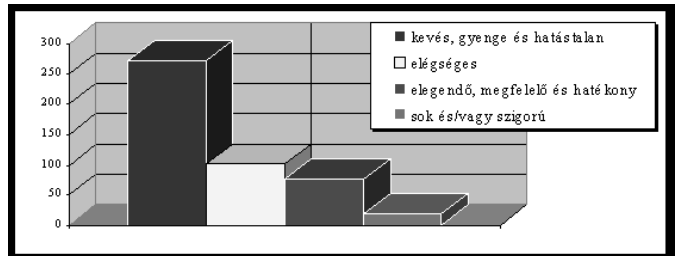
Azt hiszem, felkötöm magam... Persze, csak ha minden kötél szakad.

Ha nem mész el mások temetésére, ők sem mennek el a tiedre.

16.) kérdés

Véleménye szerint a taxisok tevékenységének ellenőrzése a fővárosban....

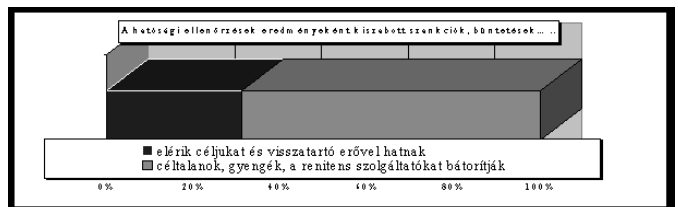
A kérdőív ellenőrzési blokkjának egyik legizgalmasabb kérdésére adott – talán meglepő – válaszok szerint 271 fő (a válaszolók 54,2%-a) kevésnek, gyengének és hatástalannak, 102 fő (a válaszolók 20,4%-a) elégségesnek, 76 fő (a válaszolók 15,2%-a) elegendőnek, megfelelőnek és hatékonynak, míg 19 válaszoló (a válaszolók 3,8%-a) soknak és/vagy szigorúnak ítéli a taxisok tevékenységének ellenőrzését – 32 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A külső szemlélő számára meglepő válaszok érkeztek a kérdésre; minden második válaszoló kevésnek, gyengének és hatástalannak minősíti a taxisok tevékenységének ellenőrzését a fővárosban, a válaszok 20%-a szerint elégséges, minden hatodik mondja, hogy elegendő/megfelelő és hatékony, míg az elenyésző kisebbség szerint könnyíteni/lazítani kellene a kontrollon. A válaszok többsége két nagy csoportvéleményt körvonalaz, 54,2%-uk szerint szigorítani kellene, 35,6 %-uk szerint úgy jó ahogy most van (átlag 1,56 – modulus 1).



17.) kérdés

Véleménye szerint a hatósági ellenőrzések eredményeként kiszabott szankciók, büntetések

Az ellenőrzési blokk második kérdésére adott válaszok alapján, 141 fő (a válaszolók 28,2%-a) szerint a hatósági ellenőrzések eredményeként kiszabott szankciók, büntetések elérik céljukat és visszatartó erővel hatnak, míg 313 válaszoló (a válaszolók 62,6%-a) céltalannak, gyengének ítéli, és szerintük a renitens szolgáltatókat felbátorítják – 46 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A válaszok tanúsága szerint a kiszabott büntetések nagyon nem érik el céljukat, háromból kettő állítja, hogy gyengék/eredménytelenek, sőt ellentétes hatást váltanak ki. Nyilvánvaló összefüggés tapasztalható: akik gyengének ítélték meg az előbb az ellenőrzéseket, ugyanazok szerint a kiszabott büntetések sem érik el céljukat (átlag 1,53 – modulus 2).



Két barát találkozik a városban. Az egyiknek egy hatalmas lilás-fekete monokli díszleleg a szeme alatt.

– Te, barátom! Mi történt veled?

– Ismered a feleségem...
– Igen, ismerem, de...
– Tudod milyen...
– Tudom, de akkor is, mi történt?

– Szemen vágott egy fa-

gyasztott csirkével!

– Ne már! És miért tette?

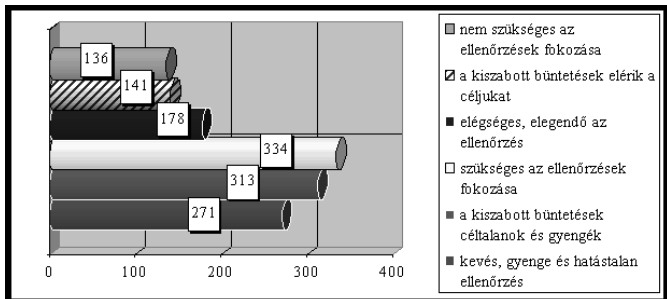
– Épp a mélyhűtőben matotott, bedölvé, miniszknya volt rajta. Nem bírtam magammal, felhajtottam a szoknyáját és nekiestem!

– És ezzel mi a baj? Nem szereti hátulról?

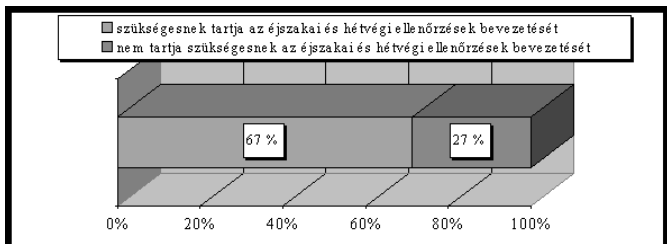
– Dehogynem! Csak nem a Tescóban!

18.) kérdés**Szükségesnek tartaná az ellenőrzések fokozását?**

Az előbbi két kérdés kontroll-kérdésére adott válaszok szerint, 334 fő (a válaszolók 66,8%-a) egyet értene, míg 136 fő (a válaszolók 27,2%-a) nem értene egyet az ellenőrzések fokozásával – 30 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. Az előbbi két kérdésre adott többségi válaszadók a jelen kérdésre adott válaszikkal igazolják és támasszák alá, hogy a gyenge ellenőrzési tevékenység és a kiszabott büntetések nem érik el céljukat, ezért a kétharmados többség tartja szükségesnek az ellenőrzések fokozását (átlag 1,21 – modulus 1). Lássuk a három kérdés közös táblázatát!

**19.) kérdés****Szükségesnek tartaná-e az éjszakai és hétfégi ellenőrzések bevezetését?**

A rendkívüli ellenőrzések bevezetését vizsgáló kérdésre adott válaszok szerint a válaszolók közül 335 fő (a válaszolók 67%-a) szükségesnek tartaná, míg 135 válaszoló (a válaszolók 27%-a) nem tartaná szükségesnek az éjszakai és hétfégi ellenőrzések bevezetését – 30 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A kérdésre adott válaszok alátámasztják, hogy határozott álláspontok vannak a válaszokban, hiszen akik állítják, hogy a jelenlegi ellenőrzés kevés és gyenge, a büntetések céltalanok, azok fokoznak az ellenőrzéseket, és most ugyanazok tartanák szükségesnek az éjszakai és hétfégi ellenőrzések bevezetését. Még a „nem-válaszolók” száma is azonos! – átlag 1,21 – modulus 1



Egy vállalat vezetője egy nap új alkalmazottat vesz fel.

– Mi a neve? – kérdezi a jelentkezőtől.
 – János – válaszol a férfi. A főnök arca elborul:
 – Nézze, nem tudom, eddig milyen szedett-vedett helyen dolgozott, de nálunk senkit nem szólítanak a keresztnévén. Ez csak fölösleges bizalmaskodáshoz vezetne, ami tudvalevőleg a tekintély rombolását eredményezi. Alkalmazottaimat kizárólag a vezetéknevükön szólítom – Kovács, Kiss, Tóth – csak a vezetéknev, érti ugye? Magának én Nagy igazgató úr vagyok. Semmi haverkodás, és akkor minden rendben lesz. Akkor kezdjük még egyszer. Mi a teljes neve?

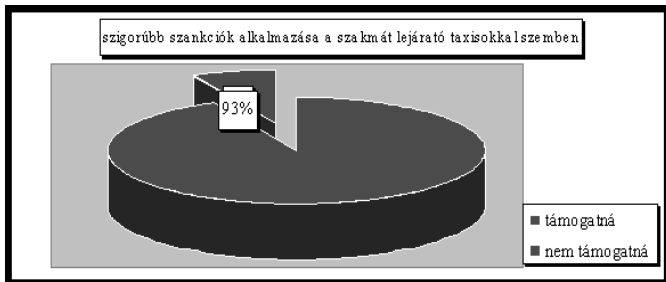
A jelentkező sóhajtot, majd kiböki:

– Drágám. A nevem Drágám János.

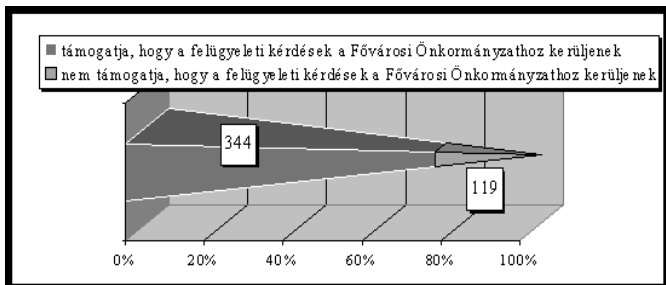
– Oké, János, akkor beszéljünk az anyagiakról...

20.) kérdés**Támogatná-e szigorúbb szankciók alkalmazását a szakmát lejárato taxisokkal szemben?**

Az ellenőrzési blokk következő kérdésére adott válaszok alapján, 447 fő (a válaszolók majdnem 90%-a) támogatná szigorúbb szankciók alkalmazását, míg 35 válaszoló (a válaszolók 7%-a) nem támogatná. céltalanok, gyengének ítéli és szerintük a renitens szolgáltatókat felbátorítják – 18 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A kérdésre adott válaszokban szignifikáns összefüggés van a szakmai önbecsülés erősítésének szándéka és a kóklerekkel szembeni szankciók erősítése között. Itt mindenki tudta mit kell válaszolni, a kérdésre szinte kizárólag „igen” válaszok érkeztek, a kérdések közül jelen kérdésre adott válaszokban közel az átlag leginkább az egyik szélső értékhez és a „nem-válaszolók” száma is itt egyike a legalacsonyabbnak (átlag 1,03 – modulus 1).

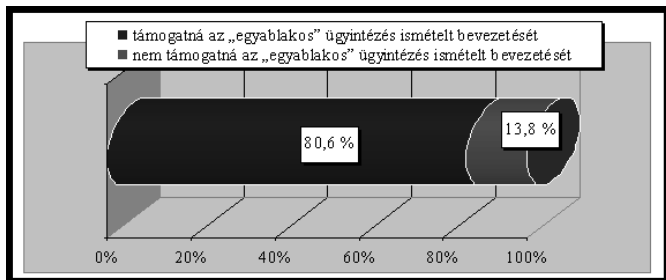
**21.) kérdés****Támogatná-e, hogy valamennyi a taxis szakma szabályozásával, ellenőrzésével és szankcionálásával kapcsolatos feladat, a jelenlegi gyakorlattól eltérően egy kézbe, a Fővárosi Önkormányzathoz kerüljön?**

Az ellenőrzési blokk zárókérdésében kapott válaszok szerint a válaszolók közül 344 fő (a válaszolók 68,8%-a) szükségesnek tartaná, míg 119 válaszoló (a válaszolók 23,8%-a) nem tartaná szükségesnek, hogy a taxis szakma szabályozásával, ellenőrzésével és szankcionálásával kapcsolatos összes feladat a Fővárosi Önkormányzathoz kerüljön – 37 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A kapott válaszok ismét minősítik a jelenlegi helyzetet, a válaszadók jelentős többsége/kétharmada szerint rendkívül káros, ha a taxis szakma szabályozását és ellenőrzését érintő kérdések nem egy kézben vannak – ugyanakkor az illetékesség miatt támogatnák, hogy az az egy kéz a Fővárosi Önkormányzaté legyen (átlag 1,16 – modulus 1).

**22.) kérdés****Támogatná-e, hogy ismételten bevezetésre kerüljön az úgynevezett „egyablakos” ügyintézés?**

A kérdőív utolsó kérdésére adott válaszok szerint 403 fő (a válaszolók 80,6%-a) támogatná, míg 69 fő (a válaszolók 13,8%-a) nem támogatná, hogy ismételten bevezetésre kerüljön az úgynevezett „egyablakos” ügyintézés – 28 fő nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. Az ellenőrzési blokk válaszaiban megjelenő erősödő szakmaiság és szigorító intézkedések iránti elvárás mellett jelenik meg a 22. kérdés válaszaiban megfogalmazott igény az egyszerűbb és mégis hatékonyabb ügyintézés iránt. A kérdésre

adott válaszok itt is szinte teljes mértékben egyöntetűek voltak – öt válaszoló közül négyen az ismételt bevezetést választották (átlag 1,08 - modus 1).

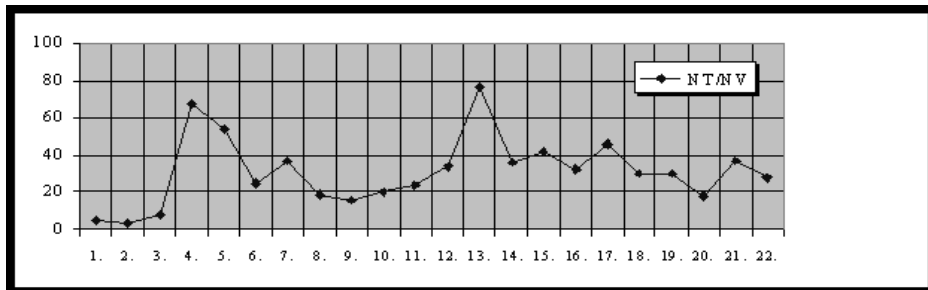


A válasz nélkül hagyott kérdésekről...

Válaszolóink, ha nem értették a feltett kérdést, vagy nem kívánták leírni/közzétenni válaszaikat, akkor nem válaszoltak. A kérdőívben megfogalmazott 22 kérdés 24 000 válaszlehetősége közül válaszolóink 690 alkalommal (legtöbbször a 13. és 4. kérdésnél) adtak „NT/NV”-s választ – nem tudta/értette a kérdést, vagy nem kívánt a kérdésre válaszolni. A „NT/NV” válaszok aránya 2,875, amely az elfogadott 2-3%-os statisztikai hibahatáron/korlátan belül van.

A következő táblázatban láthatóak egyes kérdésekre adott nemleges válaszok konkrét értékei:

kérdés	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.
NT/NV	5	4	8	68	54	25	37	19	16	20	24	34	77	36	42	32	46	30	30	18	37	28



Milyen volt a kérdőív kérdéseire válaszoló összegzett véleménye általában?

Milyen jellemzőkkel írhatóak le a kérdésekre válaszoló (átlagos) kollégánk?

Válaszadóink

- 73%-a egyéni vállalkozóként végzi tevékenységét,
- 86,4%-uk taxi-társaság keretein belül dolgozik,
- a válaszolók 66,8%-a autóját nem csak taxizásra használja,
- a taxizás alatt az utaskilométer összes kilométerhez viszonyított aránya 34,7%,
- határozottan nem tudja eldönteni, hogy szabadnapjait hétvégéhez kösse, vagy más megfontolás alapján vegye ki, vagy esetlegesen,
- 63%-uk határozottan egyetért azzal, hogy Budapesten csak valamelyik jelenleg is működő taxitársaságnál regisztrált taxis dolgozhasson – persze ha ez nem jelentené, azt, hogy társasági tagdíjat kellene fizetni a regisztrációért –, egy csökkentett összegért,

Egy hosszú repülőút közben, az óceán fölött, a kezdő pilóta elkezd rémülten ordítani:

– Ó, istenem! Nézd ezt a jelzést! Kifogyott az üzemanyag! MINDANNYIAN SZÖRNYET FOGUNK HALNI!

