

taxisok világa

Kellemes karácsonyt és boldog új esztendőt kívánunk minden kedves kollégának!



CITY TAXI EGER
BTI TAXI CENTRUM



Az új évben is
fordulj hozzánk
bizalommal!



Könyvelés * Elektronikus bevallások * NYENYI * Iparűzési adó * Cégaútó adó
Járuléknýlvántartás * Táppénz- és nyugdíj ügyek * Teljeskörű vállalkozói ügyvitel

www.taxicentrum.hu bti@taxicentrum.hu
1119 Budapest, Vahot u. 6. * Tel.: 06-1-229-3736

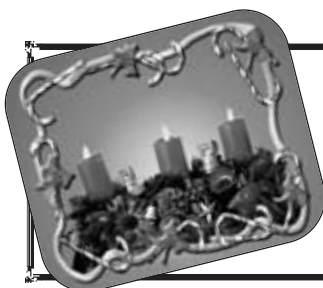
BTI **TAXI** CENTRUM

Mobil: 06-30-989-4279 * Nagy Zoltán * Nyitva tartás: H-Cs 10-17, P 10-14-ig



TARTALOM

Írások a taxizás elmúlt évtizedeiből	5.
Nesze semmi, fogd meg jól	6.
Triplázott a Citoën DS3	9.
Ez egy taxiállomás!	10.
A Fótaxi nyerte a Budapest Airport tenderét	11.
Karácsonyi csillogás Ferihegyen	12.
Civil autók a taxiállomásokon	14.
Bemutatkozott a Green Taxi	16.
130 öko-taxi Hamburgban	17.
Az Euro5-ösnél olcsóbb, tisztább, takarékosabb taxizást!	18.
Öszeomlás előtt a taxi-piac?	22.
Furgonok versengenek New Yorkért	22.
Az ígért szép szó	23.
Tudod vagy tippelsz?	24.
BTI-hírek	27.
Hyundai ix20	28.
Tűrázó és sielők figyelmébe	31.
Fejlesztések előtt a Minimobil Taxi	32.
Bírságok, elévülés	33.
Év végi köszönet a közlekedésszervezőknek	37.
Adó 2011	38.
Román szigor	38.
20 éves a Porsche Hungaria	39.
Turisztika, Sport és Gasztronómia 10 éve történt	40.
Találtunk egy verset	43.
Morfondáriák	44.
Kedves Taxisok Világa!	46.



Minden kedves olvasójának áldott, békés karácsonyt és sikerekben gazdag, boldog új esztendőt kíván

a Taxisok Világa szerkesztősége

Te hogyan csinálnád?

Sokan és sokszor kritizálják a taxitársaságok működését. Még azt a csapatot is, ahol éppen tagként vagy szerződött taxiként dolgozunk. Nem vagyunk megelégedve a tarifaképzéssel, sokalljuk a tagdíjat, szigorúnak tartjuk az ellenőrzést. Kritikai hangunk felerősödik, ha nem saját csapatunk, hanem más társaságok működéséről van szó. Lesajnálóan „szoty-taxinak” hívjuk, és nevetségesnek, de egyben veszélyesnek is tartjuk a 150-160-170 forintos tarifájukat. A 20-25 éve működő társaságokkal sem vagyunk megelégedve. Csökken a fuvarszám, miközben nő a tagdíj. Az etikai bizottságok egyre újabb és újabb követelményekkel állnak elő, lassan már csak szmokingban lehet vezetni luxusautóinkat, miközben három nyelven köszöntjük az utast, akiért természetesen két percen belül odaértünk. Sok tehát a feleslegesen szigorú előírás, magas a tagdíj, kevés a fuvar, és ami van, az is olyan... Másképp kell ezt csinálni! – kiáltunk fel néha, amikor már nagyon elegünk van. Na de hogyan? Van egyedül üdvözítő út? Tényleg: te hogyan csinálnád...?

Emelnéd a tarifát?

Esetleg felvinnéd a maximálisan engedélyezett mértékig például Budapesten? Ennek először sokan örülnének. Örülnének a taxisok, mert végre „normális” áron szolgáltatathatnának. Örülnének a társaságok, mert a tarifaelemelés ürügyén a tagdíjat is lehetne egy kicsit „rendezni”. Örülnének az utasok... ja, nem. Ők nem örülnének. Ők egy-két nap után keresnének maguknak egy olcsóbb társaságot, és ha az legalább hasonló, vagy akár némileg alacsonyabb színvonalon is szolgáltat, akkor vele utaznának a továbbiakban. Mert azt azért vegyük figyelembe, hogy a taxiszolgáltatás alapvető feladata az utast A-ból B-be eljuttatni. Lehet persze versenyezni gyorsasággal meg minőséggel, esetleg kiegészítő tevékenységek és szolgáltatások beiktatásával, de az igazság az, hogy a mai viszonyok között az ár legalább olyan fontos, mint a minőség. Néha még fontosabb is...

Egységesítenéd a tarifát?

Egyesek szerint ez nagyon jó lenne. Végre a szolgáltatások minőségében verse-

nyezhetnének a csapatok, nem az egymás alá ígérgetésben. Ezért vársz csodát például a fix tarifa bevezetésétől. Óva intlek ettől a reménykedéstől. A mai helyzetben az átlagot figyelembe véve nemigen érnel a fix tarifa még a kilométerenkénti 200 forintot sem! Milyen indoka lenne a rendeltetkötőnek magasabb szinten megállapítani a fix tarifát, mint ami a jelenlegi átlag?

Havi aforizma

Higgy a szívedben és saját jószágodban, mert ha így teszel, mások is ezekben fognak hinni. Higgy a csodában, mert teli van vele az élet. De ami a legfontosabb, hogy higgy önmagadban, mert odabenn a lelkedben rejtőzik a csoda, a remény, a szeretet és a holnap álmai.

Ron Cristian

Hogy magyarázhatná meg egy polgármester vagy főpolgármester a választóinak, hogy ezentúl drágábban taxizhatnak, mint ahogy most teszik? Politikai öngyilkosság lenne!

Na de ha nem várhatod magasabb körből a megoldást (megnyugtatlak: nem

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

ecometer

Ecometer taxira hönymortatával

36.000.-Ft

kezdőbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxira beszámítással üzemképesen elvihető!
Havi törlesztő részletek megállapodás szerint fizethető!

Új óra vitárlás esetén - a beszerelés ideje alatt - vendégünk egy finom ebédre büféinkben!

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



várható!), akkor mégis csak a taxis társadalomnak kellene összefogni. Társágvezetőként összehívnád hát az összes érdekelt csapatot, hogy megbeszéljétek egy egységes tarifát. Figyelmeztetek: még le sem ültetek a tárgyalóasztalhoz, máris ott liheg a nyakatokban a Gazdasági Versenyhivatal. Milliós, tízmilliós büntetéseket szabnak ki az ilyen kartelltevékenységért. Nem csak a megállapodás, már a szándék is büntetendő!

Többet reklámozni?

De legalábbis nem olyan hülye módon, ahogy véleményed szerint most teszik a vezetőd. Nyomatnád a sajtó- és tévéreklámokat orra-szájba, ettől aztán boldog-boldogtalan kezét-lábát törné, hogy nyakra-főre vedel utazhasson. Igen, a hirdetéseknek komoly szerepe van, különben nem költenének rá milliárdokat a multicégek. A te társaságod azonban nem multicég, és nemhogy milliárdokat, de még milliókat sem tud reklámra költeni. A marketing egyik leghasznosabb módja, ha mind a diszpécser, mind a taxis gyorsan, udvariasan és kulturált módon végzi munkáját – az utas újra ezt a céget fogja hívni és másoknak is ajánlani. Egy másik marketingfogás az ár – sajnos a mai utazóközönség elég árérzékeny, legyen szó akár cégről, akár magánszemélyről. Céged tehát vagy olcsón szolgáltat, vagy a magasabb tarifához magas minőségű plusz szolgáltatásokat nyújt. Nincs az a – bármilyen monumentális – reklámkampány, ami tartósan megvál-

tozthatná ezeket a tényeket.

Nem osztanál vissza?

Sok társaság azzal szerez fuvar, hogy a letaxizott fuvardíjból szerződő partnereinek visszaoszt egy részt. Kvázi ezzel hálálja meg, hogy őt választották. (Véleményem szerint ez nem árendemény, ahogy szemérmesen nevezik, hanem a korrupció intézményesített formája, bármennyire is hivatalosan, szerződések és számlázás alapján történik.) Ezt a visszaosztást a taxicég természetesen csak bevételei terhére teheti meg, a bevételei pedig túlnyomórészt a tagdíjból származnak. Minél többet oszt vissza tehát, annál nagyobb mértékben kell emelnie a tagdíjat. Persze megteheted, hogy nem adsz vissza semmit a megrendelőnek (létezik ilyen társaság is), akkor viszont alacsonyabb tarifával kell dolgoztatnod a taxisaidat, hiszen különben miért utaznának a te csapattal.

Lazítanál az ellenőrzésen?

Biztos, hogy vannak túlkapások minden taxitársaságnál az etikai bizottságok munkájában. Biztos, hogy néha szigorúbbak a kellelténél, és ez sokszor bántja igazságérzetedet. Mert hát mi az a 10-20 másodperces késés a címről? Az utas észre sem veszi! Meg mire a szigorú öltözködési előírások? Az egyre gyakoribb kocsiszemle? Miért kell min-

Derekasan tapostam a szobabicikli pedálját, mikor a férjem bekukkantott.

– Kérsz egy kávét? – kérdezte. – Vagy várjam meg, míg hazaérsz?

* * *

Egy budapesti kerület X járőre a következő rendőri jelentést írta:

– „Járőr útvonalam alatt arra figyeltem fel, hogy a ... téren egy illető a padon fekszik és csavarog. Odaléptem hozzá és felszólítottam, hogy igazolja magát. Erre ő azt mondta, hogy sz...jam le. Miután ez megtörtént, a kerületi kapitányságon előállítottam.”

denért vegzálni a taxist, ahelyett, hogy hagynák nyugodtan dolgozni? Lehet tehát lazítani az ellenőrzésen, sőt lehet akár megszüntetni is. Hamarosan meglesse az eredménye: a te csapatonál dolgozna az összes ápolatlan, lerobbant autóval rendelkező, strandpapucsos, gátlástalan, túlszámlázó taxis száz watos rádióval. Nagyon-nagyon hamar elfogynának az utasok...

Nem fejlesztenél?

Igen sok taxis berzenkedik az egyre újabb és újabb fejlesztések miatt, főleg akkor, ha az még komoly pénzébe is kerül. De ha ingyen kapja, akkor sem szereti, mert idősebb fejfel már nehéz új dolgokat megtanulni. Igen nagy ellenkezés volt például a kártyalehúzó kötelező bevezetése ellen több csapatonál is. Itt hadd hozzak fel egy évtizedekkel ezelőtti példát: még CB-rádió mentek a fuvarok, amikor egyszerre kellett áttérni az URH-ra és a számítógép használatára is. Egy több száz fős társaságnál már csupán a tagnyilvántartás is nehézkes lett volna papíron. Beszereztük tehát a technikát, abban az időben elképesztően magas áron, 80 ezer forintért vásároltunk egy 1 megabájtos floppy meghajtót. (a nyolcvanas évek közepéről van szó) Összehasonlításképpen: a mobiltelefonon körömmi memóriája ma ennek a többszerezését tudja... Az akkori taxisok élesen bírálták vezetőségüket, felesleges pénzkidobásnak minősítve azt a beruházást. Ma már ugye nem kérdés, hogy számítógépes háttér nélkül nem működhet semmilyen társaság. Így van ez a többi fejlesztéssel is, a bankkártyák használatának elterjedésével lassan elengedhetetlen a kártyalehúzó minden taxiban, a csendes címkiadás bevezetése az utas érdekeit szolgálja, a GPS meg a taxis munkáját könnyíti meg. Ha nem haladsz a korrall, akkor utasaid fokozatos elvesztését kockáztatod...

Csökkenenél a tagdíjat?

Rendkívül népszerű vezető lennél, ha nagyarányú tagdíjcsökkentést hajtanál végre. Kétségtelen, hogy a tarifák sokkal kisebb mértékben nőttek az elmúlt 20-25 évben, mint a tagdíjak. A nyolcvanas évek elején a 7 forintos kilométerdíj mellett havi 400 forint volt a tagdíj. Ebből kellett megoldani a diszpécser-szolgálatot, a reklámozást és az összes egyéb költséget. Igaz, hogy akkoriban szinte csak egy laza – bár több száz fős – baráti társaságként működünk, a „visszaosztás” úgy

Vigyázzatok, a buszmegállóban sem vagytok biztonságban!

Kollégánk már nagyon kiképezte magát a térmegfigyelő kamera témakörből, akár az egyetemen is tarthatna előadást. Nem áll meg a saroktól öt méteren belül, nem áll meg a gyalogátkelőhely előtt, nem áll meg másodikként. De megállt a buszmegállóban, és ez hiba volt, ugyanis a buszmegállóban sem vagyunk biztonságban!



Az Andrassy úton végzett a fuvarral, megnézte a visszajelentő tükröt, nem jött a busz, megállt húsz másodpercre, amíg kiszállt a kedves utas. Ez a húsz másodperc is 30 000 forintjába került! Nem állt meg másodikként, nem zavart senkit, nem akadályozott senkit!

Sajnos ez egy újabb terület, ahol nagyon kell vigyázni! A buszmegállóban sem vagyunk biztonságban!

Juhász Péter



nézett ki, hogy a repteres fuvarért kapott a londoner egy huszast a taxistól, a marketing kimerült abban, hogy szórólapokat osztogattunk és matricákat ragasztgattunk a vendég-látóhelyek kávégépeire. Ma egy taxitársaság komoly, sokmillió költséggel rendelkező vállalkozás, össze sem hasonlítható a húsz évvel ezelőttivel. Ebből aztán egyenesen következik, hogy a tagdíjból rengeteg kiadást kell fedezni a működőképesség és az utazóközönség megtartása érdekében. Lehet csökkenti a tagdíjat, és ezáltal visszavenni a fejlesztésekből, a fuvarszervezésből, a színvonalból. Lehet, de utasaid igénye ma már ennél sokkal magasabb. Ha nem tudod kielégíteni ezt az igényt, elpártolnak tőled...

Megszüntetnéd a két (három) perces címre érkezést?

Igen, ebben van logika. Minek száguldozni, másokat veszélyeztetni, stresszelni az időben való címre érkezés miatt, ha utána még 5-10 percet várni kell a kedves utasra. Ma Budapesten, de szerintem sehol az országban nincs olyan tényleges igény, hogy a taxi 2-3 percen belül érkezzen. Ez a fajta előírása a taxitársaságoknak tehát nem más, mint egy módszer arra, hogy a sok jelentkező közül kiválassza azt az egyet, aki mehet az utasért. Lehet, sőt valószínű, hogy nem a legjobb módszer, de ez idáig senki sem talált ki jobbat. Bár, csak úgy halkan megjegyzem, a számítógépes címkidás ma már lehetőséget adna másfajta szelektálásra is. Ha viszont csak egyszerűen megszüntetnéd ezt az előírást, akkor diszpécsered esetleg hosszú percekekig nem tudná kiadni a fuvarát rengeteg jelentkező miatt.

Megszüntetnéd a vezénylést?

Néhány társaság kötelezővé teszi – elsősorban újonc – taxisai részére, hogy bizonyos frekvencián időszakokban kinn kell lennie az utcán, kötelezően dolgoznia kell. Az utas nemcsak akkor utazik, amikor a taxisnak lehetősége és kedve van dolgozni, hanem olyan furcsa időpontokban is, mint például a vasárnap délelőtt, vagy a hétköznap kora hajnal. Ha a társaság ebben az időszakban nem tudná kielégíteni az utasai igényeket, akkor ügyfeleket vesztené. Megtehetnéd tehát, hogy nem kényszeríted a taxisaidat ilyen vezényelt szolgálatra, ám hogyan győznéd meg a taxi nélkül maradt utast, hogy másnap azért a te cégedet hívja?

Drosztos címkidás alkalmazná?

Ma legtöbb társaságnál vegyesen működik a drosztos és a jelentkezéses címkidás. Mindkettőnek vannak előnyei és hátrányai egyaránt. A drosztról történő címkidásnál például hiába állsz a megrendelőtől ötven méterre mondjuk Dunakeszin, ha előírás szerint ezt a fuvarát a káposztásmegyéri drosztól kell kiadni. Így te sem jársz jól, mert nem te kapsz meg a címet, az utas sem jár jól, mert várnia kell, és a kolléga sem jár jól, aki végül is elviszi, mert aránylag messziről kellett rágurulnia. Ugyanakkor a drosztos rendszer va-

Írások a taxizás elmúlt évtizedeiből

Egy mai fiatal taxis nem is értheti meg, hogy egykoron az utasok (!) és nem a taxisok (!) álltak sorba a taxiállomáson. Éppen ezért egy sorozatot indítunk, ahol írásokat közlünk a taxizás elmúlt évtizedeiből.

Kéne a taxi!

Olvasom a maszek taxikról szóló riportot a nagy reggeli lapban. Idóm van rá bőven. Ugyanis az újságot a taxiállomáson tartom a kezemben, ahol éppen a tizenhetedik vagyok a sorban. Hosszú ideje ácsorgunk itt mi vevők, de kocsi egy szál se. Pedig tizenhatot kéne látnom egymás után, s csak az azt követőnél lélegezhetnék fel, hogy megjött végre, itt van az enyém!

S még akkor sem bizonyos. Lehet, hogy csalódunk egymásban, még mielőtt létrejönne az üzlet. Mert nem felel meg neki az az útvonal, amerre én kívánok menni. Volt már ilyen.

Addig újságot olvasok. Amikor közben lejár a kétszer hatvan percre tervezetett látogatási idő a kórházban, ahová sietnék? Sebjaj, örüljek, hogy nem én vagyok beteg odabent. Olvasom hát, hogy „A legnehezebb tetten érni a maszek taxist”, de sajnos nem tudok kolléganőmmel, a riport szerzőjével meg a riport alanyával, a szabálysértési előadónővel karöltve felháborodni ezen. Én ugyanis a taxist – akár állami, akár maszek – nem tetten, hanem taxin akarom érni.

És az állami nagyon gyakran nem sikerül, mert felszívódik. Hiánycikké válik, nincs. Akkor fordulok a maszek taxishoz, ha fordulhatok, azaz ő fordul éhhezám, lapulva bár, szolidan, fal mellett, hatóságilag üldözötten. Merthogy ő „jogtalan fuvarozó”, ahogy a riport mondja.

Jogos viszont, úgy látszik, sorba állni örökig és dühöngeni, hogy nincs, nem jön a hivatalos taxi. De ha valaki igényt elégít ki, hiányt tölt be, méghozzá anélkül, hogy konkurense lenne az állami szektornak (amely ugyanis, ha elegendő kocsija volna, létével tenné szükségtelemmé a maszek taxist), az „jogtalanságot” követ el.

Kinomban két megoldást is kiötöltem. Egy: mint a lángos- és palacsintasütők, a pulóver- és kardigánköttők, az órák és bádogosok, a butikosok és étkezések, a fröccsöntők, a fodrászok a suszterek stb. kapjanak iparendélyt a magántaxisok is. Kettő: amennyiben ez valami okból nem megy, úgy kapjanak az utasok állami taxit, valahányszor csak sürgős dolguk akad. Igaz, hogy az utóbbi esetben a taxiállomáson nem lesz idejük a magántaxikról szóló cikkeken felháborodni.

Barabás Tamás

(Megjelent a *Ludas Matyiban* 1979-ben)

lamiféle biztosítékot ad a taxisnak, hogy előbb-utóbb fuvarhoz jut akkor is, ha nem valami nagy mester a címre nyomási „tornákban”.

A rádióról dolgozó taxisid pedig azt mondaná, hogy hadd válogassa már meg, milyen címet visz el, és ne legyen kényszerítve olyanra, ami esetleg neki nem szimpatikus. Ebben is van némi igazság. Egyik módszer sem nevezhető tehát egyedül üdvöztetőnek, így ha csapatvezetőként valamelyik mellett állást foglalnál, biztos, hogy taxisaid egy része elégedetlen lenne...

Ugye, hogy nem is olyan egyszerű? Ugye, hogy milyen sok feltételnek kell megfelelni? Hiába kritizárod, hiába szidod a taxitársaságokat és azok vérszívó vezetőit, az igazság az, hogy mindannyian valamilyen szinten jól végzik munkájukat. Ha ugyanis nem így lenne, akkor a taxisok nem csatlakoznának hozzájuk, és így rövid úton tönkremennének. Már hallom is a következő kifogást: kényszerhelyzet van! Muszáj belépnem, mert az utcáról nem lehet megélni! Sajnos ezáltal is elment kell mondanom. Egyrészt vannak példák (bár kétségtelenül nem sok), hogy „mezítlábas” taxizásból is fenn lehet tartani egy vállalkozást, másrészt pedig egyetlen olyan társaság sincs, ahová a halántékdokra szorított

pisztollyal bekényszerítenének. Szabad választásod szerint vagy ennél vagy annál a csapatnál dolgozol – munkastilusát, tarifáját, rendszeres tagdíjbefizetéseiddel legalizárod. Ha nem tetszik, állj odébb. Ma már hál'istennek (vagy sajnos) több mint egy tucat cég közül választhatsz például Budapesten. Ha pedig egyik sem felel meg neked, akár három-négy nap alatt alapíthatsz egy újat. Telefonszámot és rádiófrekvenciát szerezni nem nehéz, egy helyiséget kibérelni szintén nem nagy kunszt ebben a bőséges irodakinálattban, és ha jól csinálod, akkor taxisok százai fognak csatlakozni hozzád. Tényleg: te hogyan csinálnád...?

- oli -





NESZE SEMMI, FOGD MEG JÓL

Tisztelt Kollégák!

Megérkezett az Állampolgári Jogok Országgyűlési Biztosa által küldött válasz a térfigyelő kamerákkal kapcsolatban írt levelünkre, melyet a Taxisok Világa korábbi számában már olvashattatok.

A válasz színes, olvasmányos, de úgy érzem, hogy nem arra kaptunk választ, amire vártuk. Többek között arra sem, hogy az utasnak miért sérülhetnek a jogai, ha egy közintézmény, színház, lakás stb előtt nem szállhat ki az általa igénybevett taxiból? Vagy miért nem szállhat be szabályosan egy taxiba a főváros jelentős részén, ha utazni szeretne? Azt gondolom, hogy valamiért félreérthették a levelünk tartalmát, amit ezért pontosítani fogunk, majd újra elküldjük.

A választ a következőkben olvashatjátok:

Üdvözlettel:

Metál Zoltán elnök, OTSZ

ÁLLAMPOLGÁRI JOGOK
ORSZÁGGYŰLÉSI BIZTOSA

Ügyszám: AJB 656992010

Dr. Selmeczi Krisztina

Előadó: dr. Láposy Attila

Budapest

Balzac u. 32.

1136

Tisztelt Ügyvédnő!

Köszönöm, hogy megtisztelt a bizalmával és ügyfele, az Országos Taxis Szövetség

Egy huszonéves lány öt év távollét után hazamegy a szüleihez Írországba. Az apja nem túl nagy örömmel fogadja:
– Hát te, hová tűntél, nem is írtál, nem telefonáltál annyi éven át! Tudod, mennyit sírt anyád miattad?

A lány bűnbánó arccal, színpogva feleli:

– Tudom, apám, hüpp, hüpp, prostituált lettem....

– Micsoda? Ekkora szégyent hoztál a családra? Tűnj a házamból!

– Ahogy akarod.... Csak azért jöttem, hogy anyának odaadjam ezt a nercbundát, ezt az ötmillió csekket, meg a kulcsot egy tengerparti villához, az öcsémnek ezt az arany Rolexet, neked meg apa, azt az új Mercedest, ami kint áll a ház előtt, meg egy befizetett három hónapos nyaralást a Rivierára...

– Mit is mondtál, mi lettél, lányom?

– Hüpp, hüpp, prostituált... hüpp...

Az apa kedvesen, szeretettel átöleli a lányát:

– Jaj, hát halálra rémítettél, én úgy értettem, hogy protestáns. Na, gyere, öleld meg szegény öreg apádat!

(a továbbiakban: Szövetség) megbízásából és képviselőként a személytaxi-szolgáltatást nyújtó vállalkozók indokolatlan szankcionálásával, illetve ezzel összefüggésben az objektív felelősség elvén alapuló közigazgatási bírságolás szabályozásával kapcsolatban a véleményemet kérte. Levelében leírja, hogy a Szövetség szerint az elmúlt időszakban megnövekedett azon esetek száma, amikor a taxisokat kisebb közúti közlekedési szabályszegés, így különösen a megállásra és a várakozásra vonatkozó szabályok megsértése miatt sújtottak – az esetek körülményeire tekintet nélkül – a szabályszegés súlyához képest aránytalan összegű közigazgatási bírsággal.

Levelében kiemeli, hogy a taxisok naponta találják szembe magukat azzal, hogy ha meg akarják állni egy utas felvétele/kiszállása érdekében, akkor – az egyre több helyen működő – térfigyelő kamerák felvételei alapján jelentős összegű büntetésre számíthatnak, naponta akár több alkalommal is, ez a helyzet pedig a taxisok munkájának ellehetetlenülését jelenti. A csekély súlyú szabályszegés elkerülése ugyanakkor álláspontjuk szerint nem megoldható, mivel a személytaxi-szolgáltatás csak úgy működhet, ha az utast az általa kívánt helyen veszik fel, illetve állnak meg a kiszállásra. Az objektív felelősség elvén alapuló közigazgatási bírságolásra vonatkozó, hatályos szabályozás aránytalanul korlátozza mind a vállalkozás szabadságát (Alkotmány 9. § (2) bekezdés), mind a foglalkozás szabad gyakorlásához való jogot (Alkotmány 70/B.§ (1) bekezdés).

Levelében külön is hivatkozik az Alkotmánybíróság 782/B/1998. AB határozatának indoklására, amelyben a testület rögzítette, hogy a személytaxi-szolgáltatás rendeltetése a közforgalmú tömegközlekedési eszközök igénybevétele helyett vagy amellett, a menetrendtől eltérő útvonalakon, időpontban biztosítsa a közlekedési szükségletek teljesítését. Következésképp ezen értelmezésből kiindulva a személytaxi-szolgáltatás a tömegközlekedési része, a taxisok közfeladatát ellátó személynek minősülnek. A jelenlegi problémák megoldását abban látják, hogy a jogszabályok módosításával kivételt lehetne teremteni a taxisok számára, pl. a megállási tilalom és a szankciók tekintetében.

Felhívom a szíves figyelmét arra, hogy az állampolgári jogok országgyűlési biztosa-ról szóló 1993. évi LIX. Törvény (Obtv.) 16. § (1) bekezdése az ombudsman vizsgálati lehetőségét az alábbiak szerint rendezi: Az országgyűlési biztoshoz bárki fordulhat, ha megítélése szerint valamely hatóság [29. § (1) bek.], illetve közszolgáltatást végző

szerv (a továbbiakban együtt: hatóság) tevékenysége során a beadványt benyújtó személy alapvető jogaival összefüggésben visszásságot okozott, feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási határozat bírósági felülvizsgálatát – már kimerítette, illetve jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva.

A beadványában felvetettek nyomán áttekinttem a megállásra vonatkozó KRESZ rendelkezéseket, illetve a szabályszegések szankcionálásával kapcsolatos hatályos jogszabályi rendelkezéseket. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi 1. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 21. § (1) bekezdésének d) pontja alapján a gépjármű üzemben tartója, vagy kivételesen, meghatározott esetekben a gépjárművet használatra átvevő személy felel azért, hogy az általa üzemeltetett, illetve használt gépjárművel, a járművel történő megállásra és várakozásra vonatkozó – külön jogszabályban meghatározott – egyes előírásokat betartsák. A Kkt. 21. § (2) bekezdése szerint, ha ezen előírásokat megszegik, az üzemben tartóval szemben 30 000 forinttól 300 000 forintig terjedő közigazgatási bírságot kell kiszabni.

