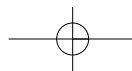


XX. évf. 7. sz.

2010.

Július



TARTALOM

Vigyázatok, elszabadult a pokol!	5.
Látványos öngyilkosság	9.
Nyeregbe magyar, vár Európa! II. rész	10.
10 éve történt	10.
Nevet kaptak az alsó rakpartok	15.
Főtaxi taxisnap 2010	18.
A kocscsere pénzügyei	22.
Egy nem kívánatos szakma	24.
Végre!	24.
Beszélgetés Fazekas Györggyel	26.
Tudod vagy tippelsz?	28.
Különleges átépítéssel ünnepelt a Hyundai	29.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	30.
Nagszerűen menetelt a Pepitaxi!	31.
Új vezetőségi tag a Citynél - Rozgics István	34.
Irány Európa!	37.
Találtunk egy verset	38.
Szokatlan megoldások a Max Taxinál	39.
Eltűntek az idegen autók a Fehérvári úti taxiállomásról	42.
Július 1-jétől megváltozik a gépjárművek átírásával és eladásának bejelentésével kapcsolatos okmányirodai ügyintézés	43.
Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal kapcsolatban	44.
Miért nem bilincselnek a taxiállomásokon?	44.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	45.
Miért ülnek az emberek taxiba?	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

FEKETE-SÁRGA TAXIK BUDAPESTEN?

*Fekete alapszínű taxik, melyeknek te-
tejét a jobb láthatóság kedvéért na-
rancssárgára kellene festetni. Leg-
alábbis, ha a Fővárosi Közgyűlés elfo-
gadja Bojár Iván András városarcula-
ti tanácsnok javaslatát. A taxisok
meg reménykednek: előbb jár le a je-
lenlegi politikai kurzus mandátuma,
mint hogy ezt a zseniális javaslatot
elfogadhatnák. Kérdés, hogy valóban
ez a legnagyobb probléma 2010-ben
Budapestben?*

A sajtóban június 15-én megjelent hír szó szerint sokkolta a fővárosi taxisait. Ebből a javaslatból ugyanis egyértelműen kiderült, az illetékes politikusok egy része ahelyett, hogy segítené, csak rúg a napi megélhetéssel küzdő taxisokon. A szenzációt keltő bejelentéssel természetesen a sajtó szinte teljes vertikuma foglalkozott. Hozzánk is nagyon sok üzenet, e-mail érkezett, ám ezek közül egyet sem tudunk közölni, mert tartalmuk jelentős részben az előterjesztő személyére, a kollégák által neki javasolt cselekménysorra, illetve azok alanyaira koncentrálnak...

Vizont szinte minden megfogalmazott véleményben benne volt az elkeseredettség az utóbbi két évtized tehetetlenségéért, hazugságaiért, hitegetéseirért.

Nézünk tehát szépen sorban, mi az, ami valóban nagyon hiányzik.

Talán érdemes az árral kezdeni. Pontosabban a fix árral. Na, ez tényleg kellene! A lehetőség megvan rá, ugyanis a jelenlegi Ártörvény minden létező variációt biztosít az önkormányzatok számára. Ennek megfelelően dönthetnek a városok úgy, hogy fűtyülnek a taxira és nem szabályozzák a viteldíjakat. Magyarország nagy részére ez a hozzáállás a jellemző. Amennyiben úgy gondolják a városvezetők, hogy csak a felső határt húzzák meg, vagyis maximálják a tarifát, azt is tehetik. Jelenleg - több mint 10 éve - ez a fajta árképzés érvényesül a fővárosban. Továbbá, minden önkormányzatnak törvényadta lehetősége van a fix tarifa bevezetésére. Ezt szeretnék a taxisok is. Húsz éve. Kétségtelen, hogy az ármeghatározás, a kibívók kizárása macerás feladat, de a megoldás talán elvárható lenne azoktól, akik szavazóiktól egy város vezetésére kaptak felhatalmazást, amiben - bármennyire tiltakoznak képviselőink - bele kell érteni a taxit is. A fix ár egyben az utazóközönség számára is biztosíték lenne a korrekt és kiszámítható szolgáltatásra. Ám nekünk 20 év után is csak a fekete-sárga szín jut, mint minden gondunkra megoldást kínáló orvosság.

A létszám szabályozása szintén közel 20 éve várat magára. Ez is nagyon fontos lenne, ám kétségtelenül ebben sincs „okosság”. Megoldása semmit sem „hozna” kiváló politikusainknak. Az utóbbi mondatot

kat nem fejtem ki részletesebben, mindenki úgy érti, ahogy akarja. Fontos, hogy e helyütt - jó és követendő példaként - említsük meg a '90-es évek elejének ideális viszonyait. Ekkor néhány lelkes és valóban segíteni akaró képviselő a taxis oldal kérésére - kifejezetten a segíteni akarás szándékával - „átvitte” a Fővárosi Közgyűlésen a létszámkorlátozást. Annak ellenére, hogy maguk két nem azonos oldalon álló politikai csoporthoz tartoztak (MDF, SZDSZ). Nos, ezt az azóta is példátlan politikai összefogást a taxis-oldal azzal „hálálta meg”, hogy a friss jogszabályt egy maroknyi taxist tömörítő szakszervezet szinte azonnal megtámadta az Alkotmánybíróságon. Sajnos eredménnyel. A rendeletet elkaszálták és a létszám szabályozása azóta darázsfezsze. Nem mer b e -

Havi aforizma
Semmi sem áll mozdulatlanul - vagy fejlődik, vagy visszafejlődik.

nyúlni senki. A minden taxisnak komoly kárt okozó „szakszervezet” pedig eltűnt a történelem süllyesztőjében. Csak működésük eredménye büzlük eltakaríthatatlanul, már több mint másfél évtizede. Pedig előbb-utóbb botrány lesz a szabályozatlan létszámból. Ugyanis a probléma szorosan összefügg a másik két évtizedes követeléssel, a **taxiállomás-építéssel**. A fővárosban jelenleg körülbelül 5800 érvényes taxiállomás-használati engedély van kiadva. Ebből többé-kevésbé pontosan meg lehet becsülni a legalisan szolgáltató taxik számát is. Ehhez

ecometer

Ecometer taxióra hõnyomtatóval

36.000.-Ftkezdõbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxióra beszámítással üzemképesen elvihető!
Havi törlesztõ részletek megállapodás szerint fizethetők!

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

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

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

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

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

jönnek még a feketén taxizók, a más városokból érkezők. Csak az összehasonlítás kedvéért említjük, hogy Bécsben hosszú ideje körülbelül 3300 taxi szolgáltat. Ők ott annak ellenére elegendően vannak, hogy az igények mögött jóval komolyabb vásárlóerő húzódik meg. Budapesten a jelenlegi létszám fele is simán ki tudná szolgálni az igényeket, ám a főváros még a 3000-ben maximált létszámhoz sem lenne képes taxiállomás-férőhelyet biztosítani. Szándékosan nem a Taxiállomás Kft.-t említettem, mert az ő kezük meg van kötve. Vagy a kerületek kegyeitől, vagy a főváros engedékenységétől függ produkciójuk. Ameddig a polgármesterek szemléletét az jellemzi, hogy a taxi csak szívésségből mehet be az adott városrészbe, addig e téren nem lehet komoly áttörésre számítani. Ám éppen ezért jogosan merül fel a kérdés, hogyan lehet ezt a foglalkozást 2010-ben a fővárosban LEGÁLISAN úzni? A Duna és a Nagykörút által határolt területen belül az utcák nagy részén megállni sem lehet, nem hogy várakozni. Viszont a megrendelőt ez nem érdekli, ő utazni szeretne, mert az utazáshoz, helyváltoztatáshoz alkotmányos joga van. Na jó, de hol álljon meg a taxi, ha az e területen lakó, vagy csak tartózkodó személy utazni akar? *Ahogy tud, másodikként, vagy az utcasarkon, a gyalogátkelőhelyen* – hangzik a gyakorlatot nem ismerő válasz. Annak ellenére, hogy ez szabálytalan. A rendőr ezért eddig soha nem szólt, mert ő is tudta, a taxis dolgozik, munkáját végzi. Mint ahogy az ételszállító, a postás, a betegszállító is, hogy csak néhány példát említsék. Csak hogy a korábban kialakult, a napi állapotokat figyelembe vevő gyakorlat megváltozott. Ma már szinte minden sarkon térfigyelő kamera található. Ezeket eredetileg ugyan a bűnözés visszaszorítására szerelték fel, ám funkciójuk egyre inkább hasonlít a sebességmérő berendezésekhez. Vagyis pénzt kell hozzanak. Ennek megfelelően a kezelők – többnyire aktív, vagy nyugdíjas rendőrök – egyre inkább a közlekedési szabálysértésekre koncentrálnak. A következmény pedig rémisztő: a jelenlegi gyakorlat szerint már az akár 40 (!) másodpercre szabálytalanul megálló és utast felvevő, vagy kitevő taxist is megbüntetik. Erről fényképeink vannak, például a Szépművészeti Múzeum előtt. Na most a szeniális városvezetők szerint, ha az utas ide akar menni, azt hol kellene kitenni, vagy felvenni? Az „in-

tegetőn” és sétáljon? A bírság pedig alapesetben 30 ezer forint. Aki több fuvar is teljesít ezekre az útszakaszokra, annak akár a napi 90-120 ezer is összejöhet a büntetésekből. Ha az olvasó most azt hiszi túlzok, hát érdeklődjön kollégái közt, vagy a BTI-ben. Itt elképesztő feljelentésekkel jelennek meg a kollégák. Volt, aki a Nagymező utca lezárt részére, a „kivéve BKV és Taxi” felirattal védett szakaszra hajtott be utasért. Természetesen meg is állt és várt, mert ugye a „kedves” reptében nem

rületekben lakossági akaratra hivatkozva. De azért az ebben ludas illetékesek elvárják, ha ők taxit rendelnek, az menjen értük és álljon meg akár a tilosban is. Mi lenne, ha azt hallanák a központoktól, hogy „sajnáljuk, de mivel ott nem lehet szabályosan megállni, nem küldünk taxit”. A probléma megoldása természetesen túlmegy a szűken vett taxiállomásszám, illetve a létszám problémáján. Mindenesetre ez is fontosabb lehetne, mint a városarculati tanácsnok javaslata...

Nyomtáv

Az amerikai vonatok nyomtávja (gyengébbek kedvéért: a sínek közötti távolság) pontosan 143,5 cm (4 láb és 8,5 inch). De vajon mi az oka annak, hogy ezt a távolság pont ekkora lett? Mi olyan fontos ebben a számban?

A válasz könnyen kitalálható: az USA-beli nyomtáv pontosan megegyezik az Angliában használatos nyomtávval, mivel az első vonatokat angliai bevándorlók kezdték építeni az Újvilágban.

Na jó, de ettől a kérdés még kérdés marad: vajon Angliában miért lett 143,5 cm a nyomtáv?

Azért, mert az első vonatokat Angliában azon tervek és sablonok szerint készítették, amelyeket a hintók és kocsik gyártására is használtak. Így hát felmerül a kérdés, hogy a hintók és kocsik nyomtávja miért lett pont 143,5 cm ?

A válasz megint nagyon logikus: az angliai kőutakat nagyrészt még az ókori Róma építette, a szélességüket pedig az első római kocsik és harci szekerek méretének köszönhetjük. Na de miért pont ennyi, kö-

nyörgöm!? Egyszerű: a római kocsik nyomtávja pont azért lett akkora amekkora, hogy két ló hátsója kényelmesen elférjen egymás mellett a kocsi előtt.

Íme tehát a válasz! Római lovak fara szülte ezt a különleges számot.

Ha pedig már eléggé izgalomba jöttél attól, hogy birtokába jutottál a modern világ egyik nagy titkának, íme még egy adalék: Bizonyára láttad már azt a két rakétát az amerikai űrrepülők hordozórakétájának oldalán, felszállás közben. A nevük Solid Rocket Boosters – SRB.

Ez a két rakéta hajtja fel az űrbe az űrhajót. A rakétákat Utah államban gyártják és tervezői sokkal, de sokkal vastagabbra szerették volna csinálni. A probléma csupán az volt, hogy a rakétákat vonaton kellett a kilövőállomásra szállítani. A vonat pályája néhány olyan szűk alagúton keresztül vezet, hogy a sínek épphogy elférnek benne. Ezért aztán a rakéta sem lehetett szélesebb, mint a nyomtáv.