– Hülye barom, ez nem a benzinlámpa, csak azt jelzi, hogy hallanak minket az utasok...

Ölni tudnék egy Béke Nobel-díjért!

- 63,6%-uk véleménye szerint több budapesti taxiállomás kellene,
- ugyanakkor a válaszolók 79,8%-a esetében fordult már elő, hogy a meglévő taxiállomásokra taxisok nem engedték beállni – leginkább és legtöbbször a pályaudvarok környékén, a belvárosban, a repülőtérrel, illetve mindenhol, ahol ez lehetséges,
- a válaszadók 84,2%-a szerint sok a Főváros területére kiadott taxi engedélyek száma,
- támogatná 89%-uk egy esetleges létszám-moratóriumot, majd létszámkorlátozást,
- a válaszolók 69,2%-a szerint a főváros területére megállapított maximált tarifa mértéke alacsony (emelni kellene),
- az alkalmazható árformák közül 66,2%-uk a megfelelő mértékű hatósági rögzített (fix) árat támogatná,
- a válaszolók fele véleménye szerint az ideális taxitarifa esetében az alapdíj 450Ft., a km-díj 250Ft, míg a várakozási díj összege 60 Ft. lenne,
- 6 válaszolóból öt értene egyet és várja, hogy a Fővárosi Önkormányzat olyan tarifarendszert dolgozzon ki, melynek nyomán évente pontosan számolható lenne a tarifa,
- bizonytalanok és nem tudják eldönteni, hogy egyetértene-e a taxi-tarifa mindenkori BKV-jegy árához történő igazításával (valamilyen arányszám megállapításával),
- kevésnek, gyengének és hatástalannak ítéli meg a taxisok tevékenységének ellenőrzését a fővárosban a válaszolók 54,2%-a,
- a hatósági ellenőrzések eredményeként kiszabott büntetések nem érik el céljukat, gyengék/eredménytelenek, sőt elmentes hatást váltanak ki – állítják háromból kettő,

• kétharmaduk (67%) szükségesnek tartaná az ellenőrzések fokozását és az éjszakai, valamint a hétvégi ellenőrzések bevezetését,

• szinte mindegyikük (90%) támogatná szigorúbb szankciók alkalmazását a szakmát lejárató taxisokkal szemben,

• a válaszadók jelentős többsége/kétharmada támogatja, hogy valamennyi a taxis szakma szabályozásával, ellenőrzésével/szankcionálásával kapcsolatos feladat – a jelenlegi gyakorlattól eltérően – egy kézbe, a Fővárosi Önkormányzathoz kerüljön, és

• a válaszokban megjelenő erősödő szakmaiság és szigorító intézkedések iránti elvárás mellett a

válaszolók 80,6%-a támogatná – az egyszerűbb és mégis hatékonyabb ügyintézés keretében – az úgynevezett „egyablakos” ügyintézés ismételt bevezetését.

A kérdőíves vizsgálat végén köszönet illeti meg a válaszoló kollégákat válaszaikért, javaslataikért és kritikai észrevételeikért, de külön elismerés illeti meg a vizsgálat végrehajtásában és feldolgozásában, illetve az elemzésben részt vevő munkatársainkat, segítőinket is. A vizsgálat során kapott válaszokból sok-sok értékes javaslatot kaptunk, tapasztalatokat és véleményeket gyűjtöttünk össze, amelyeket további munkánk, tevékenységünk során igyekszünk – a javaslatok megfogalmazóival együtt – alkalmazni és/vagy bevezetni.

Összességében megállapítható volt – a kérdőíves lekérdezés teljes folyamatában –, hogy taxis kollégáink szívesen osztották meg véleményüket, mondták el jobbító javaslataikat, fogalmazták meg kritikai észrevételeiket. Válaszaik is jól tükrözték, hogy nem érzéketlenek akkor, mikor eddigi és leendő utasaink életkörülményeinek, valamint saját munkakörülményeik javítása a tét. Várják meglévő problémáik megoldását, a kérdőíves lekérdezés eredményeinek közzétételét és a kapott javaslatok kedvező fogadtatását, illetve azok elvárt hasznosítását.

Budapest, 2010. január 10.

Héray László
ügyvezető igazgató

MIT TESZ A MINISZTERIUM A FEHÉR RENDSZÁMOS TAXIKKAL?

Egy dolgot tesz, vagy tehet, ez egyértelműen kiderül mellékelt válaszlevelükből. Rázzák az öklüket! „**Mit csinálsz, te betyár!**” Levelük szerint a „fekete” taxik egyre nyilvánvalóbb működésének megszüntetése a rendőrség és a közlekedési hatóság dolga. Nemrégiben olvashattatok erről a problémáról a rendőrség illetékesének a választát, miszerint ez nem az ő asztaluk. Ha valaki világitás nélküli szabadjelzőt tesz autójára, az magánügy. Nincs más hátra, várjuk a közlekedési hatóság választát, mert természetesen őket is megkerestük.

Nem tehetünk egyebet: mindenkit megkeresünk, megmozdítunk, mindent felforgatunk mindaddig, amíg akár egyetlen „fekete taxis” is elveszi munkánkat, vagy rombolja a taxis szakma becsületét. Mi nem alkothatunk jogszabályokat, nem kérhetünk számon, csak levelezhetünk. Megtesszük.

Juhász Péter

Válaszlevelük:

Tisztelt Juhász Úr!

A Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériumba a taxik közlekedésével kapcsolatban küldött levelében foglaltakkal kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adom.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (1) bekezdésének a) pontja alapján a meghatározott engedélyhez és okmány

megléteshez kötött belföldi közúti közlekedési szolgáltatásra, így a személytaxival végzett személyszállításra vonatkozó rendelkezések megsértői is bírság fizetésére kötelezhetők. E rendelkezések megtartását pedig belföldi forgalomban közlekedő jármű esetén a közlekedési hatóság és a rendőrség jogosult ellenőrizni. A bírság összegét pedig a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításához és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet tartalmazza: a taxiengedély nélkül személyszállítási tevékenységet végző 800 000 Ft bírsággal sújtható.

Tárcaánk a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítás hatályos szabályozási rendszerét felül kívánja vizsgálni. A szabályozásban alapvetően át kívánjuk alakítani a személytaxis és személygépkocsis 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 helyes sajátosságok-

a jogalkalmazó hatóságok szempontjai teljes körűen érvényesüljenek. Bízunk benne, hogy az egyeztetések eredményeképpen olyan szabályozás készül majd el, amely



A szabadjelző egyértelműen egy taxicégre utal, a rendszám fehér, a felirat „ÉTELFUTÁR”. Ez a fajta kontártevékenység a XXI. századi Magyarországon ezek szerint teljesen legális...

tól függő meghatározására. A felülvizsgálat során a mai igényekhez igazodóan újra szeretnénk szabályozni a taxiként üzemeltethető járművekkel kapcsolatos műszaki követelményeket is.

A korszerű szabályozás kidolgozása érdekében szakértő munkabizottságot hívtunk össze annak érdekében, hogy a szabályozásban mind a piaci szereplők, mind pedig

mind a szolgáltatást igénybe vevő utasok, mind a szolgáltatást nyújtók számára megleléddéssel szolgál majd.

Budapest, 2010. március 19.
Üdvözlettel:

Barna Péter
Közlekedési, Hírközlési
és Energiaügyi Minisztérium
Közlekedési Szabályozási
Főosztály vezetője

Szöke csaj helyet foglal a repülőn. Odamegy hozzá a légikísérő, és azt mondja:

– Kérem, ez az első osztály. Önnek muszáj a másodosztályon helyet foglalnia. Oda szól a jegye.

A szöke válaszol:

– Szöke vagyok, szép vagyok, Ausztráliába utazok, itt maradok ezen a helyen. – A légikísérő megy a pilótafülkébe, elmondja, hogy a szöke nem akar a másodosztályra ülni. Azt mondja a másodpilóta:

– Na majd én elintézem. Odamegy a szöke csajhoz és mondja:

– Hölgyem az ön jegye a másodosztályra szól, muszáj oda ülnie, ez itt az első osztály. A szöke felel:

– Szöke vagyok, szép vagyok, Ausztráliába utazok, itt maradok ezen a helyen.

A másodpilóta megy a pilótahoz, elmondja a szökével folytatott beszélgetést. Azt mondja a pilóta: – Na majd én elintézem, az én feleségem szöke, tudom, hogyan kell velük beszélni.

Pilóta a szöke nőhöz megy, valamit súg a fülébe. A szöke nő azonnal feláll és helyet foglal a másodosztályon. A légikísérő és a másodpilóta csak bámul. A pilóta azt mondja:

– Mondtam neki, hogy az első osztály nem Ausztráliába repül.

Ha két hideg, esős nap után végre ragyogó napsütésre ébredsz, akkor biztosan hétfő van.

Zavard össze a világot: mosolyogj hétfőn!

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Citroën C4 Picasso



Annak idején, amikor 2006-ban ezt a típust bemutatták, az „üdvözöljük a fényterűek világában” szlogennel kezdtek bele a hazai értékesítési kampányba. Nos, talán sokaknak azóta is ez a legjellemzőbb külső jegye a C4 Picasso-nak. A panoráma-egyterűként is jellemzett autó vezető- és anyósülésen helyet foglalók szinte üvegkalkitában érzik magukat. Úgyanis már alapáron, szokatlan módon a fejük fölé húzódik a szélvédő. Ha nagyon erős a szemből jövő fény, egy sínen csúszó rolóval „hagyományossá” tehetjük az első ablakot, amiről így akár két napellenző is lehajtható.

Amennyiben ez kevés, felárért még egy óriási – természetesen hő- és UV-szűrős – napfénytetőt is rendelhet a vevő. Az ilyen autóban utazni kivételes élményt jelent. Ráadásul taxihasználat esetén szimpatikus szolgáltatásbővítés is, mert az utas menet közben minden irányban gyönyörködhet a tájban vagy az épületekben.

A modell egyébként különleges kialakításának köszönhetően egyedülálló szolgáltatásokat is nyújt. Amennyiben az ötüléses verziót választjuk (kapható 7 személyes is) a könnyen variálható belső térben 5 kényelmes, önálló ülés található. A két első, főúri kényelmet biztosító, karfával ellátott, minden irányban állítható fotelből a vezető könnyedén eléri a sebességváltó-kart, anélkül, hogy kezét a karfáról fel kellene emelni. Taxiként való használat esetén felmerülhet az automata-váltó iránti igény is, ez természetesen felárért rendelhető. A kézifék elektromos vezérlésű és automatikusan rögzíti a járművet. Oldása a gázpedál lenyomásával történik. Szá-

momra – nyilván a korom miatt – ez az egyre inkább terjedő megoldás nem túl szimpatikus. Megszoktam, ha valamilyen nem várt gond adódik, ott a kézifék. Akár kanyarodásra is. Viszont az elektromosan vezérelt nem lehetséges menet közben ügyeskedni. Kár, de nem hozzám igazodik az autógyártás, amit viszont tudomásul veszek. A C4 Picasso kormánymérete, kiképzése ideális. Ráadásul nagyon sok minden kényelmesen vezérelhető innen. Például az audio-rendszer, a sebességtartó-, vagy határoló automatika. Ami e márka esetén már megszokott: a kormány középső része fixen rögzített, így a kezelőgombok kanyarodás esetén is egy helyben maradnak. Nem állítom, hogy így jó, de könnyű hozzászokni. Egyébként az első traktus szokatlanul nagy. Még a hasonló kategóriájú egyterűekhez képest is. Nem mellesleg, az anyósülésen helyet foglaló utas jó messze ül a vezetőtől. Ami lássuk be, sokszor jól jön ...

A nagyméretű, digitális műszerfal minden szükséges információt megad a vezetőnek. Ennek háttérzíne változtatható, mint ahogy a mutatott információk is személyre szabhatók. A Citroën-tulajdonos nem szorul a benzinkutaknál kapható szagosítókra, mert a beépített és cserélhető különféle illatú betétek szabályozhatóan tüntetik el a kellemetlen szagokat. A kétoldali klíma beállítása nem bonyolult és



és k é z r e
esik. Tárolórekeszekben is bővelkedik az autó, így a taxis minden szükséges és szükségtelen kacatja jól eltüntethető. Az utastérben elosztva számos különféle pakolóhelyet alakítottak ki. Elöl, a műszerfalon 2 nagyméretű zárt tároló található, de hátul a padlóba rejtve, illetve az ajtókon is található rekeszek. Az anyósülés előtti két részre osztott kesztyűtartó is több funkció betöltésére alkalmas.

Az utasok kényelmét szolgálják a hátsó napfényvédő rolók és az első ülések háttámlájáról lehajtható asztalkák is. A 3 különálló

Két nő megy a sivatagon keresztül, észreveszik, hogy egy század légionárius rohan utánuk. Erre ők is elkezdtek rohanni. Egy idő után megszólal az egyik: – Ez így nem lesz jó, inkább váljunk keté és a közeli oázisban találkozunk.

Így is tettek, de az utánuk rohanó férficsapat is kettévált és úgy rohantak a nők után.

Később az oázisban találkozott egymással a két nő. Az egyik ruhája teljesen letépve, a másik ezzel szemben fit-

ten, épen és vidáman. – Látom téged nem kaptak el a férfiak, mondd hogy csináltad? – kérdezte a szakadt ruhájú.

– Amikor láttam, hogy mindjárt utolérnek, akkor megálltam és szóltam nekik, hogy tolják le a nadrágjukat, én

hátsó ülés egyenként előre dönthető, előre-hátra mozgatható, illetve kiszerezhető. A csomagtér óriási. A VDA szabvány szerint 576 literes, az ülések pozíciójától függően. Ledöntött hátsó ülések esetén a rakodótér 1734 literig növelhető. Ha az első ülést teljesen előretoljuk, úgy 1870 mm-es tárgyat is elhelyezhetünk az autóban.

A csomagtér-ajtó



kétféleképpen nyitható. Vagy egészben, ám ha nincs nagyobb csomag, a hátsó ablak önállóan is nyílik.

Nehéz minden kényelmi funkció ismertetését egy rövid írásba sűríteni. Ám a felárért rendelhető tolatóradar, a bizonyos típusokhoz rendelhető Hillholder, vagy a parkolóhely-felismerő rendszer segítheti egy taxis mindennapi munkáját.



A C4 Picasso jelenleg négyféle felszereltségben kapható. A Tendance magába foglalja az ESP-t, az ASR-t, 7 légszákot, a sebességtartó és korlátozó berendezést, az automata elektromos rögzítőféket, a nagylátószögű panoráma szélvédőt a kétfázisú napellenzőkkel és az öt különálló ülést. Aki ennél többet szeretne, az választhat a Collection, az Exclusive, illetve a Dynamique limitált szériából, tetszése és pénztárcája függvényében.

A C4 Picasso méretei ideálisak taxihasználathoz. Az autó 4.47 méter hosszú, 2.1 méter széles és 1.68 méter magas. Könyökmagasságban mért szélessége 1.5 méter.