A „külön jogszabály”, a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 40. §-a rendelkezik a megállásra vonatkozó szabályokról és tilalmakról. A 40. § (1) bekezdése szerint járművel megállni főszabályként csak az úttest menetirány szerinti jobb szélén, azzal párhuzamosan

Folytatás a 9. oldalon

**COMPUTER
PLUS**

**Számítástechnikai
Szaküzlet**

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

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

CITY 621

**CITY TAXI számítógép hálózat
rendszergazda**



*Békés, boldog karácsonyi ünnepeket,
és eredményekben gazdag új évet kíván a*



CITY TAXI

CITY[®]

TAXI

2-111-111

BUDAPEST

taxi2000



Tudtad, hogy a Taxi2000-nél

- Most nincs belépési díj?
- Prémium kategóriás autót is bérelhetsz?
- Jövőre is folyamatos akciók és kedvezmények biztosítása mellett dolgozhatsz a 15 éves jubileum alkalmából?

Csatlakozz hozzánk

MOST jelentős kedvezmények mellett!

taxi **15** év **2000**

*Kellemes karácsonyi ünnepeket
és sikerekben gazdag
boldog új évet kívánunk
minden kedves kollégának!*

Információ: Taxi üzletág vezetőnél
telefon: +36-1-398-9219, +36-30-563-5140; www.taxi2000.hu



Folytatás a 6. oldalról

zamosan, egy sorban szabad. A KRESZ 40. § (5) bekezdése emellett részletes, taxatív felsorolásban határozza meg a tilalmakat, eszerint – műszaki hiba miatti vagy forgalmi okból szükséges megállás kivételével – tilos megállni a következő esetekben:

- ahol a jármű fényjelző készülék vagy jelzőtábla jelzésének az észlelését akadályozza;

- ahol a jármű és az úttesten lévő záróvonalon vagy a jármű és az úttest másik szélén álló jármű között legalább három méter széles hely nem marad;

- be nem látható útkanyarulatban, bukkanóban vagy más olyan helyen, ahol a járművet a többi jármű vezetője kellő távolságból nem észlelheti;

- körforgalmi úton, útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 méter távolságon belül, ha a közúti jelzésből más nem következik, az útkereszteződésben az úttorkolattal vagy útelágazással szemben megálló járműre – ha ez a többi jármű bekanyarodását nem akadályozza – a tilalom nem vonatkozik;

- kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, a gyalogos-átkelőhely előtt személygépkocsival, motorkerékpárral, segédmotoros kerékpárral, kerékpárral és kézikocsival 5 méter, egyéb járművel 15 méter távolságon belül;

- hídon, aluljáróban, alagútban, valamint ezek be- és kijáratánál;

- vasúti átjáróban és attól számított 30 méter távolságon belül, valamint vasúti, illetőleg villamos pályán és ezekhez olyan közel, hogy a jármű a vasúti jármű, illetőleg a villamos közlekedését akadályozza;

- más járművel a villamos, autóbusz vagy trolibusz megállóhelyet, illetőleg taxiállomást jelző tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül, kivéve, ha útburkolati jelből más következik;

- autóbuszöbölben és autóbusz forgalmi sávban, kivéve a kijelölt megállóhelyen megálló autóbuszt (trolibusz), villamost, a személytaxit, a betegszállító gépjárművek,

továbbá 20 és 6 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló járművet;

- villamos megállóhelynél lévő járdasziget és a hozzá közelebb eső járda közötti úttestrészen;

- 1000 kilogrammnál nagyobb tengelyterhelésű járművel járdán;

- kapaszkodósávon, gyorsító- és lassító sávon, kerékpársávon, nyitott kerékpársávon, kerékpárúton, gyalog- és kerékpárúton;

Különösen veszélyes helyen, az útbur-

kolatira vonatkozó tilalmak a közúton közlekedők életének, egészségének, testi épségének védelmét, a közlekedési balesetek megelőzését szolgálják, a közlekedés biztonság érvényesülését biztosítják. A tilalmak többsége – álláspontom szerint jogi és szakmai szempontból is megalapozottan – a közúti közlekedésben részt vevő valamennyi szereplőre vonatkozik, általános jellegű kivételt csak a megkülönböztetett jelzést használó gépjárművek jelente-

A márka legfrissebb autója három különböző nemzetiségű: francia, norvég és angol zsúrit is meggyőzött. December 1-jén a nagy hírű angol Top Gear a „Az év autója 2011” címmel tüntette ki a modellt. Ezt megelőzően november 22-én a francia szaksajtótól nyerte el a megtisztelő „Az év autója 2011” címet. November 30-án két norvég médium, a Dagbladet és a Vi Menn választotta a DS3-at „Az év autójává”. A három díj

Már három országban is az év autójának választották TRIPLÁZOTT A CITROËN DS3



situációban kényelmes és sokoldalúvá teszi.

kolati jellel jelzett területen.

A KRESZ 40. § (8) bekezdése emellett meghatározza a járdán történő megállás konjunktív feltételeit is, eszerint járdán csak akkor szabad megállni, ha azt jelzőtábla, útburkolati jel megengedi, a jármű a járda szélességének legfeljebb a felét foglalja el, a járdán a gyalogosok közlekedésére legalább másfél méter szabadon marad, és a jármű tengelyterhelése az 1000 kg-ot nem haladja meg.

A KRESZ fent idézett rendelkezései, a

nek {KRESZ 49. §}. A tilalmak biztosítják, hogy a megálló jármű elhelyezkedése, pozíciója ne szolgálhasson potenciális balesetforrásul, ne akadályozza a közlekedést balesetveszélyes helyeken (pl. kereszteződés, hid, alagút, be nem látható kanyarulat). A KRESZ 40. § (5) bekezdés i) pontja alapján ugyanakkor az is látható, hogy a jogalkotó figyelembe vette a személytaxi-szolgáltatás speciális jellegét, így azt külön is megengedte, hogy a taxik autóbuszöbölben és autóbusz forgalmi sávban is megállhasson, amíg az utasok ki- vagy beszállnak.

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu



Ez egy taxiállomás!



Senkit se téveszen meg a csalóka kép! Ez egy taxiállomás, még ha nem is látszik annak. Hol vannak a Taxiállomás-kezelő Kft. ellenőrei? Hol vannak a közterület-felügyelők? Kihez fordulhatunk a mindennapos helyzet miatt? Minden szombaton ugyanez a helyzet a XII. kerületi Jagelló úton, de mi szombaton is fizetjük a taxiállomás-bérlési díjat!

Ritter Sándor

Az Alkotmány 9. (2) bekezdése arról rendelkezik, hogy a Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát, az Alkotmány 70/B. § (1) bekezdése szerint pedig a Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a munkához, a munka és a foglalkozás szabad megválasztásához. Az alkotmánybíróági gyakorlatban az Alkotmány 9. § (2) bekezdésében biztosított vállalkozás joga az Alkotmány 70/B. § (1) bekezdésébe foglalt foglalkozás szabad megválasztásához való alkotmányos alapjog egyik aspektusa {54/1993. (X.13.) AB határozat}. A foglalkozáshoz, vállalkozáshoz való alapjog a szabadságjogokhoz hasonló védelemben részesül az állami beavatkozások és korlátozások ellen. A foglalkozás szabad megválasztására vonatkozó alkotmányos jog nem zárja ki, hogy a különböző tevékenységek gyakorlásához, az arra vonatkozó jogszabályok speciális feltételeket és követelményeket írjanak elő. A korlátozások alkotmányossága azonban más-más mérce alapján minősítendő aszerint, hogy a foglalkozás gyakorlásának feltételeiről, vagy a foglalkozás szabad megválasztását kizáró szabályról van-e szó {144/208. (XI.26.) AB határozat}. A foglalkozáshoz vállalkozáshoz való jogot az korlátozza a legsúlyosabban, ha az ember egy adott tevékenységtől el van zárva, azt nem választhatja {21/1994. (IV.16.) AB határozat}.

Álláspontom szerint a Kkt. És a KRESZ hatályos szabályai nem lehetetlenítik el a taxisok munkáját azzal, hogy nem állapítanak meg további vagy általánosabb kivételeket a megállásra vonatkozó tilalmak alól. A taxisok – már csak a többi közlekedőhöz képest jobb helyismeretük, szakmai tapasztalatuk és vezetési rutinjuk folytán is – az utasok felvétele, illetve kiszállása alkalmával képesek

megtalálni azt az adott esetben az utas kívánóságához képest legközelebbi helyet, ahol a megállás a KRESZ szerint is szabályosnak számít.

Rá kell mutatnom arra is, hogy – figyelemmel a 782/B/1998. AB határozat indokolásában foglaltakra – a személytaxi-szolgáltatás nem tekinthető közösségi közlekedési közszolgáltatásnak, hanem egy azt kiegészítő, ahhoz kapcsolódó, piaci alapon nyújtott személyszállítási szolgáltatás, így nem díszkriminalitív az, hogy nem ugyanazokat a szabályokat és kivételeket állapítja meg a jogalkotó a hagyományos közösségi közlekedési feladatokat ellátók, illetve a személytaxi-szolgáltatást végzők esetében. A jogalkotó természetesen megteheti, hogy további kivételes szabályokat ír elő (például a biztonsági öv használata, az autóbuszszáv használata), de ez jogpolitikai, szakpolitikai jellegű döntés, meglátásom szerint a foglalkozás szabad gyakorlásához való jog, vagy a vállalkozás szabadsága elvének érvényesítéséből kényszerítően semmiképp sem következik.

Tekintettel arra, hogy a hatályos jogszabályi rendelkezések fényében megállapítható, hogy személytaxi-szolgáltatást végző személyek vállalkozáshoz, illetve a foglalkozás szabad gyakorlásához való jogával összefüggésben nem okoz visszásságot, az Obtv. 16. § (1) bekezdése alapján a panasz további vizsgálatára nincs jogi lehetőségem.

Magával a jogintézmény alkotmányossági megítélésével kapcsolatban arról tájékoztatom, hogy a közúti közlekedésben alkalmazott objektív felelősség, illetve a közigazgatási bírság intézményének szabályozásával kapcsolatban hivatalból vizsgálatot folytattam le, és 2009 márciusában, AJB 4750/2008. számon kiadott jelentésemben a szabályozással összefüggésben számos

visszásságot tartam fel. Ezek jövőbeli megelőzése érdekében indítványoztam az Alkotmánybírósnál az objektív felelősség alkalmazására, illetve a közigazgatási bírságolásra vonatkozó törvényi szabályok alkotmányosságának utólagos vizsgálatát. Az Alkotmánybírósnak a 60/2009. (V.28.) AB határozatban ugyanakkor az ombudsmani indítványnak a közigazgatási bírságolás jellegével kapcsolatos éveit nem tartotta megalapozottnak. Ismételt megerősítette a testület azon álláspontját, amely szerint a jogalkotót a felelősségi alakzatok és a bírságolás technikák kiválasztásában „viszonylag szabad mérlegelési jog illeti meg”, ezért nem minősül alkotmányellenesnek az, ha a közigazgatási jog szabályainak megsértése esetén – a közigazgatási jog érvényre juttatása és prevenció céljából – objektív szankciók alkalmazásáról dönt.

Tájékoztatom, hogy az alkotmánybírósnak a döntés tartalmára tekintettel, a hozzám beérkezett panaszok, jelzések alapján folyamatosan vizsgálódtam és vizsgálódom a közlekedési szabályszegések esetén alkalmazott közigazgatási bírságolás gyakorlatával kapcsolatban. Eddig kiadott jelentéseimben, valamint a jogszabály-előkészítő szervekkel és a rendőrséggel folytatott szakmai egyeztetések során pedig több alkalommal is tettem a szabályozással összefüggő, a tisztességes eljárásról való jog védelmét szavatoló jogalkotási, vagy éppen a rendőrségi gyakorlatot érintő javaslatokat, kezdeményezéseket.

A 2010 januárjában, AJB 3688/2009. számon kiadott jelentésemben megállapítottam, hogy tömeges mértékben fordult elő, hogy a közigazgatási bírságot kiszabó elsőfokú határozat meghozatala és annak postára adása között akár két-három hónap is eltelt. A megkeresésemre adott válaszában ezt a tényt maga az országos rendőrfőkapitány is elismerte, a határidő-csúszásra azonban külön magyarázattal nem szolgált. A jelentésemben hangsúlyoztam, hogy a postára adás és – ennek következtében – a kézbesítés indokolatlan, több hónapos elhúzódása kifejezetten alkalmas arra, hogy az eljárási határidők garanciális szerepét kiüresítse, ez pedig a tisztességes eljárásról való jog sérelmét okozza.

VAGY MEGTÖRTÉNT, VAGY NEM...

Egy reggel a 103-as busszal, úgy uszkve századmagammal cammogok fel a látványos hidra, az autóbusz-öbölben azonban egy taxi álldogált, és nem akarta beengedni a buszt. Buszsofőr nyomja a dudát, utasok idegesen pislogtak, végül kinyitotta az ajtót. Taxis barátunk közben anyázva kiszállt



A feltárt visszasságok megelőzése érdekében felkértem az országos rendőrfőkapitányt, hogy tegyen hatékony intézkedéseket azért, hogy a közigazgatási eljárásban, a közúti közlekedésről szóló törvény alapján hozott határozatokat az ügyben eljáró rendőri szervek – normál ügymenet mellett – haladéktalanul postázzák a gépjárművek üzemeltetői számára, továbbá a szabályszegés elkövetésétől számított 60 napos eljárási határidőn túl ne kerüljön sor közigazgatási bírságot kiszabó határozat meghozatalára. Javasoltam továbbá azt is, hogy a gépjárművek üzemeltetőit a közigazgatási eljárás megindításáról, a kimentési lehetőségekről, a képfelvételek megismerésének lehetőségéről már előzetesen, az elsőfokú határozat meghozatalát megelőzően tájékoztassák.

Tájékoztatom, végül arról is, hogy 2010 júliusában a közigazgatási eljárási határidők megtartásával, a hivatalos étesítő levelek megküldésével, az üzemeltetőt mentesítő nyilatkozattétel megtételével, valamint a képi bizonyítékok érdemi megtekintési lehetőségével kapcsolatban jelenleg is átfogó vizsgálatot folytatok.

Bízom abban, hogy tájékoztatásom segítségére szolgál, és természetesen a jövőben is rendelkezésére állok minden olyan ügyben, amelynek vizsgálatára az Obtv. feljogosít.

Budapest, 2010. október 28.

Üdvözlettel:

Prof. Dr. Szabó Máté
Állampolgári Jogok Országgyűlési biztosa

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédoorientált 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.

az autójából, majd fel a buszra, hogy most aztán jól megmondja...

A buszsofőr látva ezt becsukta a vezetőfülké ajtaját, majd miután a taxis nagy hévvel felszállt a buszra, becsukta a busz ajtajait is, és elindult. A taxisofoőr húsz méter után már könnyörgött neki (a taxi közben ott állt nyitott ajtóval a megállóban), hogy nyissa ki az ajtót, de a sofőr meg sem állt a következő megállóig (budai alsó rakpart)...

Az alábbi anyagokat a BA Zrt. és a Főtaxi Zrt. közös sajtótájékoztatóján kaptuk a feltett kérdésekkel, illetve a válaszokkal együtt.

A Főtaxi nyerte a Budapest Airport tenderét

December 7-től a Főtaxi jól ismert kockás járművei szolgálják ki a légi utasokat a Budapest Airport valamennyi terminálján, miután a legrégebbi hagyományokkal rendelkező magyar cég nyerte a repülőtéri taxis-tenderet.

Megbízhatóság, olcsóbb árak és minőségi szolgáltatás. Ezt kapják a Budapest Airport utasai a Főtaxitól, amely december 7-től nyújtja a taxisolgáltatást a Ferihegyi repülőtér termináljairól. A meghívásos taxi-tender lezárásaként a Budapest Airport és a Főtaxi aláírta a szolgáltatás megkezdéséről szóló megállapodást.

A tender lebonyolításával megbízott **White & Case** jogi iroda nyilatkozata szerint a lebonyolítás tisztaságához kétség sem férhet, jogi véleményük megerősíti, hogy a tender minden lépésénél szigorúan a törvények és a kiírás szabályai szerint járt el a Budapest Airport.

A repülőtér üzemeltető Budapest Airport számára elsősorban a jelenleginél kedvezőbb tarifák, a szolgáltatás minősége, a megbízható, stabil háttér és a korrekt üzleti magatartás volt a fontos. Ezek a szempontok érvényesültek a tender kiírásában és a lebonyolítás során is. A szerződés aláírását követően Jost Lammers, a Budapest Airport vezérigazgató-

ja hangsúlyozta: „A januárban kezdődő magyar EU-elnökség előtt különösen fontos volt a számunkra, hogy végre megnyugtatóan rendeződjön a repülőtéri taxisolgáltatás ügye. Az sem mellékes szempont, hogy utasainkat ezentúl a legnagyobb hagyományokkal rendelkező, közel százéves múltra visszatekintő magyar fuvarozó vállalat minden igényt kielégítő járművei szállítják a repülőtérrel a városba.”

A szerződés aláírásakor Hausz Gyula, a Főtaxi Zrt. vezérigazgatója kijelentette: „Min-



A képen balról jobbra Vizi András szóvivő, Főtaxi Zrt., Schümekey Zsombor jogi képviselő, Főtaxi Zrt. és Hardy Mihály vállalati kapcsolatok igazgató, BA Zrt.

den adottságunk megvan ahhoz, hogy megfeleljünk a Budapest Airport és mindenekelőtt a repülőtérre menő vagy onnan a városba igyekvő utasok elvárásainak. Biztos vagyok abban, hogy szakmai bázisunkra, szervezettségünkre és kollégáink megbízható, lelkiismeretes munkájára alapozva olyan minőségi szolgáltatást fogunk nyújtani, amellyel a reptéri utazóközönség maradéktalanul meg lesz elégedve”.

A ma aláírt megállapodás értelmében a Főtaxi a következő öt évben biztosítja a repülőtéri taxi szolgáltatást a Budapest Airport termináljairól. A reptéri szolgáltatásba beosztott valamennyi főtaxis jármű rendelkezik hitelkártya-olvasó POS-terminállal, és a cég további műszaki fejlesztéseket is vállalt, amelyeket 2011 első felében vezet be a

A Zóna Taxit felváltotta a Főtaxi





Karácsonyi csillogás Ferihegyen

Karácsonyi díszbe borultak a budapesti légikikötő termináljai. A Budapest Airport minden eddiginél szebb és ragyogóbb karácsonyi díszítéssel látta el az 1-es, valamint a 2A és 2B terminálokat.

A Budapest Airport szeretné az ünnepi szezonban a Ferihegyen megforduló utasokat fantasztikus fogadtatásban részesíteni. Ennek érdekében minden eddiginél gazdagabb díszítést kaptak az utasforgalmi csarnokok. A csillogó díszek remélhetőleg mosolyt csalnak az ide látogatók arcára, valamint ünnepi hangulatot varázsolnak.

A ferihegyi 1-es terminálon egy óriási, 6 méteres karácsonyfa várja az épületbe belépő utasokat. Az impozáns ünnepi fény a beltéri használat miatt nem valódi, ez azonban a gazdag díszítése láttán nem is érdekes.

A több mint 500 dísz között mintegy fél kilométernyi fényfüzér éri körbe, amelyen 2800 darab LED-es technológiájú fényforrás világít. A LED előnye, hogy a normál izzóhoz képest tízedannyi fogyasztás mellett nagyjából 50 ezer óra az



terminálokon. A mostani szerződés aláírásával a Főtaxi számára lehetőség nyílik újabb szolgáltató munkahelyek teremtésére a budapesti piacon.

BA Zrt.

A Főtaxi Zrt. – Budapest Airport Taxi Transzfer Szolgáltatással kapcsolatban beérkezett újságírói kérdésekre adott válaszok:

1. Hány és milyen autókkal kezdik meg a szolgáltatást? Mennyi sofőr van jelenleg és mennyi lesz?

A légitársaságok menetrendjein látható, hogy a repülőtérre érkező utasok létszáma napszakokban és naptári időszakokban is nagyon jelentősen változik. Így

mindig annyi gépkocsit és gépkocsivezetőt kell a repülőtérre irányítani, amely az aktuális utaslétszám alapján szükséges és elégséges. Az aktuális gépkocsiszám

több tucat és pár száz között változhat.

A Főtaxi a főváros teljes területén és annak agglomerációjában nyújt taxiszolgáltatást. Szolgáltatási területeink mérete, szolgáltatásunk volumene lehetővé teszi, hogy rugalmasan át tudjuk csoportosítani a kollégákat az igényeknek megfelelően.

A Főtaxi a szolgáltatás nyújtását felső-

élettartama. Így a díszítés nemcsak szép, de környezetkímélő is. A terminál hatalmas csarnokában a karácsonyfán kívül mintegy 60 méter jégcsapfüzér fut körbe, ezzel is emelve az ünnepi hangulatot.

Mindhárom terminálepület kívülről is megkapta a karácsonyi díszítést, összesen több mint 300 méternyi jégcsapfüzér és közel 50 darab fénylő hópihe ragyog az utasforgalmi épületek homlokzatain. Valamennyi fényforrást az energiatakarékos LED világítótestek teszik ki.

Természetesen a 2-es terminál sem maradt karácsonyfa nélkül, mindkét oldalon egy-egy hatalmas normand fényő áll a terminálok bejáratától nem messze, kültéren.

Budapest Airport



középkategóriás gépkocsikkal kezd meg. A típusok közt megtalálható a Škoda Octavia, a VW Passat és a Mercedes E típus is.

2. A Budapest Airport közleményében azt közölte, hogy a Főtaxi tarifái olcsóbbak lesznek, mint Zóna taxié.

Folytatás a 15. oldalon



Egyik reggel a rádióban SMS-eket olvastak a hallgatóktól:

– „Üzenem a Kopasz Mercisnek aki az előbb beintett, hogy a mellette ülő szőke háromszor megvolt. A fehér Opelos.”

Öt perc múlva jött a válasz:

– „A Mercis vagyok, az Opelosnak üzenem, hogy a szőke, akit hátulról látott, az öcsém.”

RENDKÍVÜLI FELHÍVÁS!

TAXI4[®]

**100 fő másodállású vállalkozó részére,
belépési akció!**

Mikulásig belépő másodos taxisoknak a tagdíj
HAVONTA CSAK 20.000,- Ft

(A tagdíj 75 cím felvételére jogosít, korlátozás nélkül.)



Amit a **TAXI4[®]**
biztosít számodra:

- URH rádió
- Szabadjelző
- POS terminál

Jelentkezés és bővebb információ:
Pólya Sándor 06-20-4444-661
Taxisfelvétel személyesen:
minden kedden 9.00 órakor, 1141.
Budapest, Németpróna u. 35.

Az akció nem vonatkozik a TAXI4 jelenlegi szerződéses állományára.

Minden kedves ügyfelünknek és leendő partnerünknek

Kellemes Karácsonyi Ünnepeket

és

Boldog Új Esztendőt kíván a

DIGITAXI - TAXIÓRA

szervíz csapata

és az

EÖRDÖGH TRADE KFT.



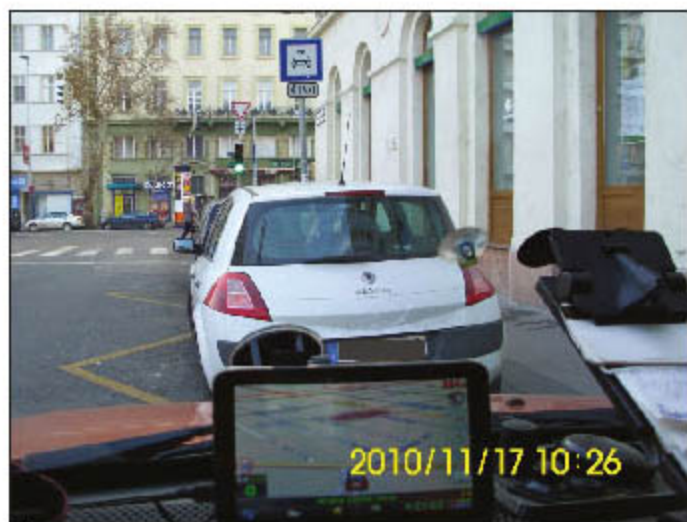
ZÁRVA tartunk december 22-től január 2-ig.
Ünnepek alatti ügyelet telefonszáma:
0620 / 959 - 0098 (9:00 - tól 18:00 - ig)

Civil autók a taxiállomásokon

/Folytatjuk végeleáthatatlan sorozatunkat/

Szerkesztőségünk folyamatosan kapja azokat a leveleket, telefonokat, melyekben a kollégák a taxiállomáson szabálytalanul megálló civil autókról számolnak be.

Ezt a két képet a FÓTAXI 508-as kollégája készítette, köszönet érte.



Matek:

Odajön egy fazon a kocsmában, oszt kérdezi, hogy mennyi 7+7? Mondok 11. Aszongya nem is, mer' 14. Na, erre el-

tani feleségem is hozott 4 gyereket a családba. Aztán született 3 közös gyerekünk. Szóval nekem is van 7 gyerekem,



Nyugati pályaudvar. A pénzszállító ezt a helyet nézte ki magának, a taxikok meg nem férnek be...

magyarázom neki, hogy van nekem 4 gyerekem az első házasságomból. Mikor újra nősültem, a mostani feleségem is hozott 4 gyereket a családba. Aztán született 3 közös gyerekünk. Szóval nekem is van 7 gyerekem,

meg az asszonynak is, kettőnknek együtt pedig 11 gyerekünk van! Fízettet is egy sört...

- Drágám, ma kérek egy hétfogásos ebédet.

- Az miből áll?

- Egy hamburger, és hat üveg sör.



Folytatás a 12. oldalról

Azonban a jelenlegi reptéri transzfer a Főtaxinál drágább. Mi lesz akkor az ár?

Mind a 4 városi zónában alacsonyabb a Főtaxi által biztosított transzfer ár, mint amit jelenleg kell fizetni.

A megadott ár értékelése szempontjából nagyon fontos tényező, hogy nálunk jóval szűkebb a feladás szolgáltatások köre, mint a korábbi szolgáltatónál, így a tényleges árkülönbség még jelentősebb is lehet, mint amit a számok első látásra mutatnak.

3. A sofőrök alkalmazottak vagy alvállalkozók lesznek? Ha mind a kettő, akkor milyen arányban oszlik meg a számuk?

E tekintetben nem korlátozza a tender a Főtaxi döntési szabadságát. Felkészült, udvarias, idegen nyelvet is beszélő kollégák kiválasztására törekszünk.

5. Mindenki dolgozhat, aki főtaxis, vagy nem? A Népszabadság értesülése szerint nem. Aki a reptéren dolgozik, annak magasabb díjat kell fizetni-e a Főtaxinak? Erre kíván-e valamit reagálni a Főtaxi?

Mindenki dolgozhat, aki megkapja a szükséges akkreditációt.

6. Számolnak-e azzal a lehetőséggel, hogy a 2011-es önkormányzati szabályozás után elveszíthetik az exkluzív jogaikat a reptéren?

Jelenleg a Főtaxi a Budapest Airporttal 5 éves szerződést kötött, amely meghosszabbítható. Biztosak vagyunk abban, hogy mind az utasaink, mind pedig a repülőtér elégedett lesz a szolgáltatásunkkal és a Budapest Airport meghosszabbítja szerződésünket a 2015 utáni időszakra is.