Így eshet meg, hogy a világ egyik legfejlettebb technológiájával gyártott rakétájának a szélességét bizony egy római ló segítség határozta meg...

tud beülni. Tette ezt 30 ezerért. A BTI-ben sikerrel megfellebbezték a döntést, ám kérdés, hogy „bűnismétlődés” esetén hogyan döntenek majd? Mert, hogy a taxi funkciójából adódóan oda megy, ahova rendelik, illetve viszik. Ha nem így tesz, akkor jön a felháborodás, feljelentés, vizsgálat. Kérdés, mi a megoldás? Mi mindenesetre elkezdtük gyűjteni az ilyen eseteket, helyszíneket, hogy a taxisok tisztában legyenek a „veszélyes” helyekkel. Ha viszont a jelenlegi kifejezetten taxisellenes gyakorlat nem változik, az előbb-utóbb alapjaiban rengeti majd meg a korábbi szokásokat. Tény, hogy a jelenlegi hozzáállás álszent, és szemfogató. Az illetékesek ma már a taxit ugyan a közösségi közlekedés részének nevezik, ám közben nem gondoskodnak a működés feltételeiről és nem létesítenek megfelelő számú taxiállomást sem a városban. Egyes ke-

E nem lényegtelen kitérőt követően térjünk vissza a taxiállomások kérdéskörére. Gondolom az egy laikus számára is nyilvánvaló, hogy a kb. 1500 férőhely a kb. 6000 taxi számára nem elegendő. Sehogy sem. Az idejélmúlt, ma már inkább szakszerűtlennek nevezhető hármas szorzóval számolva sem. Az, hogy a taxik egyharmada dolgozik, másik harmada pihen, vagy javíttat, harmadik harmada meg fuvarban van, már rég nem igaz. A gyakorló taxisok statisztikáiból az derül ki, hogy egy 12 órás műszakból 8-9 óra ácsorgással telik. Lehet ettől egy kicsit eltérő számokkal is találkozni, ám az átlag ezt támasztja alá. Továbbá, egy taxi a 30 napból legalább 26-ot dolgozik. Vagy ennél is többet. És miután az éjszakában sem a fele dolgozik a kollégáknak, kérdés, hogy nappal hol tud szabályosan, de azért a taxi-funkcióból eredő feltételeknek is megfelelően

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

8-9 órát utasra várni kb. 4000 autó? Természetesen többnyire a tilosban. Ezt minden taxis így tudja, az illetékesek pedig kódosítanak, mellébeszélnek és most már büntetnek is. Ugyanis – legalább magunknak ne hazudjunk – az 1500 körüli taxiállomás-férőhely egy részét a kutya sem használja, olyan rossz helyen van. A jobbakk, a használhatók pedig a strand-papucsos-rövidgatyások által foglaltak. Meg nem erősített hírek szerint ezért nekik fizetni is kell, és persze nem csak a Taxiállomás kft.-nek, de ez legyen az ő dolguk. Van taxiállomás, ahonnan sorelső rendszer működik, így viszont az a többiek számára tabu. Amennyiben minden cég úgy döntene, hogy sorelső rendszert működtet, összeomlana a jelenlegi status quo. Kiderülne, hogy bizony meztelen a király, vagyis nincs elegendő férőhely még 2000 autónak sem. Ám ismét leszögezem, ezért nem a Taxiállomás Kft. a felelős, hanem az a jogszabályi környezet, ahol az önkormányzatok kénye-kedve dönt arról, hol lehet és milyen férőhelyszámmal kialakítani egy-egy drosztot. Márpedig Budapesten 23 kerületi önkormányzat és a főváros rendelkezik a szükséges jogokkal. A helyzet abszurd, amit egy jelentős létszámcsökkenéssel legfeljebb enyhíteni lehetne. Tény, hogy nincs szükség közel 6000 taxira. Fekete színű, sárga tetejűre sem. Viszont akinek taxiállomás-használati engedélyt adnak ki, annak bizony biztosítani kellene a munkavégzés alapvető feltételeit. Ezért fizet a taxis vállalkozó taxiállo-

más-használati díjat és helyi iparüzési adót is. Másfél évtizede egy fővárosi szakember a problémát úgy világította meg, hogy ha a Vörösmarty térre 20 könyvtáros bódét kívánnak felállítani a vállalkozási szabadság jegyében, az igény nem utasítható el. Ám ha 100 bódét szeretnének megnyitni, azt akkor sem lehet engedélyezni, ha sérti a vállalkozás szabadságát. Egyszerűen ott nincs annyi hely. Nos, taxiállomás-férőhelyből sincs több a fővárosban, mint 1500. Egyesek szerint ennél többre nem is lehet számítani. Tehát a létszámot ehhez kell/ene/ igazítani. Nem az jelzi egy város fejlettségét, ha legalább 6000 fekete taxi rohangál narancssárga tetővel, mert nem tud szabályosan megállni...

Az **ellenőrzés** is hűszéves gond. Tény, hogy pont ennek hiánya miatt rabolhatják le következmények nélkül az utasokat ugyanazok, ugyanott, több mint két évtizede. Őket minden hatóság messze elkerüli. Négy szemközt elismerik, nekik is van családjuk, amit ennyi pénzért ugye nem tesznek ki különféle atrocitásoknak...

Így aztán akikkel piszkoskodnak, azok a különféle cégek taxisai. Akikről ma már mindenki tudja, hogy saját apparátusuk szigorú kontrollja alatt állnak. Ezek a kollégák hiába kérdezik, hogy a pályaudvarokon vagy a város fontosabb pontjain „szolgáltatók” miért nem kerülnek egyszer sem sorra, válasz nincs. A napokban a Nyugati pályaudvaron tartott közös ellenőrzés során, érdekes módon üres volt a droszt. Már a nagy ellenőrzés megkezdése előtt két órával. Biztos minden onnan fuvarozónak egész napos fuvarja volt. Az összehangolt akció lebonyolítóit így beteretelték a környéken fuvarozó céges autókat a parkolóba. A tervet tehát hozták, most egy fél évig ismét szabad a pálya...

Tehát minden rendben. Az illetékesek nem látnak, nem hallanak és nem beszélnek. És persze nem is csinálnak semmit. Amikor néhány éve a társaságok előálltak egy használható közös javaslattal, az akkor illetékes elvtárs

– **Hölgyem, megkérné a kisfiát, hogy ne utánozzon már engem?**

– **Pistike, hányszor megmondtam már, hogy ne viselkedj úgy, mint egy idióta!**

csírájában fojtotta el az ötletet. Annak ellenére, hogy korábban minden fórumon az ellenőrzés erősítéséről nyilatkozott. Tény, hogy a jelenlegi gyakorlat szerint engedélyt nem vonnak vissza. Semmiért. Sőt, miután erkölcsi bizonyítványt csak az autó cseréjekor kérnek, jogerősen elítéltek is taxinak, ország-szerte. Ezeknek az embereknek kiszűrésére nincs lehetőség, mert a bírósági döntést az érintett taxisok jól felfogott érdekükben nem lobogtatják. Marad tehát a priuszos fuvarosok ellen a „rosszindulatú bejelentés”, amire azért – lássuk be – nem lehet alapozni.

Ám most itt a megváltó ötlet Bojár Iván András városarculati tanácsnoktól. Ami végre megoldja a taxisok és utasaik összes gondját. Fekete taxik, narancssárga tetővel. Mert a villamos sárga, a HÉV zöld, az autóbusz kék, a trolis meg piros. Jelzem, itt azért van némi elmentmondás, mert szerintem a metró is kék, annak ellenére, hogy a rozsdától ez már nem minden szerelvényen látszik. Ennek ellenére még nem beszéltem olyan emberrel, aki a föld alatt úgy gondolta, hogy megjött a busz. A földalatti is sárga, de attól meg senki sem gondolja, hogy villamosra szállt. Továbbá a tojás színe is sárga, de azért a főpolgármester testőrei egy-egy március 15.-i rendezvényen egy percig sem hitték, hogy villamossal dobálják népszerű védencüket.

Mindenesetre Bojár Iván András városarculati tanácsnok elképzelése valószínűleg nem valósul meg. Ugyanis a jelenleg regnáló döntéshozók többsége jól tudja, a taxisok problémáját csak a szakmával történő egyetértésben lehet ténylegesen megoldani. A fekete-narancssárga színösszeállításra vonatkozó ötlet pedig remélhetőleg végleg a történelem sülyesztőjébe kerül, kitalálójával együtt...

– **Berkó** –



Vigyázzatok, elszabadult a pokol!

Naponta kapok telefonhívásokat, SMS-üzeneteket, elektronikus leveleket, hogy itt is büntetnek, ott is büntetnek a térfigyelő kamerák felvétele alapján! Budapesten első-sorban a belső kerületek járnak az élen e tekintetben. Nem tudunk másra gondolni, mint arra, hogy ez a pénzbehajtás legújabb módja! Üres a kassza, az önkormányzatok pénztára. Mindenáron pénzt kell tehát szereznii. Aki autót tart fent, annak van pénze, hát majd elveszszük.

Nézzük az egyik mellékelt képet (lásd a következő oldalon): szegény taxis elkéseredetten kereste meg szerkesztőségünket. Megállt né-

hány percre, mert várta az utast. Senkit sem zavar, senkinek nincs útjában, senkit nem akadályoz. Sehol a közelben egy rendőr, egy közterület-felügyelő. Csak az ezerszer elátkozott Nagy Testvér. Aki mindent lát. A monitor előtt ülőnek elég egy kattintás, és máris 30 000 forint kúszik a taxis pénztárából az önkormányzat kasszájába.

A tragédia, hogy erre a problémára nincs megoldás! Olvashattatok a kerületi rendőrkapitányok válaszlevelét. Mint emlékeztek, az itt is megjelenő problémával megkerestem az érintett rendőrkapitányságokat. Toleranciát kértem arra a néhány pillanatra, amíg az

utas ki- vagy beszáll a taxiba. Mert a fuvaros nem szórakozásból áll meg például a körúton néhány másodpercre!

Mindennyik rendőrkapitány elutasította a kérésemet. Leírták, nem lehet megállni szabálytalanul egy másodpercre sem. De hát így viszont képtelenség taxizni.

Mi lehet a végső megoldás? Gyűjtsük össze a „legveszélyesebb” helyszíneket. Írjuk össze azokat a pontokat, ahol rendszeresen büntetnek a térfigyelő kamera alapján. Juttassátok el hozzánk ezeket a helyszíneket, és mi rendszeresen leközöljük e lapban mindenki okulására.

Ezeken a helyszíneken ezután tényleg ne álljunk le egy pillanatra se. Talán az utasok is tiltakoznak majd az ő érdekeiket is képviselő önkormányzatoknál...

Helyszínek, ahol büntetnek a térfigyelő kamerák által felvett szabálysértések miatt:

A következő listát már a ti javaslatokat alapján állítottuk össze. Ez természetesen nem a teljes összegzés, máshol is lehetnek még ilyen, a pénzbüntetésre „hajtó” kamerák. Mi csak annyit tehetünk, hogy ezek helyét közöljük, ha segítetek. Küldjétek ti is újabb helyszíneket a többiek okulására.

V. kerület

Roosevelt tér: Áthaladás a „Kivéve BKV” jelzőtábla hatálya alatt
Kossuth Lajos utca 1. Záróvonal átlépése
Veres Pálné utca 8. Várakozás másodikként

VI. kerület

Nagymező 19.: Megállás a saroktól 5 méteren belül

Andrássy 1. Megállás „Megállni tilos” jelzőtábla hatálya alatt

Andrássy 60. Megállás a saroktól 5 méteren belül

Andrássy 87. Megállás gyalogátkelőhelytől 5 méteren belül

Hunyadi tér 6.: Megállás saroktól 5 méteren belül

VII. kerület

Síp utca 1.: Megállás forgalom elől elzárt területen

Klauszál tér 7. Megállás a tér közepén

VIII. kerület

Illés utca 36. Megállás a saroktól 5 méteren belül

Kálvária tér 3. Megállás másodikként
Teleki tér 6. Megállás saroktól 5 méteren belül

Bródy Sándor utca 36. Megállás a saroktól 5 méteren belül

XI. kerület

Bartók Béla út 43. Irodaház,

Már előre szólunk, szerelik a kamerákat a VI-VII. kerületi Király utcában, tehát itt is vigyázni kell ezért!



A taxis gyanútlanul várja az utast...

Veres Irányi 2. terület
 10. Apr 2010 08:45:49 Közép-kelet-európai nyári idő

A taxis utasára vár a néptelen melékutcában, 30 ezerért...