A motorválaszték a forgalmazó honlapja szerint kétfajta benzines / 1.6 VTI 120 LE, illetve 1.6 THP 150 LE/ és három gázolajos / 1.6 HDi 16V 110 LE FAP, 1.6 HDi 16V 110 LE FAP MCP6, illetve a 2.0 HDi 16V

138
LE FAP / erőforrásból áll.

Végül, ami az árakat illeti: nos ezekről a márkakereskedőknél érdemes érdeklődni, tekintettel a sokfajta jelenleg is futó akcióra. Itt érdemes megemlíteni, hogy kapható továbbra is a C4 Picasso mellett a taxiként jól bevált Xsara Picasso is, méghozzá igen kedvező áron. Akár LPG-gázüzemre átalakítva is. A részletekről szintén a kereskedők adnak felvilágosítást.

-B-

meg felhúrom a szoknyámat! – És?

– Hát felhúzott szoknyával könnyebb futni, mint letolt nadrággal!

Nem az a baj, hogy nyakig vagyunk a szarban, hanem hogy lötyögtetik.

A szegénység nem szegény, de nekem már marhára elegendő van belőle...

Ha a cápa a tenyereből eszik, a lábából is fog.

A pénz nem boldogít. Egy ember, akinek 3 milliárdja van, semmivel sem boldogabb, mint az, akinek csak kettő van.

Az alkohol folyékony pszichiáter.

Félidős modellfrissítésen a Hyundai Santa Fe

Új hajtásláncok, frissített belső és külső megjelenés kelti új életre az Európa-szerte népszerű Santa Fe-t. Az új dízel és benzinmotoroknak köszönhetően jelentősen csökkent a szabadidő-terepjáró CO₂-kibocsátása.

Az új R2.2-es dízelmotorral, négykerék-hajtással és az új hatfokozatú automata váltóval a Santa Fe CO₂-kibocsátása mindössze 176 g/km, ami jelentős csökkenés a hasonló felszereltségű, előző szériás modell 191 g/km-es értékéhez képest. A 2.2-es dízel maximális teljesítménye 197 LE, legnagyobb nyomatéka pedig 422 Nm az 1800 és 2500 1/min közé eső fordulatszám-tartományban.

A benzines erőforrást kedvelő vásárlók számára a 174 lóerős 2,4 literes négyhengeres Theta-II motor a megfelelő választás. Valamennyi motor teljesíti az Euro-V előírásokat, az R2.2-es dízelt egyes piacokon részecskeszűrővel forgalmazzák. Ezenfelül mindegyik motorhoz rendelhető a legújabb hatfokozatú kézi, illetve automataváltó is.

Az optimális fogyasztás érdekében a Santa Fe-t egy új generátor vezérlőrendszerrel szerelték fel, mely a kuplung kinyo-

másakor szabadonfutó módba kapcsolja a generátort, és ezáltal megszünteti a sűrűlódást. Szintén a fogyasztás csökkentésében segít egy másik megoldás, az ECO visszajelző. A hatfokozatú automata váltóval felszerelt modelleken az ECO ikon vörös, fehér, illetve zöld fényel jelzi, hogy mennyire hatékony a motor üzemanyag-felhasználása. Kézi váltó esetén az ikon a km-számláló LCD-jén található, és villogással jelzi az optimális váltási pontokat.

A fogyasztáscsökkentő megoldások közé tartozik még a légelellenállást javító hátsó légtérelő, valamint az alacsony gördülési ellenállású abroncsok használata.



Így szól a rendelet

Vizsga háromszoros díjért

Előző számunkban közöltük az Országos Taxis Szövetség /OTSZ/ levelét, melyben egy konkrét számla kapcsán arról érdeklődtek, miért ilyen drága a taxi vizsgadíja, ha abban „csak 50%-os” felár lehetséges.

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG

Országos Taxis Szövetség

Tárgy: Tájékoztató taxiz
Vizsgadíjjal kapcsolatban
Metál Zoltán úr

Iktatószám:
KH/El/NS/A/219/1/2010
elnök

1119 Budapest Vahot u. 6.

Tisztelt Elnök Úr!

A Nemzeti Közlekedési Hatósághoz érkezett levelére válaszolva – melyben taxi-vizsgadíjjal kapcsolatban kér állásfoglalást – az alábbiakról tájékoztatom:

A vonatkozó jogszabályoknak a kérdéssel kapcsolatos rendelkezései:

A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet szerint, idézve:

„12.§

(1) A közlekedési hatóság a gépjármű, a mezőgazdasági vontató, valamint ezek pótkocsija forgalmi engedélyének időbeli hatályát az időszakos vizsgálatot követően a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló miniszteri rendelet alapján hosszabbítja meg. Az időszakos vizsgálat nem éri a jármű üzemben tartójának jogszabályban meghatározott – a forgalomban tartott járműve műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfelelőségéért fennálló – felelőségét.

(13) A vizsgáló állomáson az időszakos vizsgálat tárgyi feltételeit, technológiáját és az ügyrendet az 5. számú melléklet határozza meg.”

A személytaxi-szolgáltatás végzésének egyes feltételeiről szóló 21/1992. (X.27.) KHVM rendelet szerint, idézve:

„2.§

(1) A személyszolgáltatásra – az üzemben tartó kérelmére – minősítő vizsgálaton alkalmasnak mi-

Nos, megjött az alábbi válasz, melyből ki derül, az 50%-os „taxis” felár mellett további 16 290 Ft-ot kell fizetni. Azért, hogy a taxi jelleget ellenőrizzék, és amiért már egyszer az 50%-ot felszámolták. Szép

nősített személytaxihoz a Nemzeti Közlekedési Hatóság (a továbbiakban: NKH) regionális igazgatóságára taxi-igazolólapot ad ki. A taxi-igazolólappal mintáját az I. számú melléklet tartalmazza.

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

a) a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendeletben meghatározott üzemeltetési műszaki feltételeknek, valamint a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 21.) MT rendeletben meghatározott feltételeknek megfelel, és

b) a gyártása óta 5 naptári évnél több nem telt el, vagy megfelel a (3) bekezdés b) pontjában foglalt rendelkezéseknek;

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

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

e) hátsó ablaka páramentesítővel ellátott;

f) hátrameneti lámpával szerelték fel;

g) üzemi fékberendezése erőreagálóval van ellátva;

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

i) a beépített viteldíjjelző készülék megfelel a (3) bekezdés a) pontjában meghatározott feltételeknek;

j) felépítménye, utastere állapota megfelel a 2. számú mellékletben meghatározott követelményeknek;

k) a hátsó ülésekhez biztonsági övet szereltek fel, továbbá

l) rendelkezik egy évnél nem régebben elvégzett környezetvédelmi felülvizsgálatról szóló érvényes igazolólappal, továbbá a személygépkocsi-típus nem a külön jogszabályban meghatározott 0 vagy 1 jelzésű környezetvédelmi osztályba tartozik.

(3) A minősítő vizsgálat alkalmával be kell mutatni:

a) a viteldíjjelző készülék érvényes

hitelesítését, az előírásoknak való megfelelését, rendeltetésszerű használatra való alkalmasságát, és a személytaxiba történő beépítés szakszerűségét, az üzembe helyezési bélyegzés érvényességét igazoló – szakértő intézmény által, egy hónapnál nem régebben kiállított – tanúsítást, e rendelkezés hatálybalépéséről külön jogszabály rendelkezik.

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

2/A.§

(1) A személytaxit ismételt minősítő vizsgálaton (a továbbiakban: további minősítő vizsgálaton) kell bemutatni.

a) az időszakos vizsgálat alkalmával,

b) a személytaxi üzemben tartója megváltozik.

(2) Az (1) bekezdés b) pontja alapján elvégzett további minősítő vizsgálaton nem alkalmazható a 2.§ (2) bekezdés b) pontjának második fordulatában és a 2.§ (3) bekezdésének b) pontjában meghatározott feltétel.

(3) A személytaxi további minősítő vizsgálatán nem kell alkalmazni a 2.§ (2) bekezdése l) pontjának második fordulatában a környezetvédelmi osztályba tartozásra meghatározott követelményt.

6/§

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

6/A.

A személygépkocsis személyszállító szolgáltatáshoz használt személygépkocsi minősítő vizsgálatára a 2. § (2) bekezdés h) és i)

Mielőtt azonban valaki a Nemzeti Közlekedési Hatóságot kezdené szidni, leírjuk, ez a szervezet csak jogalkalmazó. A semmivel nem magyarázható, ugyanazon vizsgáért többször is számoló jogszabályt nem ök fogalmazták. Nekik viszont e szerint kell számlázni. Az OTSZ ígérete, hogy ezt a diszkriminatív és nehezen indokolható jogszabályt nem hagyják annyiban. A további lépésekről ügyvédekkel közösen döntenek.

A szerk.

pontjának, valamint a 2. § (3) bekezdés a) pontjának rendelkezését nem kell alkalmazni.

A közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról szóló 91/2004. (VI.29.) GKM rendelet 1. számú mellékletének 1. Fejezete szerint, idézve:

„4. A forgalomba helyezés előtti és az időszakos vizsgálat díja (alapidíj)

4.3. M1 kategóriájú jármű („személygépkocsi”), továbbá az M1 és N1 kategóriájú járműhöz kapcsolható pótkocsi

a) Vizsgálat díja:

16 290 Ft.

b) Vizsgálat díja környezetvédelmi adattal rendelkező m1 kategóriájú, illetve környezetvédelmi felülvizsgálatra nem kötelezett jármű esetén (műszaki és közlekedésbiztonsági díjrész):

10 490 Ft.

Következtetés:

A fenti jogszabályok alapján megállapítható, hogy egy taxi személygépkocsi időszakos műszaki vizsgálatkor a taxi minősítő vizsgálatot is el kell végezni, természetesen az időszakos műszaki vizsgálaton kívül. Az időszakos műszaki vizsgálat díja M1 kategóriájú jármű esetén (a fent idézettek szerint) 16 290 Ft. A taxi személygépkocsi minősítő vizsgálatának díja az M1 kategóriájú járművekre vonatkozó időszakos műszaki vizsgálati díj műszaki és közlekedésbiztonsági díjrészének másfélszerese, tehát 10 490x1,5, azaz 15 735 Ft. mely értelemszerűen a 16 290 Ft-on felül fizetendő, összesen tehát 32 025 Ft.

Kérem, hogy a szövetségük tagjait a fentiekéről tájékoztatni sziveskedjen.

Budapest, 2010. március 22.

Üdvözlettel:

Dr. Eisel György főigazgató

MORFONDÁRIÁK

Nos, vége van lassan a kétciklusos országépítésnek. Nem mondom, épült ez is, az is. Autópályák, hidak, irodaházak, meg csak úgy házak is. Házacskák. A Svábhegyen, Kötcsén, meg még egy pár helyen. Itt is, ott is. Na de fátylat rá. Büntetés ugye kifizetve. Marad minden a régiiben. Ahogy a miniszterelnök úr megmondta: anyagilag így lehetett a legolcsóbban megoldani. Nem fogják lebontani, az biztos. Nem tudom. Hallott már valaki arról, hogy hasonló esetben bontást rendelt volna el az illetékes építésiügyi hatóság? Mert én igen. A Józsi bácsi zártkerti ingatlanján összeültött egy toalettet, más néven budit. Klotyónak is lehet nevezni, mert olyan jól sikerült. Na, ezt a műtárgyat határozat alapján le kellett bontania. Szigorúan kötelezték az eredeti állapot helyreállítására is. Próbálkozott magyarázkodni, meg könyörögni, hogy legalább addig hagy maradjon meg az illemhely, amíg a bukszusbokor meg nem nő. Mert ugye akkor már a mögött tudja intézni az intéznievalókat. Elvégre ő nem egy híres lantművész, hogy bárki szeme látára csak úgy... Mi volt a válasz., na? Az, hogy hozasson az ingatlanjára Toi-Toi mobil WC-t. Igen. Európában vagyunk, vagy mi a fene. Mit ugrál a kinyugdíjas? Tessék tudomásul venni! Mit, kérem tisztelettel? Azt! És szerintem még nagyon sok ezt meg azt kell tudomásul vennünk. Itt a kampány hajrájában lassan azt is tudomásul kell vennünk, hogy szégyellnünk kell magunkat, ha nem, RÁ-vagy RÁ, csakis RÁ szavazunk Amennyiben úgy megutáltuk volna a politikát, hogy nem szavazunk, akkor meg nem is merem leírni, miket mondanak, vagy gondolnak rólunk ezek a „BECSÜLETES”, „IGAZMONDÓ”, jól felkészült, nagytudású, szakértő, öntelt, önjelöltek. Na, de most jövök én. Azaz megyek. Igen. Szavazni fogok. Neeem, nem választani. Szavazni, voksolni, ha úgy jobban tetszik Mert most oda teszem az ikszet amit jobbnak találok. Attól nem jobbak ők, egy cseppet sem. Csak a többiek nem örülnek nekik. Meg aztán nehogy már megint egy párt rendszer legyen. Először csak háromhetente ülészeknek, aztán háromhavonta. Mint annak idején. Volt a tavaszi, nyári, őszi ülészek. Nem is tudom. Téli ülészek volt egyáltalán? Talán egyszer, kétszer. Azért valljuk be, a honi jogalkotásban egy erős kétharmados többségre nyugodtan mondhatjuk, hogy egy párt a hatalom. Annak az egy pártnak egy vezetője van. Az álnoskönyvek szerint ilyenkor nem kimondottan a legjobbra lehet számítani. De mire lehet számítani egyáltalán? Megmondom. Nem sok jóra. Ide már az izraeli harci repülőök sem szállnak le. CSAK átstartolnak. De legalább az egész ország tudomást szerez róla. Sokan felháborodnak. Vannak, akik jót nevetnek. Mert ugye sirással csak a nők tudnak érvelni. Erről egy fiatalkori emlék jut eszembe. Taszáron voltam katoná. Az ország egyetlen éjszakai bonyolultidős elfogó vadászrepülő századánál rádió- és navigációberendezés előkészítő szerelőként. Szóval ennyi év után (cca 45) büntetlenül elmesélhetem, mi történt A szokásos riadó volt, a szokásos éjjel két óra magasságában. Az ilyenkor megszokott nyugodt, kimért, hirtelen begyakorolt cselekvéssort hajtottuk végre. A pánikkeltők (hivatásos tiszt et.-k) kétségbeesett ordítóása közepette. „Mer elvtársak az imperialisták megtámadták a repteret „És ehhez hasonló