7. Mikortól lesz képes a Főtaxi kiállítani a szolgáltatás nyújtásához szükséges magas kategóriájú kocsikat?

A szerződésben a repülőtér rendkívül szigorú feltételeket határozott meg a szolgáltatás tekintetében, amelynek teljesítése érdekében a Főtaxi mindent elkövet. Javasoljuk, hogy kérdezzék meg a repülőtérrel a szolgáltatás meg-



A Főtaxi a szolgáltatást a szerződésben meghatározott követelményeknek megfelelően kezdi meg. A kocsik életkora nem haladja meg az 5 évet.

11. Mik lesznek a tarifák zónánként?

Ezt a mellékelt táblázatban olvashatják a tisztelt utasok.



**Főtaxi Zrt. repülőtéri transzfer táblázat
Repülőtér-Budapest**

Körzet	Főtaxi transzferár	Korábbi szolgáltató transzferár
(Ferihegy 1-Ferihegy2)	1700	1700
1	3300	3600
2	5100	5200
3	5300	5400
4	5700	5800

kezdését követően, sikerült-e mindez a Főtaxinak.

8. Miről lehet majd őket azonosítani, lesz-e egységes szín, vagy valami azonosító, logó, vagy egyszerűen csak mind főtaxis lesz?

A Főtaxi meghatározott stílusjegyei, – mint pl. a kockás matrica – évtizedek óta változatlanok, azokat az utazóközönség széles rétegei ismerik. Ezen kívül gépkocsijaink annak alapján is azonosíthatók, hogy azokból megelégedett utasok szállnak ki...

10. Milyen lesz a kocsik átlagkora, mikorra éri el a Főtaxi a tenderkiírásban meghatározott paramétereiket?

Ferihegyi repülőtér-Budapest viteldíjak

Főtaxi – 2010. december

ZÓNA	BRUTTÓ DÍJ (ÁFÁVAL)
T1-T2 terminál transzfer:	1 700 Ft
Zóna 1:	3 300 Ft
Zóna 2:	5 100 Ft
Zóna 3:	5 300 Ft
Zóna 4:	5 700 Ft

A leendő apuka kétségbeesetten hívta a központi ügyeletet, mert a feleségénél megindult a szülés. Amint a központos jelentkezett, rögtön elhadarta:

- A feleségem mindjárt szül. Már kétperces fájásai vannak. Most mit tegyek? – A központos:
- Nyugodjon meg, uram. Az első gyerek?
- Nem! – szólt a türelmetlen válasz. – A férj vagyok!

Kollégám mesélte egy korábbi munkahelyéről: a kolléganők arról beszélgettek, hogy az egyiküknek sehogy sem sikerül te-

herbe esni. Jöttek az ötletek, mindenféle ülőfürdőre, hőmérőzésre, teára stb., ami vajákos módszert csak el lehet képzelni. Egyszer csak az egyik elvárásolt férfi kolléga, aki eddig a munkájában mélyedt, megszólalt:

– És dugni próbáltatok már?

Egy francia hetilap férfiak részére pályázatot hirdetett: „Egy reggelem leírása” címmel. Az első díjat a következő műnek ítelték:

„Felkelek, reggelizem, öltözködöm és indulok haza!”



Egy sajtótájékoztató ürügyén

BEMUTATKOZOTT A

Novemberben szerkesztőségünk meghívót kapott a következő szöveggel: *Tisztelt partnerünk! A Green Future Zrt. és a Porsche Hungaria Kft. tisztelettel meghívja a Green Taxi bemutatkozása alkalmából rendezett sajtótájékoztatójára, ahol bemutatjuk a jövő taxiját.* Természetesen kíváncsian vártuk, mit tudhatunk meg hivatalosan a cégről. Nos, először is végigböngészünk a kiosztott dokumentumot, amit megosztunk olvasóinkkal, mert tanulságos. Íme:

Green Taxi – a minőségi szolgáltató

A Magyarországon is egyre fontosabb környezetvédelmet és növekvő környezettudatosságot felismerve, egy nemzetközi befektetői csoport projekt társaságot alapított Budapesten Green City Future Zrt. néven. A társaság első lépésként egy környezetbarát, „zöld” taxitársaságot hozott létre Budapesten Green TAXI néven. Az új cég alapításával a tulajdonosok célja az, hogy olyan minőségi szolgáltatásokkal lépjen piacra, melyek túlmutatnak az egyszerű taxis szolgáltatáson.

A Green City Future Zrt. ezért részt kíván venni az európai „Green Cars” projektben, ami rövid távon alacsony kibocsátású és hibrid gépkocsik, középtávon pedig elektromos hajtású gépkocsik magyarországi üzembe állítását, elektromos gépkocsik számára al-

kalmás töltőhálózat telepítését, a megújuló energiaforrásokkal kapcsolatos beruházásokat és kutatásokat is magában foglal.

Green TAXI tevékenysége a jövő nemzedékek érdekében a
- a környezet fokozottabb védelmét,



A képen balról jobbra: Simon Géza elnök (Green Taxi Future Zrt, Horváth Zsolt igazgató (Levegő Munkacsoport), Eppel János ügyvezető igazgató (Porsche Hungaria Kft.)

- a környezettudatosabb mobilitás népszerűségének növelését,
- az élhetőbb város koncepcióját,
- a környezettudatos gondolkodásmód terjesztését

állítja tevékenységének középpontjába, melynek megvalósításához az alábbi lépések figyelembevételét tervezi:

A Green TAXI induló flottája kizárólag EU5 környezetvédelmi besorolású kocsikból áll. A Porsche Hungaria által szállított Škoda



A Green Taxikon jól láthatóan ott virít a Zóna Taxi telefonszáma, de állítják, nincs üzleti kapcsolat a két cég között

Kovács úr a feleségével és az anyósával nyaral Jeruzsálemben. Egyik nap az anyósa hirtelen belázasodik, majd meghal. Egy temetkezési vállalkozó felajánlja, hogy helyben eltemetik az elhunytat.

- Nem, köszönöm, inkább hazaszállítatjuk – hárítja el az ajánlatot Kovács.

- De miért? Nagyon szép ceremóniát tudunk szervezni – próbálkozik a temetkezési vállalkozó.

- Nézze, uram! Kétezer éve eltemettek itt egy fiatalembert, aki három nap múlva feltámadt. Nem akarok kockáztatni.





GREEN TAXI

Octavia GreenLine, Škoda Superb GreenLine, Volkswagen BlueMotion és Volkswagen BlueMotion Technology gépkocsik a világon az elsők között vannak az alacsony károsanyag-kibocsátás és üzemanyag-fogyasztás révén megvalósítható környezetkímélés szempontjából.

Ezekből a gépkocsikból jelenleg a Porsche Hungaria márkái kínálják a legszeleesebb modellválasztékot.

A környezettudatos mobilitást megteremtő taxitársaság 2011. január 1-jével kezdi meg működését. Elsősorban városi taxiszoftártást kíván nyújtani saját gépkocsikkal, maximált árakkal.

A gépkocsik a legmodernebb GPS-szel, valamint az utasok biztonságát, a viteldíjak és elszámolások korszerű, zárt rendszerét garantáló technikai rendszerekkel lesznek felszerelve.

Green TAXI Kft. vezetése az elkövetkező években gépkoc-



A távoli jövő taxija, lehet, hogy már 2014-től hozzáférhető lesz Európában



csiparkját fokozatosan bővíteni kívánja elektromos kocsikkal. Azt tervezi, hogy a taxiszoftártást az elérhető legrövidebb időn belül egy elektromos autóból álló, nulla károsanyag-kibocsátású flottával fogja végezni, várhatóan Európában elsőként.

A városi közlekedés problémái

Budapest útjain naponta több mint egymillió autó közlekedik, ami súlyos hatással van a levegő minőségére. A fővárosban ma a közlekedés számít fő szennyezőnek, a káros anyagok 70 százalékát gépkocsik juttatják a levegőbe. A közlekedésben jelentős szerep jut a zömmében műszakilag elavult taxik tömegének, amelyek fokozottan felelősek a környezet- és levegőszennyezési adatok alakulásáért.

A Vidékfejlesztési Minisztérium tájékoztatása szerint Budapesten és több vidéki városban a levegő szállópor-szennyezettsége legutóbb 2010 november első napjaiban is meghaladta az egészségügyi határértéket.

Nemzetközi kutatások alapján a szakértők között egyetértés alakult ki abban, hogy a gépjárművek által kibocsátott levegőszennyező anyagok közül napjainkban a szennyező részecske (PM, más néven szállópor vagy finompor) jelenti a legnagyobb egészségügyi kockázatot.

Az Európai Bizottság felkérésére – a Tiszta Levegőt Európának (Clean Air For Europe) irányelv előkészítése részeként – átfogó elemzés készült a légszennyezés környezetre és emberi egészségre gyakorolt hatásairól. A felmérés eredményei hazánk szempontjából elkeserítőek. Kimutatták, hogy egy átlagos magyar ember a jelenlegi szennyezési szint mellett több mint egy évet veszít életéből a PM_{2,5} részecskeszennyezés következtében. Budapesten és környékén a várható életvesztés ennek többszöröse is lehet. Egy 2008-as újabb felmérés szerint a PM₁₀-szennyezettség miatti életvesztés tekintetében – a lakosság számához viszonyítva – Magyarországon a legrosszabb a helyzet, ráadásul nem csak az EU-ban, de a 38 vizsgált európai ország között is. Ezek az emberek átlagosan csaknem 10 évvel tovább élhetnének, ha nem sújtaná őket a részecskeszennyezés.

Budapesten eközben a szennyezett levegővel is összefüggésben rohamosan növekszik az asztmás és tüdőrákos betegek száma. Az asztmás betegek száma gyakorlatilag megtízszereződött, a tüdőrákos betegek száma pedig a háromszorosára nőtt az elmúlt 30 évben. A részecskeszennyezés miatti megbetegedések száma csak a fővárosban meghaladja az évi százezret.

Minőségi technológia a környezettudatos mobilitásban

Az EU5 norma által előírt részecskeszűrő használatával a dizeljárművek által kibocsátott részecskék 99 százaléka eltüntethető. Az EU4-es motor ugyan tömegét tekintve sokkal kevesebb részecskét bocsát ki, mint az EU2-es vagy 3-as, azonban egyúttal sokkal apróbb és sokkal nagyobb számú részecskét. A valódi megoldás tehát az EU5-ös vagy annál jobb minőségű járművek használata.

Évente 3,6 tonnával kevesebb káros anyag

130 öko-taxi Hamburgban

Az észak-német városban egyre több figyelmet szentelnek a város irányítói a környezetvédelemnek. Ennek egyik markáns megjelenése az a 130 öko-taxi, amely november eleje óta rója Hamburg útjait. A számítások szerint ennek a flottának köszönhetően éves szinten 3,6 tonnával kevesebb káros anyag jut a város légterébe, amit jelentős előrelépésnek tartanak a város vezetői.

Elsőként Hamburgban kerültek forgalomba Németországban környezetbarát taxik, amelyek hibrid motorral róják az utcákat. A járművek

részben elektromos vagy gázmeghajtásúak, ezáltal kisebb mértékben bocsátanak ki a környezetre ártalmas gázokat. Az észak-német vá-

rosban működő program keretében azok a taxivállalatok, amelyek autói megfelelnek az alacsonyabb üvegházgáz-kibocsátás követelményének, öko-taxiként hirdethetik négykerekűiket.

Hamburgban november eleje óta 130 ilyen autó várta utasait. A hatóságok szerint a környezetbarát taxik évente 3,6 tonnával bocsátanak ki kevesebb káros anyagot hagyományos társaiknál. Az európai nagyvárosok közül Stockholmban üzemel hasonló program.

Cash



Egy fővárosi taxigépkocsi éves károsanyag-kibocsátása

környezetvédelmi besorolás	kg/gépkocsi/év*	
	CO ₂	PM
EU2	18 790	7,41
EU4	10 439	0,039
EU5	8 322	0,0073

Nos, eddig a kiosztott sajtóanyag, ami tele van ügyes csúsztatással, tévedéssel, de a kissé zajosra sikerült tájékoztató csak ezt követően kezdődött. Simon Gézá, a Green City Future Zrt. elnökét a megjelentek arról faggatták, van-e valamilyen összefonódás az akkor még a repülőtéren szolgáltató Zóna Taxi és a januárban induló Green Taxi között. Simon úr ezt annak ellenére határozottan tagadta, hogy illusztrációként az ajtó elé felsorakoztatott Škoda Octaviák oldalán ott viritott a Zóna telefonszáma. A választ a megjelent sajtó igen csak kétkedve fogadta, így az elnök elismerte, januártól a 120 darabos – leendő – flottájuk mellé átvésznek még 80, az Euro 5-ös normát teljesítő autót a Zónától. Arra a kérdésre, hogy a telefon jelenleg miért a Zónánál csörög, azt a választ kapták az újságírók, hogy így nem keverednek meg az utasok, akik a régi, megszokott társasággal kívánnak utazni. Bizony. Ahogy az elnök állította, idővel lesz majd saját diszpécserközpontjuk is...

Meg elektromos autóparkjuk és töltőállomásaik. Ehhez azért a nem ennyire hurraóptimista újságíró kénytelen hozzátenni, hogy ugyanezen a sajtótájékoztatón mutatták be azt az elektromos hajtású Golf-ot, – mint a jövő taxiját – melyből összesen még csak egy darab van Európának ezen a felén. Az is csak néhány órára állt meg Magyarországon, átutazóban Sanghajból Németország felé. Ez az autó már akár 150 km-t is megtehet feltöltés nélkül. Országúton, kevés lassítással-gyorsítással. Városban ennél nyilván jóval kevesebbet, tehát biztosan ez lesz majd az „ideális taxi”, amit többnyire állandóan tölteni kell. Szép új világ. Mellesleg az importőr azt nyilatkozta, hogy előre láthatólag ennek az autónak a forgalmazása 2014-ben vagy 2015-ben kezdődik. Az pedig már szinte holnap lesz, nem?

Talán érdemes még megemlíteni, hogy Simon úr elmondása szerint nyitott arra, hogy a megfelelő, tehát Euro5-ös autóval rendelke-

ző taxik náluk dolgozzanak majd. Persze csak ha az ő feltételeiket elfogadják. Gondolom, tömeges lesz majd januárban az átjelentkezés...

Am a java csak ezután következett. Ugyanis megjelent a színen a Levegő Munkacsoport igazgatója – Horváth Zsolt, – aki jól kitapintható üzleti érdekek mentén kezdett objektívnek nem nevezhető véleményének ismertetésébe. Szerinte ugyanis a levegőszennyezettség 70%-ban a gépkocsi-közlekedés okozza. Abba e helyen nem érdemes belemenni, hogy a Levegő Munkacsoport igazgatója finoman szólva elnagyolt hozzászólásában nem is tesz említést például a téli fűtésszezonból eredő komoly légterhelésről, a szállópor-szennyezés hazai speciális okairól, a fékezéskor például a tömegközlekedési eszközök fékrendszeréről is leváló és a levegőbe kerülő apró részecskékről, vagy éppen az autóbusz-közlekedés által a levegőbe juttatott káros anyagok mennyiségéről. Mindegy, megtesszük helyette mi. (Lásd szakértőnk e tárgyban született cikkét lentebb.) Horváth Zsolt a megjelentekkel közölte, ők mindent megtesznek azért, hogy **2012-től csak Euro5-ös taxikkal lehessen szolgálatni Magyarországon**. Arra a kérdésre, ha valamelyik taxis például az előző évben vett magának egy Euro 4-es motorral szerelt taxit, mit tegyen, esetleg dobja el, az volt a válasz, hogy nagyon sajnálják, de a levegő tisztasága a legfontosabb.

Pedig az üzleti élet tisztasága is fontos lehetne. Elvárható lenne, hogy egy környezetvédő szervezet, a saját vagy más kutatásai során feltárt eredményeket ne szűk üzleti érdekek segítése érdekében jelenítse meg egy sajtótájékoztatón. Véleményem szerint ez így szagossá teszi a jó szándékot is. A szagról meg az embernek eszébe jut, hogy többek között kiknek is köszönhetően nem záródott össze az M0-as körgyűrű, hogy bizonyos városokban miért nem épülhetett meg az elkerülő út.

Mindenesetre azt le kell szögezni, a fővárosban jelenleg nem merült fel ilyen jellegű szigorítás ötlete. Legalábbis remélhetőleg. Európa más részein sem fordul az elő, hogy csak Euro 5 besorolású taxikkal lehet dolgozni. Bízunk benne, hogy nem a legatyásodott magyar taxisokkal fogják a kontinensünkön példa nélkül álló szigorítást tesztelni, még akkor sem, ha a Levegő Munkacsoport valamilyen okból jól láthatóan most a Green Taxi szekerét tolja.

- berkó -

A levegő tisztaságának védelme soktényezős, sokszereplős feladat. Olyan kötelezettség, amely csak hozzáértő csapatjátékkal művelhető eredményesen

Az Euro5-ösnél olcsóbb, tisztább, takarékosabb taxizást!

A fővárosnak leginkább az átmenő forgalom körgyűrűs elterelésével és a tömegközlekedés megújításával kellene környezetkímélő forgalmi feltételeket teremtenie, a Levegő Munkacsoportnak pedig szakmai hozzáértést kellene mutatnia, ha az általuk preferált Euro5-ös taxizásnál létezik olcsóbb, tisztább, takarékosabb megoldás is. Olyan, mint amit az **autógáz üzemanyag** tesz lehetővé a taxis felhasználók számára is.

A cseppfolyós üzemanyagokkal szemben, a motorba juttatott autógáz-közeg ugyanis nem hígítja fel a kenőolajat. Égése részecskéképződés és CO-kibocsátás nélküli. A 3-4 szénatomú gáz-alkotóinak motorikus égése során ugyanis gyakorlatilag nincs részecske- és szén-monoxid-képződés, szemben az 5-18 szénatomú, a gázneműnél eleve rosszabb keverékképzésű folyékony üzemanyagokkal.

Kisebbségi égési hőmérséklete miatt az NOx emissziója ötöde, szénhidrogén égéstermékai csupán felét teszik ki a benzinmotoroké-

nek. Úgyhogy CO₂ jellemzői sem rosszabbak az Euro5-ös limitnél. Ráadásul az autó-

gáz 40%-os benzinárral szembeni előnyét az EU-ban törvény garantálja.



Autógáz üzemben használt benzinmotoros VW Passat üzemanyag-tartályainak, járművön belüli elhelyezése



A levegőszennyezés biztos indikátora a kipufogó csővégen kiáramló égéstermék

Levegő Munkacsoport

A közelmúlt meghökkentő szakmai eseménye volt a Porsche Hungária, Green Taxival közös sajtóeseménye, amelynek – igazgatóján keresztül – a Levegő Munkacsoport kívánt szakértői háttérrel adni. Összefoglalójából nem tűnt ki, hogy az általuk preferált dízelmotorok részecske-kibocsátása az Euro-előírások szigorodása ellenére is két nagyságrenddel(!) meghaladja a benzinmotorokét. Szemben a rövid szénláncú autógázzal, amelynek meghatározó jellemzője, a gyakorlatilag részecske- és szén-monoxid-képződés nélküli motorikus égés.

Bécsnek, mint Budapesttel közel megegyező lélekszámú fővárosnak nincs Levegő Mun-

kacsportja, ezért nem is fetisizálja az Euro5-ös taxi-zást. A budapestinél korszerűbb járműparkjában még mindig jól teljesítenek például az Euro3-as Mercedes taxik is. Pedig, mint ismeretes, a ma is

Škoda Octavia Dual üzemanyag-kalkulátora, és a vele, évente elérhető, futásarányos megtakarítás

ŠKODA DUAL | Kalkulátor

A Škoda Dual kalkulátor segítségével könnyen kiszámolhatja, hogy mennyit takaríthat meg benzin-gáz üzemű Škoda modellek használata esetén.

Válassza ki az Önt érdekli Škoda modellt:

Válassza ki a motortípust:

Az üzemanyag árak tájékoztató jellegűek. Önnek lehetősége van a benzin és az autógáz árának megváltoztatására a táblázatban.

Benzines átlagfogyasztás (l/100 km) benzin (95 RON) ára (Ft/liter)

Gázos átlagfogyasztás (l/100 km) autógáz (LPG) ára (Ft/liter)

Adja meg az Ön által évente átlagosan megtett km-t:

Várható megtakarítás

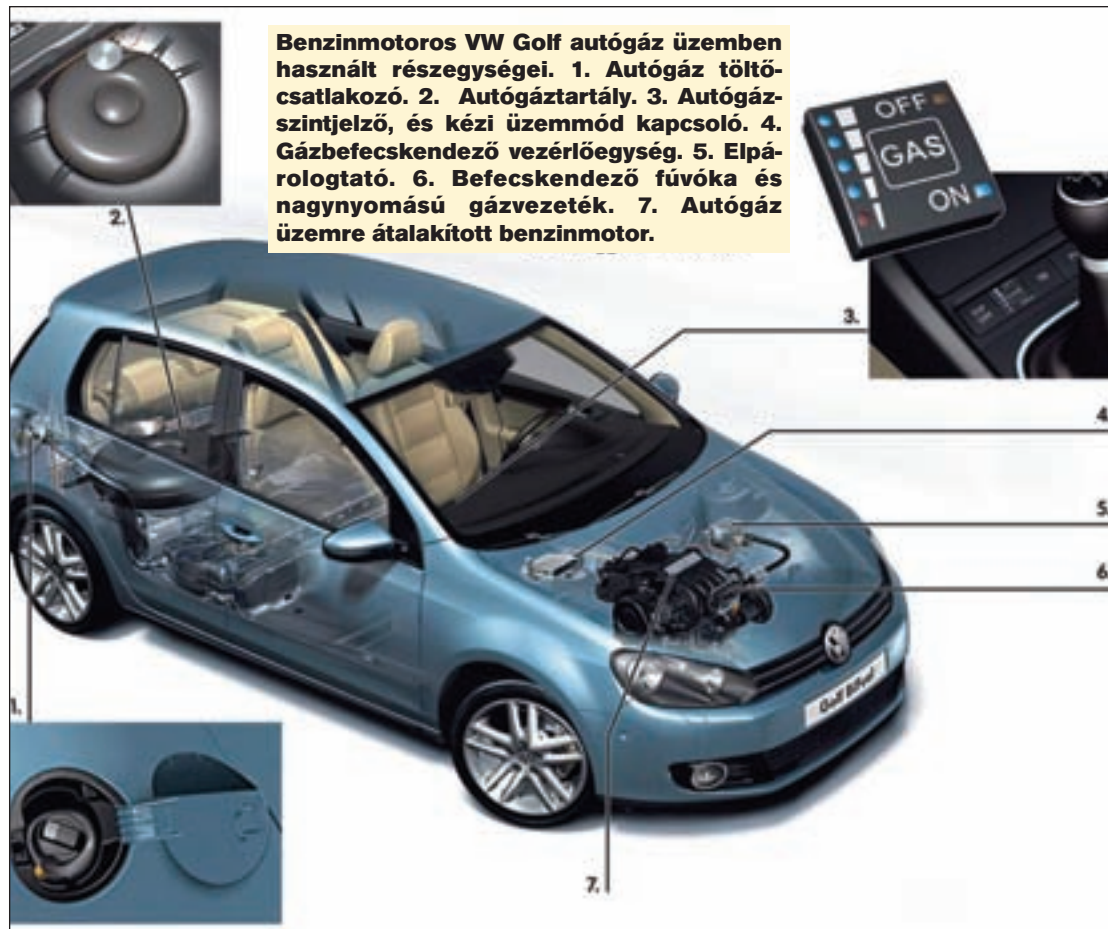
Éves megtakarítás: 135 400 Ft

Megtakarítás	100 km	1 000 km	10 000 km	100 000 km-enként
	827 Ft	8 274 Ft	82 740 Ft	827 400 Ft

Az adatok tájékoztató jellegűek, az adott jármű fogyasztását a vezetési stílus, a forgalmi helyzet és egyéb tényezők jelentősen befolyásolhatják.

© 2008 Škoda Auto. Minden jog fenntartva. www.skoda.hu

Benzinmotoros VW Golf autógáz üzemben használt részegységei. 1. Autógáz töltőcsatlakozó. 2. Autógáztartály. 3. Autógáz-szintjelző, és kézi üzem mód kapcsoló. 4. Gázbefecskendező vezérlőegység. 5. Elpárolgató. 6. Befecskendező fúvóka és nagynyomású gázvezeték. 7. Autógáz üzemre átalakított benzinmotor.



európai környezetvédelmi mintaváros Wien Európa környezetvédelmi fővárosa kíván lenni.

A város élő szerveződés, miként a főváros is az. Folytonosan változó életében, folyamatosan változik a forgalom szerkezete is. Így megesik, hogy a városmagból mindinkább az agglomerátumba települ az ipar és a szolgáltatások, továbbá az agglomerátumba lakni vágyók jó része. Ez megnöveli az odavezető utak forgalmát, és a városból kivezető utakra koncentrálna annak emissziós hatásait. Ennélfogva a városmag levegőjének korábbi adatokra épített védelme csökkenő jelentőségűvé válik a kivezető utak régióinak fokozott védelmi igényénél. A város környezetvédelmét csak folyamatos forgalomszámolással és emissziós mintavétellel lehet eredményesen fejleszteni. Különösen akkor, amikor folyamatosan korszerűsödik a járműpark összetétele, és azok műszaki fejlesztésének

Folytatás a 21. oldalon



Békés, boldog karácsonyi ünnepeket,
az új esztendőben sok szerencsét, egészséget,
személyes és munkahelyi sikereket kíván

a Főtaxi Zrt.



Folytatás a 19. oldalról

közönhetően még a levegőben lebegő szilárd anyagok tekintetében is javulnak környezetvédelmi tulajdonságok. Azzal együtt, hogy a csak „szálló pornak” nevezett részecske-szennyeződést is egyre kevésbé a dízelmotorok koromrészecskéi határozzák meg.

A NO_x és a részecske-összetevők jelenléte a budapesti szállóporban az októbertől márciusig tartó időszakban úgy dúsul fel, hogy ugyanekkor a járműforgalom, ezzel elentézetesen, csökkenést mutat. Hogy miért? Azért, mert a főváros fűtőberendezéseinek nincsenek a gépkocsikéhoz hasonló, következetes emissziócsökkentéssel korlátozó Euro-előírásai. Ennélfogva fűtési szezonban a korszerűtlen fűtés, nem pedig az egyre korszerűsödő gépkocsik részecske-kibocsátásai dominálnak.

Nem kellene elhallgatni, hogy a szállóporban jelentős az ország mélyebben fekvő részein ma is felkavaródó, egykori Pannon-tenger iszapjának maradványként jelen lévő homok és szilícium-részecskéiként részaránya. Ez a napi forgalmi csúcsok elmúltával is lebegésben marad és csak az éjjeli időszakban kezd csökkenést mutatni. Esetenként számottevő lehet a regionális légköri transzportfolyamatok által a városon kívülről szállított szállópor mennyisége is.

Személygépkocsik európai emissziós határértékei

Az Európai Unió évtizedek óta eredményes erőfeszítést tesz tagországi környezetvédelméért. Tevékenységét a kipufogógáz-összetevők menetciklus során mérhető határértékeinek limitálásával fejtí ki. Ezeket a határértékeket táblázatunkban foglaltuk össze.

A dízelmotorok a benzinesekénél akkor is két nagyságrenddel nagyobb részecske-kibocsátásúak, ha azok akár éppen Euro5-ösök is, miközben az autógáz-motoroknak nincs mérhető részecske-emissziója.