6181 Illés u-Kálvária tér



Az Üllői út – József körüti droszt, miközben a VIII. kerület kamerák képei alapján bünteti a taxisokat, azok még a saját helyükre sem férnek be. Őket bezzeg senki sem zavarja



A Hősök terén 40 másodpercre állt meg a taxis, hogy utasát kitegye

Több taxis kolléga ebédjét drágította már meg ez a kamera a Teleki téri büfénél



megállni tilos tábla. Röhej, az egy irodaház, és naponta több tucat autót rendelnek. Van, aki összesen 6 feljelentést kapott egyszerre, mert innen dolgozik. Kérdés, meddig?

XIV. kerület

Hősök tere: „Megállni tilos” jelzőtábla figyelmen kívül hagyása

A taxist azért büntették, mert behajtott a BKV és a taxik számára engedélyezett területre utasért, és megállt



17 Nagymező u 21 Mozsár u 2
 2010.05.31. 12:45:05

Csinos falusi menyecske bemegy a városba ügyeket intézni. Dolga végeztével indulna haza, de a vonatot lekészte. Megszólít egy taxist.

– Nem vinne el Kiskunbüdösbütykösre? Nincs nálam elég pénz, de majd valahogy elszámolunk.

A taxis beleegyezik, elindulnak. Nemsokára egy lucernás mellett megáll a taxis, körülnéz, látja hogy nincs senki a

környéken. Kivesz egy takarót a csomagtartóból, és leteríti a lucernás közepébe.

– Jaj, de hát én nem csinálhatom ezt, férjezett vagyok, van két gyerekem! – kezd sipákolni a nő.

– Na és? Én is nős vagyok, van négy gyerekem, kétszáz házinyulam és mindet etetni kell, úgyhogy pofa be és szedd a lucernát...!

Látványos öngyilkosság

Sem taxist, sem társaságot nem kívánok önértetében megbántani – nem a személy, hanem a jelenség az, amire az alábbiakban megpróbálok rávilágítani.

Kissé talán morbid a cím, de semmi olyan kifejezést nem találtam, ami jobban jellemezné szakmánk jelenlegi állapotát. Látványosan vezetnek vállalkozásukat néhányan a teljes megsemmisülés felé – erről talán még azt is mondhatnánk, hogy magánügyük. Az már azonban nem, hogy egy egész szakma presztízsét lerombolva, taxis vállalkozók ezreinek megélhetését veszélyeztetve teszik ezt. Igen, a tarifáról van szó. A megélhetési költségek emelkedésével, a gazdasági válság negatív hatásaival és az üzemanyagok árának sosem látott magas szintjével teljesen szembemeneve egyes taxisok, egyes társaságok tarifája egyre OLCSÓBB! Ma már 150 forint alatti, sőt 140 forint alatti kilométerdíjak hirdetésével is találkozunk!

Persze lehet itt most a „sűrű fillér ritka forint”, meg a „jobb kihasználtság” elveire hivatkozni, de könyörgöm, szaktársak, legalább saját magunkat ne csapjuk be! Meg a társainkat se nézzük teljesen hülyének! Ezekkel a tarifákkal nem lehet rentábilisan dolgozni! (hacsak nem ötliteres fogyasztású autóval járó, csapathoz nem tartozó, kocsireszletet, adót, tétét és egyéb közterheket nem fizető, egyedülálló, a tényleges minimálbérrel megelégedő taxis vagy...)

Igen, tudom, gyilkos a verseny. Ha olcsóbbak vagyunk, minket fognak hívni! Ha minket fognak hívni, több fuvar lesz, ha több fuvar lesz, hozzánk jönnek a taxisok, ha hozzánk jönnek a taxisok, több lesz a bevételünk! Ez a társaságoknak a filozófiája, és ez teljesen rendben is van. A társaságok nem jótékonyági intézmények, nekik nem a taxisok megélhetésének biztosítása a feladatuk (a szövetkezeti formában működő csapatokat ide nem beleértve), hanem a saját cégük nyereséges működése! Ez nem valamiféle negatív értékítélet, hanem közgazdasági

tény: egy vállalkozásnak nyereséget kell produkálnia a tulajdonosok számára. Pont. Taxis diszpécser szolgáltatásra alakult vállalkozást feltételezve, a minél nagyobb nyereséget, minél több taxis szerződtetésével, vagy minél magasabb havi tagdíjjal tudja elérni. A tagdíjakat azonban nem lehet az égből emelni, itt nagyon is jól működik a piac: a budapesti társaságok tagdíjai legfeljebb néhány ezer forintos eltéréssel hasonló

zójától, és az olcsóbb taxikat fogja igénybe venni.

Sokadszor halljuk azt az óhajt, hogy vezessék már be a fix tarifát! Az majd mindent megold! Hát ez ügyben van egy jó hírem: fix tarifa most is van: 240 forint/kilométernek nevezik (Budapestről beszélünk). Semmilyen rendelet, törvény, jogszabály nem gátolja, hogy a budapesti taxis 240 Ft/km-es tarifát alkalmazzon. De nem teszi. Hanem elmegegy egy alacsony

patok, amelyek ma még tartják a 200-240-es árszintet, megrendelőik fogytával hamarosan kénytelenek lesznek lépni. Legjobb meggyőződésük ellenére, alkalmazkodva a valóságtól teljesen elrugaszkodott árakhoz, csökkentik majd tarifájukat. Ez csak idő kérdése. Akkor azonban mit lépnek a ma 135-180 Ft közötti kilométerdíjjal szolgáltatók? Még lejjebb viszik a tarifát? 120-ra? Esetleg 100 alá? Hol a határ?

Ezt követően aztán hamarosan be fog állni egy újabb egyensúlyi helyzet. Néhány társaság tönkremegy, taxisok számának anyagi helyzete roha-

Megnyitott a Bűnügyi Nyilvántartó Hatóság új ügyfélszolgálat

Dr. Ignác István, a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalának (KEK KH) elnöke 2010. június 14-én ünnepélyes keretek között megnyitotta a Bűnügyi Nyilvántartó Hatóság új ügyfélszolgálatát, ahol az állampolgárok személyesen igényelhetnek hatósági erkölcsi bizonyítványt. A Budapest, IX. kerület, Vaskapu utca 30/A. szám alatti ügyfélszolgálat munkatársai hétfőn és szerdán 9:00-tól 15:00 óráig, pénteken 9:00-tól 12:00 óráig várják az ügyfeleket.

Az ügyfélszolgálaton lehetőség van a hatósági erkölcsi bizonyítvány mellett a közelmúltban bevezetésre került hatósági bizonyítványok kiállítására irányuló kérelmek benyújtására is. A hatósági bizonyítvány igénylése megkönnyíti az állam-

polgárok számára a munkavállaláshoz szükséges – bűnügyi előéletre vonatkozó adatigénylést, valamint egyszerűsíti a más hatóságok előtti ügyintézését.

Az új ügyfélszolgálaton soron kívüli eljárás is kérelmezhető, amelynek keretében a bizonyítvány akár már a benyújtás napján, de legkésőbb 3 munkanapon belül kiállításra kerül.

Az új ügyfélszolgálat kialakításánál a hatékony működés és az ügyfélbarát megoldások megvalósítása volt az elsődleges cél. A modern felszereltség mellett kellemes, igényesen kialakított környezet várja az ügyfeleket, ahol az ügyfélszolgálat munkatársai teljes körű tájékoztatást adnak a hatósági eljárás során hasznosítható ismeretekről az érdeklődők számára.

szinten mozognak. A taxisok tömegeinek szerződtetése a lehető legtöbb fuvar biztosításával lehetséges. A cégnek tehát elemi érdeke, hogy fuvarokat szervezzen, mert akkor lesz sok szerződött tagja. Fuvarokat szervezni azonban nem egyszerű dolog: megfelelő szakismeret, üzleti kapcsolatok, és rengeteg marketingmunka szükséges, mely utóbbi viszont nagyon sok pénzbe kerül.

Persze van egy másik módszer is: ha a tarifa alacsonyabb, mint a többi társaságnál. Ennek meghirdetése szinte egy-két matricával megoldható, a tárgyalásokon és a pályázatokon az alacsony díjszabás ki ajánlható. Az egyszerű utas, vagy akár a nagyobb megrendelő pedig nem hülye: ha ugyanazt, vagy közel ugyanazt a szolgáltatást olcsóbban is meg tudja kapni, akkor – bármennyire „húséges” is - előbb utóbb elpártol eddigi fuvaro-

nyabb tarifás társasághoz, mert hogy ott „van munka”. Saját maga legalizálja, igazolja a 140-150 forintos tarifák létjogosultságát azzal, hogy tagdíjat fizet azokhoz a csapatokhoz, ahol ezzel a díjszabással kell járni.

A másik, régen hangoztatott kérés, hogy legalább a maximált tarifát emeljék már fel. Már több mint tíz éve nem emelkedett! Ennyi idő alatt mindennek az ára a duplájára nőtt, az autók, az üzemanyag, a megélhetés! A maximált tarifát meg nem emelik! Hallatlan! – füstölög a taxis, aztán beül a kocsiába, amelynek az oldalán öles betűkkel hirdeti: 160 Ft/km! (vagy 140, vagy 164, vagy 175, tőkmindegy!) Saját magunk bizonyítjuk be a jogalkotóknak, hogy jó az a 240-es plafon! Hiszen még ma is szinte mindenki ennél kevesebbel jár!

Mire vezethet ez a fajta nemtelen verseny? Semmi jóra, azt borítékolhatom! A „nagy” csa-

mosan ellehetetlenül, a többiek esetleg csak egy-két év múlva. A megmaradó társaságoknak ugyanúgy meglesz a maguk ügyfélköre, mint eddig, csak hogy a jelenlegi tarifáknál 50-100 forinttal alacsonyabb szinten. Erről a szintről pedig visszatornázni a díjszabást 200 fölé baromi nehéz és hosszadalmas dolog lesz...

-oli-

Két férfi csendben horgászik és sörözget közben. Egyszer csak az egyikük megszólal:

– Azt hiszem, elválok a feleségetemtől. Két hónapja egy szót sem szólt hozzám.

A másik kortyol egyet a söréből, majd tűnődve így szól:

– Azért ezt gondold át még egyszer. Az ilyen nők nem teremnek minden borkorban.

ROMÁNIA

Románia EU-tagsága révén a határállomásokon konkrét ellenőrzés nincs. Érvényes személyi igazolvánnyal átléphető a határ, ugyanakkor, aki gépjárművel hagyja el Magyarországot, annak célszerű a kötelező felelősségbiztosítást igazoló nemzetközi zöldkártyát kiváltani, mert közúti ellenőrzéskor ezt kérhetik.

Beutazáskor legfeljebb 10 000 USD értékű valutát lehet készpénzben az országba bevinni, ezt be kell jelenteni, ugyanis csak a bevitt értéknek megfelelő összeget lehet visszafelé kihozni az országból. A 10 000 USD-t meghaladó összegeket csak banki átutalással lehet bevinni Romániába.

Nagy értékű ékszereket vagy elektronikus cikkeket ugyancsak be kell jelenteni határátlépéskor, ellenkező esetben kilépéskor kérhetik a beszerzésről szóló számlát. A lőfegyverek, régiségek és gyógyszerek bevitelét, illetve kihozatalát szigorú előírások szabályozzák. Akik ezen előírásokat nem tartják be, azok az érintett tárgyak, cikkek, eszközök elkobzására és súlyos bírságra számíthatnak.

Határátkelőhelyek a magyar-román határon

• **Ágerdömajor** Carei – Vasúti határátkelőhely magyar-román határsávforgalom, valamint vasúti személyzet és rakománykísérők részére

Indulás előtt nem árt tájékozódni

Nyeregbe magyar,

- **Ártánd** – Bors – Közúti határátkelőhely nemzetközi személy- és áruforgalom részére
- **Battonya** – Turnu – Közúti határátkelőhely nemzetközi személyforgalom, magyar-román áruforgalom részére (3,5 tonna összsúlykorlátozással)
- **Biharkeresztes** – Episcopia – Bihar – Vasúti határátkelőhely nemzetközi személy- és áruforgalom részére
- **Csengersima** – Petea – Közúti határátkelőhely nemzetközi személyforgalom részére
- **Gyula** – Varsand – Közúti határátkelőhely nemzetközi személy- és áruforgalom részére
- **Kötegyán** – Salonta – Vasúti határátkelőhely nemzetközi személy- és áruforgalom részére
- **Lökösháza** – Curtici – Vasúti határátkelőhely nemzetközi személy- és áruforgalom részére
- **Méhkerék** – Salonta – Közúti határátkelőhely nemzetközi személyforgalom, magyar-román áruforgalom részére (3,5 tonna összsúlykorlátozással)
- **Nagylak** – Nadlac – Közúti határátkelőhely nemzetközi személy- és áruforgalom részére
- **Nyírábrány** – Valea lui Mihai – Közúti ha-

tárátkelőhely magyar-román határsávforgalom részére

• **Nyírábrány** – Valea lui Mihai – Vasúti határátkelőhely nemzetközi személy- és áruforgalom részére.