hülyeségekkel idegesítették magukat. Mi azért tudtuk, hogy mi a teendőnk. De ők? Na szóval, mire kiértünk a „piros vonalra” már egy csomó ruszki katona is ott volt. Épp egy TU-6-os landolt a füves részen. A testvéri hadsereg katonái nem is engedték, hogy a gépeinket előkészítsük. Mire a tiszt konyha beüzemelt, mi már Griséákat kínálhattuk a jó kis repszszből kutyult alkoholos italunkkal. (amiért egyébként legkevesebb 3 nap fogda járt, ha lébukott a harcos) Majd, mivel ők ezt gyengének találták, odanyújtották a sajátjukat. Mit ne mondjak, hígítatlan anyag volt. Ja, és kék, mint a tinta. Máig is töröm a fejem, hogy melyik kapta melyiktől a nevét Szóval, és tettel, reggelre kiderült, hogy az elvtékünknek volt egy kis laza gyakorlatuk. Az volt a feladatuk, hogy két lépésben Bulgária közbeiktatásával egy imperialista repteret foglaljanak el. Na erről akkoriban egyetlenny hazai bulvárlap egy árva betűvel nem írt meg semmit. Lelküinkre kötötték, hogy aki ezt bárhol elmeséli, az ne számítson semmi jóra. Attól kezdve sokan nem tudtuk, hogy hány óra. Mert ugyan miért mondogatják a tászári, a homoki, a batéi és még sorolhatnám, hogy mely itatóhelyeken, hogy „halljuk felszabadítottak az elvtársak”. Szóval én mint katonaviselt magyar állampolgár azt a tanulságot vonom le a közelmúlt és az általam említett múlt eseményeiből, hogy talán az lett volna napjainkban a jobb, ha az arra jogosultak előre tudtak volna erről az egyébként megszokottnak mondott idegen állam katonái gyakorlatáról. Esetleg még azt is el tudnám képzelni, hogy a honi légvédelem nemrég rendszerbe állított Gripenjei kísérték volna a légtériünkben, a sem nem szövetséges, sem nem baráti, egyáltalán semmilyen katonai kapcsolatban nem álló, nem túllok ha azt mondom, hogy a térségben eléggé agresszív katonai tevékenységet folytató állam harci repülőit. Nehogy valami bajuk essen. Ki tudja? Esetleg el ne tévedjenek. Na jól van, lépjünk túl rajta. Nem. Esetleg bocsánatot kéne kérnünk. Mert sérti sok ember önértetét, hogy napjainkban ilyesmi előfordul. Az Izraeli nagykövet asszony is csak közölte, hogy minden szabályos volt. Ja, akkor a szabályokat sem ártana, ha tudnánk. Na de mit akarunk mi annyira tudni mindent? Tudunk már eleget. Nem igaz? Mikor nem sok kell, hogy a főpolgármester úrról is kiderüljön: meztelen. Elnézést nem jól fejeztem ki magam. Sáros! Na. Mi történik ilyenkor? A régi reflexek. Érdemei eltussolása és elhallgatása mellett, 30 évre titkosítanak mindent. Most jöttem rá, hogy miért titkos a választás egyáltalán. Legalább az nem derül ki soha. Nem úgy az igazság. De kérdem én, mi az igazság? Igaz, hogy a katolikus egyházban pedofília, szexuális eltévelyedés, nemi erőszak, és hasonló dolgok fordulnak elő. Az iszlám egyes területein ugye a nőket brutális módon megcsönkítják. Engem is srác koromban többször megfenyített a tisztelendő atya. Elkapta a fülem felett azt akis hajamat, (más néven: pajesz) majd annál fogva lábujjhegyre állított. Na ezt még simán ki lehetett bírni. Am de jött a meglepetés. Hirtelen elengedte az embert, majd egy villámgyors mozdulattal utolérte a tenyerével az arcomat. Magyarul: kaptam egy hatalmas maflást. A harmadik vagy negyedik gyakorlat után kidolgoztuk az ellenszert. Lábujjhegyen kellett maradni és a kellő pillanatban spiccelve az ellenkező irányba fordulni. Aztán a második ministrálásom után

Turisztika, Polinger

Aki rám néz, „csenevész” formámat látva azonnal megérti, miért első nálam a kaja. Nem szégyellem, amit élvezni lehet az életben, az nekem tetszik. Ilyen az étkezés, a szórakozás, a sport és még egy csomó „tök jó” dolog. Nem sorolom fel mindet.

Tehát következzen a gasztronómia

Ujra itt a tavasz! Irány a szabadba! Félre a tűzhellyel, jöhet a bogrács. A kerti tavaszi munkák kötelező velejárója az ültetés, metszés, ásás-kapálás és utána a tűz melletti eszem-izsom. Könnyebben megy a beszélgetés, ha van az asztalon főfele étel és ital is. Az előző számban már utaltam rá, hogy az én ötleteim kifogyóban vannak, de környezetünk figyelembevételével – országhatáron kívül és belül – tájegységként jellemző érdekes ételeket, recepteket fogok felkutatni, illetve elkészíteni. Kipróbálás után pedig közreadom őket, mint most is.

Csóróság van, erre is gondolni kell! Nem mindegy, mennyibe kerül az esti jól megérdemelt vacsora. Lehet, furcsának tűnik, de a táplálkozási szokások kialakulását sok minden befolyásolta. Jellemző ételeink a növényi kultúrához és foglalkozásokhoz kapcsolódnak a legszorosabban. A Hortobágy, a Nyírség sohasem tartozott a gazdag területek közé. Ezért gondoltam arra, a pusztaság egy jellegzetes ételét, a slambucot, vagy más néven az öhmöt írom le nektek. Egyébként öreglebbencsként, vagy nyögvenyelősként is ismert még az enniváló, melyet minden tizenkét évesnél nagyobb gyerek el tud készíteni arrafelé. Tipikusan pásztorétel, amit bárhol gyorsan, egy edényben lehet megfőzni, és rendkívül tápláló.

A receptet és az elkészítés módját Budai Béla barátomtól, rokonomtól lestem el. Most, hogy megemlékeztem őt, közbevetőleg le kell írnom, nála kedvesebb, barátságosabb emberrel még életemben nem találkoztam. Vendéglátásban verhetetlen. Sugárzó szívéllyessége több évi szünet után is ugyanúgy hatott rám, mint első találkozásunkkor. Akkor disznókat vágtunk, de erről egyszer talán később írok.

úgy döntöttem, hogy nem tartok igényt a továbbiakban az ígére. De nem is dicsekedtem soha, és ezután sem fogok, hogy én még annak idején ministráltam. Sőt itt és most kijelentem, hogy részemről az úgy le van zárva. Azért a pár fülesért panaszkodni sem fogok. Most már minek? Majd egy jó év múlva. Miért? Mert akárki győz a választásokon, akkorra derül ki, hogy csak az évek száma nőtt. Bizony jövőre is „szarabbul élek, mint egy éve” Elnézést kérek a vulgáris kifejezésért, de én lennék a legboldogabb, ha a jobban, szebben, könnyebben, nyugodtabban kifejezéseket használhatnám. Hogy is van a mondas? A remény hal meg utójára. Tisztelettel:

Kapitány.

Sport és Gasztronómia

Sándor rovata

Most vissza a slambucra!

Ez a mostani a „slambuc gazdagon”, mert annyira azért nem vagyunk csorók! A gazdagon a saját ötletem. Arra gondoltam, a háznál található sonka (maradék), száraz kolbász, amelyek nem rontják el ezt a kitűnő ételt.

Hozzávalók hat személyre:

30 dkg füstölt szalonna (lehet „igazi” kolozsvári húsos is)

12 szem közepes krumpli (kb. 1 kg)

2 levél tördelt, szárított, leveles lebbencs tészta

6 fej közepes hagyma vagy 2 csomag újhagyma

5 dkg szemes bors, törve vagy darálva

5 dkg piros paprika (édes)

1-2 db hegyes erős vagy cseresznyepaprika (íz- és színt)

1 szál száraz kolbász (kb. 30 dkg)

2 szelet hosszú csikokra vágott parasztonka

1 db hegyes zöldpaprika karikára vágva

1/2 l igazi „házi rettenetes” szilva vagy törkölypálinka

3 l száraz, könnyű fehérbor, mondjuk rizling

5 gerezd fokhagyma

Mi kell még? Hoppá, most ment el mellett egy csinos pincérnö. Micsoda gömbölyded formák! Na erről jut eszembe, gömbölyű fenekű igazi alföldi gulyásbogrács kell a főzéshez, továbbá egy alig kisebb tál, tányérok, poharak és villák, vagy kanál. Az igazi pástyor kanállal eszi a slambucot.

Nézzük az elkészítés módját:

Először a kockára vágott szalonnát megpirítjuk, majd kiszedjük a tálba.

Ezután a karikára vágott hagymát üvegesen pirítjuk és kiszedjük a tálba.

A következő a tört lebbencs tészta megpirítása. Akkor jó, ha őzbarna és hólyagos.

Ezután hozzáadjuk a fűszereket – sőt csak keveset, azzal a végén ízesítünk –, valamint a kiszedett szalonnát, hagymakarikákat, hozzáadjuk a karikára vágott kolbászt, az apróra vágott fokhagymát, a pirospaprikát és a kockára vágott krumplit. Ovatosan, lassú tűzön egy-két percig kevergetjük. Végül felöntjük vízzel úgy, hogy kb. két ujjnyira ellepje a tésztát és a krumplit. Ezután lassú tűzön forraljuk és rázogatjuk. Akkor lesz jó, ha a tészta éppen megfőtt, a krumpli is még rágható, és szinte teljesen elfőtte a levét. Ekkor hangosakat durrogva rotyog. Most kell beletenni a sonkacsikokat, 4-5 percig együtt főzni, kóstolás után végsőleg sózni és tálalás előtt a zöldpaprikát a tetejére dobni.

Ajaj! Valami kimaradt! Öreg pástyorok mondták, „...slambuc előtt kötelező a pályinka, mert helyet kell neki csinálni...” Ne vitatkozzunk, ne gondolkozzunk, ha így kell, hát legyen így! Én is betartottam, szó szerint. Na és még valami! A slambuchoz jól illik a táj jellegzetes, édes-savanyú vegyes savanyúsága.

Ha minden sikerült, jó ízű, lehet szedni és fogyasztani. Jó étvágyat! Még egy tanács, ezt tőlem fogadjátok szívesen: ha megettétek ezt a diabetikus slambucot, igyatok még egy pá-

linkát, és aztán jöhet a rizling... Ez tehát az Alföld, a Hortobágy, a Nyírség jellegzetes, erősen foglalkozáshoz kötött népies étele. Remélem, kedvet kaptatok az elkészítéséhez.

Sport, ezen belül foci itthon és külföldön

Messi, a csodálatos és a többi „iparos”. Kérem nincs szó, mely hüen képes volna bemutatni a különbséget. A XX. században több extra klasszis volt. Puskás, Eusebio, Pele, Cruyff, Albert, Varga, Beckenbauer, Denis Law, Bobi Chalton, Barni Riviera, stb. – művészei voltak a kor futballjának. Ez a kisember – Messi egy robbanás, egy elképesztő energia a XXI.sz. futballjának egén. Beláthatatlan magasságban a többiek fölött. Messi – Arsenal 4:1! Örület! A derék földi iparosok nem tudtak mit kezdeni a kozmikus energiával. Tündökölt, mégpedig játszi könnyedséggel, mosolyogva. Fantasztikus volt! Aki esetleg nem látta a meccset, ha teheti, pótolja! Megéri!

A másik, amit érintenék, az már Magyarországon, kicsi hazánk. Nálunk más még a színvonal. Fejlődünk, de nem elég gyorsan, ha Messit nézem, még nőtt is a lemaradásunk. Viszont, ha a többi európai focistával vetem össze a mieinket, határozottan állítom, fejlődünk! Már nem vagyunk tönkreverve, időnként nyerünk, időszakonként jól játszunk. A fiataljaink időnként sikereket érnek el, mint legutóbb a Honvéd Akadémia U17-es korosztálya. Megnyerték a Suzuki kupát a Panatinaikosz, a Real Madrid és a tavalyi címvédő Ferencváros előtt. Gratulálunk! Ez egyszerű volt!

Azonban megjegyzem, e jeles torna többet érdemelne! Nagyobb publicitást, valamint sokkal nagyobb hírverést! A Nemzeti Sportban 24 sorocskárt ért a tornagyőzelem. Vicces, de nem fért bele az összeállítás, esetleg egy kis játékelemzés, személyes teljesítményértékelés stb. Régi futballistaként állítom, fontos dolgok ezek. Szégyen ez az érdektelenség!

Ejtsünk szót a kézilabdáról is! Női válogatottunk kijutott a soron következő EB-re. Oda és vissza is verték nagy küzdelemben a svédek. Mégpedig Görbitz Anita nélkül is sikerült mindez. Az ő hiányát minden válogatott megérezné. E tényre figyelembe véve még nagyobb a siker. Kezd beérni a válogatott korábbi klasszis átlövőjének, Mátéfy Eszternek a munkája. Jó húzás volt őt kinevezni. Jók voltak mi, csak a végső győzelemhez szükséges kis plusz hiányzott eddig. Úgy látom, Mátéfy hozzáértésén túl az őt jellemző hatalmas küzdeni tudás ragadt a lányokra. Most akkor is tudnak győzni, ha egy kicsit gyengébben megy. Márpedig ez kell az esetleges végső győzelemhez. Gratulálunk, sok sikert az EB-n!

Lapzártakor érkezett a szomorú hír: 65 éves korában – focizás közben – elhunyt Varga Zoltán, az utóbbi 50 év egyik legtehetségesebb játékosa. Egy részletesebb összeállítást a következő számunkban olvashatnak róla.

Befejezésül a turisztikáról

A tavasz a szezon. Lesz a közeljövőben kerékpártúra, horgász verseny, focibajnokság stb. Nagyon helyes törekvés. Növelni kell a mozgást. Jók ezek a rendezvények. Társaságtól függetlenül, írjatok nekünk a jeles eseményekről! Szívesen fogadunk minden írást, tájékoztatást, és recepteket – ha lehet, fényképpel együtt!

Én a magam részéről egy dolgot jegyeznek meg. Ez pedig a rendszeresség. Az említett sportprogramok akkor nyernek értelmet, ha ennek kapcsán felismerjük a rendszeres mozgás szükségességét. Foglalkozásunk negyven év felett különösen veszélyes, stresszes! Gondoljunk a korán örökre elment kollégáinkra! Vegyük észre a tanulságokat! A séta, a futás, a kerékpár, a gimnasztika nem pénzkérdés. Sportoljatok rendszeresen! Ez út a hosszabb élethez.

Üdvözlettel:

CITY 231

Most pedig következzen kollégánk igen érdekes receptje, melyet egész biztosan sokan kipróbálnak:

Csülkös – sajtos muffin

Hozzávalók:

20 dkg füstölt főtt csülök vagy sonka

10 dkg reszelhető kemény sajt pl.: trappista, eidami, ementáli vagy parmezán

10 dkg reszelhető füstölt sajt

30 dkg teljes kiőrlésű, vagy finomliszt (de legjobban, ha fele – fele arányban)

1 csomag sütőpor

1 teáskanál szódaikarbóna

íz- és színt só, bors

2 egész tojás

1 kisdoboz tejjől, vagy natúr joghurt

1 dl extra szűz olívaolaj

A lisztet, sütőport, szódaikarbónát, sót, borsot a lereszelt sajttal egy tálban még szárazon jól összekeverem. Egy másik tálban a felvert tojásokhoz hozzáadom a tejjőt és az olívaolajat. Beleteszem az apróra vágott csülökhúst vagy sonkát. Miután ezt is jól összekevertem, a két tál tartalmát összeöntöm!

A muffin-tepsit kibélelem muffin-papírral, (jobb boltokban kapható 100 db-os kiszerelésben, de ha nincs, akkor kiolajozom a muffin-tepsit) és a masszával a tepsi mélyedéseit egy kanál segítségével kitöltöm. Reszelt sajtot szórók rájuk, majd előmelegített sütőben 180 fokon kb.: 25 perc alatt készre sütöm! Elkészíthető jó húsos kolozsvári szalonnával is, csak azt kockára vágva elő kell sütni, és a kiszült zsírával együtt a masszához adni!

Ez abszolút nem bonyolult, eléggé gyors, finom és laktató. Jó étvágyat hozzá!

emillio

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

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: 9.00–17.00-ig, szerda, csütörtök 10.00–17.00-ig, péntek 9.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
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 járulékbavallások	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 könyv, vagy nyelvoktató dupla CD (Most árengedménnyel!)	2.000.-
Tarifatáblázat 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 2010. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az ÁFA összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2010 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	314.00	292.00	174.00
Február	316.00	298.00	175.00
Március	317.00	298.00	179.00
Április	326.00	304.00	180.00

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 kapcsolato-

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

Gazsit felveszik a fűszerraktárba örnek. Két nap múlva észreveszik, hogy eltűnt két zsák fekete bors.