A tagországokban – velünk ellentétben – napi gyakorlat, hogy a később hatályos Euro-szinteket korábban teljesítő járművek tulajdonosai, a rendelkezés jogerőre emelkedésénél időpontjái, adómentességet élveznek.

A limitált összetevők élettani hatásai

A szén-monoxid emberre, állatra egyaránt rendkívül mérgező égéstermék. Belélegezve két fő támadáspontja van. Ez egyik a véráramban lévő hemoglobinmolekula, melyhez kapcsolódva kiszorítja onnan az oxigént. A hemoglobin CO-hemoglobinná alakul, ami az idegrendszer és a szívizom oxigénhiányát okozza. A másik támadáspont az agykéreg alatti idegközpontok.

Mérgezésének tünetei: fejfájás, nehézlégzés, szív működési zavarok, súlyos esetben eszméletvesztés, légzésbénulás. A túlélő betegeknek gyakori a lassan gyógyuló idegi károsodás. Heveny mérgezés szabad légköri körülmények mellett nem fordul elő.

Idült hatásai: fejfájás, szédülés, álmatlanság, szív táji fájdalmak, idegrendszeri tünetek, a szívinfarktus gyakoriságának növekedése.

A nitrogén-oxidok állatra és emberre egyaránt mérgezőek. Az NO₂ hatásmechanizmusa kettős. Egyrészt a nedves légúti nyálkahártyához kapcsolódva salétromos, illetőleg salétromsavvá alakul, és helyileg károsítja a szövetet. Másrészt felszívódva a véráramba jut, ahol a hemoglobin molekulát metahemoglobinná oxidálja, így az nem képes oxigént szállítani a szervekhez.

Heveny mérgezés tünetei: kötő- és nyálkahártya-izgalom, köhögési, hányási inger, fejfájás, szédülés. A tünetek 1-2 órán belül lezajlanak, majd többszörös tünetmentes időszak után kifejlődik a tüdőgyulladás. Szabad légköri körülmények között heveny mérgezés nem fordul elő.

Krónikus hatástünetei: az NO₂ csökkenti a tüdő ellenálló képességét a fertőzésekkel szemben, súlyosbítja az asztmás betegségeket, gyakori légúti megbetegedéshez, idővel pedig a tüdőfunkció gyengüléséhez, vérkép elváltozásokhoz vezethet.

A szálló porrészecskék ingerlik, sértik a szem kötőhártyáját és a felső légutak nyálkahártyáját. A 10 mikronnál nagyobb porrészecskéket a légutak csillószőrös hámlja kiszűri, a kisebbek lejutnak a tüdőhólyagokba. A tüdőelváltozást befolyásolja a belélegzett

– Mi már régen tudjuk, hogy a LIBATŐ-
PÖRTYŰ növényi eredetű – hiszen ki látott már hűsevő libát?!

– A vegetáriánusok nem élnek tovább
– csak sokkal rosszabbul néznek ki!

por mennyisége, fizikai tulajdonságai és kémiai összetétele.

A por belélegzése a légzőszervi betegek (asztma, bronchitis) állapotát súlyosbítja, csökkenti a tüdő ellenálló képességét a fertőzésekkel, toxikus anyagokkal szemben.

A porrészecskék toxikus anyagokat (pl. fémeket, karcinogén, mutagén anyagokat), valamint baktériumokat, vírusokat, gombákat adszorbeálnak, és elősegítik bejutásukat a szervezetbe. Az egyik legkárosabb porforrás az aktív és passzív dohányzás.

Az el nem égett szénhidrogének a folyékony üzemanyagok szag, inger, és rákkeltő hatásáért felelősek. Egyes összetevőik vízben oldódóak, ezért vegyi reakcióba lépnek a légutak nyálkahártyáival. Gyűrűs szénláncú, aromás változataikat az USA az égéstermékek aldehydtartalmának korlátozásával limitálja. Hasonló korlátozás néhány éven belül, az EU-ban is várható.

Összegzés

A taxisok közössége gazdaságilag nehéz helyzetben is önfenntartó közösség. Megérdemlik, hogy járműveiket azok kihordási idejét követően, megfizethető, olcsó, tiszta, és takarékos járművekre cseréljék, akár a Porsche Hungária, akár a többi, hasonló kínálatot rendelkező importőr járműkínálatából. Különösen igaz ez akkor, ha például az említett Porsche Hungaria olyan márkákat képvisel Magyarországon, melyek más EU-s tagországok számára már eleve autógáz üzemre kifejlesztett Passat, Golf és Octavia modelleket is gyártanak. De a jó példák sorában említhetjük a Citroën Hungaria Kft.-t is, ahol szintén nagy a választék LPG-vel üzemeltethető, olcsó, környezetbarát autóból.

Petrók János

Személygépkocsik európai emissziós határértékei, g/km

Szint	Dátum	CO	HC	NO _x	HC+NO _x	PM*
Benzinüzemű személygépkocsik						
Euro 1[1]	1992. július	2,72 (3,16)	-	-	0,97 (1,13)	-
Euro 2	1996. január	2,2	-	-	0,5	-
Euro 3	2000. január	2,3	0,2	0,15	-	-
Euro 4	2005. január	1,0	0,1	0,08	-	-
Euro 5	2009. szeptember	1,0	0,1	0,06	-	0,005[2]
Euro 6**	2014. szeptember	1,0	0,1	0,06	-	0,005[2]
Dízelüzemű személygépkocsik						
Euro 1[1]	1992. július	2,72 (3,16)	-	-	0,97 (1,13)	0,14 (0,18)
Euro 2	1996. január	1,0	-	-	0,7	0,08
Euro 3	2000. január	0,64	-	0,5	0,56	0,05
Euro 4	2005. január	0,5	-	0,25	0,3	0,025
Euro 5	2009. szeptember	0,5	-	0,18	0,23	0,005
Euro 6**	2014. szeptember	0,5	-	0,08	0,17	0,005

*Particulate Matter (részecske-emisszió)

**Tervezett értékek

1. A zárójelben, a jóváhagyottal meg egyező gyártás (conformity of production, COP) határértékei

2. Csak a közvetlen befecskendezésű motorral gyártott járművekre vonatkozik



99 ÖSSZEOMLÁS ELŐTT A TAXI-PIAC?

A Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési és Infrastruktúrális Kollégiumának Egyéb Közlekedési Bizottsága a címben szereplő kérdés megvitatására 2010. november 17-én Szegedre invitálta a kamarák és a taxis érdekképviselők delegációját. Az ülésen Dudás Zoltán elnök ismertette a megjelentekkel a készülékes kormányrendelet részleteit azzal, hogy az még csak munkaanyag, mely még a további szakértői egyeztetéseken, illetve az érdekképviselők, kamarák hivatalos véleményezése után esetleg változhat.

Tekintettel arra, hogy a megjelentek kora estig olyan részleteken vitakoztak, amelyek egy a szakma számára még nem nyilvános anyagban szerepelnek, ez a beszámoló itt véget ér.

Az viszont most is kiderült, hogy a foglalkozási ágon belül, még zárt körben sem lehet minden kérdésben zöldágra vergődni, egységes véleményt kialakítani. Húsz éve tapasztalható, hogy sokan, sokféleképpen szeretnének megoldást találni az éppen aktuális problémákra. Ráadásul az esetek nagy részében kifejezetten jóindulatú szándékkal. Talán nem véletlenül tartja a mondat, hogy a pokolba vezető út is

jó szándékkal van kiköveve. Jól látszik e rendeletalkotási folyamatban is a megosztásra törekvés, ami azután kihasználható a döntéshozatali mechanizmusban. Hogy mi lesz a tavaly augusztusban, vagyis még az előző politikai kurzus alatt megkezdett, és azóta is készülő rendeletben, meglátjuk hamarosan.

Ugyanakkor sajnálatos, hogy a rövidesen elkészülő rendeletről az érintettek az elmúlt 16 hónap alatt egyáltalán nem kaphattak információt, de lelke rajta annak, aki így döntött.

A taxis szakma mindenesetre tényleg az összeomlás szélére került, a kialakult helyzet nagyon jól tükrözte a meghívásban szereplő cím. Sajnos a kérdőjelre, úgy tűnik, lassan már nincs is szükség, hamarosan elegendő pontot tenni a mondat végére. De térjünk vissza a konferencia témájához.

Másnap – november 18-án – délután megkezdődött a XII. Nemzetközi Közlekedési Konferencia, melyet a „**A közúti közlekedési szolgáltatások versenyképessége itthon és Európában**” címmel szervezett meg a Csongrád Megyei Kereskedelmi és Iparkamara (CSMKIK).

Nemesi Pál elnök (CSMKIK) köszöntőjét a *Kormányzati törekvések a magyar közúti közlekedési szolgáltatások versenyképességének növelése érdekében* című előadás követte, melyet dr. Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára tartott volna, de ő lebetegedett, így a beszámolót munkatársa ismertette.

Sokan várták dr. Vereczkey Zoltán elnök (Magyar Közúti Fuvarozók Szövetsége) előadását, melyben az egyesület javaslatait sorolta fel a hazai fuvarozók versenyképessége kérdéseiben.

Szoták Zoltán közlekedési csoportvezető Debrecenből, a helyi közösségi közlekedés ellátási felelőseként megfogalmazott versenyképességi szintekről beszélt.

Dr. Dabóczi Kálmán főosztályvezető (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium) a *magyar közforgalmú közlekedés magyarországi rendszerének optimalizálási lehetőségeiről* szövegezt.

Ót Sárközi György társelnök (Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége) követte, a *hazai közforgalmú közlekedés versenyképességének növelése a logisztika modern módszereinek*

alkalmazásával című előadásával.

A nap legutolsó beszámolóját *A közforgalmú közlekedés európai szabályozása és annak végrehajtása Magyarországon* címmel, dr. Kerékgyártó János (NFM) főosztályvezető-helyettes tartotta.

Másnap – november 19-én - Karmos Gábor főtitkár (Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete) volt az első előadó. *Az árufuvarozási szolgáltatások európai és magyarországi helyzetét* vázolta.

Ót dr. Horváth György, a Magyar Taxis Szövetség elnöke követte *A taxi szabályozás európai normái, elvárások a taxiközlekedés magyarországi szabályozásához* című összefoglalójával.

Majd ismét a „taxis oldal” következtet Dudás Zoltán, az MKIK Közlekedési Kollégium Taxis Tagozat elnökének *A taxi közlekedés versenyképességi kritériumai Magyarországon* című előadásával.

A sort Mateczné Németh Ágnes vezérigazgató-helyettes, a MÁV-Start Zrt. részéről zárta, *A MÁV-Start hazai és nemzetközi versenyképessége* címmel tartott beszámolójával.

Összességében megállapítható, hogy a közlekedés területén működő vállalkozások többnyire jól szervezettek, érdekeiket megfelelően képviselik, gondjait pontosan, egyértelműen képesek megfogalmazni. Úgy tűnik, most a kormányoldal is nyitott a hazai kis- és középvállalkozások támogatására. A minisztériumban felvetéseiket, javaslataikat nem söprik le az asztalról, talán már csak a taxisok számításának mostohagyereknek.

Bizonyára bennünk is van hiába, de ez nem lehet oka annak, hogy a felügyelettel megbízott minisztérium (lassan két) évtizedes problémáinkat ne vegye komolyan. Csak reménykedhetünk abban, hátha akad olyan illetékes, aki képes a szakma által 20 éve hangoztatott problémák átfogó, hosszú távra szóló megoldásban is segíteni.

Meglátjuk.

Cash

BK

Ford, Nissan vagy a török Karsan

Furgonok versengenek New Yorkért

Néhány éven belül furgonokra cserélik New York egyik jelképének is számító sárga taxijaikat az amerikaiak. Az utolsó fordulóba a Ford, a Nissan és a török Karsan gépjárművei jutottak be. Mint a tengerentúlról érkezett hírből kiderül: az új autónak számos követelmény mellett a mozgáskorlátozottak esélyegyenlőségére is tekintettel kell lenni, ám ennek maradtakul még a pályázó furgonok közül sem felel meg mind.

Michael Bloomberg, New York polgármestere mutatta be az új taxitípusok versenyének három döntőjét: a Ford, a Nissan és a török Karsan járműveit. A közös bennük, hogy ellentétben a ma futó hatalmas szedánokkal, ezek furgonok. Összesen 13 ezer taxiról van szó, amelyek az elkövetkezendő tíz évben vesznek részt a város közlekedésében. A hír szerint azonban kritikákat váltott ki az, hogy nem minden modell felel meg a mozgáskorlátozottak igényeinek: nem mindegyik alkalmas kerekesek utas szállí-

tására. Már pedig az amerikai törvények alapján a mozgáskorlátozottak esélyegyenlősége nem szenvedhet csorbát e területen sem.

Nem kis üzletről lévén szó a város polgármestere rögtön reagált is a felvetésre, mely szerint, csak olyan gépjárművek jöhetnek szóba a tendereztetésben, amelyek e területen is teljes szolgáltatást képesek nyújtani. A jelentős számú flotta akkora üzletnek számít még Amerikában is, hogy mindhárom pályázó külön tesztelte a kerekesek utas fogadását. Biztosak lehetünk abban, ha kell, akkor még a karosszériát és a belső teret is úgy alakítják, hogy az mindenben megfeleljen a metropolisz, előljáróinak, no és nem utolsósorban a lefektetett szabályoknak.

Michael Bloomberg fontosnak tartja a modellek kipróbálását is, így mindhárom autógyártó részéről készülnek tesztelésre taxik, amelyeket a város lakói is minősíthetnek. A közvélemény-kutatás eredményeit is figyelembe veszik a végső döntésnél – hangsúlyozta New York polgármestere.



TAXIRENSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

KIPUFOGO szerelés, javítás
személy, kocsisz, kisteher
DÍZEL KATALIZÁTOROK és
RESZECSESZŰRŐK tisztítása
SPORTDOBOK - **KRÓMVÉGEK**
Nyitva: H-P 8-17-ig
Szombaton: 9-16-ig
Tel.: 06 30 559 1294, 06 30 559 7944
1124 Bp., Csömög u. 72.
www.kenderkipufogo.hu

AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel
NORDEX TRADE Kft.
autóalkatrész szaküzlet
1139 Bp., Rózsányi u. 45.
Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927
Nyitva: H-P 08-17-ig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 30% 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, minőségű utángyártott és
beszított alkatrészek.
RAKTÁRRÓL MINDEN TÍPUSHOZ
Gáborok: 1196 Bp., Ady Endre u. 47.
Gáborok: 1196 Bp., Báthory u. 51.
Telefon: 280-51-67
www.mercedeshu
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

AUTÓSZÁLLÍTÁS
1,8 tonnás Budapestre 7000 Ft-ért.
Teleszkóp gépjármű káregyenesítés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.
www.gepjarmuszallitas.hu
Tel.: 06-209-960-250

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

Előfizethető a Taxisok Világa!
A hűvös előfizetői díj **2670 Ft**, az egyéves **5340 Ft**, amit
postautóvalyáron kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az
előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

AUDI, VW, Seat, Skoda
Santen 95 Bt.
autóalkatrész szaküzlet
1196 Bp., Ady Endre u. 48.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva: H-P 8-17 óráig, Sz: 8-12 óráig
www.santen.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!

Az ígéret szép szó

Végre új vezetése van a fővárosnak! Talán tőlük többet remélhetünk, többet várhatunk, mint elődjeiktől. Természetesen megkerestem őket, mert véleményem szerint akár néhány nap alatt rendelt lehetne tenni a taxis szakmában. Lássuk:

Fix tarifa

Ugyanúgy, mint Londonban, Bécsben vagy Párizsban, legyen egységes a viteldíj! A város egyébként is meghatározza, hogy mennyi lehet a tömegközlekedés tarifája. Miután az Alkotmánybíróság szerint a taxi a tömegközlekedés része, így a mindenkori főpolgármester meghatározhathatja, mennyi legyen a fővárosi taxik tarifája. Szerintünk az ne legyen se olcsó, se drága, de legyen egységes!

Létszámkorlátozás

A rendszerváltozás után minden munkanélküliből taxis lehetett. Azóta eltelt 20 év! Maximálják a létszámot, és csak akkor adjanak ki új engedélyt, ha valaki azt visszaadja.

Ellenőrzés

Legyen komoly taxiellenőrzés! A Városhá-

za jelenlegi két „ellenőre” közröhej tárgya. Mindenki mosolyog ténykedésükön. Ellenőrizzenek menet közben, fuvar közben is. Legyenek ott a vasút- és autóbuszállomásoknál, az idegenforgalmi központoknál. Példa lehet erre a FŐTAXI ellenőri csoport működése, vagy a nagyobb cégek hasonló jogokkal felruházott embereinek hatásos tevékenysége. Ha ezek a cégek rendet tudtak tenni a saját portájukon, ezt megtehetné a főváros is. Csak az akaratra lenne szükség.

Felvetéseimre megérkezett a rövid válasz:

A városvezetés elkötelezett, hogy a szabályozások felülvizsgálatával és az intézményrendszer átalakításával rendet tegyen a budapesti taxiszolgáltatásban. Az ennek érdekében szükséges lépések megtételét a következő hónapokban megkezdjük.

Dr. György István

Városüzemeltetési Főpolgármester - helyettes

Köszönjük a választ, az ígéret szép szó! Reméljük tavaszra rend lesz!

Juhász Péter

Helyreigazítás

Novemberi számunkban megjelent egy levél, melyben olvasónk felháborodását fejezte ki amiatt, hogy a „Droszt Kft.” kocsijával szállított közterület-felügyelők szabálytalanul állnak meg a taxiállomásokon.

Nos, miután az írás megjelent, kaptunk egy telefont, amely bennünket is meglepett. Kiderült ugyanis, hogy a „Droszt Kft.” egy bejegyzett cég, melynek a taxizás a fő tevékenysége. Így érthető, hogy a cégtulajdonos kolléga helyreigazítást kért, hiszen az ő autójával valóban nem szállítanak közterület-felügyelőket, akik büntetnek.

Mi pedig megígérjük, hogy az egyébként igen hosszú nevű „Taxiállomás Kft.-t” a továbbiakban nem nevezzük egyszerűen csak Droszt Kft.-nek. **A szerk.**

Emlékezzünk az elhunytakra!

Mint minden évben, ennek az esztendőnek a végén is szenteljünk egy pár percet elveszített kollégáinkra. Ismét sokan mentek el véglegesen közülünk. Akikről tudunk, azokról megemlékeztünk. Szomorúság tölti el szívünket, milyen sok fiatal, életerős kolléga hagy itt bennünket. Már nemcsak az ötvenes, de a negyvenes korosztályban is arat a halál.

Különösen szomorú, ha tudunk valakiről, hogy elment közülünk, de nem tudunk tőle illendően elköszönni valamilyen ok folytán. Rácz Károly barátunkat májusban veszítettük el. Dolgozott nálunk is, a kocásoknál, de volt a 6x6 Taxinál is. Jellegzetes, bozontos, szakállas arcára sokáig emlékeznek a Klauzál térről dolgozók, ahogy fejtette és fejtette a kereszt-rejtvényeket. Sokan nehezményezték, hogy egy sort sem írtam róla, amikor az agydaganat tragikus gyorsasággal elvitte. Sajnos akkor már fél éve nem taxizott, így nem tudtam fényképet szerezni róla. Ezért maradt el akkor a nekrológ. Engeszteléseképp, utólag született ez a szerény kis megemlékezés.

Emlékezzünk az idei évben elveszített kollégákra:

Füzesi József	FŐTAXI	Élt 84 évet
Gergye Ferenc	City Taxi	Élt 50 évet
Horváth Géza	FŐTAXI	Élt 87 évet
Kathy Lajos	FŐTAXI	Élt 58 évet
Kerékgyártó János	Főnix Taxi	Élt 64 évet
Kiss Gábor	City Taxi	Élt 55 évet
Kiss Pál	FŐTAXI	Élt 55 évet
Rácz Gábor	6x6 Taxi	Élt 55 évet
Rácz Mihály	Főnix Taxi	Élt 66 évet
Vörös Sámuel Sándor	Taxi 4	Élt 53 évet

Ugyanúgy emlékezzünk meg azokról is, akik csendben, észrevétlenül hagytak itt bennünket ebben az évben.

Mikor Szenteste nézzük a karácsonyfa fényeit, szenteljünk rájuk is néhány pillanatot gondolatainkban. A gyertyák fényei ragyogják be az ő emléküket is!

J. P.



Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Taxijával a gyorsításáv-ról hajt rá a táblával megjelölt útra. Mit kell tennie, ha úgy látja, hogy a folyamatos járműsor miatt nem tud befonódni a jobb szélső forgalmi sávon haladók közé?

- a) A leállósávon folytatja az útját mindaddig, amíg biztonságos hely nem adódik a befonódásra.
- b) Folyamatos gyorsítással felveszi az úton haladók sebességét, mert biztonságos számíthat arra, hogy a járműsorban haladók között lesz legalább olyan, aki a belső forgalmi sávba húzódással helyet enged a befonódásra.
- c) Lassít, átkapcsol alacsonyabb sebességfokozatba, hogy erő tartaléka keletkezzen, amit szükség szerint intenzív gyorsításra tud felhasználni. Ha mégsem nyílik szabad hely a folyamatos befonódásra, akkor megállítja járművét.

Pécs

2. Az utasok esetében, változik-e a biztonsági öv használatára vonatkozó szabály, ha a taxi a táblával megjelölt területre érkezik?

- a) Igen, a taxi hátsó ülésén helyet foglaló utasoknak már nem kötelező a biztonsági öv használata.
- b) Nem.



3. Várakozhat-e gépkocsijával az ilyen táblakombinációval megjelölt övezetben a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül is?

- a) Igen.
- b) Nem.



4. Mit jelez ez a tábla?

- a) A repülőgépek légörvénnyel kelhetnek.
- b) Az út repülőtér mellett halad el.
- c) Az út felett alacsonyan repülő légi jármű megjelenését és az ezzel járó zajhatást.



5. Szabálysértést követ-e el, ha a tábla hatálya alatt megállítja taxiját és ültő helyzetében egy arra haladó gyalogostól kér felvilágosítást a megadott cím hollétéről?

- a) Igen, ha közben akadályozza a mögöttes forgalmat.
- b) Csak akkor, ha az egyhelyben tartózkodás az öt perct meghaladja.
- c) Ha nem akadályozza a mögöttes forgalmat és az egyhelyben tartózkodás az öt perct nem haladja meg, akkor nem.



6. Taxijával akkor érkezik az útkereszteződéshez, amikor az ott elhelyezett forgalomirányító fényjelzőkészülék piros-sárga együttes fényre vált. Folytathatja-e útját intenzív gyorsítással?

- a) Igen.
- b) Nem.



7. Mi a teendője, ha taxijával egy szülő motorkerékpár előzése közben érkezik a táblához?

- a) Folytatja a manővert, mert a jelzés nem tiltja az ilyen manőver végrehajtását.
- b) Fel kell hagynia a manőver végrehajtásával, és vissza kell sorolni a motorkerékpár mögé.

8. Taxijával balra bekanyarodáshoz besorolt az úttest felezővonalához. Kötelezett-e az elsőbbségadásra az Önt balról előzni kívánó jármű részére?

- a) Igen.
- b) Nem.

9. Hangjelzéssel ösztönözheti-e a taxis az úttest gyors elhagyására az útját szabálytalanul keresztező gyalogosokat?

- a) Igen.
- b) Ez nemcsak lehetősége, hanem kötelessége is.
- c) Nem.

10. Átlépheti-e taxijával előzés céljából a párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest felezővonalát?

- a) Igen.
- b) Nem.

11. Ellentétes irányból érkező két gépkocsi kíván az Ön taxijával egyidejűleg balra bekanyarodni. Végrehajthatják-e úgy a manővert, hogy nem egymást megkerülve, hanem–

kanyar ívét levágva egymás mellett jobbról kanyarodnak?

- a) Igen.
- b) Nem.

12. Sűrű forgalmú úton követheti-e folyamatosan az Ön előtt haladó mentőautót, kihasználva azt a folyosót, amit más járművek az úttest szélére való húzódással nyitnak a megkülönböztető jelzéseit használó jármű akadálytalan továbbhaladására?

- a) Igen, ha a mentőautóban szállított beteg ember hozzátartozóját viszi a kórházba.
- b) Csak akkor, ha ezt a sebességkorlátozás megsértése vagy tilos jelzésbe való behajtás nélkül teszi meg.
- c) Nem.

13. Használhatja-e forgalomban részt vevő taxi helyzetjelző lámpáit a tompított fényszóró bekapcsolása nélkül?

- a) Jó látási viszonyok esetén igen, lakott területen belül és kívül egyaránt.
- b) Legfeljebb nappal, lakott területen, ha a látási viszonyok jók.
- c) Nem, a helyzetjelző lámpákat önmagukban kizárólag az álló járművöknél szabad használni.

14. Megengedett-e, hogy a nagy hó miatt a nehezen járható járda helyett a gyalogosok a járművek által letaposott úttestet vegyék igénybe folyamatosan haladásra?

- a) Igen.
- b) Csak kis forgalmú úton és helyen.
- c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.



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–csütörtök 10.00–17.00-ig, péntek 10.00–14.00-ig.

(Az adóbevallási időszakban, január 10-től február 25-ig igény szerint bővített nyitva tartás.)

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.-
Fellebbezések, kifogások, észrevételek, panaszok, ügyintézesek	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önírós és hő papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	1.700.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2011. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

Hogyan teremtette az Isten a nőt? Először megteremtette a tyúkot, a libát és akkor elfogyott a toll.

* * *

Székely bácsi jelentkezik nyelvtanfolyamra, héberül szeretne tanulni. Megkérdezi tőle:

- Bácsikám, a maga korában miért akar héberül tanulni?
- Tudod, ha meghalok, és a paradicsomba kerülök, szeretnék Istennel beszélgetni.
- Arra nem gondol, mi lesz, ha a pokolba jut?
- Hát románul már tudok.

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
Május	335.00	310.00	179.00
Június	339.00	316.00	183.00
Július	340.00	322.00	183.00
Augusztus	348.00	334.00	189.00
Szeptember	343.00	327.00	189.00
Október	340.00	327.00	188.00
November	342.00	330.00	199.00
December	342.00	327.00	201.00

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. – 2010.04.26.	5,50%
2010.04.27. – 2010.11.29.	5,25%
2010.11.30-tól	5,50%

www.mnb.hu

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

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatalt, hogy havonta tegye

közé a tárgyhónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan 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.



Fizetendő legkisebb járulékok 2010. **DECEMBER** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap	
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén
Járulékalap: a tárgyhónapot megelőző hónapban érvényes minimálbér 73 500 Ft	Járulékalap 10,5%-a 7719 Ft	Járulékalap 33,5%-a 24 623 Ft	Járulékalap 33,3%-a 24 623 Ft (Az APEH magánnyugdíjpénztári számlájára fizetendő 0 Ft)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2206 Ft	A járulékalap 24%-a 17 640 Ft	

Előző számunk lapzártája után érkezett a magánnyugdíjpénztári befizetések állami nyugdíjalapba irányításának részletes szabályozása. Így az is, hogy a tételeket nem központiilag vezetnek át, hanem már a befizetésnél is a teljes járulékot az állami nyugdíjalapba kell irányítani.

Novemberi számunkban még úgy jelent meg, hogy a magánnyugdíjpénztári számlára is fizetni kell, ez jóhiszemű, de téves információ volt. Aki mégis e szerint fizette a járulékokat, az semmilyen hátrányba nem került, pénze nem veszett el, egy egyszerű átvezetéssel a „helyére tehető” (1017-es nyomtatvány).

A magánnyugdíjpénztárakból az államiba való visszalépés egyébként automatikusan megoldja ezt a kérdést...