Felségjelzés

A „H”-s országjelzés a 2004. május 1. előtt kibocsátott rendszámok esetén kötelező. (A 2004. május 01. után kiadásra kerülő, ún. EU-s rendszám táblák esetén EU tagállamokban elfogadják a rendszám táblát, külön „H” matrica nélkül.)

A romániai közutakon megengedett legnagyobb sebesség:

- lakott területeken belül: 50 km/h
- lakott területeken kívül: 90 km/h
- európai utakon: 100 km/h
- autópályán: 130 km/h

Úthasználati díj

Románia összes útjához szükséges az ún. „Rovineta” vásárlása, amelyet bárhol ellenőrizhetnek az ország területén.

A személygépkocsikra:

- az éves Rovineta ára 28 euró,
- a 30 napos 7 euró,
- a 7 napos pedig 3 euró.

A matricák árai függenek a jármű környezetvédelmi besorolásától ((Euro-minősítés nélküli, Euro 1, Euro 2 vagy annál jobb minősítés). A jármű Euro-minősítését a forgalmi engedély tartalmazza. A külföldi vagy igazolja az Euro-minősítést (forgalmi engedéllyel vagy törzskönyvvel), vagy legrosszabb minősítés szerinti (Euro-minősítés nélküli) díjat fizeti. A matrica hiánya miatt személygépkocsik esetén 300-450 RON (75-112), míg autóbuszok és teherautók esetében 1000-4500 RON (250-1125) közötti büntetést szabhatnak ki.

2010. augusztus 1-jétől Románia is áttér az elektronikus útdíjfizető rendszer alkalmazására, így ezt követően már nem kap matricát a vásárló, csak egy igazoló szelvényt, amelyet – akár csak Magyarországon – meg kell őrizni az úthálózat használatáért.

Erről írt a Taxisok Világa 2000 júliusában

10 éve történt

Épülnek a drosztk

A 2000. január 7-e óta üzemelő Taxiállomás Kht. vezetőjével készített riportot a Taxisok Világa. A tájékoztatóból megtudhattuk, hogy a taxiállomások tervezésének és kialakításának mi a menete:

- Az első fázisban a kht. megkereste a taxisokat, gyűjtse össze azokat a helyeket, ahová taxiállomásokat szeretnének.
- A taxisok mintegy 220 helyszínt tettek javaslatot.
- Megkeresték az önkormányzatokat, szintén azzal a kéréssel, hogy javasoljanak droszthelyszíneket, ebben már a lakossági igények is megfogalmazódtak.
- A kht.-nek saját elképzelése is volt a helyszínekről, ezeket „összszegyúrta” a többi javaslatl.
- Beszerezték a megfelelő térképanyagot, az összes helyszínt bejárták.
- A térképre bejelölték a tervezett drosztkokat, fényképeket készítettek a helyszínről.

- Az egész eddigi folyamatot számítógépre vitték.
- Az így elkészült komplett anyaggal felkeresték a kerületi önkormányzatokat (mind a huszonhárom!), mint közterület-tulajdonosokat és közös helyszíni hatósági bejárást kezdeményeztek, amelyekről jegyzőkönyv készült.
- Ugyanezt az eljárást a főváros kezelésében lévő közterületeken is megismételték.
- Forgalmotechnikai, vagy egyéb okokból módosították a terveket, esetenként új helyszínt is javasoltak.
- A jegyzőkönyvek, fényképek tervek alapján a kerületek és a főváros döntést hoztak, hogy hozzájárulnak-e az adott helyen és

feltételekkel taxiállomások kialakításához.

- Ha a döntési folyamat pozitívan végződött, megkezdődött az adott hely műszaki tervezése, majd költségvetés készítése.
- Végül a kivitelezési tervek birtokában megkezdődhetett a taxiállomás tényleges kiépítése.

Fentiekből talán látható, hogy a „*mé nem csinálnak má' ide egy drosztkot*” típusú kéréseknek eleget tenni nem egy egyszerű feladat, a tervezési, engedélyezési és kivitelezési folyamat nagyrészt ma is így zajlik.

Külön problémát jelentett – és jelent ma is – a közforgalom számára megnyitott magánterületekre tervezett taxiállomások kérdésköre. Az egyeztetési folyamat itt, ha lehet, még hosszadalmasabb.

2000 júliusában a listán 300 darab taxiállomás szerepelt, amely 1456 taxigépkocsi beállítását tette lehetővé.

Adatok 2000 júliusából

Minimálbér:	25 500 Ft
Minimálbér után fizetendő össz. járulék:	15 120 Ft
95-ös benzin literenkénti ára:	243 Ft
Gázolaj literenkénti ára:	213 Ft

A tanító néni a gyerekeknek arról beszél, hogy mi a jó cselekedet és mi a rossz:

– Például, ha én benyúlok, egy férfi zsebébe és kiveszem a pénztárcáját, akkor mi vagyok én?

Az egyik gyerek rávágja:
– A feleségem!

vár Európa II. rész

Néhány dunai hídon (Giurgiu-Ruse, Guirgeni-Vadu Oii és Fetesti-Cernavoda) külön díjat kell fizetni a gépjármű áthaladásáért.

Egyes eltérő közlekedési szabályok

A közlekedési lámpák pirosról azonnal zöldre váltanak, ezért sokszor másodpercjelzővel segítik, hogy a sofőr fel tudjon készülni az indulásra. Az utak minősége gyakran gyenge, ennek megfelelően kell a mindenkori sebességet megválasztani. Számítani kell az erőszakosan előző sofőrökre is. Azon személygépkocsi-vezetők, akik a jogosítványukat egy éven belül szereztek meg, a mindenkori maximális sebességhatároknál 20 km/h-val kevesebbel haladhatnak! A követési távolság betartására érdemes odafigyelni. Kötelező a tűzoltó készülék minden gépjárműben, erre ellenőrzéskor előszeretettel kitérnek a román hatóságok! Minimális gumiprofil-mélység 1,5 mm! A fényvisszaverő mellény csak 3,5 tonna feletti járművek vezetőinek kötelező, a többieknek erősen ajánlott.

Jótanácsok

Közúti baleset esetén, ha valamelyik jármű megsérült, függetlenül attól, hogy történt-e személyi sérülés vagy sem, a rendőrséget értesíteni kell, és tőlük igazolást („Constatare”-t) kell kérni. Enélkül az autó nem léphet ki az országból és nem javítható. Személyi sérülés nélküli kisebb baleseteket követően a rendőrség nem mindig jelenik meg a helyszínen, ilyenkor a mozgásképes járművel a rendőrségre kell menni, ahol azt szemlézik és kiállítják az igazolást. (További tanács, azon esetekben, amikor a román fél a baleset előidézője, célszerű annak biztosítóját felkeresni, és a szemlét ott elvégeztetni a saját járműre vonatkozóan. Ennek elmulasztása esetén a román biztosítók nem biztos, hogy fizetnek, arra hivatkozva, hogy nincs módjuk a szemlét megéjteni.)

A konzulátusaink tapasztalata szerint a forgalmi engedélyek bevonásának leggyakoribb okai:

- úthasználati matrica hiánya (a határállomásokon megvásárolható „rovinieta”),
- kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás („zöldkártya”) hiánya, vagy érvénytelensége,
- hiányos, vagy nem szabványos hatósági jelzések (rendsám),
- gumik nem megfelelő állapota,
- fóliázott üvegek!

A bevont forgalmi engedélyeket később, a magyar közlekedési hatóság értesítése nyomán lehet átvenni a hazai okmányirodában.

Külföldiek vezetői jogosultságának felfüggesztése Romániában – az eljárás menete

A román kormány rendeletben részletezte azokat a szabálysértési eseteket, amelyek elkövetésekor a közlekedésrendszert időlegesen – 1-3 hónapra – felfüggesztheti a külföldi au-

tóvezetők vezetési jogát Romániában. A korlátozás az ország területére érvényes. A külföldi állampolgár jogosítványát a közlekedésrendszert visszatartja, és az elkövetett szabálysértés megnevezésével továbbítja a magyar külképviselethez, ahonnan tulajdonosa visszakaphatja azt. A magyar jogosítványokat a nagykövetség a központi járműnyilvántartásnak továbbítja, onnan kerülnek el a tulajdonos állandó lakóhelye szerinti okmányirodához, ahol a dokumentum értesítés nyomán átvehető.

30 napos felfüggesztéssel járó szabálysértések:

- gépkocsioszlop előzése piros jelzésnél vagy vasúti átjáróban;
- elsőbbség meg nem adása gyalogosnak gyalogátkelőhelyen;
- elsőbbség meg nem adása járműnek;
- közlekedési lámpa piros jelzésének figyelme kívül hagyása;
- szabálytalan előzés;
- rendőri jelzés figyelmen kívül hagyása;

60 napos felfüggesztéssel járó szabálysértések:

- elsőbbség meg nem adása, előzés piros jelzésnél, ha ennek nyomán anyagi kárral járó baleset keletkezik;
- az adott útszakaszon időlegesen alkalmazott közlekedési tiltás figyelmen kívül hagyása;
- áttérés a menetirány szerinti túoldalra, kivéve a szabályos előzés eseteit.

90 napos felfüggesztéssel járó szabálysértések:

- ittas vezetés (ha nem esik a vétség kategóriába, ami a törvény erejénél fogva súlyosabb megítélés alá esik);
- a fékrendszer vagy az irányjelző rendszer meghibásodása, ha azt a közlekedésrendszert és az útfelügyelet együttesen megállapítja;
- áthaladás vasúti átjárón a sorompó vagy

felsőrompó leengedésekor és piros jelzésnél;

- a megengedett sebesség 50 km/h-val történő túllépése, ha azt rendszeresített ellenőrző eszközökkel bemérik.

A fentiekben részletezett esetek észlelésekor, megállapításakor közlekedési rendőr intézkedhet az autóvezető jogosítványának a visszatartásáról, azzal a céllal, hogy az érintett személy vezetési jogát Románia területén felfüggesztesse. Az intézkedő rendőrnek szabályos öltözéket kell viselnie: egyenruha, „Politia” (rendőrség) feliratú fényvisszaverő mellény, fehér csikós tányérsapka. Önkormányzati rendőröknek (politia comunitara, politia rurala) nincs joguk járművek megállítására és közlekedési bírság kiszabására.

Az eljárás menete:

1. a közlekedési rendőr köteles az esetről jegyzőkönyvet felvenni; ebben rögzíti továbbá a szankcióval járó pénzbüntetés mértékét; a jegyzőkönyvet az intézkedő alá vont gépkocsivezetőnek alá kell írnia;

2. amennyiben az autós megtagadja a jegyzőkönyv aláírását, abból nem kaphat másolatot, ami nélkül viszont nem támadhatja meg bíróságon a rendőri intézkedést;

3. a jogosítvány visszatartásáról az autós 15 napra szóló igazolást (dovada) kap, hogy ez alatt, az igazolás birtokában és fedezetével elhagyhassa az országot, illetve hazatérjen. (Figyelem: az igazolás csak Románia területén érvényes!);

4. amennyiben a szabálysértő személy nem ért egyet a rendőr minősítésével, a jegyzőkönyv másolatának bemutatása mellett 15 napon belül megtámadhatja azt a legközelebbi területi bíróságon; itt mindenképpen kérje el a bírósági iktatás számát;

5. a bírósági iktatószámmal visszatérhet a jogosítványt visszatartó Megyei Közlekedésrendszert, ahol kötelesek visszaadni tulajdonosának a vezetői engedélyt. Amennyiben később a bíróság nem ad igazat az autósnak, a közlekedésrendszert kezdeményezheti, hogy a megállapított időre visszatarthassa a jogosítványt;

6. a külföldi autós 1 nappal azt megelőzően, hogy elhagyja Románia területét, közjegy-

Az édesanya belép kislánya szobájába. A szoba üres, az ágyon egy boríték hever. A legrosszabbtól tartva felbontja a borítékot és a következőket olvassa:

Drága Édesanyám!
Sajnálom, hogy ezúton kell közölnöm, hogy elmentem hazulról legújabb kedvesemmel. Ő egy igazi szerelem, látnod kéne, mily kedves. Ez azonban, drága Édesanyám, nem minden. Terhes vagyok, és Abdul azt mondja, hogy majd gyö-

nyörű életet élünk sivatagi vándortörzsével. Ő sok-sok gyereket szeretne, nekem is ez az álom. S mivel rájöttem, hogy a marihuana voltaképpen hasznos, füvet fogok természetien barátaink számára is, ne szenvedjenek oly nagyon, amikor fogytán a koksz meg a heroin. Azalatt bízom benne, hogy a tudomány felfedezi az AIDS gyógyszerét, már csak azért is, hogy Abdul jobban érezze magát, hisz annyira megérdemli!