- Te Gazsi! Tegnapelőtt még két zsákkal több volt!
- Hát megették az egerek!
- De a bors az nagyon csíp!
- Esküszöm sírtak, de ették!

Az adó- és járulékbavallások saját kezdeményezéséből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak meg-

felelő pótlékot kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkor jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

Egy férj búcsúzkodik a feleségétől:

- Drágám, amíg üzleti úton vagyok, hogyan adjak neked hírt magamról? Telefonon, levélben, vagy faxon?
- Banki átutalással, ha lehet.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
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. – 2009.10.19.	7,50%
2009.10.20. – 2009.11.23.	7,00%
2009.11.24. – 2009.12.21.	6,50%
2009.12.22. – 2010.01.25.	6,25%
2010.01.26. – 2010.02.22.	6,00%
2010.02.23. – 2010.03.29.	5,75%
2010.03.30-tól	5,50%

Fizetendő legkisebb járulékok 2010. **ÁPRILIS** hónapra

MINIMÁLBÉR * ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap	
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén
Járlékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 73 500 Ft	Járlékalap 10,5%-a 7719 Ft	Járlékalap 33,5%-a 24 623 Ft	Járlékalap 25,5%-a 18 743 Ft <small>(Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5880 Ft)</small>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költségekénti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2206 Ft	A járulékalap 24%-a 17 640 Ft	

*2010 évtől az ún. „piaci díjazás”, vagy „tevékenységre jellemző kereset (TJK)” fogalma került előtérbe a járulékalap számításánál. Mivel azonban ez mindenkinél más összeg lehet, az egyszerűség és összehasonlíthatóság kedvéért maradtam a minimálbér szerinti járulékösszegeknél. Egyéb (de a minimálbérnél nem kisebb!) járulékalapoknál a megfelelő százalékokkal kell a fizetendő járulékokat kiszámítani.

– Apu, veszel nekem egy Hightech, 3G-s, USB-s, Bluetooth-OS, 12 megás hard pdf-et és Java utilities-t letölteni?
– Édes fiam, nem tudnál te is csak drogozni, mint mindenki más?

MUNKAVISZONY MELLETTI EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíj-biztosítási alap
Járlékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járlékalap 7%-a	Járlékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Járlékalap 3%-a	Járlékalap 24%-a

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (ha volt kivét) a tárgyhónapot követő hónap 12-e.

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

Egy fickó meglát egy kis piros gyerekkocsit lassan haladni az úton. Ahogy közeledik, látja, hogy egy tűzoltósapkás kiskölyök ül benne, és egy nagy Labrador kutya vontatja. Ahogy még közelebb ér, látja, hogy a kutyának a golyóira van kötve a köté, amivel a kocsit húzza. Megszólítja a kiskölyköt.

– Hé, kisfiú, fogadok, hogy gyorsabban húzná a kutyusod, ha a nyakörvére kötnéd a kötelet!

– Lehet – jön a válasz –, de akkor nem lenne szirénám!

Ha a munkavégzés olyan egészséges, miért nem a betegekkel csináltatják?

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

A
rendőr ül a fürdőkádban és rettenetesen mérgeződik:

- Ez az orvos jól kiszúrt velem. Azt mondta, hogy naponta háromszor tíz cseppet vegyek be ebből az orvosságból meleg vízben.

Hétfőn kérdezi a tanárnéni a diákokat, hogy mi történt velük a hétvégén. Mire Mórcka: - Pénteken apukám beleesett a kútba.

- Úristen! És hogy van most édesapád?

- Biztos már jobban, mert vasárnap abbahagyta a kiabálást!

Ismét az adóelőlegekről

Sokaknak gondot okozott az első negyedévi adóelőleg megállapítása az új szabályok miatt, ezért most röviden megismételjük az eljárást.

Mint már beszámoltunk róla, az adó, ill. az adóelőleg kiszámításában alapvető változások történtek. 2010 januártól életbe lépett az ún. „korrigált adóalap” fogalma. Ez azt jelenti, hogy bármilyen módszerrel is állapítjuk meg jövedelmünket, azt az adó kiszámítása előtt még meg kell szoroznunk egy 1,27-es korrekciós tényezővel. A számítás eredménye lesz a korrigált adóalap, ebből kell aztán a 17%-os adót, adóelőleget fizetni (a magasabb adókulcs a mi körünkben nem jellemző, ezért itt nem térek ki rá). Az adókulcs tehát csökkent 1%-kal, sőt a 4%-os mértékű különadó is megszűnt, ugyanakkor az adóalap 27%-kal nőtt.

Nézzük egy példán: átalányadózó főfoglalkozású egyéni vállalkozó negyedéves bevétel 600 ezer forint. E bevétel 20%-a, azaz 120 ezer forint a jövedelem, amit ezentúl fel kell szorozni 1,27-tel, így lesz belőle 152 400 forint, mint korrigált adóalap. Az adó ez utóbbi összeg 17%-a, vagyis 25 908 Ft. Nyugdíj melletti átalányadózó vállalkozók a bevételük 25%-át számítják jövedelemként, az adó kiszámítása a továbbiakban a fentivel azonos.

Tételesen adózó vállalkozó a jövedelmét ún. vállalkozói kivét formában érvényesíti, ezt követően az adó kiszámításához vezető eljárás szintén a fentivel azonos.

Igen, tudom, hogy egy kicsit bonyolult, de hát mi egyszerű manapság? Ha valaki bizonytalan a számításokban, szívesen segítünk a BTI-ben.

Iparüzési adó

Idén utoljára az önkormányzatoknál

Ez évben is május 31-e az iparüzési adó bevételeinek és megfizetésének végső határideje. Fontos változás azonban, hogy ebben a formában utoljára, jövőre ugyanis már az adóhivatal kezeli ezt a nyomtatványt is, vélhetően elektronikus formátumban.

Szintén május 31-ig kell megfizetni az esetleges adókülönbötet is.

A fővárosi iparüzési adó 700 000 forint korrigált árbevételig adómentes, e felett a teljes összegre 2% adót kell fizetni. A korrigált árbevétel kiszámítása adózási formától függően más és más, érdeklődj könyvelődnél vagy a BTI-ben.

Az iparüzési adót 100 Ft-ra kerekítve kell megfizetni. Az adó megfizetése a bankszámlavezetésre nem kötelezett magánszemélyek és vállalkozók (alanyi ÁFA-mentes egyéni vállalkozók) esetében készpénzátutalási megbízással (sárga csekk) is történhet. Amennyiben a kiküldött csomagban nincs ilyen, a helyi adóhatóságnál, Budapesten a Bárczy István u. 1-3 alatt lehet kérni. A csekken befizetőazonosítóként az adószámot lehet feltüntetni.

A Fővárosi Önkormányzat az iparüzési adó folyószámláról, a bevallások és befizetések

egyenlegéről minden érintettnek értesítést küld július hónaptól kezdődően, legkésőbb október 31-ig. Érdemes a folyószámlát ezúttal alaposan áttanulmányozni, a hátralékokat lehetőség szerint befizetni és a túlfizetést visszakérni. A túlfizetés visszaigényléséhez az erre a célra rendszeresített 2009-17 számú formanyomtatványon van lehetőség. A nyomtatvány beszerezhető az ügyfélszolgálati irodában, vagy letölthető a főváros honlapjáról. Miután jövőre iparüzési adó ügyben már nem a fővárossal, hanem az adóhivatallal állunk kapcsolatban, mindenképpen javasolt a folyó ügyeket még ebben az évben lezárni, az esetlegesen elmaradt bevallásokat pótolni, a hátralékokat befizetni, ill. a túlfizetést visszaigényelni.

A Fővárosi Adó Ügyosztály ügyfélszolgálati iroda adatai:

**Címe: Budapest, V. ker.
Bárczy István u. 1-3
Ügyfélfogadás:
Hétfő, szerda: 8-18-ig
Kedd, csütörtök: 8-16,30-ig
Péntek: 8-14-ig
Telefon: 411-7000**

NYENYI Idén utoljára?

A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló törvény értelmében a nyugdíj jogosultsághoz, illetőleg a nyugdíj megállapításhoz szükséges éves adatszolgáltatást utoljára 2010. április 30-ig (de legkésőbb augusztus 31-ig) kell beadni a regionális nyugdíjbiztosítási igazgatóságnak. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy 2010. év vonatkozásában már nincs 2011-ben beadandó

NYENYI-adatszolgáltatási kötelezettség a nyugdíjbiztosítás felé. Két kivétel van, egyrészt a soron kívüli adatszolgáltatási kötelezettsége áll fenn azoknak, akik 2010-ben vonulnak nyugdíjba, továbbá teljesíteni kell az adatszolgáltatást a visszamenőleges (elmaradt) időszakok vonatkozásában.

A NYENYI lap kitöltése alkalmazottakat nem foglalkoztató egyéni vállalkozók részéről történhet papír alapon és elektronikusan is, másoktól kizárólag az elektronikus formátumú bevallást fogadja el a hatóság (a floppy lemezen történő beadás lehetősége megszűnt). Az elektronikus NYENYI beküldéshez előzetes regisztráció szükséges, amely nem azonos az okmányirodai Ügyfélfogadás regisztrációval.

A NYENYI lap beküldése azért fontos, mert az egyéni vállalkozóként eltöltött szolgálati időt csak ezzel igazolhatjuk 1998 és 2009 között. Leendő nyugdíjunkba pedig ugyancsak beleszámít majd ez az időszak. Mivel a tervek szerint 2010-től a hatóság új módszer szerint (nyilván a járulékbavallások másfajta csoportosítása útján) kezeli majd nyugdíjjogosultsági ügyeinket, célszerű még ez évben lerendezni teljes körűen az elmaradt NYENYI ügyeket. A Nyugdíjbiztosítási Igazgatóság névre szólóan értesít minden érintettet e bevallásának esetleges hiányosságairól, érdemes ezt az értesítést komolyan venni, akkor is ha nem ajánlott levélben érkezik. A NYENYI adatszolgáltatás ugyanis egy olyan bevallás, amelynek pontos kezelése nem a hatóság, hanem az érintett vállalkozó részére fontos.

A NYENYI lapok rovatainak értelmezése céljából, ill. akár papír alapú, akár elektronikus formájú kitöltése végett keress fel könyvelődet, vagy érdeklődj a BTI-ben.

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja:	4950 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyévben 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. (Itt nem kell az adónál említett korrekciós tétellel számolni!)) Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

Hová vezetesz, jogállam?

Az elmúlt egy évben jelentősen megváltoztak a járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának, eredetiségvizsgálatának, időszakos műszaki és környezetvédelmi vizsgálatának szabályai. Az intézkedések azt mutatják, hogy a jogállamiság tanuló-pénpénzt a gépkocsikkal foglalkozók teljes körének kell megfizetnie. A változások ugyanis jelentős anyagi kihatással vannak a járművizsgáztatók, a járműfenntartók, és a jármű-üzemeltetők tevékenységére.

A 2010-es év kezdete óta folyamatos vitatéma a gépkocsik környezetvédelme, időszakos műszaki vizsgálata és a járművek eredetiségvizsgálata. Január 1-jétől ugyanis a járművek környezetvédelmi megfelelőségét a forgalomba helyezés előtt, az időszakos műszaki vizsgálat keretében kell ellenőrizni. Ezzel egyidejűleg megszűnt a környezetvédelmi igazolólap, ismeretb nevében az úgynevezett zöld-kártya használata. Az időszakos műszaki vizsgálatot és a környezetvédelmi méréseket integrált vizsgálat foglalja magába. A 2010. január 1. óta végzett integrált vizsgálatok érvényességi ideje (időbeli hatálya) megegyezik a műszaki vizsga érvényességével.

Az integrált vizsgálat elvégzésére az NKH erre feljogosított vizsgálóállomásai jogosultak. A vizsgálóállomások és az NKH központi számítógépe közötti kommunikációt a KÖKIR (Közúti Központi Információs Rendszer) elnevezésű szoftver támogatja. A KÖKIR alkalmazás külön telepítést nem igényel, az a belépés után automatikusan a böngészőn keresztül fut.

Az állomás és az NKH központi számítógépe közötti napi kapcsolatot az IP cím ellenőrzése, a Java, az Internet Explorer, a Mozilla Firefox, és az Acrobat Reader programok előzetes telepítésére és azok későbbi folyamatos használatára épül.

A közúti járművek környezetvédelmi felülvizsgálatának szabályait a 77/2009 (XII. 15.) KHEM-IRM-KvVM rendelet foglalja magába.

A rendelet a korábbi felülvizsgálók számára továbbra is lehetővé

teszik az időszakos műszaki vizsgálat részét képező környezetvédelmi ellenőrzésben tanúsító szervezetként való közreműködést a 77/2009-es rendeletben részletezett feltételek fennállása esetén.

Nemzeti Közlekedési Hatóság Stratégiai és Módszertani Főigazgatóságának tájékoztatója szerint a vizsgálóállomások a mérési eredményeket 2010. június 30-ig, ki nyomtatva rögzíthetik. Ezt követően, a mérési adatokat számítógépi információként kell az NKH gépére továbbítaniuk. A gépi információ továbbításának kötelező alkalmazásának a mérési eredményeket kinyomtatott dokumentumként kell az NKH címére megküldeni.

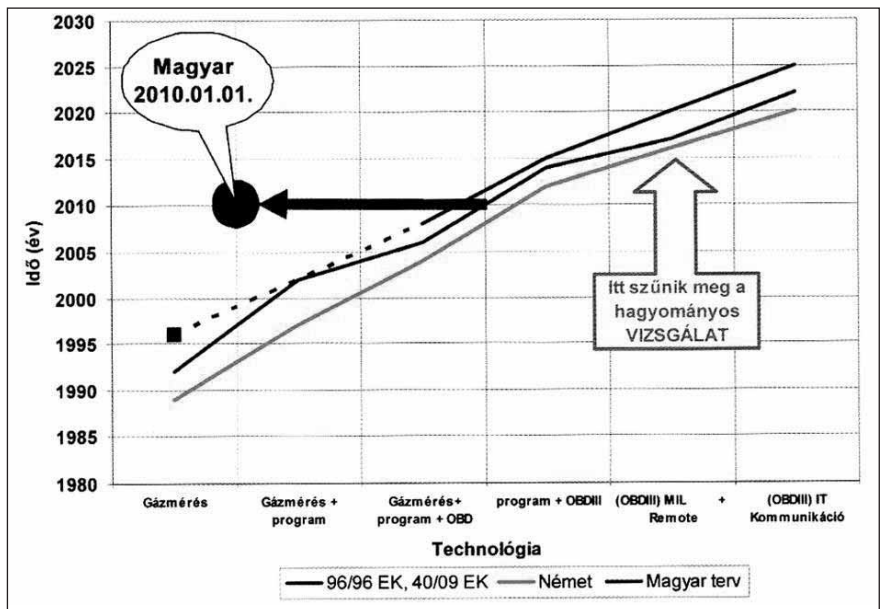
A rendszeres környezetvédelmi vizsgálatot és az ennek eredményét igazoló környezetvédelmi igazolólap (zöld színű kártya) használatát 1992-ben vezették be. A vizsgálat célja a használatban lévő gépkocsiállomány levegőtisztaság-védelmének javítása volt. Az NKH szerint a mai járművek levegőszennyezése, a járműállomány fejlődésével járó levegőtisztulás olyan jól sikerült, hogy tovább nem indokolt rendszeres környezetvédelmi vizsgálatot tartani, elegendő azt az időszakos műszaki vizsgálat keretében ellenőrizni.