MUNKAVISZONY MELLETTI EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 7%-a	Járulékalap 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
Költségkenti elszámolhatóság	Járulékalap 3%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: 	4950 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, <u>akkor is fizetni kell!</u> (Kivéve az orvos által igazolt keresőképzetlenség 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
Költségkenti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható



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

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

BTI-hírek

ÁTKÖLTÖZTÜNK! A BTI-Taxicentrum iroda házon belül átköltözött. A portánál balra, a dupla ajtón kell bemenni, irdánk a City pénztár utáni első ajtónál található. Cím, telefonszám változatlan, nyitva tartás hétfőtől csütörtökig 10–17 óráig, pénteken 10–14 óráig. Szolgáltatásainkat igény szerint folyamatosan bővíjük, kérjük, jelezd, mire lenne szükséged.



A BTI iroda az eddigi évekhez hasonlóan az év végi ünnepek alatt és között zárva tart. Utolsó ez évi nyitva tartás december 22-e szerda, 10–17-ig. Az új évben január 3-án, hétfőn nyitunk.



Közeleg az adóbevallások időszaka, időnként valószínűleg „örültekháza” lesz az irodában. **A BTI-ben az eddigi évekhez hasonlóan vállaljuk az adóbevallások kitöltését** azok számára is, akik maguk végzik könyvelésüket.

Tapasztalatok szerint január 9-10 körül már megjelenik az adóbevallási nyomtatvány, így akinek nem kell várnia igazolásokra, célszerű az anyagokat és az igényeket mielőbb leadni.

Az adóbevallások elkészítéséhez várhatóan a következő adatokra lesz szükség:

- Személyes adatok
- Éves bevétel négy negyedéves bontásban
- Befizetett adóelőlegek (vagy saját ügyfélkapu hozzáférés, hogy megnézhessük)
- Táppénz, vagy egyéb jövedelem összege a kifizetők igazolása alapján
- Főállású munkahely jövedelemigazolása másodosoknál
- Nyugdíjintézet éves igazolása nyugdíj melletti vállalkozóknál
- Tételes adózóknál a költségek negyedéves bontásban, külön véve az anyagköltséget, az egyéb költségeket és a kivett vállalkozói jövedelmet
- Áthozott veszteség összege (vagy az

előző évi adóbevallás, ill. ügyfélkapu hozzáférés)

- Ingatlan eladás esetén az ezzel kapcsolatos adatok
- Adókedvezmények igazolása (önkéntes nyugdíj- és egészségpénztár, családi kedvezmény három gyermek felett stb.)
- Minden egyéb, jövedelemmel ill. bevétellel kapcsolatos adat



Irodánkban nem csak taxis vállalkozók vehetik igénybe a szolgáltatást, hanem **vállaljuk családtagok, ismerősök személyi jövedelemadó bevallásának elkészítését is.** A magánszemélyek (tehát nem egyéni vállalkozók) adóbevallásának határideje 2011. május 20-a.



Minden kedves kollégának és családtagjainak békés, boldog karácsonyi ünnepeket és sikerekben gazdag új esztendőt kívánunk.

Csekkrendelés

APEH-, tb-csekkek megrendelése telefonon. Néhány napon belül postai úton érkezik.

06-1-299-4000/4265

Központi Okmányiroda

1133 Budapest, Visegrádi u. 110-112.

Hétvégén is nyitva!

Intézhető ügyek:

- Járműigazgatás
- Személyazonosító igazolvány
- Útlevél
- Ügyfélkapu
- Vezetői engedély

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő: 08.00–18.00
Kedd: 08.00–18.00
Szerda: 08.00–18.00
Csütörtök: 08.00–18.00
Péntek: 08.00–18.00
Szombat: 8.00–14.00
Vasárnap: 8.00–14.00

Taxiszolgáltatás TEAOR száma

2007-ig	6022
2008-tól	4932

Taxiállomás Kft.

1016 Budapest, Krisztina krt. 99. fszt.
Tel.: 488-2000/2558

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- egyéni vállalkozók esetében a vállalkozói igazolvány
- cégek esetében a cégbírósági végzés, régebbi cégeknél a cégkivonat és az aláírási címpéldány
- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólap”-ja
- a Közlekedési Felügyelet által kiadott taxiengedély
- Pest, vagy más megyei vállalkozó esetében a „Személytaxi-vezetői szakvizsga igazolvány”, melyben Budapest, vagy országos bejegyzés szerepel

Ügyfélfogadási idő

Hétfő: 09.00 – 15.00
Kedd: 09.00 – 13.00
Szerda: 09.00 – 15.00
Csütörtök: 09.00 – 13.00
Péntek: 09.00 – 12.00

BTI TAXICENTRUM 1119 Budapest, Vahot u. 6.

Tel.: 06-1-229-3736 Mobil: 06-30-989-4279

Szolgáltatások:

- Könyvelés
- Elektronikus bevallások
- NYENYI (visszamenőleg is)
- Iparüzési adó
- Járuléknnyilvántartás
- Táppénz- és nyugdíj ügyek
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Szabálysértési ügyekben fellebbezések, észrevételek, ellentmondások készítése
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatablák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 10.00–17.00
Pénteken 10.00–14.00

Fővárosi taxi-engedély ügyek

Nemzeti Közlekedési Hatóság
1033 Budapest Mozaik u. 5.

- Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása
- Kocsicsere
- Visszarendszámozás
- Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézése

2011. január 1-jétől változások várhatók!

Nyitva tartás
Hétfőtől csütörtökig
08.00–15.00
Pénteken
08.00–12.00



Fizetendő negyedéves adóelőlegek

Az adózás rendjéről szóló törvény értelmében az egyéni vállalkozó negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ik napjáig adóelőleget köteles fizetni. Sokan még mindig nem tudják, hogy így van ez az utolsó negyedév tekintetében is. Nem elegendő tehát az éves adóbevallással egyidejűleg fizetnünk fenn-

maradó adónkat, hanem azt január 12-ig meg kell tennünk. A személyi jövedelemadó előleget abban a negyedévben kell fizetni először, amikor összege eléri, vagy meghaladja a 10 000 forintot. A további negyedévekben már összegtől függetlenül fizetni kell.

Bármilyen módszerrel is állapítjuk meg jövedelmünket, azt az adó kiszámítása előtt még meg kell szoroznunk egy 1,27-es ún. korrekciós tényezővel.

A számítás eredménye lesz a korrigált adóalap, ebből kell aztán a 17%-os adót fizetni (az idén még érvényben lévő magasabb adókulcs a mi körünkben nem jellemző, ezért itt nem térek ki rá).

	Főállású átalányadózó vállalkozó	Nyugdíj melletti* átalányadózó vállalkozó
Adó, illetve adóelőleg alapja és mértéke →	A tárgynegyedévi bevétel 20%-a szorozva 1,27-es korrekciós tétellel. Az eredmény a korrigált adóalap. Az adó ennek 17%-a .	A tárgynegyedévi bevétel 25%-a szorozva 1,27-es korrekciós tétellel. Az eredmény a korrigált adóalap. Az adó ennek 17%-a .
Befizetési számlák elnevezése	APEH Személyi jövedelemadó	APEH Magánszemélyek különadója
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056353	10032000-01076105
Költségkénti elszámolhatóság	Nem elszámolható	Nem elszámolható

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e, a negyedik negyedév tekintetében 2011. január 12-e.

*Az átalányadózó vállalkozók a nyugdíjba vonulás évében még végig a főállásukra vonatkozó 20%-os (kedvezőbb) jövedelemszámítást alkalmazhatják.

Tételes adózóknál a személyi jövedelem-kivét mellett más elemeket is figyelembe kell venni az adóelőleg számítása során, javasoljuk ezért szakképzett könyvelő igénybevételét.

Új mérce az egyterűek körében

Hyundai ix20

Az ix20 a Hyundai rendkívül sikeres „i” modell-családjának legújabb tagja. A vadonatúj kiskategóriás egyterű a Hyundai Tripla 5 csomagját is megkapta, amely ötéves, kilométer-korlátozás nélküli általános garanciát, ötvenyi asszisztencia-szolgáltatást, valamint öt éven át érvényes, évenként egyszeri átvizsgálást tartalmaz.

A 4100 mm hosszú autó kategóriájában szokatlanul nagy, 2615 mm-es tengelytávval büszkélkedhet, magassága pedig 1600 mm. Ezeknek a méreteknél, valamint a belső térkialakítás terén elért vívmányoknak köszön-

hető-
e n



Az ix20 helykínálata számos alsó-középkategóriás autóéval vetekszik.

Az ix20 modellválasztéka a legkülönfélébb vásárlói elvárásokat is kielégíti: az autó Classic és Comfort felszereltségi szinten, valamint (piactól függően) egy sor kiegészítő csomaggal vásárolható meg. A színválaszték kilenc külső

és hét belső árnyalatból áll, bőr/szövetkárpit mindkét felszereltségi szinthez, bőrkárpit a Comfort kivitelhez rendelhető.

Két karosszériaszín (Sienna narancs és Áfonya) vadonatúj a Hyundai kínálatában, ezek különleges megjelenést kölcsönöznek a modern kiskategóriás egyterűnek.

A vadonatúj ix20 négyféle Euro5-ös erőforrással: két benzinessel és két dízelmotorral rendelhető, a 77–125 lóerős motorokhoz kézi kapcsolású és automatikus sebességváltók csatlakozhatnak. Az ix20 összes motorja elérhető Blue Drive™ kivitelben (kivéve az automata sebességváltós 1.6-os benzineszt), ami ISG start-stop rendszert,

Újra itt van
a „NAGYCSAPAT”!

VOLÁN TAXI

Felvételre keresünk
taxivállalkozókat!

- Belépési díj 20.000 Ft (szabadjelző, matrica)
- Kaució nincs
- Tagdíj 20.000 Ft+áfa/hó
 - Családias környezet
 - Taxisbarát vezetőség
- Dinamikus növekvő címállomány

Jelentkezés személyesen:
Budapest, X. ker., Bebek utca 1.,
kedden és pénteken 9.00-tól 16.00 óráig.

Bővebb információ: 06 30 4 33 33 22

csekély gördülési ellenállású gumibroncsokat, valamint generátorvezérlési rendszert (AMS) tartalmaz. A Blue Drive™ kivitelű ix20

Folytatás a 30. oldalon

Kellemes Karácsonyi Ünnepeket

kívánunk minden kollégának
és kedves családjának.



3332222

Mi nem vagyunk a legek, ezt sosem
állítottuk, de ha dolgozni akarsz, akkor
szívesen látunk a csapatban.

Belépésnél **fizetési könnyítés** lehetséges,
Jelentkezni lehet Háry Zoltánnál,
a **06-20 984-0319** telefonon



a sikertaxi
TAXI

www.mobiltaxi.hu



Folytatás a 28. oldalról



modellek kategóriaelső CO₂-kibocsátási értékekkel büszkélkedhetnek (mindössze 114 g/km az 1,4 literes U2 motor esetében), hiszen a Hyundai azon szándékához, hogy vezető szerepet foglaljon el a hosszú távú környezeti fenntarthatóság terén.

Az ix20 a legmodernebb aktív és passzív biztonsági technológiák alkalmazásával biztosítja utasai hiány-



sai szerint az ix20 – a Hyundai biztonsági hagyományaihoz méltóan – az első buszlimuzin lehet kategóriájában, amely maximális, ötcsillagos eredménnyel teljesítheti az EuroNCAP törétesztjét.

Az ix20 tervezésénél ügyeltek arra, hogy a kompakt külső méretek ellenére minél nagyobbra növeljék az utasteret. A Hyundai európai tervezői a belső tér ügyes kialakításával superkomfortossá tették a láb- és fejteret, növelték a csomagter méretét, és gazdagabbá tették a felszerelések listáját.

Az utastérben tapasztalható térerzetet a két panelből álló, opcionális panoráma napfénytető fokozza. Az UV-szűrővel ellátott üveg árnyékolja az első és hátsó üléseket, és döntve, valamint húzva is nyitható. A nagyméretű üvegfelületen át természetes fény szűrődik az utastérbe, ami kellemesebbé teszi a hangulatot.

Az ix20 Classic kivitelének gazdag szériafelszereltsége megfelel a Hyundai-vásárlók által támasztott elvárásoknak. A gazdagon felszerelt utastérben magasságban állítható vezetőülés és aktív fejtámlák találhatók, a csomagter variálhatóságáról pedig a lehajtható könyöklővel ellátott, 60/40 arányban osztott, csúsztatható, padlóba rejthető hátsó ülés gondoskodik. A két motoros első ablak, a tárhelyeket és pohártartókat tartalmazó középkonzol, valamint az összes ülésen aktív biztonságiöv-figyelmeztető rendszer is a szériafelszereltség része.

A Comfort felszereltséget hathangszórós, USB-, AUX-, és iPod-csatlakozókkal felszerelt, RDS-es CD/rádió egészíti ki. Az alapfelszereltségbe tartozó állítható kartámasz, a karosszéria színére fényezett, elektromosan állítható, fűtött visszapiillató tükrök és a riasztóval ellátott, kulcs nélküli nyitó-indító rendszer mind a vezető kényelmét szolgálják.

Kohn válni akarna, de a felesége ragaszkodik a gyerekekhez:
– A gyerek az enyém – akadékoskodik az asszony –, mert én szültem.

– Nana! Ha én bedobok egy tízest az automatába és kijön egy csokoládé, kié a csoki: az enyém vagy az automatáé???

Mire jó a Viagra Light?

Szeretkezni nem lehet vele, de, a strandon jól mutat.



Téli gumira és hóláncre vonatkozó szabályok

Túrázók és síelők figyelmébe

Ha tél, akkor túra a hegyekben, ha hó is van, akkor elő a sporteszközökkel. Idehaza rövidebb a szezon és változó a hó minősége is, ezért igen sokan a szomszédos országok magasabb hegyeibe járnak síelni. Oda viszont el kell jutni, így annak jártunk utána, hol, milyen előírások vonatkoznak a gépjárművekre a téli időszakban.

Idehaza már november végén leesett az első hó, ám egyelőre csak annyit sikerült elérnie, hogy – jó magyar szokás szerint – akinek van téli gumija, az elrohant a szerelőhöz tappancot cserélni. Akik külföldre szándékoznak indulni egy kis téli kikapcsolódásra, azok jobban teszik, ha ettől kicsit komolyabban veszik a felkészülést. Az egységes közlekedési szabályozás ellenére minden államban lehetnek a nemzetközi normától eltérő rendelkezések. Magazinunk megpróbálta a legfontosabbakat begyűjteni, ezúttal kifejezetten a téli gumi és a hólánc használatára vonatkozóan.

Ausztria

A téli időszakban történő biztonságos közlekedés érdekében november 1. és április 15. között télies útviszonyok esetén – havas, kásás és jeges úton – a személygépkocsik, kombik és teherautók 3500 kilogrammig csak téli gumival és hólánccal közlekedhetnek. Hóláncot csak abban az esetben szabad használni, ha egybefüggő jégpálya fedi az utat és a lánc az út felszínét nem károsítja. Kásás út esetén nyári gumi vagy hólánc nem használható. Amennyiben a kék közúti táblákat kirakják, kötelező a hólánc használata még az átutazóknak is. Az is előfordulhat, hogy a külföldit nem engedik be az országba hólánc, illetve téli gumi nélkül. A négyévszakai abroncsokat elfogadják, amennyiben az M+S (Mud, sár + Snow, hó) rövidítés szerepel rajtuk. A 3,5 tonna össztömeget meghaladó járművekre is kötelező a téli gumi. A rádiál gumik esetében 5 milliméter, a diagonáloknál 6 milliméter a kötelező minimum profilmélység. Ez alatt a hatóságok úgy tekintik, mintha nem megfelelő abronccsal közlekedne a teherautó. Ezen felül kötelező a használható hólánc, amit ellenőrzésekkor a nagyobb járműveknél kérnek is.

Az előírás szerint téli gumi felszerelése nem kötelező azon autók számára, amelyek az utcán parkolnak, és télen nem üzemeltetnek, de gondolom, ebből egyértelműen kitűnik, ez nem a turistákra vonatkozó engedély.

Amennyiben a közúti ellenőrzés során a szabályok megszegésén érnek tetten bárkit is, az bírságra számíthat. Ennek összege 35 eurótól kezdődik és az okozott veszélyhely-

zettől függően elérheti akár a 3500 eurót is. Súlyos szabálysértés esetén a hatóság a gépjármű forgalomból történő kivonásáról is rendelkezhet.

A legtöbb magyar síelő elsősorban Ausztriába igyekszik, így arra mindenképpen felhívjuk az utazók figyelmét, hogy a gépjárműben, azon belül is az utastérben tartsák a fényvisszaverő mellényüket, s amennyiben autópályán, gyorsforgalmi úton, lakott területen kívül az útszélén kénytelenek megállni, úgy még az autóban vegyék fel a mellényt és úgy szálljanak ki, ezzel – egy rendőri ellenőrzés során – igen sok kellemetlenséget előzhetnek meg.

Nem árt azt is tudni, hogy az osztrák autópályákon követésitávolság-mérő készüléket helyeztek üzembe. A videó és radar segítségével úgynevezett út-idő diagramból állapítják meg, hogy a vezető megtartotta-e a 0,8 másodperces követési távolságot. Amennyiben nem, úgy az szabálysértési eljárást von maga után, amelyet külföldi állampolgárral szemben is lefolytatnak. A nemzetközi egyezmény alapján a 70 eurós bírság fölötti összeget az unióban belül tagállamok polgáraitól be is hajtják.

Németország

Hóval borított jeges utakon általában előírják a téli, vagy legalább a négyévszakai gumit, de Németországban nem kötelező a téli gumi használata. A közlekedési szabályzatban a következő áll: a gépjárművek felszereltségének meg kell felelni az időjárási viszonyoknak. Vagyis minden vezető köteles olyan abronccsal útra kelni, amely biztonságos. Téli útviszonyoknál ez akár egy jó nyári, vagy négyévszakai gumit is jelenthet, ha a sofőr biztonságosan tud vele közlekedni. Akinek azonban a kerekein lévő abroncsokat a német rendőrök alkalmatlannak minősítik, az 30 eurós bírságra számíthat.

Szlovákia

Kötelező a téli gumi, ha az útburkolaton összefüggő a hótakaró vagy jegesedés tapasztalható. A korábban érvényes 1,6 milliméteres profilmélység helyett jelenleg a 3 milliméter

kötelező az abroncsoknál. A közlekedési szabályoknál érdemes odafigyelni, hogy a korábbi 60 km/órás lakott területen belüli legnagyobb sebességet 50 km/óra csökkentették. A mobiltelefonálás csak kihangosító szettel engedélyezett. Télről lévén szó, arra is érdemes odafigyelni, hogy a tompított fényszóró használata éjjel-nappal, lakott területen kívül és belül egyaránt kötelező.

Csehország

November 1. és április 30. között kötelező a téli gumi használata a 3,5 tonna össztömeget meghaladó járművek esetében, legalább a hajtott kereken. A szabályozás csak azokra a szakaszokra és utakra vonatkozik, ahol a „Zimni vybava” jelölés érvényes, ami a téli felszereltségekre irányuló kötelezettséget jelöli. Egy esetleges ellenőrzés során a hatóságok nem csak a gumi meglétét, hanem annak állapotát is ellenőrizhetik, a profilmélységnek az előírások szerint minimum 6 milliméternek kell lennie, illetve a gummin szerepelnie kell az M+S jelzésnek. A személygépjárművekre vonatkozó külön előírást nem találtunk, így a csehek erre vonatkozóan még nem írtak elő kötelezettséget.

Svájc

A hegyi ország nem ismer kompromisszumot, ugyanakkor a téli gumi nem kötelező. Aki nem megfelelő gumik miatt akadályozza a közlekedést, magas bírságra számíthat. Ha pedig valaki nyári gumival, havas, jeges úton baleset okoz, azt még őrizetbe is vehetik. Ebben szinte minden benne foglaltatik, és érthető is. Célszerű a téli gumi használata és a hóláncnak is a csomagtartóban kell lennie. Létezik olyan állapot, amelyekre még tiszta, letakarított útszakaszok esetében sem lehet e nélkül behajtani. A hágóknál, ha valaki elakad, ezzel torlódást, netán közlekedési káoszt okoz, annak a járművét el is szállíthatják, majd a bírság mellé az összes vonatkozó költséget kiszámlázzák.

Franciaország

Kissé nyugatabbra haladva a szabályozás is liberálisabbnak tűnik. Franciaországban nincs kötelező előírás a téli gumi, illetve a hólánc használatára. Utóbbi azonban érdemes beszerezni, mert léteznek

RIZOTTÓ
GYOMÉTEREM

„AHOGY MINDIG IS SZERETTE VOLNA...”

Menü:	550-990 Ft
Levesek:	340-530 Ft
Főzelékek:	410 Ft
Készletelek:	550-890 Ft
Frissen sülték:	770-990 Ft
Rakottak:	710 Ft

Saláták, palacsinták, sütemények.
Az ételek ára a köretek árát is tartalmazza!

Diákoknak 10% kedvezmény!
16 óra után 10% kedvezmény!

Taxisoknak 10% kedvezmény!

Étekezési utabányt elfogadunk!

1068 BUDAPEST, SZORDI UTCA 86.
Tel.: +36-1-705-5359; 06-70-616-6011
H.: Call 10.00 - 18.00 · P.: 10.00 - 17.00
www.rizottogyorsetterem.hu



olyan útszakaszok és időjárási viszonyok, amikor a hólánc használata kötelező. Ami a környező országoktól, de az uniós gyakorlattól is eltérő, itt a gépjármű kötelező felszerelése közé sorolják a hóláncot. Így annak az autóban kell lennie, télen-nyáron.

Luxemburg

Tilos a vegyes gumik használata, vagyis a hajtott tengelyen téli, a másikon nyári. A téli gumi és a hólánc használata nem kötelező, de ajánlott.

Szlovénia

November 15-től március 15-ig tart a téli szezon az utakon. Ebben az időszakban kötelező a téli gumi használata, sőt nagy havazásokkor a hólánc meglétét is ellenőrizhetik. Érdekes, hogy a szlovén szabályok alapján elég két téli gumit szerelni az autóra, azoknak a hajtott tengelyen kell lenniük.

Olaszország

Nem egységes a szabályozás az országban, ami elsősorban meglepőnek tűnhet, de az igencsak különböző éghajlati viszonyok között érthető. A francia határ közelében lévő Aosta-völgyben kötelező a téli gumi használata október 15. és április 15. közötti időszakban. A síterephez vezető hegyi szeptemeken sokszor előírják a hólánc használatát. Ezen kívül léteznek olyan tartományok, amelyek saját szabályozás szerint teszik kötelezővé a téli gumit, illetve hólánc használatát. Jobb esetben ezt külön táblával is jelzik. Akik rendszeresen járnak az ország északi hegyeibe sietni, azok már ismerhetik a helyi

szabályozásokat, akik pedig először indulnak útnak, azok akár a követségen, akár a Magyar Autóklubnál is érdeklődhetnek az éppen hatályos szabályozásról.

Horvátország

Az 5 centiméteres hónál nagyobb, vagy jege útvizonyok között kötelező a hólánc az autóban, télies körülmények között előírt a téli gumi, de elfogadják a négyévszakos is. Ugyancsak beérik a horvát rendőrök azzal is, ha a hajtott kerekek gumija mélyebb profilú, vagyis téli, illetve négyévszakos. Horvátországba alapvetően a tengerpartra igyekeznek ennek ellenére nem árt téli időben az évszaknak megfelelő abroncsokkal nekivágni az útnak.

Észak-Európa

Svédország, Norvégia és Izland esetében a téli gumi és a hólánc használata a belföldiek számára kötelező. Tekintettel a hideg téli és rendszerint havas viszonyokra, erre felé az úgynevezett szöges téli gumik sem ritkák. Nyilván a jobb érzésű magyar sem fog nekivágni nyári gumival a kontinens északi országainak.

Finnország, Lettország, Litvánia, Észtország útjain december 1. és március 1-je között minden autón téli guminak kell lenni. A hólánc ugyan nem kötelező tartozék, de ajánlott.

Egyéb európai országok

Nem kötelező a téli gumi és a hólánc, de ajánlott Belgiumban, Hollandiában, Romá-

niában, Szerbiában, Nagy-Britanniában, Dániában, Lengyelországban, Törökországban és Oroszországban.

A környező országok szabályozását figyelve, annyi mindenképpen megállapítható: aki sietni, kirándulni a magasabb hegyekbe vágyik, az szereljen föl négy jó minőségű téli gumit, tegye a csomagtartóba a hóláncot. Ez utóbbit nem árt még idehaza kipróbálni, felszerelni, mondjuk fűtött garázsban, hogy szükség esetén, ne 30-40 centis hóban, hófúvás közepete kelljen rájönni a szerelés minden fortélyára. Emellett célszerű minden hosszabb útnak, magasabban fekvő útszakaszoknak teli tankkal nekivágni. Soha nem lehet tudni, hogy mikor, mennyi időre kényszerülhet megállásra az ember, s bizony akkor jó, ha van kelendő üzemanyag a fűtéshez. A bajban jól jöhet a tartalék kannában lévő 10 liternyi plusz hajtóanyag, de a takaró, adott esetben a kislapat is szó szerint életet menthet. A termoszban őrölt forró kávé és tea is üdítő lehet egy kényeszerű várakozás esetén. Akik gyakrabban járnak a havas tájakat, azok tudják, mindez nem szükségtelen előkészület.

Érdemes figyelni az időjárásjelzéseket és a közlekedési híreket, így időben értesülhet bárki a kellemetlen, esetenként nem várt változásokról. Célszerű balesetbiztosítást kötni a téli vakáció idejére, és az egységes európai egészségbiztosítási kártyát is kiváltani. Mindezekre ne legyen soha senkinek szüksége, de külföldi út esetén a biztonságot szolgálják.

k.z.t.

Bulival zárták az évet

Fejlesztések előtt a Minimobil Taxi

Jövőre lesz 5 éves a Mobiltaxi Holding Kft, ahol immár második alkalommal tartották évzáró rendezvényt a taxisoknak és családtagjaiknak. A cégtulajdonos, ügyvezető igazgatót – Bakucz Józsefet – az elmúlt időszakról és terveiről kérdeztük.

• **Cégedet sokan sokféleképpen ismerik. Van, aki a Minimobil nevet használja, de közszájon forog még a Mini-, illetve a Mobiltaxi elnevezés is. Ráadásul a cég hivatalos neve is mutat némi eltérést az előzőekben felsoroltaktól. Végül is melyik a hivatalos elnevezés?**

• A taxi fantázianeve Minimobil taxi, melyet a Mobiltaxi Holding Kft. üzemeltet. Az elnevezés ötlete 2006-ban született. Egy olyan céget szerettem volna akkor létre-

hozni, amely kuriózum, amiből még nincs Budapesten másik. Az eredeti, az ötletet adó Minitaxi a 70-es években óriási siker volt. Én is alacsony üzemeltetési költségű, kisméretű autókban gondolkodtam, innen tehát az elnevezés ötlete. Bár tudom, a Volánturist nem elsősorban kisautóival tette népszerűvé Minitaxijait, hanem az alkalmazott csinos taxisofőrökkel. Miniszoknyás lányokra nálunk is lett volna azonnal tömegigény. Az akkori szolgálathoz befutott telefonokból ez egyértelműen kiderült, ám én mégsem ebben az irányban szerettem volna elindulni. Maradt tehát a kis autó – a Suzuki SX4 – lányok nélkül, viszont olcsó tarifákkal.