Édesanyám, ne aggódj, hiszen már 13 éves vagyok, tudok magamról gondoskodni. Remélem, hamarosan meg tudlak látogatni, hogy megismerkedhes a kedves unokákkal.

Szerető lányod

Utóirat:

Amit írtam, baromság. A szomszédban vagyok. Csak azt akartam jelezni, hogy vannak az életben rosszabb dolgok, mint a polcon az az év végi bizonyítvány...

zói nyilatkozat leadása mellett, visszakérheti jogosítványát. A közjegyző előtt saját felelősségére nyilatkozni kell arról, hogy 1 napon belül elhagyja az országot, Románia területén a felfüggesztés ideje alatt nem fog járművet vezetni, külföldön viszont szüksége van a jogosítványára. A jogosítvány visszaadását nem az intézkedő rendőrnél kell kérni, hanem a területileg illetékes megyei közlekedésrendészet vezetőjénél. (Megjegyzés: amennyiben a felfüggesztés ideje alatt az autós mégis vezet Romániában, és hasonló súlyú szabálysértés elkövetése nyomán ismét fennakad a közlekedésrendészet szűrőjén, a minősített eset már bűncselekménynek fog minősülni, ami bírósági eljárást von maga után);

7. a visszatartott jogosítványokat a megyei közlekedésrendészeti felügyeletre küldik, és ott tartják 15 napig, amíg a rendőri intézkedés bírósági úton megtámadható. (Megjegyzés: a megyei közlekedésrendészeteken állan-

dó ügyelet van, azaz az ügyeletes tiszt hétfé-
ken és ünnepnapokon is felkereshető. Cí-
mek az interneten elérhetőek. Közjegyzők ál-
talanban csak munkanapokon elérhetőek, így
hétfévi rendőri intézkedés esetén a közjegy-
zői nyilatkozatra meg kell várni a következő
munkanapot, vagy utólag vissza kell térni Ro-
mániába);

8. a 15 nap elteltével a jogosítványokat Bu-
karestbe, a Román Országos Rendőrkapitá-
nyóság Közlekedésrendészeti Igazgatóságára
továbbítják, ahonnan eljuttatják azt az érin-
tett autós állampolgársága szerinti nagykö-
vetségre;

9. a bukaresti magyar nagykövetség a Köz-
igazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások
Hivatalába továbbítja a magyar vezetői enge-
délyeket, ahol a Közlekedési Igazgatási és
Nyilvántartási Főosztály feldolgozza azokat,
majd a jogosítványokat az állandó lakóhely
szerinti okmányirodához továbbítja a tulaj-

donosnak történő átadásra (Megjegyzés: a
vezetői engedély nem jut el az okmányirodá-
hoz, ha az érintett személy nem rendelkezik
állandó magyarországi lakcímmel);

10. létezik egy olyan gyakorlati lehetőség is,
hogy a jogosítványt a vezetési jog felfüggesz-
tésének idejére az intézkedést foganatosító
közlekedésrendészeti egységnek tartják, ha az
ügyfél azt kéri, hogy a tiltás lejártát követően
ugyanott személyesen vehesse át vezetői en-
gedélyét. Ebben az esetben csak a szabálysér-
tés tényét ismertetik, szóbeli jegyzéket küldik
az adott állam bukaresti nagykövetségére, an-
nak továbbítását kérve a hazai illetékesekhez.

Indulás előtt, akár csak a korábban ismerte-
tett országok esetében, célszerű az adott or-
szág budapesti külképviseleténél érdeklődni
az éppen aktuális, egészségügyi, élelmiszer-
biztonsági és egyéb aktuális korlátozásokról,
ezzel kellemetlen helyzetek sorozatától kímél-
heti magát a Romániába igyekvő turista.

UKRAJNA

Ukrajna nem tagja az Európai Uniónak, így a
határátlépéshez érvényes útlevele van szük-
ségre minden magyar állampolgárnak. Arra is
érdemes odafigyelni, hogy az okmány érvé-
nyességi ideje a tartózkodási időt fél évvel
meghaladja, ezzel több nem kívánt hatósági
megjegyzés elkerülhető. Az autósoktól a hatá-
ron kérhetik még a forgalmi engedélyt, a jo-
sositványt és a kötelező felelősségbiztosítást
igazoló zöldkártyát. Aki nem saját autóval
utazik, az a tulajdonos írásbeli (a közjegyző
által hitelesített) felhatalmazását is vigye ma-
gával, nem árt, ha ez nem csak magyar nyel-
ven áll rendelkezésre, bár a magyar-ukrán át-
kelőhelyen szolgálatot teljesítők beszélnek
magyarul, de akadnak, akik csak „memória-
serkentő” hatására értik, mit is foglal magá-
ban a hiteles papír.

Az ukrán határőrök a határ átlépésekor kér-
hetik az utastól, hogy töltsön ki egy regisztrá-
ciós lapot, a vámok pedig a vámáru-nyilat-
kozatot (feltüntetve a nagyobb értékű műsza-
ki cikket, pénzeszközöket, hogy az visszafelé
kivihető legyen). 3 ezer dollár összegű kész-
pénz hozható be személyenként. Nyomatéko-
san ajánlott a Magyarországról beutazóknak,
hogy a vámáru-nyilatkozaton a náluk lévő fo-
rint összeget is tüntessék fel – valutának szá-
mít! –, ellenkező esetben számíthatnak a
készpénz lefoglalására.

Jövedéki termékek vámmentes ki- és beho-
zatala korlátozott. Gyakorlatilag egy-két do-
boz cigarettáért és egy-egy üveg alkoholért
nem szólnak a fináncok, de nagyobb mennyi-

ségért jelentős vámot szabnak ki. Kávé és pa-
fűm mennyiségére is ügyelni kell. Kifelé nem
érdemes vinni, mert Ukrajnában az alkohol és
a dohányáru is nagyságrenddel olcsóbb, mint
hazánkban, akárcsak az üzemanyag. Utóbbi
időben az üzemanyag-turizmus ismét fellen-
dült, ám a határon ellenőrzik a gépjárművek
üzemanyagtartályát, amelyen az átalakítás
nem engedélyezett, és a csomagtartóban is
kannában maximum 10 liter benzint enged-
nek az országba behozni.

Ukrajnában 1996 óta a hrivnya a hivatalos
fizetőeszköz, egy hrivnya 100 kopijka. 2010.
július elején 1 hrivnya körülbelül 30 forintnak
felelt meg. A városokban nem okoz gondot a
pénzváltás, mindenhol vannak olyan bankok,
pénzváltók, ahol eurót és dollárt egyaránt el-
fogadnak. Forintot csak néhány nagyobb vá-
rosban: Ungváron, Munkácson lehet hivatalo-
san váltani. A nagyobb városokban megjelen-
tek a bankautomaták, amelyek elfogadják a
legelterjedtebb bankkártyákat: MasterCard,
Visa stb.

Magyarországon hrivnyát főleg Szabolcs-
Szatmár-Bereg megye nagyobb városaiban vál-
tanak: Záhonyban, Kisvárdán, a Nyíregyházi
Tesco-ban, Budapesten a Western City Cen-
terben.

Határátkelőhelyek a magyar – ukrán ha- táron

- **Záhony** – Csap nemzetközi vasúti, közúti
személy- és teherforgalmi éjjel-nappal (gyalo-
gos forgalom nincs)
- **Lónya** – Harangláb nappali személyforgalmi
(gyalogos is) közlekedés, nyitva 07.00-16.00.

Egy ember parkolóhe-
lyet keres Budapest bel-
városában. Már a harma-
dik kört teszi meg, de
mindenütt tömegével
állnak az autók egymás
mellett, sehol sem tud le-
állni. Emberünk végső
kétségbeesésében el-

kezd Istenhez fohász-
kodni: – Istenem, hogyha
valahogy elintézed, hogy
találjak egy parkolóhe-
lyet, akkor megígérem,
hogy minden héten el fo-
gok menni a templomba
és buzgón imádkozom!
Abban a pillanatban,

ahogy ezt kimondja, a
megfelelő távolságban
hirtelen szabaddá válik
egy parkolóhely. Ahogy
a sofőr ezt meglátja, el-
ragadtatottan felkiált: –
Uram, felejtse el, amit
mondtam! Találtam egy
helyet!

**Külföldi tapasztalattal, nagy gya-
korlattal szakma- és beszédo-
rientált angoltanítást válllok, kezdőtől
bármilyen szintű nyelvvizsgáig.**

**Taxisoknak nagyon kedvező
áron, a City Taxi munkatársainak,
családtagjainak extra kedvez-
ménnyel. 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.**

- **Barabás** – Mezőkaszony nappali személy-
forgalmi (gyalogos is) közlekedés, nyitva
07.00-19.00
- **Beregsurány** – Asztély nemzetközi sze-
mélyforgalmi (gyalogos is) közlekedés éjjel-
nappal
- **Tiszabecs** – Tiszaujlak nemzetközi személy-
forgalmi (gyalogos is) közlekedés, éjjel-nap-
pal.

Közlekedés

A kárpátaljai és általában az ukrain utak
minősége elmarad az európai színvonalától. Az
országutak közül jobb minőségűnek számít a
Csap - (Ungvár) - Munkács - Lemberg - Kijev
főút. A falvakban közvilágítás szinte alig van,
néha nincsenek kitéve útjelző táblák, hiá-
nyoznak az aszfaltról az útburkolati jelek. La-
kott területen a sebességkorlátozás 60
km/óra, lakott területen kívül 90 km/óra. Vi-
szonylag sűrűn találunk benzinkutakat, de
alig akad olyan, amely pihenőhelyként is szol-
gál, illetve egy ételre és italra is be lehet térni.
A megyék közigazgatási határain, illetve a
Kárpátokon átvezető hágókon találkozhatunk
rendőrségi ellenőrző pontokkal, ahol megál-
líthatják az autót és kérhetik az útlevelet, az
autó okmányait is.

Folytatás a 15. oldalon

Folytatás a 12. oldalról

Ukrajnában nagyon magas a közlekedési balesetek száma. Ennek egyik oka az országban tapasztalható közlekedési morálra vezethető vissza. Az utóbbi években megjelent nagyszámú, igen értékes gépjárműpark tulajdonosi köre ugyanis gyakran „szabályokat nem ismerve” közlekedik. Így a magyar gépjárművezetőknek fokozott közlekedési kockázattal kell számolniuk.

A különböző ünnepeket megelőző időszakban gyakoribbá válnak a közúti ellenőrzések. A közlekedésrendészeti szolgálat munkatársai bármilyen gépjármű tartozékot kérhetnek, pl. elakadásjelző háromszöget, porral-oltó készüléket. A legapróbb hiányosságokért is könnyen szabnak ki nagy összegű bírságokat, a közlekedési kihágásokért kiszabható büntetési tételek akár több ezer hrvnyát is elérhetnek. Ennek elkerülése érdekében érdemes fokozott figyelmet fordítani a gépjárművek műszaki állapotára, a gépjárműokmányok és biztosítások meglétére és precízen betartani a közlekedési szabályokat, különös tekintettel a sebességkorlátozásra. Nem ritka ugyanis, hogy a magyar állampolgárokkal szemben kiszabott, egyre növekvő összegű pénzbírságok befizetése a magyar vezetői engedélyeket az ukrán hatóságok visszatartják.

Ha az ellenőrzés során méltánytalanságot tapasztalnak, célszerű felírni az intézkedő rendőr azonosító számát és lehetőleg a jelen lévő rendőrségi gépkocsi rendszámát a későbbi beazonosítás megkönnyítése érdekében.

Az ukrán közutakon megengedett legnagyobb sebesség:

- lakott területeken belül: 60 km/h
- lakott területeken kívül: 90 km/h
- autópályán: 110 km/h
- autópályán: 130 km/h

Közlekedési szabálysértések és bírságok

Az ukrán közlekedési szabálysértésekről és a szankciókról a Beregszászi Magyar Konzulátusnak köszönhetően tudunk hivatalos információkat közölni.