Kedvező eredményt valójában a gépkocsik keverékképző és emissziócsökkentő rendszereinek levegőtisztaságjavító hatása hozott. Annak ellenére, hogy gépkocsiállomány természetes kicserélődésének időtartamát évtizedesnek szokás becsülni. A javulás következtében a most futó állomány átlagos emissziós állapota, durva becslés szerint, megközelítőleg az Euro-II-es emissziós állapotnak feleltethető meg.

Jogállam, rendelet-dzsungel

14/2009. (III.31.) KHEM számon, a tárcavezetés rendeletet fogadott el, a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló

(XII. 22.) kormányrendelet, az 1999. évi LXXXIV., a 2000. évi CXXVIII., és az 1988. évi I. törvényt (Kkt) módosító 2007. évi CLXXV. törvények ismerete nélkül, egy lépést se tegyünk.



A környezetvédelmi felülvizsgálat lehetőségei és azok kihasználása hazánkban (Forrás: Dr. Paár István, Telekesi Tibor: Válságban a környezetvédelmi felülvizsgálat. Autótechnika. 2010. 03. 42-44 p. cikke nyomán. Ezúton is köszönöm a szerzők szemléletes illusztrációját)

5/1990. (IV. 12.) KOHEM rendelet módosításáról, és 19/2009. (IV. 16.) KHEM számon, a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről.

A 35/2009. (VII. 10.) KHEM számon rendelet a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHEM rendelet és a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KÖHEM rendeletet módosította.

A közúti járművek környezetvédelmi felülvizsgálatának szabályait a 77/2009 (XII. 15.) KHEM-IRM-KvVM rendelet foglalja magába.

8/2010 (II.18.) KHEM számon új jogszabály jelent meg, amely közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990 (IV.12.) KÖHEM rendeletet módosította.

Az eredetiségvizsgálattal összefüggésben, a 29/2000 (VI.16.) BM, és a 35/2000. (XI.30.) BM rendelet, az azt módosító 5/1990. (IV. 12.) KÖHEM rendelet, a 302/2009.

Az utóbbi törvény ugyanis új alapokra helyezi a közúti gépjárművek műszaki vizsgálatában résztvevők jogállását.

Az eddig vizsgabiztosnak titulált személy az új rendszerben nem vizsgáztatóként, hanem „minősített adatrögzítőként” működik, és a korábbi tanúsítványadó feladatkörének közel megfelelő szerepet tölt be.

A közhatalmat az NKH gyakorolja, a műszaki vizsga határozaton a hivatal osztályvezetője az aláíró, a minősített adatrögzítő csak szignálja a dokumentumot. Eddig ez 14 jogszabály.

Jogállam polgárként, a saját érdekünk védelmében, a közúti kártyák okozta járműsérülések bonyolítására közúti baleseti helyzet dokumentálására, műszaki vizsgán való jelenlét igazolására, tanuljunk meg fotózni, és álláspontunkat fényképekkel alátámasztani.

Arra azonban számítanunk kell, hogy harcunk csak Don Quijote-i lehet. Titkosított és/vagy átmeneti időszak nélkül meghozott rendeletekkel szemben ugyanis a legjobb

fényképfelvételekkel sem lehet védekezni. Akkor sem, ha azokat vizsgasori fékpad-szoftverrel próbáljuk programba illeszteni.

Taxis érdek – versus EU-irányelv

A gépjármű belsőégésű motorok légszennyezés elleni védelméről szóló, 98/69/EK jelű EU-irányelv 2000-tól a kipufogógázok összetételét befolyásoló eszközök hibamentes működésének folyamatos ellenőrzésére, fedélzeti diagnosztikai (OBD) rendszer használatát írta elő.

Beépítésüket előbb a benzinüzemű, később a dízelmotorú gépkocsik gyártói számára tették kötelezővé. Az OBD-s taxik műszaki vizsgálatának műveletei megegyeznek a személygépkocsikéval, azokat azonban gyakrabban, egy évvel az első használatba vétel után, majd azt követően évente kell végrehajtani.

A hazai taxigépkocsik, az országos ellenőrzéseket végző cégek járműveinél jelentősen kevesebbet futnak (a becslült értékek szerint a fővárosban évente átlagosan 60 ezer, vidéken 30 ezer kilométert tesznek meg). Járműveiket mégsem a megtett távolság arányában kell a vizsgákon bemutatni, hanem az ideálisnál kétszer-háromszor gyakrabban. Kategóriába sorolásuk szerint EU-szerte egységes módon éves vizsgálati periódust szabnak meg a közlekedési szolgáltatást végző járművekre. Annak ellenére, hogy a taxi járművek műszaki fejlettsége és emissziós jellemzői kedvezőbbek az országos átlagnál. Ebből következően, hazai taxigépkocsi például ma már nem bocsát ki tisztítatlan, nyers kipufogógázt, és körükben jóval nagyobb a katalizátoros, a szabályozott keverékképzésű és az OBD-felügyeletű gépkocsik száma. A vizsgaperiódus ennek ellenére továbbra is egy év marad, mert azt nem a futásteljesítmény és a fedélzeti emissziócsökkentő eszközökkel való felszereltség, hanem a hazainál magasabb szintű EU-s jogszabály határozza meg. Az ilyen járművek ellenőrzése a használt gázvizsgálati technikával egyre nehezebben, egyre nagyobb költségráfordítással oldható meg.

Eredetiségvizsgálat

Az eredetiségvizsgálat új informatikai rendszerét az Eclipse Zrt. dolgozta ki. Bár a cég vezérkarát a Vám- és Pénzügyőrség bünszervezetben, különösen nagy értékű elkövetett pénzmosás és adócsalás

bűncselekmények elkövetésének gyanújával előzetes letartóztatásba helyezte, április 1-jétől, az eredetiségvizsgálóknak mégis az általuk kifejlesztett rendszert kell használniuk. És ez korántsem áprilisi tréfa.

A versenyhatóság (a Gazdasági Versenyhivatal) a verseny törvényt megkerülő rendeletalkotás miatt kifogásolja a jogszabályt, és „erős a gyanú, hogy az új jogi szabályozás miatt a közfeladat ellátásának hatékonysága nemhogy javult, hanem tovább romlott”. Álláspontjuk szerint, az eredetiségvizsgálat működtetéséhez szükséges ráfordítások jóval meghaladják az elért társadalmi hasznot, a rendszer pedig, csak korlátozottan alkalmas eredeti célja megvalósítására.

Elgondolkodtató, hogy a kifogásolt kormányrendelet 2009. december 22-i kiadása után egy nappal a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala (KÉKK Hivatal) már ki is írta az új technológiáról szóló pályázatot, amit az ünnepek alatt elbíráltak, majd az Eclipse Informatikai Rendszerház Zrt., január 1-jén 4,95 milliárd forintért le is szállította a rendeletet támogató informatikai rendszert.

Ezek után nem kérdés, van-e összefüggés az összesen 20 milliárd forint körüli, közbeszerzés nélkül elnyert pénz, és a parlamenti pártok a Nemzetbiztonsági Bizottság ülésén leadott támogató szavazatai között.

Bár a felsorolt jogszabályok a hatósági járművizsgálatok javítását, korszerűsítését célozzák, a be-terjesztés – átmeneti időszak nélkül meghozott – módja és körülményei kívül esnek a jogalkotás eddigi megszokott normáin és gyakorlatán.

A gépkocsik időszakos műszaki vizsgálata

Műszaki vizsgálatot végezteni szükséges. Ezt senki sem vitatja. A 18-20 milliárdosra becsült üzletből sokan élnek: az állam, a mérőrendszerek szállítói, a vizsgasorok üzemeltetői, a járműveket levizsgáztató szervizek stb. Eddig a zöldkártya-vizsgálatok és a velük járó javítások műhelyek ezreinek adtak munkát és megélhetést. Az utóbbi tevékenység az erről szóló rendelet értelmében az integrált műszaki felülvizsgálat részeként a környezetvédelmi felülvizsgálat a továbbiakban csak a NKH által minősített, költséges beruházásra kényszerített vállalkozások tevékenysé-

ge lehet. Ez az intézkedés önmagában megtizedeli a korábbi vállalkozásokat.

Nem elég viselni a túlélést ellehetetlenítő gazdasági válság terheit, a tárca és a 2006 óta nemzetinek keresztelt közlekedési hatóság (NKH) is éppen most látta alkalmasnak tetézni a bajt, a gépkocsi-vizsgáztatás „korszerűsítésével”.

Hatóságnak soha nem elégáns a versenyszférába ereszkedni, mert óhatatlanul csoportterdek kiszolgálójává válik. Úgy, mint az időszakos műszaki, környezetvédelmi, és járműeredetiség-vizsgálatokat magához erőltető NKH, azok informatikai rendszerének vizsgálóhelyekre oktrojálása esetében. Különösen akkor, ha azt, a versenyszabályoknak fittyet hányó, jogsértő szállító (Eclipse Zrt.) termékeként szerezte (4,95 milliárdért).

A vizsgába integrálás szépséghibája, hogy mivel azt hatóság végzi, a környezetvédelmi vizsgálat egyúttal az áfa-körből is kikerül. Így az emisszióvizsga-díj csökkenti az állami adóbevételeket.

Eddig néhány tized százalék volt a vizsgán megbukott gépkocsik aránya. A feketegazdaság névtelen vizsganeppereinek lélekjelenléte szerencsére eddig is megmentette a bukástól a vizsgált járműveket, és javította a bukásstatisztikát.

A korszerűsített vizsgálatokon mindez megváltozik. A gépkocsi vizsgán való megjelenését a továbbiakban digitális fényképek tanúsítják, kiküszöbölve a korábbi gyakorlatot, amely szerint: „zöldkártyához nem kell az autót”. A digitális képek a vizsgasori fékpad program útján jutnak el az NKH számítógépébe.

Így a továbbiakban nem lehet majd „levelező tagozaton vizsgáznia” a gépkocsival. Hogy meddig, az, az előttünk álló időszak vizsganeppereinek találékonyságán múlik. Leleményességüket illetően nincsenek kétségeink.

A legnagyobb változást mégis a zöldkártya vizsgálatok megszüntetése jelenti.

A levegőtisztaság-védelem lehetőségai és változásai

A belsőégésű motorral hajtott gépkocsik kipufogó gázai káros (CO, CH, NOx, és PMx) gázösszetevőket tartalmaznak. Az ellenük való védekezés műszaki fejlettsége a

következő fokozatokba sorolható.

1. CO, CH, NOx, és PMx gáz-mintavétel, a jármű kipufogócsövébe helyezett érzékelők használatával (ide lépett vissza az „egyablakos” rendszer).

2. Programozott gáz-mintavétel, a mérőfolyamat számítógépes felügyelő irányításával (a mérést befolyásoló zavaró tényezők kiküszöbölésére).

3. Programozott gáz-mintavétel, a jármű fedélzeti diagnosztikai (OBD) jeleinek kiolvasásával (itt tartott eddig a hazai mérés technika).

4. Költséges programozott gáz-mintavételt kiküszöbölő, harmadik generációs, jármű fedélzeti diagnosztika (OBD 3).

5. Távérzékelős OBD (Remote Sensing OBD) a jármű emissziócsökkentő rendszer állapotjellemzőinek érzékelésére, és hiba-kiolvasására.

6. Információ-technológiai eszközhasználatra épülő hatósági járműemisszió-felügyelet, a járműemissziócsökkentő rendszer állapotjellemzőinek érzékelésére és hiba-kiolvasására (IT OBD).

Az NKH „egyablakosnak” nevezett informatikai rendszere az emisszióvizsgálók gáz-mintavételi információinak off-line adatgyűjtését célozza. Úgy, hogy visszalépett a programozott gáz-mintavételtől, a mérést befolyásoló zavaró tényezők kiküszöbölésének számítógépes felügyelő irányításától. Az ilyen körülmények között végzett mérés éppen azoknak a gépkocsiknak a mérésétől tekint el, amelyeket OBD-vel felszerelve gyártottak. A taxigépkocsik körében, a velük szemben támasztott követelmények miatt, az OBD-s gépkocsik részaránya meghaladja az országos átlagot.

Az NKH „egyablakos” rendszere egyszerűsítés okán a fürdővízzel kidobta a programozott gáz-mintavétel minden eddigi előnyét.

A mérést befolyásoló zavaró tényezők hatását kiküszöbölő számítógépes felügyelő irányítás híján a gáz-mintavétel minősége a mérés végző személytől és annak eddig kiküszöbölt szubjektivitásától függ, ami hatásában megközelítőleg annyit jelent, mint amennyit eddig a levegőtisztaság-védelemben a zöldkártya használatával sikerült elérnünk.

Petrók János

Mi a születésszabályozás legegyszerűbb módja?

– A reggeli smink mellőzése.

Találtunk egy verset

Drávcz István szerkesztésében

„Kend új rendet akart:

Mindenkit szeretni.

Mi más rendre vágyunk:

Vagy igaz világ lesz,

vagy nem lesz itt semmi.”

Ady Endre: Emlékezés Táncsics Mihályra)

Vajon mit érthetett költőnk „igaz világ”-on? Hát ezt bizony csak sejthetjük. Valami olyasmit, ami addig (máig?) sosem volt. Ez persze nem azt jelenti, hogy soha nem is lehet.

Táncsics Mihály, az „örök rab” jónéhány esztendőtt ült börtönben eszméiért: a sajtószabadságért és a társadalmi igazságosságért. Ma mindkettővel igencsak hányaveti módon bännak. Miska bátyánk álmában sem gondolhatott arra, hogy a sajtószabadsághoz bizony az is hozzátartozhat(?), hogy nyilvánosságot kaphat mindenféle lélek- és izlésromboló mocskosság, vele párban meg az uszítás és gyűlöletkeltés. Ha Miska bátyánk ma fölmenne az internetre akkor ő, az annyi zordon börtönévet és bujdosást átvészelt, néhány kattingatás után nyomban a szívéhez kapna, elvinné az infarktus.

Jut eszembe egy történet, ide való. Kossuth Lajos apánk gyermeke, Ferenc hazagyütt olaszthonbul. Vér nem válhat vízzé, a mi Apánk vére majd rendet csinál! – vélekedtek a pályaudvaron a rá izgatottan váró derék kucsmás, ködmönös vagy cilinderes, zsakettes magyarok. Ám másnap az újságok megírták, hogy az ifjabb Kossuth itthoni bemutatkozása bizony igen nagy csalódás, hogy hát egyáltalán nem is hasonlít Apánkra.

Olvassa ezt a lapokban Ferenc, dühös is lett, de nagyon. – Hogyan engedhetik meg, hogy ilyesmit írjanak rólam? – kérdi titkárát. – Rendeletbe írták: sajtószabadság van, méltóságos uram – feleli a titkár. – Sajtószabadság, sajtószabadság?! – kiabál most már igen mérgesen Ferenc. – Ki volt az a marha, aki ezt elrendelte?! – Mire a titkár szeppenten válaszolt: – Hát a méltóságos uram méltóságos Apukája.