• **Ez akkoriban sokaknak felháborodását váltotta ki, hiszen korábban, mint érdekvédő, a taxitársaságok által alkalmazott alacsony tarifák ellen emelted fel a szavad.**

• Valóban, így igaz. Korábban a 300 Ft-ért harcoltam, és voltak páran, akik ezt a szememre is ve-

tették. Sokan voltak, akik mind ezek ellenére mellém álltak, és sokan voltak azok is, akik elfor-



Blaskó Tamás (Bubi) köszönti a megjelenteket



A Bagi-Nacsa páros, kiegészült egy fénykép erejéig a tulajdonossal, Bakucz Józseffel

dultak tőlem, vagy becsaptak. Pedig a 120 Ft-os tarifa, amivel indultunk, nem törlesztés volt. A kisautókat a piac egyszerűen ezen az áron fogadta el. Hiába próbáltunk volna többet kérni, megrendelőinket elvesztettük volna. Később, ahogy fejlődtünk, rájöttünk, autókba nem fér be egy 72 cm átmérőjű TV doboza, nem tudjuk kiszolgálni velük a reptéri megrendelőinket, vagyis át kellett értékelnünk stratégiánkat. Ennek eredményeképp autóflottánk fejlődni kezdett. Jöttek



Bakucz József

Bírságok, elévülés

A hatóság a közlekedési bírságról szóló határozatok 5–10 százalékát nem kézbesíti az elévülési időn belül. Az elévülési idő ebben a körben 60 nap. Ennyi idő áll a szabálysértési hatóság rendelkezésére a szabálysértés elkövetésétől, hogy a határozatot és a bírság összegét közölje az érintettel. Kézbesítésnek az minősül, ha az autós átveszi a bírságról szóló határozatot. Amennyiben két egymást követő kézbesítési kísérlet sikertelen, a második kézbesítés időpontjától számított ötödik napon megvalósul a kézbesítési vélelem, vagyis ha átvettük a határozatot, ha nem, az jogerőre emelkedik.

Először azonban csak egy ún. „Értesítés közigazgatási eljárás megindításáról” nevű nyomtatvány érkezik, ami nem a Határozat! Minden esetben érdemes erre kifogással, észrevétellel élni, mert ez még illetékmentes. A Határozat átvétele után már csak illetékköteles fellebbezéssel élhetünk.

A szombathelyi Közigazgatási Hatósági Szolgálatot azért hozták létre, hogy az összes közlekedési kihágással kapcsolatos ügyet kezelje. Havonta mintegy 85 ezer esetben kell értesítést, majd határozatot kiküldeniük. Ebben az évben már több mint 30 milliárd forint bírságot szabtak ki, ebből körülbelül a fele folyt be az államkasszába. Az autósok 50 százaléka ugyanis vagy egyáltalán nem fizet, vagy nem fizet időben. Aki nem fizeti be a kirótt bírságot, és észrevétellel, fellebbezéssel sem élnek, azok ellen végrehajtási eljárást indítanak.

a Peugeot 307-esek, majd a 407-esek. Ezek már más kategóriát képviseltek, így árainkat is emelhetjük.

• **Jól érzem, hogy a megnevezésekből egyre inkább kikerül a „Mini” szó?**

• Sajnos, valóban érezzük, hogy néha hátrányt jelent a Minimobil elnevezés. Sokan a névből arra következtetnek, hogy például csak 5 darab taxink van, vagy nagyon kis méretű autókkal szolgáltunk. Ezért az a tervünk, hogy amikor 2011-ben öt évesek le-

ha már így alakult, hogy olyan sráccokkal bővíljünk, akikben megbízom, akikkel korábban együtt dolgoztam, akitől tudom, mit várhatok. A saját flottát nem kívántuk tovább bővíteni, és szerencsémre a munkába bekapcsolódott Blaskó Tomi barátom, közismertebb nevén Búfi, akinek nagyon sokat köszönhetek. Az ő szakmai és emberi segítségével nélkül ma nem tartanánk itt.

• **Ezt a céget nem mástól vetted. Ahogy mondják, a nulláról indultok. Szoktál nosztalgiázni?**

• Néha, ha visszagondolok azokra az időkre, amikor napi 3-4 megrendelés futott be a központba, valóban érdekes érzés kerít hatalmába. Ki hinnen, milyen örömmel töltött el, amikor betelefonáltam a központba, és megtudtam, hogy aznap már 2 megrendelésünk volt. Persze ez csak rövid ideig tartott, mert az anyagi lehetőségeink teljes kihasználásával belekezdünk egy rádiós-kampányba, ami eredményes volt, és nagyot dobott a csapaton. Szinte másodperce kiszámítottuk, hogy mikor, melyik



A Bagi-Nacsa páros, középen Bakucz Mónika

szünk, a Minimobil Taxiból, Mobil Taxi lesz. A telefonosok már most is úgy veszik fel a telefont, hogy „Mobil Taxi, jó napot kívánok!”.

• **Minden autó a cég tulajdonosa?**

• Korábban az volt az elképzelésem, hogy nekem ebben a taxi társaságban lesz 50 autóm, amivel jól elleszek. De néhány éven belül kiderült, hogy megrendelés-állományunk olyan szintre emelkedett, melynek kiszolgálásához már kevesen voltunk. Így szépen lassan – egyesével – elkezdtem vállalkozókat felvenni. Természetesen törekedtem arra,

adón kell a hirdetésnek elhangzania, kihez kell szólnia. Az akció jól sikerült, eredményes befektetésnek bizonyult.

• **Milyen arányban vannak a saját autók, illetve a vállalkozók jelenleg a cégen belül?**

• A Mobil Taxi Kft.-t eladtam a Tominak. Ezzel párhuzamosan létrehoztam a Mobil Taxi Holding Kft.-t, amelynél vannak azok a jogok, melyek a MiniMobil Taxit üzemeltetik. A Mobil Taxi Kft., mint alvállalkozó dolgozik 44 autóval a Holdingnak. Ezenfelül



szerződéses viszonyban állunk még közel 160 vállalkozóval. Erre a létszámra októberben – kerekítve – 58 000 megrendelésünk volt. Hozzá kell tennem azt is, hogy ebből a fiúknak csak 51 960 címet sikerült elvinni. Sajnos ez a probléma minden hónapban jelentkezik: 6-7000 megrendelésünk rendszeresen elúszik. Hétköznap is vannak ilyen jellegű problémáink, de a hétvégeken brutális mennyiségű címet mondunk le.

• **Ebből az is következik, hogy ebben az időben többen kívánnak veletek utazni. Mi az oka a hétvége koncentráció rohamnak?**

• Az emberek egy jelentős része munkanapokon más társasággal utazik, cége számlájára. Amikor viszont eljön a hétvége, és az elszámolás szorossága miatt nem tudja kihasználni a munkahelye által biztosított lehetőségeket, a megrendelő érzékennyé válik. Ha saját zsebre utazik, már nem mindegy, mennyit kell fizetni a fuvar végén. Így kerülünk mi a képbe. Mielőtt valaki ebből hamis következtetést vonna le, azt kell mondjam, hosszútávon nekünk ez jó. Mert néhány év múlva az a ma még fiatal menedzser, aki a hétvégeken velünk utazik, és elégedett, döntéshozó helyzetbe kerül. Lehet, hogy korábbi kedvező tapasztalataira építve már minket választ a hétköznapokra is.

• **Beszélgetésünk ap-**

ropóját a december 7-én megtartott évzáró bulihoz adta. Szokatlan, hogy ennek fedezetét, legalábbis részben, a korábban beszédett büntetéspénzekből fizetted. Ez a pénz máshol egyszerűen a „kötségvetésbe” kerül. Nincs szükség erre a bevételre?

• Kezdjük sorjában. Nálunk sokáig nem volt tiltás vagy büntetéspénz. Amikor ezt pedagógiai okok miatt mégis be kellett vezetni, nekem nem volt szívem az így befolyt pénzt eltenni. Ezzel taxiként sem szimpatizáltam, és amikor megérkeztek az első 1000 forintok, nem tudtam velük mit csinálni. Annak ellenére mondom, hogy a pénzt én is szerettem. Aztán tavaly úgy döntöttem, hogy ehhez a pénzhez én még hozzáteszek nem is keveset, és szervezek belőle egy jó

bulit a taxisoknak és családtagjaiknak. Ebből, úgy tűnik, hagyomány lesz, mert az idén már másodszer került megrendezésre az év végi buli. A helyszín a tavalyihoz képest változott, idén a Mosaic utcában, egy nagy rendezvényteremben tartottuk az összejövetelt. A pénz év eleje óta gyűlt, amihez megint hozzátettem rendesen, és ismét csináltunk egy jó bulit. Az idén már fellépőket is hoztunk. A Bagi-Nacsa duó nagy siker volt, a fiúk és családtagjaik jól érezték magukat.

• **Nem elrontva az ünnepi hangulatot, de nyilván előtted sem titok, a Minimobil Taxit is a szotyitaxik közé sorolják a taxisok. Azt sem lehet állítani, hogy jogtalanul,**

Folytatás a 37. oldalon

TAXIKÖNYVELÉS

havi bruttó **2500** Ft-ért

www.kaszabkonyveles.hu
06-70-315-6789

A diszített asztalok a vendégekre várnak



Még az étkezés előtt





A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.

Hívásdíj Utóvetel:
20/583-1957
Ventus-953 Kft.
 1110 Budapest, Eötvös u. 40.
www.ventus-953.hu (36-0307-5200, 136-11306-7579)

DOBJ EGY 6-OST ÉS ÁLLJ KÖZÉNK!

Az új arculattal megjelenő **6x6 Taxi Kft.** olyan lelkes, ambiciózus kollégák jelentkezését várja, akik rendelkeznek a természetesen annyi is elvárható megfelelő szolgáltatásra alkalmas gépjárművel.

Feltételeink, illetve elvárásaink a következők:

- 8 évnél fiatalabb gépjármű • taxis tapasztalat • kiváló kommunikációs készség
- alapkörű angol nyelvtudás előny

Kedvezmények:

- 0.-Ft-os belépési díj • Újautó vásárlási lehetőségek • Kedvezményes POS terminál bérleti lehetőség
- Letéti díj részletben történő fizetése
- Flottakedvezmények: • Csoportos élet- és balesetbiztosítás • Csoportos kedvezményes kötelező, illetve CASCO biztosítás • Csoportos kedvezményes nyelvtanulás

Jelentkezés és bővebb felvilágosítás Lakatos Sándornál telefonon a **+36-70-705-8968** számon, illetve e-mailben a **lakatos@6x6taxi.hu**.

www.6x6taxi.hu



Kellemes

Karácsonyi

Ünnepeket

és sikerekben gazdag

Új Évet Kívánunk

kedves kollégáinknak és utasainknak!

RÁDIÓ
TAXI 7-777-7777

Fordul a világ... 😊

RÁDIÓ TELE5 TAXI

TELE-TAXI
5
6-555-555

www.radiotaxi.hu

www.tele5taxi.hu

555-5555



777-7777



Folytatás a 34. oldalról
hiszen a nagyon sok helyen alkalmazott 200 Ft alatti tarifákkal hosszú távon leépítik vállalkozásukat a kollégák. Így nem lesz elég pénzük a hamarosan életbe lépő szigorúbb előírások teljesítésére, aminek következményeképpen viszont sok ezer egzisztencia mehet tönkre. Érdeemes az árat ilyen nyomott szinten tartani?

• A tarifákat nem lehet önmagukban szemlélni. Figyelni kell arra is, hogy a konkurencia hol tart az árakkal. Amennyiben ők visszamennének a korábbi, 200 Ft körüli szintre, én is emelnék, azonnal. Csak azt tudom mondani, hogy 2008 jan.15-én a Minimobil Taxi emelt utójára árat a fővárosban. E mellett érdemes azt is tudni, hogy mi csak egy tarifát alkalmazunk, nálunk ez egyben a szerződéses, kedvezményes ár is. Ha nyilvánosságra kerülne a nagyobb, magasabb tarifával dolgozó cégek speciális kedvezményei, kiajánlott „visszapörgetéses” árai, melyeket a nagy megrendelők megszerzése érdekében alkalmaznak, sokan meglepődnének. Ám nem kívánok mások zsebében turkálni, ezt csak a térszerűség kedvéért említettem. Árat emelni egyedül öngyilkosság, egyeztetni nem szabad, mert büntetik, így kissé valóban kilátástalan a helyzet ma Budapesten. Mindenestre ismét leszögezem, ha a konkurencia elindul az árakkal felfelé, mi azonnal utánuk megyünk. Most viszont ennek ellenkezője zajlik, mindenki lefelé megy. Legutóbb a Dobókocka tetette be a 166 Ft-ot az óráiba. Ezért tűntettek a taxisai a székházuk előtt. Ám szerintem még önmagában azzal sem lenne gond, ha egy cég lefelé viszi árait, de akkor a tagdíjat is csökkenteni kellene, hogy a taxisokat valamilyen módon kompenzálják a veszteségeikért.

• **Nálatok mennyi a tagdíj?**

• 50 ezer forint plusz áfa, ha úgy egyszerűbb: 62 500 Ft. E mellett van kedvezményes tagdíjunk nyugdíjasok, illetve másodállásosok részére, akik ezért 100 címet vehetnek fel. Ők bruttó 31 250 Ft-ot, vagyis félárat fizetnek.

• **Ha a 101. címet fel akarja venni a kedvezményes tagdíjat fizető taxis, megteheti?**

• Igen. Szól neki a diszpécser, hogy ezzel átlépi a keretet. Ha vállalja, 24 órán belül befizeti a különbséget, és így a teljes tagdíj fejében vehet fel további címeket.

• **Van valamilyen megkövetés az autókra vonatkozóan?**

• Ha arra gondolsz, hogy években húztunk határt, ilyen korlát nincs. Én sohasem voltam annak híve, hogy például csak 3-5 évnél fiatalabb autóval lehessen nálunk taxizni. Vannak idősebb, de nagyon szép autók, és vannak lelakott fiatalabbak. Engem csak az érdekel, hogy a nálunk szolgáló taxi szépen karbantartott legyen.

• **Akinek már nincs pénz autóra, de taxizna, mit ajánlotok?**

• Az ilyen taxisokat a Mobil Taxi Kft.-hez küldjük, ahol sokfajta, személyre szabott megoldást kínálnak a jelentkezőknek. Az autók leadója a szokásosnál kicsit magasabb ugyan,

de a taxisok 6, illetve 8 órára be vannak jelentve, és a járulékokat is fizetik utánuk. Ami ebben a körben nem mindenhol tapasztalható.

• **Jelenleg mennyi a létszámotok?**

• 190 körül vagyunk, ám ezt a számot nem kívánjuk komolyabban növelni. Cégünk eredetileg is arra alapult, hogy azt teljesen családi vállalkozásként üzemeltessük. A taxisokkal is családias jellegű a viszonyunk. Ezért úgy gondolom, ha egyszer elérjük a 300 főt, az bőven elég céljaink megvalósításához. Nem akarunk egy mega-csapatot összehozni, mert ezek előbb-utóbb kezelhetetlenné válnak. Van erre példa bőven, mindenki ismer ilyen történetet. Ráadásul nem is veszünk fel mindenkit. Jönnek ide bőséggel jelentkezni emberek, de sokakat elutasítunk közülük. Azt vallom, hogy egy-egy taxis sokkal több kárt tud okozni, mint ami pénzt idehoz. Ezért nekünk csak olyan kollégák kelljenek, akik megfelelő referenciákkal rendelkeznek, esetleg van itt nálunk ajánlójuk. Egyébként ez a kezdetekben is így működött. Csak ajánlóval vettünk fel taxist.

• **Fejlesztéseket terveztek a jövőben?**

Tudom, hogy most a kártyalehűző a nagy sláger. Én a kedves megrendelőknek azt szoktam mondani, hogy ebből ná-

lunk már van 4500 darab, a városban megtalálható bankautomatákra gondolva. De komolyra fordítva a szót, a jövő évben minden autónkban lesz kártyalehűző. Ám mi ennél tovább lépünk, és bevezetjük egyben a GPS alapon működő, halk címkidást is. Ha már lépni kell, megteesszük egyszerre. Az árajánlat erre vonatkozólag már nálam van. A halk címkidó rendszer bevezetését követően is megmarad viszont az egyes és kettes csatorna, ott lehet majd kommunikálni. Véleményem szerint ez a rendszer javít a hatékonyságon, ami a jelenlegi körülmények között nagyon fontos szempont.

• **Ki fizeti ezt a komoly fejlesztést?**

• Egyelőre úgy néz ki, hogy a központot és a szoftvert én álalom. Arra, ami az autóra kerül még nincs végleges ár. Ma úgy néz ki, hogy egy-egy készülék egy URH árából kijön. Ha úgy döntünk, hogy ezt a fiúknak kell állni, akkor is megfinanszírozom azt előre, nekik pedig részletekben kell törleszteni felénk. A lényeg, hogy ne nagyon terhelje őket egy újabb kiadás. Azonban végleges döntés e kérdésben 2011-re várható. Addig, ahogy mondani szokták, még sok víz lefolyik a Dunán.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó

Év végi köszönet a közlekedésszervezőknek

Mint minden évben, az idén is mondunk rövid köszönetet a közlekedésszervezőknek egész éves munkájukért. Természetesen kölcsönösen gyümölcsöző közös tevékenységünk. Mi segítjük az ő munkájukat, ők segítik a mienket. A teljesség igénye nélkül tekintsük át, hol történt intézkedés kérésünkre ebben az évben.

– Leszerelték a felesleges jelzőtáblát a XI. kerületi Fehérvári úton.

– Engedélyezték a járdán várakozást a VIII. kerületi Fiumei úton.

– Feloldották a felesleges megállási tilalmat a VIII. kerületi Kis Stáció utcában.

– Eltávolították a jelzőtáblát takaró növényzetet a XIX. kerületi Álmos utcában.

– Módosították a rossz útburkolat jeleket a VII. kerületi Klauzál téren.

– Visszahelyezték a kidőlt jelzőtáblát a III. kerületi Kiscelli utcában.

– Megnyitták a jelzőlámpát takaró növényzetet a XIV. kerületi Kerepesi úton.

– Pótolták a hiányzó útburkolati jeleket az V. kerületi Széchenyi rakparton.

– Leszerelték a feleslegessé vált jelzőtáblát a XI. kerületi Bocskai úton.

– Kihelyeztek egy hiányzó jelzőtáblát a VIII. kerületi Vajdahunyad utcában.

– Pótolták az útburkolati jeleket a X. kerületi Keresztúri úton.

– Leszerelték a feleslegessé vált jelzőtáblát az V. kerületi Október 6. utcában.

– Áthelyeztek egy jelzőlámpát a Szabadság hidon.

– Leszereltették a forgalmat za-

varó fényreklámat a Róbert Károly körúton.

– Leszerelték a feleslegessé vált jelzőtáblát a VIII. kerületi Blaha Lujza téren.

– Kijavították a kiegészítő jelzőtáblát az V. kerületi Gerlóczy utcában.

A sort folytathatnánk, de nem ez a lényeg. Immár 25 éve, minden évben hosszan sorolhatjuk a megtett intézkedéseket. A következő időszakban is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit a főváros közlekedésével kapcsolatban.

Haladni kell a korrall, ezért ezennél Facebook-on is elérhető vagyok.

Juhász Péter
 (A Lámpafelelős)

SMS: 06209247645

lampafelelos@freemail.hu

lampafelelos@citromail.hu

www.iwiv.hu



Adó 2011

A kormányváltással természetesen az adórendszer is átalakításra kerül. Miután már tavaly is „alapvető”, meg „átfogó” módosításokról írtunk, ezúttal inkább nem alkalmaznák jelzőket. Lényeg az, hogy ezúttal is sok változás lesz. Szokatlan megoldások, váratlan elemek most is belekerültek, viszont a nagyon várt szuperbruttó-kivezetés nem történt meg. Továbbra is nagyobb összeg után fizetünk tehát adót, ment amennyi a jövedelmünk.

A teljes leírás emészthetetlenül hosszú lenne, így a változásokat részletekben közöljük ebben és a januári számban – lehetőség szerint leszűkítve azokra a tételekre, amelyek a taxis vállalkozókat és alkalmazottakat érinthetik.

Egykulcsos személyi jövedelemadó

Az adó mértéke ezentúl egységesen 16 százalék lesz, viszont továbbra is alkalmazni kell az 1,27-es korrekciós szorzót. Lényegében így is csökkenés mutatkozik: a 2010-es 17 százalékkal (felbruttósítva 21,59%) szemben jövőre 16százalék (felbruttósítva 20,32%) terheli jövedelmünket. A felső adókulcs eltörlése a taxis szakmában dolgozókat nemigen érinti – akinek a jövedelme ebbe a sávba esett, az nem a kormányt tekergette naphosszat. Újdonság, és talán az egyszerűs-

sítás felé mutat, hogy ugyanezt a 16 százalékos adókulcsot kell alkalmazni sok egyéb külön adózó jövedelemre is, például az ingatlaneladásra, tőkejövedelmekre, nyereséményekből származó jövedelmekre is.

Kivétel is van azonban: a tételesen adózó egyéni vállalkozó vállalkozói jövedelemadója 10 százalékkal adózik. A vállalkozói kivét és az osztlékalap azonban 16%-kal.

Adóterhet nem viselő járandóság

Az adóterhet nem viselő járandóság olyan jövedelmet jelentett ez idáig, amely, bár önmaga nem adózott, de az adó kiszámításánál figyelembe kellett venni, így az adózó jövedelmeit egy magasabb adósávba tolhatta. Most ez a fogalom megszűnik, úgy is mondhatnánk, hogy okafogyottá válik, hiszen az egykulcsos szja bevezetése nyomán nem lesz magasabb adókulcs. Ezeket a jövedelmek ezentúl adómentes jövedelemnek nevezik. (Pl. a nyugdíj, gyed, ápolási díj, anyasági támogatás, ösztöndíj stb.)

Költségek elszámolása

Ugyan lényegi változás e téren nem történt, érdemes felidézni az elszámolható költségekkel kapcsolatos szabályokat. Elismert költségek minősül a tev-

kenységgel közvetlenül összefüggő, a bevétel megszerzése, ill. a tevékenység folytatása érdekében ténylegesen kifizetett, számlával, vagy számlahelyettesítő bizonylattal igazolt kiadás. Általában nem számolható el költségként olyan kiadás, amely – akár csak részben is – a magánszemély személyes szükségleteit elégíti ki. Egyes ilyen tételekre ugyanakkor külön szabályokat tartalmaz a törvény, például a telefonhasználat, utazási költségek stb. Személyes véleményem szerint a telefonhasználat költségkénti elszámolása olyan részletesen és bonyolultan szabályozott, ugyanakkor összege annyira elhanyagolható, hogy taxis egyéni vállalkozók esetén nem érdemes bajlódni vele. Az egyéni vállalkozó költségeit a bevételek mértékén túl is elszámolhatja (kezdő vállalkozások esetén jellemző ez), de több éven keresztül veszteségesnek lenni nem elegáns. És nem is nagyon hihető...

Továbbra sem számolhat el semmiféle vállalkozási költséget az átalányadózó vállalkozó (hiszen költséghányada törvényileg meghatározott), és nem szükséges számlát kérni olyan költségről, melyet a törvény vagy egyéb jogszabály igazolás nélkül elismert költségnek tekint. A mi esetünkben ilyen például az üzemanyagköltség, vagy a személygépkocsira alkalmazható kilométerenkénti 9 Ft-os költségátalány.

Bruttósítás

Bár az adókulcs csökkent, továbbra is érvényben maradt az egyes szakértők által nemes egyszerűséggel csak „adózási szörnyszülött”-ként aposztrofált szuperbruttó fogalma. Minden adóköteles jövedelmünket tehát az adó kiszámítása előtt meg kell szoroznunk 1,27-tel, és az így kapott összegre vonatkoztatni az immár 16%-os adót. Fontosnak tartom megjegyezni, miután az utóbbi időben már sok kérdés felmerült ebben a témakörben, hogy a bruttósítás csak az adó kiszámításakor alkalmazandó, a járulékoknál nem!

A jelenlegi törvény kitér a következő évek adózására is – e szerint az 1,27-es korrekciós tétellel 2012-től a felére csökken, majd 2013-ra teljesen megszűnik. De addig még sok víz lefolyik a Dunán. Meg a hátunkon...

Adókedvezmények

Az adókedvezmények terén szigorítások és kedvező változások is megnyilvánultak. A legfontosabb, hogy a családi kedvezmény most már egy gyermekre is érvényesíthető az öszszesített jövedelem terhére. Még fontosabb változás, hogy ezentúl az átalányadózó egyéni vállalkozó átalányadózó jövedelme is öszszesített jövedelemnek minősül, így elszámolhat rá adókedvezményeket. (Sza tv. 29.§) Ez egyébként annyira kedvező változás, hogy első olvasatra nem is akartam elhinni.

Eddig az átalányadózásból származó jövedelem elkülönülten adózónak számított, így nem volt rá érvényesíthető semmiféle adókedvezmény. A családi kedvezményt 2010-ben három gyermek felett adókedvezményként lehetett igénybe venni, ezután már egy gyermek után is, de adóalap-csökkentő kedvezmény formájában. A bruttósított adóalap egy és két gyermek után havonta gyermekenként 62 500 forinttal, három eltartott esetén 206 200 forinttal csökkenthető.

Továbbra is érvényben marad a súlyosan fogyatékos személyek kedvezménye a minimálbér 5%-nak megfelelő összegben.

Cash

Elvehetik a modortalan taxis engedélyét

Román szigor

A román Taxiszövetség kezdeményezésére olyan jogszabályt fogadtak el a közelmúltban, amely értelmében feljegyzést kell készíteni a modortalan, trágárul beszélő vagy éppen nem megfelelő öltözetben szolgálatba álló taxisról. A szabályvétét fuvarozótól végső esetben akár az engedélyét is bevonhatják.

Bekeményített a román Taxiszövetség. Rendet, fegyelmet, tisztaságot és udvarias szolgáltatást vár el a személyi fuvarozásban résztvevőktől. Mint azt megtudtuk: A sofőrökről készített személyi iratokban a jövőben feljegyzik, ha nem volt megfelelő öltözetben a taxis, ha visszautasította a fuvart, vagy ha az utas kérésére nem volt hajlandó kikapcsolni a rádiót. De feljegyzés készül arról is, ha bizonyíthatóan modortalan, trágár vagy erőszakos volt a volánnál ülő.

Remus Nedelcu, a Taxiszövetség egyik vezetője példaként hozta fel: az utasok gyakran panaszkodnak arra,

hogy a sofőrök piszkos ruhában, nyáron rövidnadrágban, ujjatlan trikóban vezetnek, izdadtan, amitől rossz szagok áradnak a kocsiban. Mindezeknek kívánják elejét venni a jövőben a szövetség vezetői.

A román média bemutatott néhányat „a kirívó esetekből”, amelyeket rejtett kamerákkal vettek fel. Volt olyan, hogy az utas mutatta meg a címet, ahová szeretett volna eljutni, mire a taxis közölte vele, hogy keressen más kocsit, mert ő inkább ellenkező irányba menne. Egy másik esetben azzal utasította el a taxis az utast, hogy túl közeli a cím, és kevés pénzért nem hajlandó kocsikázni, „akkor inkább az utas menjen busszal”.

Az új előírás értelmében bármennyire is kis távolságra kéri az utas a fuvart, a taxis azt nem utasíthatja vissza. A jogszabály nem adja meg az enyhébb szankciókat, csupán arról rendelkezik, hogy egy évre is felfüggeszthetik, végső esetben pedig bevonhatják a taxis engedélyét, ha figyelmen kívül hagyja a szabályokat. Előbb azonban egy bizottság vizsgálja meg a panaszokat – de rül ki a hírnagyokégi jelentésből.