- Műszakilag hibás jármű forgalomban történő vezetése (hibás fék-, kormányrendszer, világítás hiánya esti időszakban, engedély nélkül átrendezett jármű) – 340-425 UAH.
- Fenti szabálysértés – ha a járművezetőn kívül utas is tartózkodik a járműben – 680-850 UAH.
- Egy éven belüli visszaesőként elkövetett szabálysértőként – jogosítvány bevonása 3-6 hónapig terjedő időszakra, vagy 5-10 napig terjedő elzárás.
- Biztonsági öv, illetve bukósísis használata előíró szabályok megsértése – 51-85 UAH.
- Be nem jegyzett vagy nem megfelelő kategóriában regisztrált jármű vezetése, gépjá-

Embermentők emlékére

Nevet kaptak az alsó rakpartok

Még 2005-ben javasolta a Carl Lutz Alapítvány kuratóriuma a Fővárosi Közgyűlésnek, hogy a világháború embermentőiről nevezzék el a fővárosi alsó rakpartokat. A döntés júniusban megszületett.

Ennek megfelelően a budai alsó rakpartnak a III. kerületi Mozaik utca és az Árpád híd közötti szakaszát **gróf Esterházy János rakpart**-nak, az Árpád híd és a Margit híd közötti szakaszát **Schlachta Margit rakpart**-nak, a Margit híd és a Batthyány tér közötti szakaszát **Angelo Rotta rakpart**-nak, a Batthyány tér és a Lánchíd közötti szakaszát **Sztehlo Gábor rakpart**-nak, a Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakaszát **Friedrich Born rakpart**-nak, az Erzsébet híd és a Szabadság híd közötti szakaszt **Raul Wallenberg rakpart**-nak, a Szabadság híd és a Petőfi híd közötti szakaszt **Waldemar és Nina Langlet rakpart**-nak nevezték el. A pesti alsó rakpart a XIII. kerületi Dráva utca és Margit híd közötti szakaszát **Carl Lutz rakpart**-nak, a Margit híd és a Lánchíd közötti szakaszt **idősebb Antall József rakpart**-nak, a Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakaszt **Jane Haning rakpart**-nak, a Szabadság híd és a Közraktár utca közötti szakaszt **Salkaházi Sára rakpart**-nak nevezték el.

Forrás: Fővárosi Híradó

mű rendszámotábla nélküli, vagy más gépjárműre bejegyzett rendszám használata, az állami műszaki vizsga nélküli, illetve más járműre szóló engedéllyel történő vezetése – 170-255 UAH.

- Az előző pontban meghatározott szabálysértés ismételt elkövetése 1 éven belül – 255-510 UAH vagy közmunka 30-40 órában, a jármű forgalomból való kivonásával vagy anélkül.
- Olyan jármű használata, melynek azonosítószámai nem felelnek meg a hivatalosan bejegyzetteknek, vagy más járműre érvényesek, nem olvashatók vagy hamisak – 255-340 UAH.
- Ha az iránytaxiban a műszakilag megengedtnél több utast szállítanak – 170-255 UAH.
- Az iránytaxi nem tartja be a megállókkal kapcsolatos előírásokat az utasok be- és kiszállításánál 255-340 UAH.
- A buszjárat utasait 500 km-nél hosszabb távolságon, váltás nélkül, egy gépjárművezető szállítja – 170-255 UAH.
- A megengedett sebesség túllépése több mint 20 km/órával, vagy a közúti jelek szabályainak be nem tartása, parkolóknál, gyalogosátjárókon való szabálytalan közlekedés, a gyalogosoknak járó elsőbbség meg nem adása, járdákon, továbbá kijelölt járdákon, gyalogos utakon történő közlekedés – 225-340 UAH.
- A kereszteződéseken, közforgalmi megállókon való szabálytalan közlekedés, a jelzőlámpa tilos jelzésén való áthaladás, vagy a közlekedési rendőr jelzésének megszegése vagy figyelembe nem vétele, nem szabály-

szerű előzés, mobiltelefon használata kihangosító berendezés nélkül – 510-680 UAH, vagy 30-40 óra közmunka.

- Olyan szabálysértés elkövetése, melynek eredményeként közúti baleset következett be – 680-850 UAH, vagy a vezetői engedély bevonása 6 hónaptól 1 évig terjedő időszakokra.
- Ha nem áll meg a gépjármű a közlekedési rendőr erre irányuló jelzésére – 152-187 UAH, vagy a vezetői engedély bevonása 3-6 órára.
- A baleset helyszínének elhagyása, a balesetben érintett gépjárművezető részéről – 255-306 UAH, vagy 30-40 óras közmunka vagy 10-15 napig terjedő elzárás.
- Megkülönböztető hang- és fényjelzések szabálytalan (engedély nélküli) használata – 850-1020 UAH, a jelzőberendezés elkobzásával, vagy anélkül.
- Vasúti átjárón történő áthaladás tiltó jelzés ellenére – 340-425 UAH.
- A vasúti átjárókban egyéb közlekedési szabályok megsértése – 255-340 UAH.
- Olyan szabálysértések, melyek elkövetésének eredményeként kár keletkezett a gépjárművekben, szállítmányokban, köz- vagy autópályákban, vasúti átjárókban, közúti létesítményekben, vagy egyéb vagyonban – 340-425 UAH, vagy a jogosítvány bevonása 6 hónaptól 1 évre.
- A gépjármű átadásának (rendelkezésre bocsátásának) magtagadása a rendőrség, mentőszolgálat munkatársainak – 68-136 UAH.
- Gépjárművezetés vezetői engedély, forgalmi engedély, vagy kötelező biztosítás hiányában – 425-850 UAH.
- A gépjármű vezetése, gépjárművezetésre nem jogosult személy részéről – 510-595 UAH.
- A közlekedési szabályok megsértése gyalogos részéről. Figyelmeztetés, vagy 51-85 UAH bírság.
- Közlekedési szabályok megsértése kerékpárral közlekedő, illetve állat- vagy fogathajtó részéről – 85-136 UAH.
- Az előző pontban meghatározott szabály-

Foci VB: A francia és az olasz csapat tagjai tegnap közösen meglátogattak egy fokvárosi árvaházat. „Szívszorító volt látni a szomorú kis arcukat és a reménytelenséget” – nyilatkozta a 6 éves Dzszamal.

* * *

Miért szaladt el a műtét elől? – kérdezik a beteget.

– Tudja, azt mondta az asszisztensnő, hogy: „Nyugodjon meg, nem lesz semmi baj, ez csak egy közönséges vakbélműtét.”

– Na és? Miért ijedt meg ettől?

– Mert nem nekem mondta, hanem a sebészorvosomnak!

sértés elkövetése ittas állapotban – 136-170 UAH.

- Fenti szabálysértések elkövetése, melyek eredményeként baleset következett be – 170-255 UAH vagy 20-40 órás közmunka.
- Olyan gépjárművek sorozatgyártása, melyek műszaki állapota nem felel meg az előírt szabványoknak, vagy hivatalos, kötelező okmányok nélkül történő kibocsátása (ideértve a kötelező biztosítási kötvény hiányát is). A gyártó cég vezetőségének bírságolása – 650-850 UAH.
- Az előző pontban rögzített szabálysértés ismételt elkövetése egy éven belül. A vezetőség bírságolása – 850-1360 UAH.
- Gépjármű vezetése ittas vagy kábítószeres használatát követő-, vagy más kábult állapotban, illetve olyan gyógyszerek hatása alatt, melyek csökkentik a vezető személy figyelmét, reagálásának gyorsaságát, valamint, ha az ilyen állapotban levő gépjármű-vezető nem hajlandó az orvosi ellenőrzésnek alávetni magát – 2550-3400 UAH, vagy a jogosítvány bevonása 1-2 évre vagy 40-50 óra közmunka vagy 7-10 napi elzárás.

SZLOVÁKIA

Szlovákia EU-tagállam, így a beutazáshoz engedő a személyi igazolvány, gyermekek esetében viszont még mindig szükséges az útlevelel. Határellenőrzés nincs, azonban mélylégi kontrollra lehet számítani a határsávbán akár 30-50 kilométeren belül bármikor, bárhol.

Északi szomszédunk elfogadja a nemzeti jogosítványunkat, kiegészítő nemzetközi jogosítványra csak autóbérlés esetén szükséges. Nem előírás, mégis célszerű a kötelező felelősségbiztosítás érvényességét igazoló nemzetközi zöldkártya kiváltása.

Szlovákiában a hivatalos fizetőeszköz az euró.

Közlekedés

A szlovákai közutakon megengedett sebességhatárok:

- lakott területen: 50 km/h
- lakott területen kívül: 90 km/h
- autópályán: 130 km/h
- az autópályákon meghatározott legalacsonyabb sebesség: 80 km/h
- lakott területen áthaladó autópályákon és gyorsforgalmi utakon engedélyezett legalacsonyabb sebesség: 65 km/h
- lakott területen áthaladó autópályákon és gyorsforgalmi utakon engedélyezett legmagasabb sebesség: 90 km/h
- kizárólag a legbiztonságosabb autópályák kijelölt szakaszain: 160 km/h
- autóbuszok, teherautók, kamionok, maximális sebessége: 100 km/h

A szlovákiai közutak állapota általában megfelelő. Az ország terepviszonyai miatt ugyanakkor az utak vonalvezetése esetenként kockázatot hordoz magában. A hegyvidéki utak – még az országos főutak is – rendkívül kanyargósak, azonban az erre figyelmeztető jelzések hiányosak. Mindenképpen javasolt a magyarországinál lényegesen óvatosabban

- Az előző szabálysértés ismételt elkövetése egy éven belül – a vezetői engedély bevonása 2-3 évre szólóan, a gépjármű lefoglalásával, vagy anélkül, vagy 50-60 óra közmunka, illetve 10-15 napig terjedő elzárás.
- E szabálysértés ismételt elkövetése egy éven belül. Vezetői engedély bevonása 10 évre szólóan, a gépjármű lefoglalásával.
- A gépjárművezető a közúti balesetet követően, az orvosi vizsgálatig alkoholt, kábítószert, vagy olyan gyógyszert fogyaszt, amely nem tartozik a baleseti ellátás körébe tartozó gyógyszerek közé, vagy addig, amíg nem születik döntés az orvosi vizsgálat szükségletéről. Vezetői engedély bevonása 2-3 évre szólóan vagy 10-15 napig terjedő elzárás.

Közbiztonság

Ukrajnában alapvetően a közbiztonság állapota jó, ám a magyar állampolgárok által gyakrabban látogatott Kárpátalján azonban nem kielégítő. Igazán súlyos bűncselekmények sértettjévé ritkán válnak honfitársaink, de jellemző a például gépjárműben felejtett

közlekedni. Baleset szempontjából különösen veszélyes útszakaszok a Zólyom (Zvolen) - Rózsahegy (Ružomberok), Garamszentkereszt (Žiar nad Hronom) - Túrócszentmárton (Martin), Rózsahegy (Ružomberok) - Tvrdošín, Vágbeszterce (Považska Bystrica) - Zsolna (Žilina) és a Poprad - Eperjes (Prešov) közötti utak.

A közutak kitáblázottsága, a különféle közúti jelzések elhelyezésének gyakorisága alacsonyabb, mint Magyarországon. Különösen problémás az egyes, kisebb helységek irányára vonatkozó útjelző táblák elhelyezése, melyeket van, ahol kizárólag közvetlenül az adott bekötőútnál, nem egy esetben az útkereszteződés mögött helyezik el.

Az ország úthálózatán belül a folyamatos fejlesztések ellenére még mindig nagyon alacsony az autópályák, illetve az autóutak aránya. Magyarországról Pozsony kivételével egyetlen, magyar turisták által sűrűn látogatott terület sem közelíthető meg autópályán.

Kötelező a matrica használata az autópályán és autóúton való közlekedéskor mindenhol, ahol az autópálya vagy autóút közúti jelzés szerepel. Matrica a nemzetközi forgalmú határátkelőhelyeken, egyes benzinkutaknál és egyes postahivatalokban vásárolható. A nem díjköteles szakaszokat az autópálya, illetve

értékek eltulajdonítása. Sajátos érdekesség viszont, hogy több esetben az elkövető lehetővé teszi a dokumentumok – elsősorban útlevelel – visszavásárlását. Ezért az Ukrajnába utazó magyar turistáknak különösen ajánlott, hogy értékeik megóvására különösen figyeljenek, irataikat tartsák mindig maguknál.

Kárpátalján a zsúfolt piacokon viszonylag gyakran előfordul a zseblópás, ezért érdemes erre is odafigyelni és zsebtolvajok dolgát megnehezíteni.

Nyílt utcán, közterületen az esetleges konfliktusok elkerülése érdekében célszerű kerülni a konfliktusra alkalmas adó helyzeteket. Senki ne viselkedjen a helyiekkel kihívó módon, vagy agresszívan. Végül senki ne számítson arra, hogy a helyiek majd a védelmére kelnek.