Ami pedig a társadalmi igazságosságot illeti, hát azzal bizony igen sokat küszködtek a költők is. Sándorunk, a Petőfi pláne, de kortársa, a tehetős, gazdag családbul származó Heinrich Heine még nála is csipősebben és epésebben fogalmazott, amikor ezt írta: „Kinek sok jószága van, / az rabolhat sokkal többet. / Akinek kevés jutott, / annak kevesére törnek. / S hogyha semmid sincs, bitang, / kotródj félre és dögölj meg! / Itt csak annak van joga / élni, kit a pénze fölvet.” (Képes Géza fordítása.) És mivelhogy igen gunyoros-ironikus fickó volt, e rövidke versének azt a címet adta, hogy: „A világ rendje”.

Na ja. Hogy mi is lenne az igaz világ rendje, azt ő sem tudta megjósolni. A költő erre nem

alkalmas, elvégre a költő nem Jolánka, a jósnő. A költő, ha van benne társadalmi érzékenység (mert közel sincs ám mindenikben), megtalálja a módját igazságérzetének közlésére. Ady megtalálta. Ami benne felháborodás, elégedetlenség, keserűség és kiábrándulás, azt mindet kimondatja Dózsa György katonáival vagy a Nagyságos Fejedelem, Rákóczi kurucával, a magyar nép e legázolt, legyőzött és megtört, elárult, cserbenhagyott gyermekeivel.

Most itten egy kis kurucolás következne Ady nyomában. Am a félreértések elkerülése végett: az alábbiakban nem a mostanabani, itt-ott felbukkanó önjelölt „kurucokru” lesz szó.

Adynál a kuruc annak a rebellis magyarnak

nemigen lehetett meggazdagodni. Amúgy pedig a rebelliseken mindig elverték a port (megtanították nekik a mörest, a kesztyűbe dudálást), de mindig újrakezdték az időnkénti búbanatuk dacára. Taszajtanak rajtuk, oszt újra feltápáskodnak, a hiteles magyar rebellis (az álrebellisektől tessenek megóvni magukat és serdülő gyermekeiket) olyan, mint a keljfeljancsi, hanyattlökik, de soha nem lehet végképp leteríteni. Mindazonáltal a lelkiük mélyin azt is sejtítik, hogy az ő világuknak rendje tán el sem gyün soha.

Most pedig olvassák el, ha kedvük tartja, hogyan beszélgetett egymással két komplikált lelkületű kuruc – Ady Endre tolmácsolásában.

KÉT KURUC BESZÉLGET

„Merre, Balázs testvér, de merre, de merre?”
 „Azt mondom én, testvér, jobb lesz ha semerre.
 Sorsunknak sorsával már régen számoltak,
 Már nem a mi dolgunk, hogy mi lesz a Holnap.”
 „Hát várjuk pipogyan legcsufosabb végünk?”
 „Öreg Balog testvér, ez nem a mi vétkünk.
 Itt régik a bűnök, itt régik az átkok
 S itt ujak a bűnök s itt ujak az átkok.”
 „De hogyha az ember mégis csak dacolna?”
 „Igen, ha az ember igen erős volna.
 Igy a szegény ember megmaradhat veszteg
 Se nem nagyon hajráz, se nem nagyon reszket.”
 „Óh, jó kurucoknak ilyen rút, rossz végük
 Ennen-sziveikben lakik ellenségük.”
 „Hurcolj engem testvér, az Isten trónjáig,
 Ott is csak ezt mondom halálíg, halálíg.”
 „Ha az Isten látna, látná az én gondom,
 Látná, hogy ezeket keservesen mondom.”
 „Hát így lakik benned a jóságos Isten?”
 „Hát hogyha jóságos, jöjjön és segítsen.”
 „Addig pedig, testvér, amíg álljuk, álljuk
 Kuruc életünket megállván csináljuk,
 Lehet hogy az Isten nem engedi vesztünk,
 De már ne rohanjunk és ne lelkendezzünk.”

a jelképe, aki a jobb és főleg igazságosabban berendezett világért megyen a hívó szó után, megyen a csatába, oszt amíg püfölgét és ötet püfölgetik, a háta megett a sunyi urak stikában kiegyeznek. Mire letörüli a vért a homlokáról, körülpislog, és csak akkor kap észbe, s már csak cimborájának, harci pajtásának tudja odadörmögni: „Hát, egykomám, megent átdobtak münket, mint a szart a palánkon. Használak, oszt eldobnak, akár a talpalni sem való csizmát!” Némelyik kurucnak akkora lelke volt, hogy mind e fölötti bánatában férfiasan sírva fakadt.

Hitegetés, megcsalás, majd – szerencsésebb esetben bujdosás saját hazájában – ez a kuruc sorsa. Hát mit mondjunk, nem egy perspektivikus kondíció. A kuruc szakmából

Ha e szegény depressziós kurucok még mindig bujdosnának, főlösegesen tennék, mert minékünk (a népnek) immár húsz éve igen jó dolgunk van. Azért vitte fel a Jóisten a mi dolgunkat, mert abszolúte legitim mukkanhatunk egyet négyévente, ikszölhetünk gusztusunk, úriás kényünk-kedvünk szerint, ráadásul kajánul figyelhetjük: ilyekor nem mink (a nép) izgulunk körmünket tövig rágra, ilyenkor azok izgulnak, de nagyon, akik kezük-lábuk törve igyekeznek bejutni a Csodák Palotájába. Az meg aztán külön örömförásunk, hogy az oda bejutottak lesznek azok, akik helyettünk igyekeznek majd helyrehozni azt, amit nélkülünk, a mi megkérdezésünk nélkül elődeik elizéltek, elcsesztek, elkurtak stb.

Kuruc ilyen jó dolgot nem nyalhatott ám soha életiben!

Majd elfeledtem: a kuruc fordítottja a labanc. Labanc nélkül nincs kuruc, és viszont! Egyszer, még legénykoromban megkérdeztem egy nagy tudásút, mi a bogát

jelent a labanc szó? – Hát loboncot – válaszolta. – Ugyanis a labancok, hogy megkülönböztessék magukat a kurucoktól, loboncot, vagyis egy rongyfélét tűztek a ruhájukra. – Egyforma ruhát viseltek? – kérdeztem. – Zömmel – válaszolta. – Tán még magyarok is voltak? – nyaggattam tovább. – Azok bizony – válaszolta. – Csak hát császárpartiak.

Ezek szerint kurucok is vagyunk, meg labancok is vagyunk. Netán ott lapul a lelkiünkben mindkettő? Tessenek csak ebbe mélyebben belegondolni. Ha ez így van, már csak emiatt is véget kéne vetni a kölcsönös anyázasnak.

Egyébként: itt a tavasz – s a mi helyzetünkben már ez is valami...

Márciusban indult a TrafficPOINT rendszer

Egységes eljárási rend és gyakorlat

Március elsejétől az objektív felelősség kapcsán hozott közigazgatási bírságok I. fokú eljárója a Vas megyei rendőrfőkapitány, II. fokú Budapest elsőszámú rendőri vezetője. A változások azonban nem csupán szervezeti, de tartalmi fejlesztésekkel is együtt jártak. Magazinunk a részleteknek járt utána.

Az objektív felelősséget a gyakorlatban 2008. május elsejével terjesztette ki a jogalkotó a gyorsajtókra, a vasúti átjárón történő haladás szabályainak megszegőire, a fényjelző készülékek jelzéseinek figyelmen kívül hagyóira, a megállás és várakozásra vonatkozó előírások megsértőire, a behajtási tilalom és a kötelező haladási irány „felülbírálóira”, valamint a természet védelmével kapcsolatos szabályok megszegőire. A bírságok összege pedig 30 – 300 ezer forint között változhat, a szabálysértés súlyosságának függvényében. Mellékelt táblázatunkból az előírt sebességhatárok túllépői ellenőrizhetik, amennyiben a „száguldásukat” rögzítették, milyen összegű határozatra számíthatnak. Ez egységes, és az ország bármely pontján is követi el a gyorsajtást a gépjárművezető, ezekre a bírságösszegekre számíthat.

Február elseje óta, teszt üzemmódban, március elsejétől viszont úgy mond élesben működik a rendőrség és a Microsoft által kifejlesztett háttérfeldolgozó rendszer, amely lehetővé teszi a mind gyorsabb és egységes eljárási rendet és gyakorlatot. Az új rendszer TrafficPOINT nevet kapta, amely központja Szombathelyen, a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság alárendeltségében, első fokú országos hatáskörrel működik. Tekintettel arra, hogy az I. fokú eljáró hatóság a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság, amelyen belül a rendészeti igazgató felügyeli a működést, így dr. Takács Tibor ezredest kértük meg, ismertesse a legfontosabb tudnivalókat olvasóinkkal: - Korábban hét megyeszékhelyen történt az objektív felelősség hatáskörébe tartozó ügyek feldolgozása, ezek a kijelölt főkapitányságok voltak az első fokú eljáró hatóságok, itt Szombathelyen működött az Országos Rendőr-főkapitányság II. fokú eljáró szerve.

A jogszabály módosításával, március elsejével, ezt mi látjuk el. Ennek több oka is van – többek között –, ma már létezik olyan informatikai rendszer, amely lehetővé teszi az évi mintegy 600 ezer ügyirat egy helyben történő feldolgozását. Ez egységes eljárási rend és gyakorlat lehetőségét is magába foglalja, ugyanakkor a határország integrációjával olyan objektum is a rendőrséghez került, amely biztosítja ennek a közel 300 fős egységnek a teljes körű elhelyezését és kiszolgálását. Gondolok itt a parkolóra éppúgy, mint étteremre vagy éppen az egészségügyi szolgálatra. Mindezek itt adottak voltak különösebb anyagi ráfordítás nélkül, nem be-

szélve arról, hogy ez új beosztásokat is teremtett – derül ki, miért is Szombathelyre esett a választás.

A szervezeti egység felépítéséről újabb információkat oszt meg velünk az ezredest: - A hivatalos elnevezése az egységnek Közigazgatási Hatóság Szolgálat, amely négy osztállyal működik, úgymint Döntéshozatali, Jogorvoslati, Végrehajtás és Bacooffice. Ezen túl, négy regionális alosztály segíti a munkáját, amelyek Székesfehérváron, Pécsen, Szegeden és Miskolcon találhatók. A feldolgozás menete a következő: a szabálysér-

zőtt az új rendszer már 30 napon belül elvégzi az I. fokú hatóság feladatát. Léteznek persze jogorvoslati lehetőségek, amelyek viszont nem számítanak bele a 60 napos határidőbe, hiszen a határozatot az ügyfél már kézhez kapta. A további ügyintézésre már más határidők vonatkoznak. Azt azért nem árt tudni, hogy ezt a 60 napos határidőt is indokolt esetben az eljáró hatóság további 30 nappal meghosszabbíthatja, úgyhogy én nem javasolnám a 90 napon belül érkezett határozatok kukába dobását. Ugyanakkor előfordulhat úgynevezett mentes-

ülés is, amely befolyásolja az ügymenetet. Ilyen lehet, ha szabálysértő teljes hatályú magánokiratban elismeri, hogy nem az üzembentartó vezette a gépjárművet, a menetlevél vezetéséből egyértelműen megállapítható a szabályszegő, vagy ha elopták a járművet és azzal követték el a szabálysértést, nyilván ezért nem vonható felelősségre az üzemeltető. Persze igazolni kell, hogy a lopás valóban korábban történt, mint mondjuk a gyorsajtás. Végül, ha valaki eladta a járművet, de az átírás nem történt meg, akkor a gépjármű nyilvántartó rendszerben még az előző tulajdonos adatai szerepelnek, ilyenre is van példa. Ezek a mentesülés esetei – teszi egyértelművé a jogszabályi lehetőségeket a rendészeti igazgató.

A TrafficPOINT-rendszer egyik különlegessége az iratbetekintési lehetőség, amely lényege a következő: - A szabálysértő megkapja a közigazgatási bírságról szóló határozatot, amelyen szerepel egy azonosító szám. A forgalmi rendszám és az azonosítónak a segítségével az érintett a <https://kozigbirsag.police.hu> weboldalra ellátogatva megnézheti a szabálysértésről készített felvételt. Nyilván mindenki csak a sajátját, ennek szigorú adatvédelmi előírásai vannak. A rendszert tovább kívánjuk bővíteni úgy, hogy a bírság internetes befizetéssel is kiegyenlíthető legyen. Most telepítjük az iratmintákat, amelyek a részletfizetési és halasztási kérelmezőket segíti majd a jövőben. Ugyancsak dolgozunk a mentesítésekkel kapcsolatos kérelmek letölthetőségén is. Szeretnénk, ha az eljárási menetünk egyszerű, jól átlátható és jogi végzettség nélkül is egyértelmű lenne – újabb lépés a szolgáltató rendőrség irányába.

Március óta eltelt egy bő hónap, amely már adatokkal is szolgál, így kíváncsiak voltunk arra is, milyen eredményt produkált a rendszer: - Harminc nap azért messzemenő következtetések levonására még nem alkalmas, tény, hogy adataink már vannak. 62 997 eljárás indult ez idő alatt, amelyből 52 998-at első fokon be is fejeztünk. 9 600 ügyet kellett megszüntetnünk. Ehhez egy kis magyarázat azért tartozik. Ide soroljuk azokat a felvételeket -

A megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó rendelkezések (a megengedett legnagyobb sebesség túllépésének mértéke km/ó-ban)	Bírság összege forintban
50 km/óra sebességig	
a) 15 km/óra felett 25 km/óráig	a) 30 000
b) 25 km/óra felett 35 km/óráig	b) 45 000
c) 35 km/óra felett 45 km/óráig	c) 60 000
d) 45 km/óra felett 55 km/óráig	d) 90 000
e) 55 km/óra felett 65 km/óráig	e) 130 000
f) 65 km/óra felett 75 km/óráig	f) 200 000
g) 75 km/óra felett	g) 300 000
50 km/óra felett 100 km/óra sebességig	
a) 15 km/óra felett 30 km/óráig	a) 30 000
b) 30 km/óra felett 45 km/óráig	b) 45 000
c) 45 km/óra felett 60 km/óráig	c) 60 000
d) 60 km/óra felett 75 km/óráig	d) 90 000
e) 75 km/óra felett 90 km/óráig	e) 130 000
f) 90 km/óra felett 105 km/óráig	f) 200 000
g) 105 km/óra felett	g) 300 000
100 km/óra sebesség felett	
a) 20 km/óra felett 35 km/óráig	a) 30 000
b) 35 km/óra felett 50 km/óráig	b) 45 000
c) 50 km/óra felett 65 km/óráig	c) 60 000
d) 65 km/óra felett 80 km/óráig	d) 90 000
e) 80 km/óra felett 95 km/óráig	e) 130 000
f) 95 km/óra felett 110 km/óráig	f) 200 000
g) 110 km/óra felett	g) 300 000

Forrás: Magyar Közlöny

tes rögzítésétől számított rendkívül rövid időn belül az adatok, bizonyítékok bekerülnek a feldolgozó rendszerünkbe ide Szombathelyre, itt keletkezik ebből egy ügy. Az informatikai fejlesztésnek köszönhetően 5 napon belül automatikus értesítést kap az elkövető az eljárás megindításáról, 22 napon belül pedig elkészül a közigazgatási bírság határozata is. Ez a normál ügymenet, vagyis 30 napon belül az eljárás alá vont kézhez kapja a határozatot – tájékoztat a rendszer működéséről a rendészeti igazgató.