Alkalmazottak esetében az adójóváírás még érvényben marad. Mértéke a bruttóított bér 16 százaléka, de jogosultsági hónapoként legfeljebb 12 100 forint, vagyis évente maximum 145 200 forint. Az adójóváírás teljes egészében érvényesíthető évi 2750 ezer forint jövedelemig, e felett fokozatosan csökken, és éves 3960 ezer forint jövedelem felett már egyáltalán nem érvényesíthető.

Megszűnik az internet-használat adókedvezménye, ez a juttatás a továbbiakban havi 5 ezer forintig béren kívüli juttatásnak minősül.

Az étkezési támogatás havi 18 ezer forintig béren kívüli juttatásnak minősül akár hideg akár melegétkezési utalványról van szó.

Adóbevallás, adóelőleg

Az adóbevallási kötelezettséget az egyéni vállalkozó továbbra is csak önadózás útján, elektronikus formában ügyfélkapun keresztül teljesítheti. Nem kell bevallani a pénzbeli nyeresémből származó bevételt, a kamatjövedelemből származó bevételt – ha abból a kifizető az adót levonta, az ingó vagyontárgy értékesítéséből származó jövedelmet 200 ezer forint értékhatárig, az ingatlaneladásból származó bevételt, ha abból jövedelem nem származik.

A kifizetőnek nem kell levonnia adóelőleget, ha a kifizetés számla ellenében történik. Ez eddig is így volt, csak nem volt törvényben egyértelműen rögzítve. Ezért kellett a számlára ráírni az egyéni vállalkozói igazolvány számát. 2011-től ez a dolog okafogyottá válik, arról nem is beszélve, hogy már az egyéni vállalkozói igazolvány is megszűnt a maga fizikai valójában. Az egyéni vállalkozó az adó-

20 ÉVES A PORSCHE HUNGARIA

Nemrég múlt 20 éve annak, hogy 1990. október 30-án aláírták a Porsche Hungaria alapító okiratát, és ezzel létrejött az egyik legnagyobb osztrák magánvállalkozás, a Porsche Holding első kelet-európai leányvállalata. A beruházás előkészítését az először itthon létrehozott Porsche-Inter Auto Kereskedelmi Képviselet végezte, mely október 23-án alapító tagként jegyezte az MGE alapításáról szóló megállapodást is. Az akkor megnyíló kelet-európai határok és gazdasági befektetési lehetőségek kiaknázásában a Porsche Holding hosszú távú stratégiai célt látott. Itt alkalmazták először az Ausztriában már bevált értékesítési és hálózatépítési módszereket, a „minden az autó körül” filozófia jegyében. Ugyancsak az alapítók stratégiai szemléletét jelzi, hogy a cég működtetésére a kezdetektől magyar menedzsment kapott megbízást.

A Porsche Hungaria az alapításkor 4 márka – a Porsche, a Volkswagen, az Audi és a Volkswagen Haszonjárművek – importőri képviseletére kapott megbízást. Hozzájuk 1992-ben csatlakozott a SEAT és a Škoda, valamint 2000-ben a garanciális használt autók értékesítésére létrejött Weltauto.

A Škoda képviselet 1992-től még külön céggént, Autó Hungária néven működött, és 1996-ban integráldott a többi Volkswagen csoporthoz tartozó márka importőréhez.

A Porsche Holdingra – első közép – és kelet-eu-

rópai képviseletként – úttörő szerep is hárult. Közismert ugyanis a Volkswagen háború utáni első vezérigazgatója, Heinz Heinrich Nordhoff véleménye: „Minden autó annyit ér, amennyit a mögötte álló szolgáltatási háttér nyújtani tud.” Az autót tehát nem elég csak értékesíteni, hanem szakszerű és hatékony szervizhálózattal, szolgáltatásokkal is a vásárlók rendelkezésére kell állni.

Ebből eredően az osztrák know-how alapján a Porsche Hungaria mindig elsődlegesnek tekintette a sikeresen működő országos hálózat létrehozását, és gyors fejlesztését. Kiemelkedő eredménynek számít, hogy ma már a Porsche Hungariához tartozó hét márka hálózata 196 helyen áll új és használt autók értékesítésére szakosodott márkakereskedésekkel a vásárlók rendelkezésére.

A Porsche Holding Ausztriában több évtizede sikeresen alkalmazott gyakorlata volt tehát az alap a Porsche Hungaria számára, és ezt követve került sor már a '90-es években az autókereskedelmet támogató széles körű szolgáltatási háttér kiépítésére. Így ma már az importőr mellett sikeresen működik a banki, biztosítási és lízing háttérrel adó Porsche Pénzügyi Csoport, az ehhez tartozó Europcar autókölcsönző, továbbá az alkatrészek, valamint tartozékok ellátását 1 napon belül lehetővé tévő logisztikai központ, a Parts Center. Ez utóbbi ma már a régió alkatrész-ellátásában is központi szerepet tölt be.

előleget továbbra is negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ig köteles megfizetni, és a bevallásában is negyedéves bontásban szerepeltetni. Az adóelőleg a bruttóított adóelőleg-alap kedvezményekkel csökkentett összegének 16 százaléka.

Átalányadózás

A – többek között – taxis szakmára is alkalmazható átalányadózás alapvető feltételei nem változtak. Főfoglalkozású taxis egyéni vállalkozó a bevétel 20%-át, nyugdíj melletti vállalkozó a bevétel 25%-át tekintheti jövedelemnek. (Nyug-

díj melletti vállalkozó a nyugdíjazás évében még végig a kedvezőbb 20%-os mértékkel számolhat) Átalányadózás esetén a költségeket nem kell könyvelni, de a költség számlákat meg kell őrizni (ún. számlatartási kötelezettség). Átalányadózást főfoglalkozású és nyugdíj melletti vállalkozó választhat. Munkaviszony melletti egyéni vállalkozó továbbra is csak tételesen számolhat el. Az átalányadóra való jogosultság bármely okból való megszűnése után a tárgyévet követően további négy adóévben nem választható ismét átalányadózás.

Általános forgalmi adó – áfa

A taxis egyéni vállalkozók közel 100 százaléka nem alanya az általános forgalmi adónak, így részletes tájékoztatást ezen adónemről nem közlünk. Az alanyi adómentesség bevételi értékhatára továbbra is 5 000 000 Ft, azaz ötmillió forint. E bevételi összeg túllépése után az adóévben a fölöttes rész után, a következő évben összeghatártól

függetlenül a teljes bevétel után általános forgalmi adót kell fizetni. Mivel a taxis vállalkozók legnagyobb költsége, az üzemanyag után továbbra sem lehet visszaigényelni az áfát, érdemes jól meggondolni az áfa körbe való belépést, vagy a bevételi értékhatár túllépését. A személyszállítás általános forgalmi adója továbbra is 25%, a végfelhasználó (utas) által nem visszaigényelhető.

Járuélékok

Az egészségbiztosítási és nyugdíjjáruélékokról szóló törvény lapzártáig nem jelent meg, így arra januári számunkban visszatérünk. Annyit már most is lehet tudni, hogy a minimálbér 78 000 forintra emelkedik, megszűnik a tevékenységre jellemző kereset (tjk) fogalma, és a nyugdíjjáruélék fél százalékkal magasabb lesz. A magánnyugdíjpénztárakkal kapcsolatos változások, illetve a pénztáraknál maradó részesletes teendői még kidolgozás alatt állnak. Mindenesetre az állami nyugdíjrendszerbe való visszalépést szorgalmazza a politika, így az átlépés automatikus, azzal további teendő nincs. A konkrét előírásokra januári számunkban visszatérünk.

Azoknak, akik állandóan amiatt aggódnak, hogy mit egyenek, itt az összefüggés a táplálkozás és az egészség között. Megkönnyebbülés végre megtudni az igazat a sok téveszme olvasása után:

1. A japánok nagyon kevés zsírt fogyasztanak, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.
2. A mexikóiak nagyon zsírosan étkeznek, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.
3. A kínaiak nagyon kevés vörösbort fogyasztanak, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.
4. Az olaszok sok vörösbort isznak, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.
5. A németek sok sört isznak, sok kolbászt esznek, és kevesebb náluk a szívinfarktus, mint a magyaroknál.

Mi ebből a tanulság? Egyél, igyál azt és annyit, amennyi jólesik. Amiatt fogsz meghalni, hogy magyarul beszélsz...



Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Kezdődik az uborkaszезon. A 2010-es esztendő méltó befejezése volt egy „jó kis horgászat a tihanyi haleldorádóban”. Hal az volt bőven. Úgy ment, annyi kapás volt, hogy sem főzni, sem inni nem tudtunk! Jött a süllő, a ballin, a sügér, a keszeg, na és a ponty gazdagon. Ebben az a szép, hogy igaz! Mind a hatan a napi kifogható mennyiséget kivettük. Az idő csodálatos volt. Tavaszt idézően sütött a nap. A lehülés előtti horgászatról már sokat hallottam, de ilyenben eddig még nem volt részem. Sokféle ideát lehetne kitalálni, mi miért történt, de nem érdemes. Már vagy húsz éve mondom, Tihany a világ közepe. Páratlan szépségű vidék, és a mára már félig kipusztult nádas még mindig ideális környezet a halak számára. Miniket most utolért a horgászszerecse, kívánom a kedves kollégáknak és az olvasóknak, legyen szerencsájuk nekik is a Tihany-Sajkodi Horgásztanyán!

Befejezésül így karácsony előtt engedjétek meg, hogy békés kellemes karácsonyt és boldog új évet kívánjak mindannyiatoknak!

Jövőre találkozunk!

Üdvözlettel:

City 551, City633, Lóderer Lajos – Lekvár a „mercisek-től”, Hortobágyi József és City231 Sanyi

Sport után jöjjön a kaja:

Gasztronómia

Arra gondoltam, mivel halról már volt szó, nézzük meg, mit lehet a karácsonyi asztalra tenni olyat, ami jellegzetesen karácsonyi és mégsem hal. Azt hiszem, a pulyka az egyik, ami keresztény világunkban ilyenkor megszokott étel. Sokáig töprengtem, egy valamiről írjak részletesen, vagy egy ünnepi menüt mutassak be. Azt hiszem, már nem annyira a mesterfogások ismertetésére van szükség, inkább elevenítsük fel a régi szokásokat, melyek szüleinktől maradtak ránk.

A pulykából sok mindent készíthetünk.

Elsőnek a húsvésről néhány szót. Ezt mindenki tudja. Az ingyencségeket kedvelőknek azonban javasolnék valamit. Vegyünk 8-10 fő figyelembevételével egy 5-6 kg-s pulykát és fél kg pulykalábat, egy kg szárnyat és fél kg zúzat. Így olyan erős leves tudunk főzni, hogy marad fejeként egy tányér kocsonyának is. Fenséges étel, gyönyörűen lehet tálni, citrommal vagy ecetes tormával (mindkettővel is lehet) ízesíthetjük. Én papírtörővel leszedem a zsírt, félbevágott főtt tojással, répakarikával díszítem. Természetesen a főtt húsból is kerül bele. A bátrabbak csipős kalocsai paprikát is szórnak rá.

És már meg is van két finomág az ünnepi menüből, a leves és a kocsonya.

A pulyka azért fantasztikus, mert sok mindent süthetünk, főzhetünk belőle.

Egybe is lehet sütni, tölteni is lehet, részekre lehet bontani stb. Most sokoldalúságát mutatom be.

Első lépésben „szereljük szét” a madarat! Lekanyarítjuk a combokat, a szárnyakat, lefejtjük a mellhúsát a mellcsonttól, külön vesszük az aprólékot, a farhátat és aprítjuk ízlés szerint. A húsokat sózzuk, borsozzuk. A két combból töltött pecsenyét készíthetünk. A töltelék lehet hagymányos (zsemle, tojás, hagyma, petrezselyem, bors, só), de adhatunk hozzá májat, gombát, fűszerezhetjük gyömbérrel, kakukkfűvel. A húsba felszúrva fokhagymát is nyomhatunk. A töltelék a bőre alá nyomkodjuk és közepes tűzön (140-160 fok) kb. két órán át lefedve pároljuk, ezután vékony szelet szalonnacsikkal beteregetjük, kevés fehérbort öntünk rá és 180 fokon sütjük tovább. A legvégén néhány percig grillezzük, piros-ro-pogóra sütjük. Sütés előtt körberakhatjuk gyümölcsökkel, igen finom aromával és illattal gazdagítják az ízeket. Vegyes körettel, hordós savanyúsággal és áfonyalekvárral találjuk. Úgy gondolom, az édes-savanyú és a sós pecsenye íze keverve csodás gasztronómiai élmény lesz.

Aki nem szereti a pecsenyét, annak elkészíthetjük a felszeletelt mellehúsát. Pároljuk javasolom a vasi panírt (mustár, bors, tojás, paprikás liszt), az Orly-tésztát és a bécsi panírt. Sós tejben való áztatás, ízlés szerinti fűszerezés után natúran grillezhetjük is. Kevés fáradtsággal egy egész napos lu-

cullusi lakomát rendezhetünk egy pulykából. A szelethúsokhoz is finom az előbbi köret, de megfejelhetjük franciasalátával, vagy párolt zöldséggel is.

Az idei orvosi Nobel-díj nyertesének kijelentése:

„A mai világban ötször többet költenek a férfi potenciát növelő gyógyszerekre és a női mellekbe való szilikonra, mint az Alzheimer-kór gyógyítására. Következésképpen néhány év múlva nagy mellű idős nők és kemény péniszű idős férfiak lesznek. Csakhogy egyikük sem fog emlékezni, ezek mire szolgálnak.”

A záró akkord mi lehet?

Természetesen a karácsonyi bejgli. Én a meggyes-mákokat, mazsolás-dióst, vagy a gesztenyést ajánlom. És még valamit! Jó házi pálinkát előtte és utána is. Finom száraz rosé-bort, de a pulyka sörben is szívesen úszik.

Összefoglalva: az aprólékból, farhátból, szárnyakból, lábakból erős húsvés készül, ami lehet később kocsonya is. A pulyka többi részéből a fentiek szerint készíthetünk ünnepi lakomát. 2010 karácsonyára a következő menüt javaslom:

Előital: finom házi pálinka

Előétel: vegyes, friss, gyümölcssaláta

Főételek:

Pulykahúsleves zöldséggel, cernametélttel.

Töltött pulyka vegyes körettel, savanyúsággal, áfonyalekvárral – közben száraz, fehér pezsgő, vagy a fent említett bor.

Vagy: pulykamell-filé vegyes körettel vagy franciasalátával, hozzá – bor, sör, ásványvíz kívánóság szerint.

Desszert:

Karácsonyi bejgli

Vagy: „kótyagos fagyi” (fagyi gyümölcssalátával, konyakkal meglocsolva)

Kísérőital: pálinka, unicum, konyak stb.

Az ünnepi lakomának vége, menjetek sétálni, aztán végre beszélgetsek ki magatokat rég nem, vagy ritkán látott családtagjaitokkal. És ebben a fiatalok is

Ne vegyétek fel a kirúgottakat!

Ma ismét kipenderítettek közölünk egyet! Ő a rádióval bukott meg. Felváltva mennek a „kollégák”. Az egyik a taxiórával bukik meg, a másik a rádióval. Aztán egy megint a taxaméterrel, a másik ismét a rádióval. Így megy ez egy ideje, amióta rendet akar tenni a tulajdonos az új vezetéssel.

Ez a legutóbbi kolléga több mint 20 évet volt közöttünk. Több mint két évtizede lopkodott a kollégáitól. Mert amit csinált, nem más, mint lopás. Ellopta a kollégák bevételének egy részét. Hogyan tudott két évtizeden keresztül a szemünkbe nézni? Hogyan tudott éveken keresztül egyenes gerinccel közöttünk járni?

Most végre kirúgták, de sajnos megy a következő céghez, ugyanúgy, mint a többi hasonló módon tevékenykedő társa. Pedig aki a kollégáit meglopja, az előbb-utóbb az utasaival is megteszi. Erre kellene gondolni a taxitársaságok vezetőinek.

Évek óta ugyanazért könyörgünk: ne vegyétek fel a kirúgottakat! Ők becsapják a kollégáikat, és utasaikat is. A taxitársaság hírneve a tét. Tévedek?

Trükkös órával, trükkös rádióval dolgozóknak nincs helye közöttünk.

Ferenczy P. Károly



tartsanak veletek, végtére ez a szeretet ünnepe!

Befejezésül: Boldog karácsonyt kívánok mindenkinek!

City21

Most pedig következzen e rovat állandó szerzőtársa, Soós Pista barátom karácsonyi ötlettára:

Tisztelt Kollégák!

Ismét a karácsonyi menün gondolkodhatunk, s valószínűleg a hagyományoknak megfelelően, sok helyen rengeteg halat, halászlét fogyasztunk majd, s ez így van jól. Azért én most egy kicsit eltérnék ettől, s néhány érdekes ételről írnék.

Előétel: Libamájszeletek, majonézes ráksalátával.

A libamájat lassú tűzön, libazsírban megsütöm, majd félre teszem. Ha kissé kihűlt, könnyebb szeletelni. Veszek főtt garnélarákot, vagy akár kész konzervet, s ezt használom majd fel. Keménytojást főzök, gyenge hagymát vágok apró kockára. A jó minőségű majonézhez adok cukrot, citromlét, mustárt, fehérborsot, s egy doboz tejföllel jól elkeverem, hogy kellemesen homogén állagú legyen. Megkóstolom, s ha az íze megfelelő, belekeverem a rákot, az apróra vágott keménytojást, és az apró hagymát is. Átkeverem, majd tálalásig hűtőben tartom. A tányérokra a libamáj mellé teszek a rákból, díszítem némi lazakaviár-



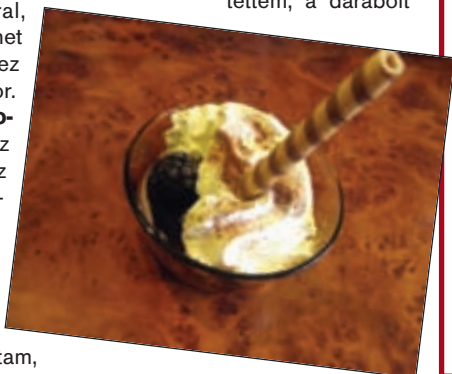
zöld fűszert hintettem rá, a gyomorba gombát, citromszeletet helyeztem. Meglocoltam némi olívaolajjal, s betekertem baconszeletbe. Az így előkészített galambokat tepsibe helyeztem, némi fehér bort öntöttem alá, fóliával letakartam, s közepes lángon másfél órát sütöttem.

Amíg a galamb sült, készítettem hozzá **róka-gombás rizottót**. Ez elég egyszerű művelet. Főztem rizst, majd félretettem, a darabot



ral, bébikukoricával, s lehet tálalni. Ehhez az előételhez igen jól illik a tokaji aszúbor.

Nos, a **következő fogás** egy sült lesz, s mint az előző számban ígértem, ez bizony galamb! Ritkán lehet hozzájutni, de ez most sikerült, s így a friss, konyhakész galambokkal kezdtem foglalkozni. Először is kettévágtam a galambokat, sóztam, borsoztam,



róka-gombát kevés hagymával, borssal, szecsendióval egy kanál vajon, fedő alatt, puhára pároltam. A gombát összekevertem a rizszel, s tálalásnál gömböket formázva helyeztem el a sült galambok mellé. Ehhez a fogáshoz inkább száraz szamrodnit tudnék ajánlani. Az étkezés végtére deszsertnek a sok

nehéz sütemény helyett egy könnyű **fagy-laitkelyhet** ajánlok, a következő módon. Tejberizst készítek egy tasakos tejberizs-porból, ez így gyorsan elkészül, majd hagyom kihűlni. Fagylaltos kanállal gombócot adagolok belőle, mellé izlés szerinti jégkrém-et egyenlő arányban. Körbe

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2000 decemberében

10 éve történt

Ezúttal csak címszavakban:

- Utolsó próbálkozás a Budataxinál (tarifaügyek)
- Már csak jövőre épülnek új taxiállomások
- A taxiság alapvető problémáinak megoldásához nincs kellő politikai akarat
- IRU konferencia Budapesten
- A szakma jelenleg nem képes az egységes érdekvégyesítésre
- Közlekedési előéleti pontrendszer
- Változások az adórendszerben
- Így is lehet(ne)!
- Etika, oh etika!
- Mobilizáló taxis
- Magántaxisok 1938/39-ben

öntöttem néhány kanálka saját főzésű fekete-szeder dzsemet, tejszínhabbal gazdagon díszítettem, s a tetejére egy szem szeder! Finom, szép és izletes. Nos ez csak egy ötlet, mindenkinek jó étvágyat a családi asztalon táltal meglepésekhez.

Kellemes karácsonyt kívánok minden kollégámnak, fakanalas üdvözléssel:

**Soós István
City 22**

Az ügyvéd elmegy kacsára vadászni. Lő is egyet, de a kacsá beesik egy elkerített birtokra. A birtok tulajdonosa, az öreg székel épp ott kapálgat.

– Bátyám, legyen szíves, adja már ide azt a kacsát! – kéri az ügyvéd.

– Dehogyan adom, az én földemre esett, tehát az enyém! – mondja az öreg.

– Nana! Én ügyvéd vagyok, velem ne szórakozzon! Ha nem adja ide, akkor úgy beperelem, hogy mindenét elveszíti! – fenyegetőzik az ügyvéd.

– Várjon csak! Itt vidéken a vitás ügyeket a „három rúgás törvénye” alapján szoktuk elrendezni. Hajlandó alávetni magát?

– Az mit jelent?

– Én kezdem... Maga megfordul, én meg háromszor jól fenékebe rúgom. Ha bírja, akkor cserélünk, és maga jön. Annál az igazság, aki tovább bírja...

Az ügyvéd végigméri az öreget, és azt gondolja: „Ezt a fazont kirúgom a világból is, ennél egyszerűbben úgysem tudnám elintézni a dolgot.”

Szóval, belemegy. A székel bácsi kezd... Nekiszalad, és akkorát rúg az ügyvédbe, hogy az beleremeg. A második rúgásra az orrával felszántja a földet. A harmadik után előnti szemét a könny... Leporolja magát, majd odamegy az öreghez:

– Na, forduljon meg, most én jövők!

A székel megpödrí a bajuszát:

– Jól van, feladom... Vigye a kacsáját!

– Nagyon hiányoztam, kedvesem, amíg két hétig távol voltam?

– Óh! Hát nem voltál itthon?

*Kellemes karácsonyi ünnepeket
és sikerekben gazdag, boldog új évet
kíván a*



BUDAPEST TAXI

1102 Budapest, Kőrösi Csoma Sándor út 40. I. emelet 119. Kapukód: 119. Kulcs: 4333
Telefon: 4-333-333, telefax: 4-333-330, e-mail: taxi@bptaxi.hu



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon: (06-52) 444-444

Fax: (06-52) 518-008

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

4024 Debrecen.

Patófi tér 12.

hiteltaxira.hu
Váltson feljebb!

- Az autó az Ön nevére írva
- Autót tud váltani finanszírozással
- Üzembentartói lehetőség
- Flottakedvezmény cascora
- Rádió és vizsga intézés

Hívjon minket ajánlatért!
telefon: +36 1 328 5045
fax: +36 1 266 0997
e-mail: iroda@hiteltaxira.hu
web: www.hiteltaxira.hu



Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Mindennek rendelt ideje van.
Ideje van a születésnek és ideje a meghalásnak,
ideje a vetésnek és ideje az aratásnak...
ideje van a sírásnak és ideje a nevetésnek...
Ideje van a rontásnak és ideje az építésnek...”

(Biblia: Salamon prédikátor Könyve 3.)

Karácsonykor a *jótekönykodásnak* van a „rendelt ideje”, más szóval a szezonja.

De hát tehetek én arról, hogy valahányszor a mostanabani szezonális jótekönykodásokat látom, mindég egy 30-as évekbeli képes újság címdala jut az eszembe: a képen elegáns hölgyek csomagokat osztanak a szegénysorsú kis magyaroknak, nyúlnak a csomagok felé vékonyka kezecskék. A kép fölött a nagybetűs cím: „A Főméltóságú Aszszony nyomorenyhítő akciója”.

„Enyhíteni” – ennyire futotta minden eddigi rezsimnek. „Véget vetni!” – no, arra még várunk kell, pedig „rendelt ideje” volna ennek is. Ám addig – jótekönykodunk. A tudósítások szerint ilyentájt egy merő (csurom) jótekönykodás az ország. Mert a „rászorulóknak” adni jó (csillapul a lelki furdalás – már ha van ilyen) és kapni még jobb. „Akkor hát mit akadékoskodik kend – kérdezhetik teljes joggal. – Inkább örüljünk, hogy vannak segíteni kész jóérzésű emberek, és nem vészett még ki belőlünk az együttérzés.”

Nem is az együttérzéssel van nekem bajom. Ezért aztán, hogy félre ne értsenek, inkább (szégyenlősen) leírom azt, amit velem történt kisdíák koromban.

Fiatal apám halála után épp egy hónappal, karácsony tájt behívtak a tanári szobába. Kopogás, illendő köszönés után körülnézve öt-hat derűs, mosolygós, jóindulatú tanárcot látok magam körül. Egyikük szelíden kézen fog, székre ültet és kezembe nyom egy pár bakancsot. „Ez a tiéd. Neked szántuk. No, próbáld csak föl. Nézd milyen szép!” – tüsténkedtek körülöttem. Néztem a bakancsot, szó se róla, igen szép, világosbarna, friss bőrszagú. Aki bakancsos, az első ránézésre látja: új-e vagy már volt benne láb. Ez vadonatúj volt.

Néztem tehát a bakancsot, közben hallottam a szelíd biztatást – s aztán hirtelen, mi tagadás, elrítam magam. „Nem! Nem kell! Nem bújok bele!” – zokogtam, de nem ám kiabálva, hanem csak csöndesen, a belső feszültségtől meg-meg rázkódva. Észbe is kaptak a drágák nyomban, szeppenten mondták: „Jól van, jól van! Nincs semmi baj, nem kell felvenned, nyugodj meg és menj szépen vissza az osztályba.”

Kifordultam a szobából, aztán a folyosókanyar után, ahol nem láthattak, ha kinéznek utánam, nekidültem a falnak szipogni kissé, vagyis lecsillapodni. Minálunk otthon nem

volt divatban a sírás, az nem volt a mi szokásrendünkben. „Mi a franc történt velem?!” – kérdeztem magamtul. „Nem kéne az a bakancs?” Lenézek a magaméra, hát... „Mebántottak, megaláztak? Nem. Mindenki jószágos, segítőkész volt, rajtam akartak segíteni karácsonyra. De miért éppen *engem* szemeltek ki?!

És ekkor gyűtt a felismerés, de mán csúsztam is miatta guggolásba a folyosófalnak támaszkodva: „Mert észrevették rajtam a *máságot*, hogy *szegénysorsú* vagyok, hogy *rászoruló* vagyok.”

Ezt egy életre megértettem, megjegyeztem. Mert, hogy szegények vagyunk, az nekem nem volt nóvum. Azt mink otthon a *magunk környezetében* mondogattuk magunkról, akár még rátartian is, kérkedve, hogy bizony így meg úgy... De mert *mások, idegenek* tudtak annak, és kiemelve természetes közegemből rávilágították szegénységemet – ez vágott mellbe, ezért rítam.

Mérges lettem. Nem rájuk, e segíteni kész drágákra, nem a szegénységre, a szegénységre nem lehetek mérges, hiszen még a magamfajta kölyök is tudta, hogy az *következmény*. Akár a gazdagság. Hanem arra a világra lettem mérges, persze gyermek módján, amelyik akarva, akaratlan bárt, de megbélyegez. Kerestem hát a szegénység okát. Ha akkor ismerem, bizonyára a mottóbeli prédikátorral kérdezem: „*Micsoda haszna vagyón a munkásnak abban, amiben ő munkálkodik?*” – s közben a szüleimre, a családomra, a szomszédokra, e nehéz sorsú, dolgos emberekre gondolok.