Ukrajnában is előfordul, hogy a hatóságok, az alulfizetett hivatalnokok helyzeti előnyükkel visszaélve megsarcolják a nyelvet nem beszélő, a helyi jogszabályokat nem ismerő külföldit. Ilyen esetben ne fizessen senki, semmilyen helyi bírságot, illetve – amennyiben módjukban áll – haladéktalanul forduljanak az ukrainjai magyar konzulátusok munkatársaihoz.

autóútjelzés alatt elhelyezett „BEZ ÚHRADY” felirat mutatja.

A fizetős autópálya- és autóútszakaszok matricadíjai (személygépkocsi):

- éves matricadíj 3,5 tonnáig: 36,50 EUR
- havi matricadíj 3,5 tonnáig: 9,90 EUR
- heti matricadíj 3,5 tonnáig: 4,90 EUR

A fizetős autópálya- és autóút szakaszok, valamint a közlekedési táblával megjelölt 1. osztályú közút-szakaszok e-matrica díjai (teherautó):

- 9 hónapos matrica-díj 3,5-12,0 tonnáig 495 euró, 12 tonna felett: 810 euró
- havi matrica díj 3,5-12,0 tonnáig: 55 euró, 12 tonna felett: 90 euró
- heti matrica-díj 3,5-12,0 tonnáig: 24 euró, 12 tonna felett: 40 euró
- napi matrica-díj 3,5-12,0 tonnáig: 8.60 euró, 12 tonna felett: 10 euró.

A matrica érvényességi idejét személyautók esetében az eladó jelöli meg a matricán, amit a szélvédő jobb felső vagy alsó sarkába kell felragasztani. (A gépkocsi összsúlyaként a gépkocsi forgalmi engedélyében szereplő adatot kell számításba venni.) Amennyiben a gépjármű az adott útszakaszon (autópályán, autóúton, illetve díjköteles főútvonalon) nem rendelkezik érvényes matricával, az éves matricadíj tizszeresének megfelelő összegű

Rendőri kiszólások

– Ha fut, azzal csak annyit ér el, hogy fáradtan megy előzetesbe.
– Szóval nem tudja mennyivel ment. Ezek szerint azt írhatok a feljelentésbe, amit akarok...
– Természetesen beszélhet az ügyeletes tiszttel, de nem hin-

ném, hogy sokat segítene. Tényleg, mondtam már, hogy én vagyok az ügyeletes tiszt?

– Figyelmeztetés? Tényleg ezt kéri? Jó, rendben, ez esetben figyelmeztetem, ne csináljon többet ilyet, mert akkor ugyanúgy

megbüntetem, mint most.

– A következő kérdésre adott válasza alapján döntöm el, hogy részeg-e, vagy sem. Tehát. Miki eger kutya volt, vagy macska?

– A bilincs azért szoros, mert új.

– Két pontosan mekkora sört?

büntetéssel sújtható. A matricákat a rendőrség ellenőrzi. (2010. január elsejétől a 3,5 tonnát meghaladó gépjárművek esetében már az elektronikus útdíj fizetési rendszer van érvényben, mindez a személygépkocsikra 2013-tól vonatkozik.)

Közlekedésbiztonság

Éjjel-nappal kötelező a gépkocsinak a tompított fény használata. Ez vonatkozik mind a lakott területekre, mind a lakott területen kívüli utakra. A tompított fény használatát szigorúan ellenőrzik, elmulasztása 60 euró büntetéssel járhat.

A szlovák közlekedési szabályok szerint nem lehet olyan gépkocsival közlekedni, amelyiknek a szélvédője (részben) sötétítőfóliával takart. Ez alól kivételt képeznek azok a külföldi gépkocsik, amelyek esetében garilag történt meg ennek felhelyezése, vagy utólagosan, hivatalos szerezőműhelyben, dokumentumokkal igazoltan. Utóbbi esetében célszerű a szerezőről kiállított hivatalos igazolásokat a gépkocsiban tartani, mert ennek hiányában előfordulhat, hogy megtagadják a gépkocsi beléptetését Szlovákiába, illetve az országban történő ellenőrzéskor ezért büntetnek.

A sofőr látószögében nem lehet zavaró elem, így az elülső szélvédőn nem lehet lejárt autópálya-matrica, ezért az az autós, aki nem kaparja le lejárt matricáit, 33 eurós bírságot kaphat. GPS-készülék nem szabad a szélvédő közepén elhelyezni, mivel a sofőrt ott zavarja! Radar detektorok használata tilos (a passzív is)!

Megszűnt viszont a tartalékizzók tartásának kötelezettsége.

Vezetés közben mobiltelefont használni kizárólag kihangosítóval lehet.

Közúti kihágásért, a megengedett maximális sebesség túllépéséért – a helyszínen – kiszabható büntetés összege 20 - 250 euróig terjedhet. Rendőrségi feljelentés esetén a büntetés akár 500 euró is lehet. A szabálysértések esetén a rendőrség általában igen szigorúan jár el. Szervezetileg a határőrség is a rendőrség része, s így beléptetéskor (például rajkai magyar és szlovák ellenőrző pont közti szakaszon történő mobiltelefonálásért) akár azonnal megbüntethetik a magyar autóst, a már szlovák államterületen elkövetett szabálysértésért.

A sofőröknek rendkívül szigorú bírságokra kell számítaniuk. Ha valaki visszautasítja a szondát, 300 - 1300 euróig terjedő bírságra számíthat. Ittas vezetésért 200 - 1500 euró büntetés jár, gyorshajtásért 150 - 800 euró a szankció.

Ha a sofőr nem tudja kifizetni a helyszíni bírságot, elkobozzák a jogosítványát, és csak a tartozás kifizetése után kapja vissza. Erre az időre ideiglenes, 15 napig érvényes engedélyt kap a vezetésre, amely csak Szlovákia területén érvényes.

Baleset résztvevői egymás között, megegyezéssel tisztázhatják a biztosítási részt. A rendőrséget csak akkor kell a helyszínre hívni, ha a baleset során valaki megsérül, vagy meghal,

Tisztelt Szerkesztőség!

Rendszeres olvasója vagyok a Taxisok Világa c. havilapnak, így nagy érdeklődéssel figyelem azokat az írásokat, amelyek a taxisok problémáival foglalkoznak. Sajnos igen kevés sikerrel. Én azt látom, hogy nem akarják a felmerült problémákat megoldani, ugyanis a zavarosban jobban lehet a taxisokat „leenyúlteni”. Pl. az alacsonyan tartott tarifákkal.

Merem remélni, hogy az új kormányunk lesz józan felelős vezetője, aki szívügyének érzi majd a taxisok problémáinak rendbetételét.

Szeretnék 3 problémával konkrétan, kiemelten foglalkozni:

TARIFAKÉRDÉS:

Nagyon tévednek azok a vezetők, akik a tarifamaximálásban látják a megoldást! Javaslatom, hogy a minimáltarifa meghatározása is legyen kötelező, amely némi nyereséget is garantálna a vállalkozások számára és biztosítaná a verseny lehetőségét az utasok megtartása érdekében.

illetve ha a keletkezett kár túllépi a 4000 eurót. Balesetnél a rendőrség helyszínelése csak ekkor ingyenes, egyébként 170 eurót kell fizetni érte!

Védősisak használata kötelező a kerékpárosoknak, a felnőtteknek csak lakott területen kívül, gyermekeknek 15 éves korig viszont lakott területen is. Településen kívül biciklivel közlekedők kötelesek fényvisszaverő mellényt viselni.

Közbiztonság

A bűnözés szempontjából Szlovákia nem tér el a térség többi országától. A leggyakoribb bűncselekmények itt is vagyon elleni deliktumok, és itt is fellelhető a korrupció. A külföldi állampolgárok sérelmére döntő mértékben vagyon elleni bűncselekményeket, ezen belül is elsősorban lopásokat követnek el. Különösen a turisták által sűrűn látogatott helyeken, így Pozsony és Kassa történelmi városrészében, amit egész évben sokan keresnek fel, óvakodni kell a zsebtolvajoktól. Rendkívül gyorsan és észrevétlenül ürítik ki a gyanútlanul sétálgató turisták zsebeit, táskáit, gyakran

Pl.: Maximált tarifa indulási díja **600 Ft**, kilométer díja **300 Ft**, várakozási díja **60 Ft/perc**

Minimál tarifa indulási díja **500 Ft**, kilométer díja **250 Ft**, várakozási díja **60 Ft/perc**

LÉTSZÁM:

Javaslatom: azonnal le kellene állítani a további taxiengedélyek kiadását, mindaddig, amíg a kívánt szintre csökken a létszám.

Pl.: Debrecenben a lakosságszámhoz arányosan számolva **200 fő** taxi vállalkozó lenne a kívánatos.

A TAXIS SZAKMA MEGBECSÜLÉSE:

Javaslatom: ahhoz, hogy ismét becsülete legyen ennek a vállalkozásnak, szükséges ennek értékét pénzben is kifejezni. Ez a rendszer az Európai Unió számos tagállamában már így működik.

Pl.: **1 millió forintot** kellene betenni egy pénztétehez, amely egyben az utasok biztosítását is szolgálná, valamint a vállalkozás megszűnése esetén akár eladható, vagy visszakérhető lehetne.

Tisztelettel:

Áncsán Mihály
Főnix Taxi 400

lökdösődést provokálva. Ezért tanácsos a látványosságok mellett erre is figyelni, valamint az okmányokat, hitelkártyákat nem a készpénzzel együtt tartani.

A tömegek által látogatott kempingek nyáron, valamint a síközpontok télen ugyancsak kedvelt működési területei a tolvajoknak. Az okmányokat és értékeket, célszerű értékmegőrzőben tárolni.

Az utóbbi időben elterjedtek trükkös lopások. Bevett gyakorlat, hogy a gépkocsi vezetőjének figyelmét valamivel elterelik – például kiszúrák a gumit –, s a figyelmetlenséget használva, az autóban található értékeket elviszik.

A különféle hatóságok, hivatalos szervek a magyar állampolgárokkal korrektül járnak el, az ügyintézésre általában nincs panasz. Előfordul ugyanakkor, hogy egyes rendőri intézkedések, illetve azok hangneme kifogásolható. Ilyen esetekben fel kell írni az intézkedő rendőr nevét, illetve a kitzűzőjén szereplő azonosítási számát, s az intézkedést követően írásban jelezni kell a kifogást a nagykövetségnek vagy a főkonzulátusnak.

Ágyba dugtam a három- és ötéves lányaimat. Atöltöztem egy régi melegítőalsóba és kinyúlt pólóba, majd bementem a fürdőszobába haját mosni. Még ott is hallottam, hogy veszekednek. Egy ideig hallgattam, majd törölközőt csavartam a fejemre, berontottam a szobájukba és leordítottam őket. Útban visszafelé még hallottam, ahogy a hároméves megkérdézi nővérét:

– Te Réka, ez meg ki volt?

Foci nőknek

- A VB annyiban tér el a Bajnokok Ligájától, hogy a Real Madrid játékosai ekkor a spanyolok ellen játszanak.
- A plexitető alatt ülő játékosok nem a buszra várnak...

- A zászlót nem azért emelik fel a pályára szélén, mert indul a vonat.
- A pálya közepén nem a kapus szaladgál, hanem a bíró...
- Szöglet a kerek és az ovális stadionban is van...

Más

– Az italt el lehet hagyni, a rossz csak az, ha nem tudod hol hagyta.

Villamoson:

- Néni, le akar ülni?
- Igen.
- És hová?

- Mi az egészséges ellentéte?
- Feleség.

NÉMETORSZÁG

A beutazáshoz érvényes magyar személyigazolvány (mind a négytípusú), vagy érvényes magyar útlevél szükséges. Ajánlott, hogy az utazási okmány a beutazás, illetve a tervezett kiutazás időpontjától számítva még legalább 3 hónapig érvényes legyen. Ha gyermek nem a szüleivel utazik, célszerű, hogy a szülők a kísérésnek – két tanú vagy közjegyző előtt aláírt – írásbeli meghatalmazásban adják hozzájárulásukat a gyermek külföldre utazásához.

A magyar állampolgárok németországi tartózkodásához nincs szükség külön engedélyre.

Németországi – különösen hosszabb távra tervezett – tartózkodás esetén a lakóhely szerinti önkormányzat lakcímbjelentő hatóságánál (Meldeamt vagy Einwohnermeldeamt), a kiutazást követően szükséges bejelenteni a lakcímet, tartózkodási címet. Az egyes tartományokban a bejelentkezési kötelezettség határideje eltérő lehet.