A médiában felkapottá vált a 60 napos határidő, amennyiben ez alatt nem kap valaki határozatot, akkor azt később már be sem kell fizetnie, úgymond elévül. Takács ezredest ezt azért újabb, hasznos információkkal egészíti ki: - Időnként a környezetéből kiragadott kijelentések félreértésre adhatnak okot. Nos, mint korábban ismertettem, normál körülmények kö-

mert ezek adják ennek a legnagyobb részét –, amelyekben a felvételek nem értékelhetőek. A rendszerám elmosódott, a sebességmérés hibás stb. Ebbe a kategóriába vesszük azokat a pótkocsis járműszerelvényeket, amelyek esetében más a forgalmi rendszáma a pótkocsinak, mint a vonatónak, illetve a KRÉSZ szabályai szerint a megkülönböztető jelzést használó járművek felvételeit. Sok kritika éri a rendőrséget a külföldiekkel szemben tanúsított „elnevező eljárás” miatt.

Be kell ismerni, a jelenlegi jogszabályok alapján az egyetlen hatásos módszer az úgynevezett megállítási eljárás, amikor a szabálysértés el-

követése után a rendőr félreállítja az elkövetőt, az adatait felveszi, majd a közigazgatási határozatot a címére megküldi. Meg kell jegyezni, hogy a befizetési hajlandóság igen magas e körben. Akinek postázzuk a bírságról szóló határozatot, az fizet is. Emellett a jogalkotók felé jelezzük, hogy mely jogszabályváltozásra lenne szükség ahhoz, hogy a hazánkban jogsértő külföldiekkel szembeni eljárás is mind hatékonyabb legyen – összegzi tapasztalatait dr. Takács Tibor ezredes.

Még néhány információ: senki ne lepődjön meg, ha egy-egy szabálysértés után a Vas Megyei Rendőr-főkapitányság, illetve a Közigazga-

tási Hatósági Szolgálat feljéccel kap határozatot, ennek a fentebb vázolt egységes feldolgozási rendszer az oka. Érdemes időnként ellátogatni a www.police.hu weboldala is, ugyanis a II. fokú hatóságként eljáró BRFK közé teszi azokat a határozatokat, amelyet az érintettek „nagy-nagy rutinnal” nem vesznek át, ám így a hirdetményben közzétett határozatok kézbesítettnek számítanak, és ennek megfelelően a jogi következmények életbe lépnek, ha átvette az érintett, ha nem. Úgy tűnik – ha némi késéssel is –, de a rendőrség is igyekszik a legtöbb kiskaput a rendszeren belül be-, illetve kizárni.

k.z.t

Visszajár az eredetvizsgálat díja

2010. január 1-jétől a hatósági műszaki vizsgák során bizonyos esetekben eredetvizsgálatra is kötelezték a gépkocsikat, ennek nem kevés költségével együtt. A hatalmas felháborodás nyomán az intézkedés felülvizsgálatra, majd eltörlésre került. A már elvégzett vizsgálatok díját a hatóság visszatéríti, az alábbi sajtóközleményben részletezett szabályok szerint:

Sajtóközlemény
Nemzeti Közlekedési Hatóság
2010. március 31.
Az időszakos vizsgálat keretében elvégzett előzetes eredeti vizsgálat díjának visszatérítéséről

1. Általános ismertető

Az időszakos vizsgálat keretében elvégzett előzetes eredetvizsgálat díjának visszatérítéséről szóló 86/2010. (III. 26.) Korm. rendelet értelmében a közlekedési hatóság a jogosult kérelmére visszatéríti az időszakos vizsgálat keretében 2010. január 1. és 2010. február 18. között elvégzett eredetvizsgálat befizetett díját.

A díj visszafizetését a jármű korábbi eljárást kezdeményező üzemben tartója kérheti, ha a jármű eredetvizsgálatának eredményét a közlekedési igazgatási eljárásban nem használta fel (pl. átíráshoz).

A visszafizetésről a közlekedési hatóság közigazgatási eljárás keretében az eredetvizsgálat eredményének közlekedési igazgatási eljárásban való felhasználhatóságára meghatározott idő elteltét követően határoz. Miután az eredetvizsgálat eredményét 60 napig lehet a közlekedési igazgatási eljárásban felhasználni, a döntés a visszafizetésről legkorábban a vizsgálat napját követő 61. napon történhet.

A kérelem benyújtására

2010. április 1. és 2010. június 30. között van lehetőség. A 2010. június 30-i határidő jogvesztő, az ezt követően benyújtott kérelmek alapján a díj visszafizetésére nincs lehetőség!

A kérelem benyújtható személyesen a közlekedési hatóság által üzemeltetett vizsgálóállomáson, vagy postai úton a területileg illetékes regionális igazgatóságnak címezve.

A kérelem benyújtható képviselő által is. Ebben az esetben a képviselői jogosultságot igazolni kell.

2. A benyújtandó kérelem tartalma

A kérelmet írásban kell benyújtani. A kérelemnek tartalmaznia kell:

- a jármű rendszámát,
- az időszakos vizsgálat keretében elvégzett eredetvizsgálat helyét és idejét,
- a jogosult nevét és címét,
- a bankszámlaszámot, amennyiben a jogosult a díj visszatérítését bankszámlára utalással kéri teljesíteni,

• nyilatkozatot arra vonatkozóan, hogy a visszafizetésre kerülő díjat

- bankszámlaszámra történő átutalással, vagy
- címre, készpénz-kifizetés kézbesítésével kéri,
- az eredetvizsgálat eredményét közlekedési igazgatási eljárásban nem használták fel és – amennyiben a kiadásától számított 60 nap nem telt el – annak felhasználására nem kerül sor.

A kérelem tartalmazhatja az ügyfél nyilatkozatát, miszerint kedvező döntés esetén a jogorvoslati jogáról lemond.

Az eljárást meggyorsítja, ha a kérelemhez mellékeli a műszaki vizsgáról kiállított Műszaki adatlapot vagy a kapott számviteli bizonylatot, amennyiben az rendelkezésre áll.

3. A visszatérítés módja

Az eljáró hatóság – a díj visszatérítéséről kiadott határozatának jogerőre emelkedését követő 15 napon belül – a jogosult kérelme sze-

rint, a jogosult által megadott

a) bankszámlaszámra történő átutalással, vagy

b) címre, készpénz-kifizetés postai kézbesítésével téríti vissza az eredetvizsgálat befizetett díját.

A bankszámlára utalás egyszerűbb, gyorsabb eljárás, ezért javasoljuk, hogy fizetési módként elsősorban a bankszámlára utalást válasszák! Sikertelen utalás esetén a hatóság a kérelemben megadott címre postai készpénz-kifizetés kézbesítésével továbbítja a visszajáró díjat.

A visszaautalást a határozat jogerőre emelkedését követően tudja a hatóság indítani. A hatályos jogszabályok lehetőséget biztosítanak arra, hogy a kérelemnek helyt adó döntés esetén a kérelmező lemondjon a jogorvoslati (fellebbezési) lehetőségről. Ebben az esetben a határozat a közléssel jogerőssé és végrehajthatóvá válik. Így 15 nappal rövidülhet az eljárás.

4. A visszatérítés összege

A visszatérítés összege megegyezik a vizsgálat megfizetett díjával. Ha kijelölt vizsgálóállomáson történt a vizsgálat, a közlekedési hatóság által kiadott bizonylaton csak az eljárási díj 60%-a szerepel. Ettől függetlenül a közlekedési hatóság a vizsgálat teljes díját visszafizeti a következők szerint (csak a személygépkocsi vizsgálat díjait emeltük be. Szerk.):

A személygépkocsi előzetes eredetvizsgálat ellenőrzésének elvégzéséért fizetendő díjak:

a) kis kategória (1400 cm³ hengerűrtartalomig) 17 000

b) középkategória (1401-2000 cm³ hengerűrtartalomig) 18 500

c) felső kategória (2001 cm³ hengerűrtartalom felett) 20 000.

A visszatérítésre irányuló eljárás díjmentes. Az üzemben tartó a fenti összegre jogosult.

A regionális igazgatóságok címei:

Budapest, Pest megye NKH Közép-magyarországi Regionális

Igazgatósága

Közúti Jármű Főosztály

1141 Budapest, Komócsy u. 17-19.

1576 Budapest 141. Pf:25

Bács-Kiskun, Békés, Csongrád NKH Dél-alföldi Regionális

Igazgatósága

Közúti Jármű Főosztály

6000 Kecskemét, Szent István krt.19/A.

6001 Kecskemét Pf:189

Baranya, Somogy, Tolna NKH Dél-dunántúli Regionális

Igazgatósága

Közúti Jármű Főosztály

7100 Szekszárd, Kiskorzó tér 3.

7101 Szekszárd Pf:127.

Jász-Nagykun-Szolnok, Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár-Bereg

NKH Észak-alföldi Regionális

Igazgatósága

Közúti Jármű Főosztály

4025 Debrecen, Széchenyi u. 46/B.

4001 Debrecen Pf.76.

Heves, Borsod-Abaúj-Zemplén, Nógrád NKH Észak-magyaror-

sági Regionális Igazgatósága

Közúti Jármű Főosztály

3300 Eger, Széchenyi u. 47.

3301 Eger Pf:149.

Komárom-Esztergom, Fejér, Veszprém NKH Közép-dunántúli

Regionális Igazgatósága

Közúti Jármű Főosztály

2800 Tatabánya, Táncsics M. u.1/D.

2801 Tatabánya Pf:165.

Győr-Moson-Sopron, Vas, Zala NKH Nyugat-dunántúli

Regionális Igazgatósága

Közúti Jármű Főosztály

9700 Szombathely, Wesselényi u.7.

9701 Szombathely Pf:160.

További információ a hatóság honlapján (www.nkh.hu) a Közérdekű információk menüpont alatt található.

Budapesti taxis kollégáknak javasoljuk a Közlekedési Hatóság (Mozaik utca) Taxis Irodáját keresni fel a visszatérítési ügyben, ahol kitöltendő formanyomtatvánnyal tudják segíteni, meggyorsítani az eljárást.

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

Eladó digitaxi 2004-es taxióra, Maxon URH térerőmérővel.

Érdeklődni lehet: 06/20-966-5506



2 db 185/65/14 Dayton nyári gumi vadonatúj, ugyanitt 4 csatornás Maxon URH mágnesfalas, Dagger antennával eladó.

Érdeklődni: 06-30-921-7191



Eladó original, garanciális Seltronic, T50C28b típusú LCD színes 5,6 colos, autóban használható televízió, minden tartozékkal. Ára: 12 000 Ft.

Érdeklődni: 06/20-969-1557.



Maxon PM100 URH-hoz való vadonatúj mikrofon esztétikusan beépített felső nyomógombbal fix 12 000 Ft-ért eladó!

Érdeklődni lehet: 06/20-934-4381

ELADÓ MERCEDES! E 250 D ezüstmetál, limuzin, 94/6 évjárat, 2010/6 hó-ig érvényes taxivizsgával. Valós 468 000 km-el, kitűnően felújított automata vál-



tóval, kiváló állapotú motorral, futóművel és karosszériával, klímával, vonóhoroggal, extrákkal stb. Irányár: 1,28 MFt

Érdeklődni: +36-30-942-4200



Digitális kijelzős Maxon URH nagy mágnesfalas antennával eladó.

Tel.: 06/20-497-2471

E 220 CDI Mercedes 1999-es, ezüstmetál színű, vonóhoroggal eladó. Irányár: 1 590 000 Ft.

Érdeklődni lehet a 06/20-5948-843 telefonszámon.



Kia Cee'd 1.4 Exlimited (+ elektr. csomag) 2009. július 1-i, 52 000 km-t futott, totál szervizkönyvvel, 3 év korlátlan garanciával, taxiként, órával eladó. Irányár: 3 040 000 Ft.

Érdeklődni lehet: 06/20-935-0110

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.

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. A „Környezetvédelmi övezet (zóna)” tábla azt jelzi, hogy a „Környezetvédelmi övezet (zóna) vége” jelzőtábláig az úton (övezetben) a gépkocsik nem közlekedhetnek.

2. Helyes az „A” válasz. A „Tehergépkocsival előzni tilos” táblára vonatkozó rendelkezés csak a vontató jármű megengedett legnagyobb össztömegét szabályozza, a vontatmány együttes össztömege közömbös.

3. Helyes a „C” válasz. A „Torlódás” tábla azt jelzi, hogy az úton forgalmi akadályt képezhetnek a feltorlódott járművek.

4. Helyes az „A” válasz. A gyermekeket szállító autóbust vagy iskolabusz elején és hátulján elhelyezett „Gyermekszállítás” tábla az álló jármű környezetében gyermekek közlekedésére figyelmeztet. Az így megjelölt autóbust a gyermekek be- és kiszállásának időtartalmában kikerülni vagy mellette elhaladni csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad.

5. Helyes a „B” válasz. A „Közúti forgalom ellenőrzése” tábla fixen telepített sebességellenőrző rendszert jelez.

6. Helyes a „B” válasz. A „Sebességkorlátozás” tábla hatályát csak akkor szünteti meg a vasúti átjáró, ha azt a háromszög alakú vasúti átjárót jelző táblával együtt helyezték ki.

7. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése; „Nyitott kerékpársáv”. Az ilyen sávot taxival legfeljebb előzésre, kitérésre, illetve a jobbra való bekanyarodásra való besorolásra szabad igénybe venni.

8. Helyes az „A” válasz. A kijelölt gyalogos-átkelőhelyet taxival olyan sebességgel kell megközelíteni, hogy a vezető elsőbbségadási kötelezettségének eleget tudjon

tenni, és amennyiben szükséges, a zebra előtt meg tudjon állni.

9. Helyes a „C” válasz. A túlméretes jármű vagy járműszerelvény kíséretét ellátó járművön elhelyezett fényt kibocsátó jelzőtábla rendelkezésének a mellette történő elhaladás közben kell eleget tenni.

10. Helyes a „C” válasz. A mopedautó vezetőjének legalább „B” kategóriás vezetői engedéllyel kell rendelkeznie.

11. Helyes az „A” válasz. A mopedautón szállítható utas, ha a járműnek van erre a célra kialakított ülőhelye.

12. Helyes a „B” válasz. Az úttest szélén lévő kerékpársávra legfeljebb akkor szabad taxival jobbra bekanyarodás előtt ráhajtani, ha a besorolást útburkolati jel ezt lehetővé teszi.

13. Helyes a „C” válasz. A kétkerekű kerékpár pótülésén csak az szállíthat egy 10 évnél nem idősebb gyermeket, aki legálább már betöltötte a 16. életévét.

14. Helyes a „C” válasz. A közúti jelzőtáblákat körbevevő sárga vagy fényvisszaverő sárga háttér csupán a jelzés jobb láthatóságát segíti, mert kiemeli azt az adott környezettől.

Kathy Lajos Élt 58 évet

Hosszan tartó súlyos betegségben elhunyt kollégánk, **Kathy Lajos,** a „kockások” nagy családjának tagja.

**Juhász Péter
Fótaxi Zrt.**

Szeretnénk köszönetet nyilvánítani

mind a vezetőségnek és mind a kedves kollégáknak, akik segítettek, és akik ott voltak testileg vagy lelkileg, amikor az utolsó útjára kísértük aput.

Tisztelettel:

Kathy Krisztián

Tisztelt Kollégák!

Mély fájdalommal tudatjuk, hogy

**Kiss Gábor
/Liget/
City 841,**

2010. április 13-án, 55 éves korában tragikus hirtelenséggel elhunyt.

A City Taxi kollektívája nevében:

a vezetőség

AUTÓMENTÉS 0-24-ig
egész Európa területén – 3,5 tonnáig
SE-BES PLUSZ Kft.
06 20 9 441 186
Budapest területén belül bárhol
bárhová 9000 Ft-ért, éjjel 10000 Ft-ért.
Idegen balesetnél történő hívás esetén **FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!**