„Ideje van” a feleszmélésnek is. A szűkösség meg ideje előtt felnötte érleli az ember gyereket. Már régóta sejttem a szegénység okát, tán még azt is, hogyan lehetne ezen változtatni, de nem mondom meg kendeknek, mert az végképp nem illene a karácsonyi hangulathoz.

De térnék ehhez vissza. Arra is emlékszem ám, mit mondott az, akinek igen szegénységi körülmények közötti megszületését minden év karácsonyán megünnepeljük. Nem azt mondta, hogy „*Boldogok a szegények*”, hanem azt, hogy „*Boldogok a lelki szegények*”, ami ugye más. Meg azt mondta: „*Könnyebb a tevének a tű fokán általjutnia, mintsem a gazdagnak*

bejutnia a mennyeknek országába”. Meg azt, hogy: „*Méltó a munkás az ő bérére*” (gondolom: már csak azért is, hogy tisztességgel elláthassa családját, gyermekeit), és ami nekem mindig nagyon imponált: elkergette a kufárokat a templom környékéről. És azt mondta: „*Engedjétek hozzám a kisdedekeket, mert övéké a mennyeknek országa*”.

No, helyben vagyunk. Mert a mi „kisdedekek” közül sokat „szezonálisan” összeterelek majd jámbor és jó szándékú emberek. Megajándékozzák a szegénysorsúakat „rászorultság” alapon. A kis kezek megint emelkednek, a szemek vagy csillogva vagy lesütve, kinél hogy, lesz aki szerényen szégyenlősen veszi át a neki szántat, lesz aki tolakodva, törtetve, másokat félrelökődve, ki hogyan, de egyként a „rászorultság” alapján. A XXI. század második évtizedének hajnalán, Magyarországon.

Vajon hányan lesznek, és lesznek-e egyáltalán közülük olyanok, akik ha majd eljön a „rendelt ideje”, megkérdezik maguktól, másoktól: – *Miért vagyok szegénysorsú, miért vagyok „rászorult”? Miért van ez így? Mi ennek az oka?*

Mert többféle veszedelem fenyegetheti ám a mi öléggé ingatag társadalmi rendünket, de kettő biztosan: Ha ezek a kis „rászorulók” nem kérdeznek semmit, belenyugsznak a nincstelenségbe, ha természetesen tartják szegénységüket, „rászorultságukat”, és így élük tovább életüket, ezt hagyván örökül utódaiknak.

Vagy fölteszik a kérdést, találnak rá valamiféle választ, majd olyat cselekszenek, amelyben nem lesz vígasza, öröme senkinek.

Mostan keserynésre sikeredett ez az oldal. Pedig nem akart ünneprontó lenni. Haj, de jövőre, az ám! Meglátják kendtek, minden más-képp lesz! Mert olvasom, hogy lesz minékünk olyan, de olyan alkotmányunk, amelyben a vérszerződésen, a keresztyénységben, a Szentkoronán, az Aranybulán, nyelvörzésen és testedzésen kívül meg lesznek említve a gyermekek jogai (egyenest magzatkor-



tul), vagy valami ilyesmi... Pluszban még ugye övéké a mennyek országa.

Nagyon helyes. Ám amilyen fantáziátlan és földhözragadt vagyok, első lépésként igen jólesően látnám, ha a téli hidegben *fűtött* lesz minden óvoda, minden iskola, és *meleg* étel jut minden kis pocakba, amen... Azután már felőlem akár tovább gazdagodhat, akinek erre van ingere.

*

Nem szeretem – karácsonykor végképp nem – a szenteskedő gügyögést, az álságos szemforgatást. Ha egy korszak süket, vak és érzéketlen, *Babits Mihály* versének utolsó szava: a *remény* tán sokunk kapaszkodója. Mert hiszen, ahogy a mondás tartja: *A remény hal meg utoljára.*

KARÁCSONYI ÉNEK

Mért fekszel jászolban, ég királya?
Visszasírsz az éhes barikára.
Zenghetnél, lenghetnél angyalok közt:
mégis itt ridoгалsz, állatok közt.

Bölcs bocik szájának langy fuvalma
jobb tán mint csillag-úr szele volna?
Jobb talán a puha széna-alom,
mint a magas égi birodalom?

Istálló párja, jobb az neked,
mint gazdag nárdusok és kenetek?
Lábadhoz tömjén hullt és arany hullt:
kezed csak bús anyád melléért nyult...

Becsesnek láttad te e földi test
koldusruháját, hogy fölvetted ezt?
s nem vélted rossznak a zord életet?
te, kiről zengjük, hogy megszületett!

Szeress hát minket is, koldusokat!
Lelkünkben gyujts pici gyertyát sokat.
Csengess éjünkön át, s csillantsd elénk
törékeny játékunkat, a reményt.

Jön egy nő a dokihoz, kékre-zöldre
verve, mire a doki felkiált:

– Istenem, mi történt magával? – A nő
sírva mondja:

– Akárhányszor jön haza az uram
részen, mindannyiszor megver...

– Hmm – mondja az orvos –, tudok erre
egy teljesen biztos és hatásos szert!
Azután, hogy az ura hazaért, vegyen
egy csésze kamillateát és öblítse vele a
torkát, és alaposan öblögessen!

Két hét múlva jön ugyanez a nő a do-
kihoz; virágzóan néz ki és mondja:

– Doktor úr, ez csodálatos, amit java-
solt! Képzeld, jön az uram holt része-
gen én meg csak öblögetem, és öblöge-
tem a torkom, ő meg nem bánt engem...

– No látja! – mondja a doki szerényen
–, egyszerűen csak kussolni kell...

MORFONDÁRIÁK

Még mielőtt elfelejteném, kívánok mindenkinek gazdag, kellemes karácsonyt, és boldog szebb, jobb új esztendőt. Remélem, reméljük, hogy nem csak az évek száma lesz több, hanem a brifkóban is egy kicsit több lesz. Ezúton gratulálok a Főtaxinak a reptéri tender megnyeréséhez. Merem remélni, hogy az eddigi zürzavaros helyzet után kulturáltabb állapotok kialakulására nyílik lehetőség. Szerintem éppen ideje már. Azért elgondolkodom a Zónások helyzetén is. Eddig ugyanis ők egy nagyon szűk, és speciális területét sajátították ki a taxispiacnak. Előre látom, hogy lesznek kisebb-nagyobb balhé a szolgáltatóváltás miatt. Mert mindig vannak olyan emberek, akik képtelenek alkalmazkodni a megváltozott körülményekhez. Márpedig ha valaki, akkor egy vérbeli taxis sok egyéb tulajdonsága mellett az alkalmazkodó képességéről híres. Na, de aki csak hiszi magáról, hogy ő Taxis, az mit fog lépni ezután? Egyébként ez az a pont, amikor határozottan ki kell fejeznem azon álláspontomat, hogy a taxizás az nem szakma, hanem csak egy tevékenység. Na jó, egye fene, legyen foglalkozás. Példaképpen megemlíteném, hogy az autóbuszvezető sem szakmunkás. Na ugye! Azt azért elismerem, hogy nem egy egyszerű elfoglaltság. Úgy fizikailag, mint szellemileg. Na meg mentálisan is ki tudja készíteni a hatóság, vagy csak egy rosszkedvű hivatalnok is az embert. Kimondottan az utóbbi időben megsokasodó szabálysértési bírságokra gondolok. Sok ötlet megjelent ezen probléma orvosolására. Megoldást sajnos nem várhatunk a közeljövőben. Az jutott eszembe, hogy mi lenne, ha a pénz felől közelítenénk erre a problémára? A teherautók példájára hivatkozva előre kivetnének egy tűrhető összeget a taxisokra, és ennek fejében az eddig megjelent fotók alapján mentesülnének az eljárás alól. Úgy képzem el, hogy például egy bizonyos időn belül (öt-hat perc) nem reagálnának a diszpécsernek. Ezt a díjat be lehetne építeni a droszt díjába például. Azért jutott ez a megoldás az eszembe, mert manapság ugye az a közismert jelszó, hogy „PÉNZERT MINDENT”. Miért is ne? Technikailag nem hiszem, hogy komoly problémát okozna a kivitelezés. Ahhoz képest, hogy a taxik belvárosi közlekedését is megoldották. Ha már itt tartunk. A nagyobb, de a kisebb áruházaknál is ki vannak jelölve parkolóhelyek mozgáskorlátozottak részére. Komoly eredményként könyvelem el, hogy a rendőrség járművei nem veszik igénybe ezeket. Viszont számtalanszor látom, hogy makkegészséges egyének használják ezeket a parkolókat. Szerintem nagyon rossz lehet a látásuk, mert a talajon is meg szemben is jól látható jelzések hívják fel az autósok figyelmét. Azt meg végképp nem értettem, hogy a pár hellyel odébb álló jár-

őrökcsihoz visszatérő rendőrök figyelmét felhívtam a tiltott helyen jogtalanul várakozókra, az volt a válasz, hogy nem érnek rá ilyesmivel fog-

lalkozni, Meg ahogy látják én nem vagyok rokkant. Igen hál'Istennek. Mindezek ellenére még örültem is. Hogy miért? Azért, hogy nem kérték el az igazolványaimat, nem kérdeztek ki, hogy hol lakom, mit csinálom, mit keresek itt stb, stb. Pedig egy eléggé viseltes, leharcolt melós ruci volt rajtam. Viszont biztosan látták rajtam, hogy nem sántikálok semmi rosszban. Tényleeeeeg, hát azért mondták, hogy egészséges vagyok. Ezek a fontos dolgok kérem. Meg az, hogy időben odaérjenek. Hogy hova? Oda, ahol lincshangulat kezd kialakulni. A közúton a főútvonal irányába szánkózó gyerekeknek, vagy a kedves szüleiknek nem szabad szólni. Kerületünkben is van egy ilyen utca. Szerencsére elég széles. Amikor leesik a hó, a kedves szülők kiállnak a kapukba, és büszkén legelteszik a szemeiket az ügyesen szánkózó csemetékien. Mivelhogy busz nem jár azon az úton, így általában utoljára szokták csúszásmentesíteni. Azért szerintem nem ártana ilyenkor két-két járőrnek felballagni az utca két oldalán és kiosztani egypár csekket. A most már maximálisan kiszabható 50 000 Ft-tal. Egy szerető szülőnek ennyit meg kell, hogy érjen a gyermeke vagy az unokája élete. Sőt. Tovább megyek. Az autót vezető személy élete is megér ennyit. Szerintem ezen „szórakozás” kimeríti a közlekedés veszélyeztetése tényállást. Továbbra is a havazás. Esetei egy kis hó meg ónos eső. Mit látok az esti tv-műsorban. Vég nélkül keresztbefordult kamionok, felborult autók az árkokban, bokrokban. Na, és mi az, amit nem láttam? Nem láttam egy árva hóláncot sem, egyetlen kárvallott járművön sem. Igen, kötelező tartozék a hólánc a teherautóknál, de azt már kevesen tudják, hogy azt lehet, sőt adott esetben kell is használni. Hogy úgymondjam ajánlott. Majd augusztusban jól megbüntetnek a mélyégi ellenőrzés során, ha nincs nálunk a hólánc. Az égőkészlet az már nem téma. Végezetül anélkül, hogy önmagamot nagyképűnek, netán elbizakodottnak tartanám, engedtessek meg, hogy idézzek az 1999. decemberi cikkemből egy pár sort: „Hurrá! Na végre! Mivel van a taxiállomás(droszt)-rendelet. Lesznek végre taxiállomások. Hogy milyenek, hol és hogyan fognak funkcionálni, azt az újabb 10 év majd eldönti. Hogy nem jó a rendelet, azon nem csodálkozom. Mitől lenne jó?... Ettől függetlenül azt mondom, hogy egy rossz rendelet még mindig jobb, mint a semmi. ... A többi meg jó kis pénzcsinálás jó pár embernek. Mert, hogy szerintem a kht. lesz az, ami semmit nem fog csinálni, és semmit nem fog betartani ebből a rendeletből, az tuti...”

Nos nem 10, hanem 11 év telt el azóta. Hogy szalad az idő!

Tisztelettel:

Kapitány

– Mit szólt a feleséged, amikor hajnalban hazaértél?

– Egy árva szót sem! Azt a két fogamat meg úgyis ki akartam húzatni!

Kérjük azokat a dolgozókat, akik családtagjaik temetésére szeretnének elküldözkedni, hogy szóljanak legkésőbb a meccs előtti napon!



Közeledik az év vége... Bulik SMS-ek tükrében

• Üzenet: „Asszem, jól sikerült a tegnapi betépés. Semmire sem emlékszem és egy pályaudvaron vagyok ahol főleg németül beszélnek. Lehet hétfőn nem megyek be melózni.”

Válasz: „A hétfői meló miatt ne aggódj, ma kedd van. Már a rendőrség is keres, anyádék büszkék lesznek rád. Amúgy hol a répában vagy?!”

• „Mi csak beszélünk róla milyen lenne az igazoltató rendőrt telibehányini... Te megditted.”

• „Mindegy, ugyanaz a neve. Ez nem megcsalás, ez márkahűség.”

• „Kimentem pisálni és össze volt hányva a budi.

Mondom miaf@sz, nem emlékszem, hogy hánytam... Megfordulok erre egy vadidegen csaj alszik a zuhanyzóban.”

• „Úgy tűnik, fordítva vettem fel a pulcsim. Aztán belehántam a kapucniba. Soha többé nem iszom.”

• „Elaludtam a vonaton. Itt ülök egy megállóban. A helyiek azt mondják, hogy ez Észak-Szlovákia. Nem hiszek nekik. Nem akarok.”

• „Mennyit ittam az este? Találtam egy

30-as sebességkorlátozó táblát. Az ágyamban.”

• „Olyan nehéz részegen tampont felrakni. 10 percig ujjaztam magam, mert elfelejtettem mit is csinálok.”

• „Reggel arra ébredtem, hogy egy csaj fekszik az ágyamban. Mondom, mi a f@sz. Megfordult és mégse csaj volt. Na ez a szívás!”

• „Ha legközelebb pohárba hánysz, légszűri ne hagyj benne a szívószálat! Életem legszarabb VBK-ját köszönhetem neked.”

• „Az OK, hogy dugod a nőmet. De a cigim add már ki. A barna kabát, az ajtón.”

• „A telefonom egész este a hűtőben volt, ezért nem vettem fel.”

ELMŰ Ügyfélszolgálat

Ügyfél: Az anyósom meghalt, és szeretném leállíttatni a számlázást, mert üres lesz a ház.

Ü.i.: Részvétem. Természetesen leállítom. Szükségem lenne a fogyasztói számrára.

Ügyfél: Mondom. 7xxxxxx.

Ü.i.: A nevet, címet is kérem.

Ügyfél: Bocsánat, de le kell tennem, mert most jöttek érte.

Éjszaka, tél, hideg...

Ügyfél: (se köszönés, se bemutatkozás) Füccse b...meg!

Ü.i.: Hol lakik?

Ügyfél: Minek az neked, még be is akarsz törni? (Levágja a telefont.)

Ügyfél (fiatalember): Az anyámnak a villanyszámlájáról akarok érdeklődni. Az anyám azt mondta, hogy minden számlát befizetett, mégis kapott felszólítást. Az anyám csak akkor tud fizetni, amikor fizetést kap. Az anyám bement az irodába, és ott azt mondták az anyámnak, hogy diktálja be a mérőállást, de az anyám...(Levegőt vesz)

Ü.i.: Hogy hívják anyádát? Bocsánat! A kedves édesanyja nevét kérem!

Ügyfél: A számlámmal kapcsolatban szeretnék érdeklődni.

Ü.i.: A fogyasztói számot kérem.

Ügyfél: Az hol van?

Ü.i.: A számlán. Most mit néz?

Ügyfél: A tévét.

Ü.i.: Jó, de mi van a kezében?

Ügyfél: A telefon.

Ügyfél: Szeretném bejelenteni, hogy az egész utcában nincs áram.

Ü.i.: Biztos, hogy a szomszédoknál sincs áram?

Ügyfél: Biztos, mert itt állnak a házam előtt, és nem éppen a katolikus liturgia szerinti szavakkal illetik az ELMŰ-t.

Ügyfél: Nincs áram a lakásban.

Ü.i.: Felveszi a címet és tájékoztatja, hogy ha nem az Elektromos Művek részéről van a hiba, akkor az indokolatlan kiszállás 8000 Ft.

Ügyfél: (5 perc múlva visszatelefonál) Töröltetni szeretném a címet, mert a 8000 Ft-tal sikerült annyira megijeszteni a férjem, hogy felállt a fotelből és visszakapcsolta az automatát.

Ügyfél: Áramlopást szeretnék bejelenteni.



Ü.i.: Ön honnan tudja, hogy lopják az áramot?

Ügyfél: Onnan, hogy én csináltam a rendszert, de nem fizették ki a melómat.

Ügyfél: Nincs áram itt a faterlepen.

Ü.i.: Felveszi a bejelentést, és mivel éjszaka van, tájékoztatja a bejelentőt, hogy másnap reggel mennek a szerelők...

Ügyfél: Az kérem nem lehet... én vagyok itt a biztonsági őr és... hát félek...

Ü.i.: ???

Ügyfél (nagyfogyasztó): Számlát szeretnék egyeztetni.

Ü.i.: Három számlájuk nincs kiegyenlítve.

Ügyfél: Áttértünk költségmegtakarításra.

Ügyfél: Elment az áram az egész környéken, a közvilágítás sem működik.

Ü.i.: A nagyfeszültségű vezetékre fennakadt egy síklóernyős, azt szedik le a tűzoltók.

Ügyfél: Remélem túlélte, mert odamegyek és szétrúgom a seggét.

Ügyfél: Jó napot! Szentmártonkátáról telefonálok, és érdeklődöm mikor lesz áram, mert félek hogy lefagynak a palánták a fólia alatt. Ja és van egy 1 éves gyerek is.

Ügyfél: Szeretném megtudni, hogy Egerben mettől meddig lesz ma áramszünet?

Ü.i.: Kapcsolom az illetékes kollégákat.

Ügyfél: Csak ne robotot kapcsoljon, mert unom már a robotokat!

Ügyfél: Azt szeretném kérdezni hétfőn miért nincs már egész nap éjszakai áram?

Ü.i.: Nem áll rendelkezésre a hálózaton energiátöbblet, ami kiadható.

Ügyfél: Mér hova tűnt az atom, rászórták Irakra?

Ügyfél: A fürdőszobában állandóan gázszagot érzek.

Ü.i.: Ez az Elektromos Művek.

Ügyfél: Jó, de ha felrobbannék, akkor én szóltam...



Kedves Taxisok Világa!

Szakmán kívüliként rendszeres olvasója vagyok a lapnak!

A színvonalas írások, riportok számomra is érdekesek, a taxis vállalkozók helyzete hű tükre az országénak is.

Egy apró észrevételt szeretnék megosztani Önökkel:

számomra rendkívül furcsa, hogy amíg mostanában oldalakon keresztül olvasom (nagy örömmel!) a Főtaxi öregfiúk kiemelt labdarúgócsapatának menetelését a bajnokságban, de még az alsóbb osztályú taxis csapatokét is, addig régebben egysoros utalás sem volt a Surányi Attila idejében létező 6x6-os kiemelt csapatról, amelyik két egymást követő évben is megnyerte a kiemelt bajnokságot és a kupát is.

Magam is sokszor kint szurkoltam olyan mérkőzéseken, mikor a „Fradit”, vagy akár a „Dózsát” verték gólokkal a taxisok.

Gondolom ők is megérdemelték volna néhány mondatot a Taxisok Világában. Talán majd hét-nyolc év múlva a „Tíz éve történt” rovatban.

További sikeres lapszerkesztést kívánok! Üdvözlettel:

Kovács Gyula
műszaki ellenőr

Tisztelt Kovács Úr!

Baráti szavait köszönjük, a dicséret mindig jólesik. Ami a levél kritikus részét illeti: sajnálattal kell egyetértünk Önnel! Igaza van, bár az őszi, illetve a tavaszi szezon megelőző felsorolásban emlékezetünk szerint minden esetben szerepelt ez a bajnokság is. A meccseket, a helyszíneket és az időpontokat általában előzetesen, táblázatos formában közöltük. Ugyanakkor valóban nem volt olyan önkéntes tudósítónk, aki ezeken az izgalmas meccseken összegyűjtött élményeit megosztotta volna olvasóinkkal. Hasonló a helyzet nagyon sok más, érdekes sporteseménnyel, összejövetellel, melyekben taxisok is érdekeltek. Ezekről is csak akkor tudósíthatunk, ha van, aki tapasztalatait lejegyzí és eljuttatja szerkesztőségünkbe.

Legyen ez a levélváltás egyben felhívás is olvasóink felé: ha van ilyen esemény, írjanak róla!

Olvasóinknak ezúton is kellemes ünnepeket kíván a szerkesztőség!

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A hatályos KRESZ-ünk nem ad arra szabályos lehetőséget, hogy a taxi autópályán a gyorsítósvát elhagyva a leállósávon folytassa útját.

2. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Lakott terület kezdete”. A biztonsági öv használatára vonatkozó szabály nem függ attól, hogy a taxi lakott területen belül vagy kívül közlekedik. A felnőtt utasoknak mindig becsatolt övvel kell utazniuk.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Várakozási övezet”. A kiegészítő tábla azt jelzi, hogy mikor és milyen feltételekkel megengedett a megjelölt övezetben a várakozás. Az engedélyezett időszakot követően már csak a megállás megengedett, a várakozás nem.

4. Helyes a „C” válasz. A „Mélyrepülés” tábla azt jelzi, hogy az út felett alacsonyan repülő légi jármű tűnhet fel.

5. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Megállni tilos”. A ki és beszállás nélkül történő rövid idejű felvilágosítás kérése nem tekinthető megállásnak.

6. Helyes a „B” válasz. A piros és sárga fény együtt a továbbhaladás tilalmát jelzi, s

csak arról tájékoztat, hogy zöld következik. Ha a keresztező utakról az egyik jármű sárgán még áthajt, a másik pedig a zöld előtt ugyancsak nekirugaszkodik, és egyidejűleg hajtának be az útkeresztezédsébe akkor bizony nagy valószínűséggel összeütköznek.

7. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Előzni tilos”. A tilalom nem vonatkozik a kétkerekű motorkerékpárnak gépjárművel való előzésére.

8. Helyes a „B” válasz. Ilyen esetben az előzést megkezdő gépkocsivezető szabályszegő módon manőverezik. Baleset esetén viszont nehéz bizonyítani, hogy amikor Ön a bekanyarodást megkezdte, az előzést végrehajtó a manőverébe még nem kezdett bele. A balra bekanyarodó csak akkor hajthatja végre a műveletét, ha meggyőződött arról is, hogy balról nem kezdik meg az előzést, de ez nem jelent mást, mint fokozott biztosítékot az esetleges baleset megelőzésére.

9. Helyes a „C” válasz. A rendteremtés, a leckéztetés nem a gépkocsivezető feladata. Lakott területen hangjelzést csak veszélyhelyzet esetén, a baleset megelőzése érdekében szabad adni. Helytelen, ha a

vezető fegyverkezési eszközül használja a dudát.

10. Helyes a „B” válasz. A párhuzamos közlekedésre alkalmas úttest felezővonalát.

11. Helyes az „A” válasz. A vonatkozó szabály nem tiltja az ilyen megoldást. Természetesen a vezetőknek fokozottan figyelniük kell egymásra, nehogy félreértsék a másik szándékát és az egyik a hagyományos nagy ívű, a másik pedig az „amerikai” kanyarodást válassza. Ilyen esetben figyelemmel kell lennünk a „nyom és tempó” nyelvére, célszerű szemkontaktust teremteni partnerünkkel.

12. Helyes a „C” válasz. A megkülönböztető jelzéseit használó gépkocsi mögött a követési távolságot úgy kell felvenni, hogy az ne járjon azon járművek zavarásával, amelyek vissza kívánnak térni az úttestnek arra a részére, amelyen a szabad út nyitása előtt is haladtak.

13. Helyes a „B” válasz. A forgalomban részt vevő taxin nappal, lakott területen, ha a látási viszonyok jók, semmilyen szabály nem tiltja a helyzetjelző lámpák használatát.

14. Helyes a „C” válasz. A nehezen járható havas járda nem jogosítja fel a gyalogost az úttesten való közlekedésre.

Családi kör

a 21-ik században

(Szabad változat Arany János nyomán. Részlet.)

Este van, este van: elpihen a világ.
Tévé előtt gunnyaszt mind az egész család.

Villog a képernyő, rombolja az elmét,
Sokan ebben lelik életük értelmét.
Csapong a hülyeség, az eget sodorván:
Horror, krimi, thriller az összes csatornán...

Gyereket nevelni? Eszükbe sem szövik,
Sokkal egyszerűbb, ha tévé elé lökik.
Ott aztán fejlődnek, egyre okosodnak,
Sokan nem hogy írni, olvasni sem tudnak.

Tévé előtt hasal a kiszolgált kutya,
Évek óta nézi, azért olyan buta.

Hazajön a gazda, munkából fáradtan,
Felbont egy üveg sört, s tévé elé huppan.
Üveges szemekkel bámulja a krimit,
Éppen egy kispapnak szűrják ki a szemit.
Autók csikorognak, robbannak a házak,
Kéjelegve nézi, amint torkot vágnak.

Embrevő cápa kisgyereket fal fel,
Akit fürdés közben, szüleitől mart el.
Élvezi a család Hasfelmetesző Jacket,
és hogyan kell beváltani fedezetlen csekket.

Bankot kirabolni csupán egy pillanat,
Tisztviselő rendőrt lövik, mint a nyulat.

Spriccel, folyik a vér, a padló is síkos,
Ilyenkor a tévét kikapcsolni tilos!
Hogy ez hová vezet, leirni is félek,
Ettől „nemesedik” a gyermeki lélek!
Pisztoly, bicska, bomba és egy rozsdás bökő,
Itt ragyog előttünk egy „új és szebb jövő”...

TAXIS KÓTYA-VETYE

Itt taxisok ingyen hirdethetnek.

Dunaharaszti ligeti részén, 574 m²-es telek, 80m²-es felújítandó családi házzal eladó. Irányár: 12,5 millió forint.

Érd.: 06 70/383-8772



Maxon PM100 típusú URH-hoz való új mikrofon esztétikusan beépített pótnyomógombbal fix 10 000 Ft-ért eladó!

Tel.: 06-20-934-4381

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



*Békés karácsonyi ünnepeket
és boldog új évet
kívánunk mindenkinek!*



A LEGMEGBÍZHATÓBB SZÁLLÍTÓ AKÁR GÁZÜZEMŰ ÁTALAKÍTÁSSAL

CITROËN C4 PICASSO

- klíma
- 6 légzsák
- tempomat
- 500 literes csomagtér
- 5 vagy 7* különálló ülés

CITROËN XSARA PICASSO

- klíma
- 4 légzsák
- 5 darab teljes értékű ülés
- 550 literes csomagtér



A CITROËN e-Taxi szolgáltatása.

Az alkalmi 2010. december 1. és 31. között érvényes, magyarországi forgalomba helyezés esetén. Aképen látható autók illusztrációk. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen hirdetésben közölt adatok tájékoztató jellegűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A változtatás jogát fenntartjuk. *7 különálló üléssel a Citroën Grand C4 Picasso rendelhető.



A Citroën C4 Picasso és a Citroën Xsara Picasso kategóriájuk legmegbízhatóbb modelljei a Német Autóklub 2009-es felmérése alapján.