Közlekedésbiztonság

A németországi közlekedés akár szárazföldi (közúti, vasúti), akár vízi- vagy légi úton alap-

vetően biztonságos. Berlinben, de más nagyvárosokban is egyre gyakrabban nehezítik a közlekedést a különböző érdekcsoportok munkabeszüntetései (repülőtéri, közlekedési dolgozók, köztisztviselők, egészségügyi dolgozók), erről indulás előtt és kinn tartózkodás idején is érdemes tájékozódni.

A szárazföldi közlekedés (közúti, vasúti) – biztonságos, jól kiépített és karbantartott autópályákon, vagy egyéb úthálózaton zajlik. Az úthálózaton egyértelmű és jól látható közlekedési táblák, valamint többnyire könnyen értelmezhető jelzések találhatók. Kivételt talán a megállási korlátozások kiegészítő jelzései és a kerekpárosok közlekedése jelent, amely fokozott figyelmet igényel az autósoktól. A tilosban parkoló gépkocsikat elszállítják, amelynek költségei a bírsággal együtt igen magasak (városként és tárolási naponként változó, de alapesetben akár 2-300 euró is lehet). Németországban nincs általánosan kötelező sebességkorlátozás az autópályákon (az ajánlott sebesség 130 km/h), azonban gyakori a helyi (jól kitáblázott) korlátozás, melynek betartása kötelező. A közlekedési szabályok megsértői

gyakori ellenőrzésekkel és magas bírságokkal (súlyosabb esetben szigorúbb szabálysértési vagy büntetőeljárással) számolhatnak. A tehérgépkocsik, buszok műszaki állapotát, a sebességhatárok és a pihenőidők betartását, az autópálya-használati díj (néhány rövidebb szakasz kivételével személygépkocsiknak nem kell fizetni) megfizetését rendszeresen és szigorúan ellenőrzik, szabálytalanság esetén magas bírságot szabnak ki, továbbá számolni kell a javítás magas költségeivel is (a továbbhaladás műszaki hiányosság esetén csak a javítás után megengedett).

Németországra is kötelező az érvényes gépjármű-biztosítás, valamint az egyéb okmányokra is érdemes odafigyelni (vezetői engedély, rendszám, forgalmi engedély). Az alkohol vagy kábítószer befolyása alatti járművezetés itt sem megengedett, még akkor sem, ha nem a nulla tolerancia van érvényben.

A német közutakon megengedett sebességhatárok:

- lakott területen: 50 km/h
- lakott területen kívül: 100 km/h

Folytatás a 21. oldalon

FÓTAXI TAXISNAP 2010

Ha június, ráadásul a hónap utolsó vasárnapja, akkor biztos, hogy fótaxis taxisnap. Idén sem volt másképp, így egyáltalán nem volt meglepő a tavalyinál is több látogató. 2010. június 27-én, vasárnap került megrendezésre a hagyományos Fótaxi Taxisnap a megszokott helyszínén, a csepeli Szabadkikötő Sportegyesület telerén.

Az időjárás a tavalyihoz képest kegyes volt a szervezőkhöz, az összes rendezvény, sportesemény lebonyolítása a tervek szerint sikerült

A Taxisnap 9 órakor, Hausz Gyula vezérgazgató rövid köszöntőjével kezdődött. Ezután Farkas Tamás vezetésével sorsoltak a szép számban nevező kispályás labdarúgó-csapatok között, majd következtek az izgalmas meccsek. A három pályán egy időben zajló mérkőzésekkel párhuzamosan indultak a teke- és asztalitenisz-bajnokságok. A látogatók a sportkomplexum minden lehetőségét kihasználták, így a csocsó-asztal sem maradt magára, egy percre se. Miközben a felnőtt korosztály a különféle rendezvényeken foglalta el magát, a gyerekeket Zolibohóc köztette le tartalmas műsorával. Az arcfestés, lufihajtogatás mellett, a gyáli lovasiskola kistermetű pónilovakon és pónifogaton vitte körbe-körbe a gyerekeket. Az ál-

latsimogatóban bemutatott törpepónik, kecskék, lámák és más egzotikus állatok végtelen türelemmel viselték a folyamatos „szeretgetést”. Sokan látogatták meg az idén újra indított, és a rendezvényre kitelepült Fótaxi Motorsport egyesület versenyautóit, és legalább ilyen sokan gyarapították családi fotóalbumuk anyagát a gyönyörű állapotban kiállított, fehér „retro” Ladataxisban pózolván.

Az egészségszigeten ifjak és idősebbek is szép számmal vették igénybe az üzemorvos szolgáltatását. Az egészségsziget mellé telepített csontkovács sem állt meg, egy percre sem. Az ülőmunkában megfáradt derekak, hátaik és vállak kisebb roppanások kíséretében, szakértő kezek alatt kerültek a helyükre.

A szervezeten bonyolított sportversenyek ebédig befejeződtek. Az illatozó bográcsgulyás és frissen sült rétes fogyasztása közben Pesti Zoltán akusztikus koncertjét élvezhette a közönség. A kellemes nyáridő a sörbarátokat is felbátorította, így a szentendrei sörfőzde tartósítószermentes, frissen főzött nedűje is jól fogyott. Talán ennek is köszönhető, hogy a fiatal humorista, Somogyi András stand up comedy-jét végig harsány nevetés és taps kísérte. A nagy dumák után következtek a nagy slágerek

a Brillantin tánczenekar tolmácsolásában. A szervezők gondoltak a foci vb rajongóira, akik a díjátadók után az óriás kivetítőn közösen izgulhatták végig a fergeteges és izgalmas angol – német nyolcad-döntőt. A focimeccs után következett a tombolasorsolás. A szervezők idén, a sajnálatos aktualitás miatt, a májusi árvízkarosultak részére ajánlották fel a tombolasorsolás teljes bevételét, valamint a külön erre a célra szervezett gyűjtésre is sokan hozták el a számukra nélkülözhető, de az egyik napról a másikra mindenüket elvesztők számára még használható csomagjaikat. A tombolasorsoláson – a sok egyéb értékes nyeremény mellett – fődíjként idén is 1 hetes családi nyaralás került kisorsolásra a Fótaxi Szabadi-sóstói vízparti üdülőjében.

A tombolasorsolást követően kicsit nehezen akart elindulni a záróprogramként tervezett karaoke-verseny, de a nyíregyházi Fótaxi csapata bátor hozzáállásával és kitűnő produkciójával meghozta az éneklési kedvet, és a végére már sorban állak a mikrofonért a kicsi és nagy megasztárjelöltek.

Ez a nap is bizonyította, hogy a szűkös időkben is muszáj néha megállni, pihenni, szórakozni, sportolni, közösen eltölteni legalább egy kevés időt. A minden-

napok létért folytatott küzdelemben fontos legalább pár órára kiköszökeni a taposómalomból, jó hangulatban emlékezni a régi szép időkre, jókat nevetni a sokat hallott sztorikon.

Természetesen a Fótaxi Taxisnap 2011-ben is megrendezésre kerül. Így jövőre is várunk minden taxikollégát és családját egy közös ünneplésre.

És végül, de nem utolsósorban, a különböző versenyek győzteseinek listája:

- Teke – férfiak:** 1. Fülöp József, 2. Fodor Tamás, 3. Gönczi Ádám
Teke – nők: 1. Takács Csilla, 2. Vajda Lívia, 3. Magyar Ildikó
Asztalitenisz: 1. Takács Andor, 2. Magyar Zoltán, 3. Rafael Péter

Kispályás labdarúgó-bajnokság: 1. Fótaxi Adrienn, 2. Pepita Old Boys, 3. Pepita Sasok

Gólkirály: Nagy Tibor – Pepita Sasok

Legjobb kapus: Varga József – Pepita Old Boys

Legjobb játékos: Hossu István – Fótaxi Adrienn

Karaoke:
 1. Tomaszovszki Pál – Fótaxi Nyíregyháza
 2. Fótaxi Nyíregyháza férfi kórusa

3. Az összes többi bátor (16 fő) nevező

A nap krónikása

Lengyel Sándor

Folytatás a 18. oldalról

- autópályán ajánlott: 130 km/h
- lakókocsit vontató személygépkocsi sebessége: 80 km/h.

Előírás az első és hátsó biztonsági öv használatára is. A gyermekek részére 4 éves korig kötelező a gyermekülés, 12 éves korig és 150 cm alatt pedig az üléspárna.

Az alkohol megengedett mennyisége maximum 0,5 ezrelék. Akinél ennél magasabb értéket észlelnek, annak pénzbírsággal és a jogosítvány bevonásával kell számolnia. Ha a gépjármű vezetője balesetet okoz és vérében az alkohol a határérték alatti, akkor is megbírságható.

Aki a közlekedési szabályokat nem tartja be, annak magas pénzbírsággal és akár a vezetői engedélye bevonásával is számolnia kell.

Közlekedési szabálysértések és bírságok

Megengedett sebesség túllépése lakott területen belül:

21-25 km/h:	80 euró
26-30 km/h:	100 euró
31-40 km/h:	160 euró
41-50 km/h:	200 euró
51-60 km/h:	280 euró
61-70 km/h:	480 euró
70 km/h felett:	825 euró

Megengedett sebesség túllépése lakott területen kívül:

21-25 km/h:	70 euró
26-30 km/h:	80 euró
31-40 km/h:	120 euró
41-50 km/h:	160 euró
51-60 km/h:	240 euró
61-70 km/h:	440 euró
70 km/h felett:	600 euró

Relatív gyorsajtás (esős, illetve síkos úttest esetén): 100 euró Ittas, ill. drog hatása alatti járművezetés (ha más szabálysértés nem valósul meg):

első alkalommal:	500 euró
második alkalommal:	1.000 euró
harmadik alkalommal:	1.500 euró

Tilos jelzésen való áthaladás: ha a tilos jelzés 1 sec. belül: 90 euró ha a tilos jelzés 1 sec. túli: 200 euró más közlekedő veszélyeztetésével: 320 euró

A gyalogátkelőhelyen áthaladás, az ott várakozó személy áthaladásának biztosítása nélkül: 80 euró
Veszélyes tolatás, ill. megfordulás: 80 euró

Jobbra tartási kötelezettség elmulasztása: 80 euró
Előzési tilalom megszegése: 150 euró
Megállás az autópálya leálló sávjában: 70 euró

Illegális gépkocsi versenyzés (ha más jogsértés nem valósul meg):

résztevő:	200 euró
rendező:	500 euró

Nehézteher-gépjárművel közlekedés hétvégi tilalom esetén:

járművezető:	200 euró
tulajdonos:	380 euró

Végezetül kissé bonyolultnak tűnő szabályozás.

Követési távolság be nem tartása 80 km/h haladási sebesség felett:

kevesebb mint 5/10 - 40 méter: 75 euró

„WiFi On Board”

MINDEN CITROËN MODELLBEN

A CITROËN olyan szolgáltatást kínál, amelynek segítségével az autóból is elérhető és tökéletesen használható az internet, így az utasok tartalmasabban tölthetik el az időt utazás közben.

A rendkívül egyszerűen használható rendszer alapját egy WiFi router alkotja, amely az ügyfél által kiválasztott szolgáltatótól vásárolt 3G/3G+ SIM-kártyával működik.

A CITROËN WiFi On Board az autó utastereiben korlátlan internet-hozzáférést biztosít, így minden utas szabadon olvashatja e-mailjeit, cseveghet, böngészhet, játszhat, menet

kevesebb mint 4/10 - 32 méter:	100 euró
kevesebb mint 3/10 - 24 méter:	160 euró
kevesebb mint 2/10 - 16 méter:	240 euró
kevesebb mint 1/10 - 8 méter:	320 euró

Magyarázat: amennyiben 100 km/h sebességnél a járművezető csak 10 méteres követési távolságot tart (1/10), akkor a bírság összege 320 euró

130 km/h haladási sebesség felett:

kevesebb mint 5/10 - 65 méter:	100 euró
kevesebb mint 4/10 - 52 méter:	180 euró
kevesebb mint 3/10 - 39 méter:	240 euró
kevesebb mint 2/10 - 26 méter:	320 euró
kevesebb mint 1/10 - 13 méter:	400 euró

Környezetvédelmi zónák

Az egyes kijelölt zónákba csak előzetesen beszerzett matricával lehet behajtani, ennek hiányában bírság szabható ki a gépjármű vezetőjével szemben. Az Európai Unió Tanácsa 199/30/EK irányelvének végrehajtása keretében Németországban - elsőként Berlinben, Kölnben és Hannoverben - 2008. január 1-jétől behajtási tilalmat rendeltek el azon gépjárművekkel szemben, amelyek nem rendelkeznek a rendelet szerinti finompor-határérték betartását igazoló matricával. A behajtási tilalom az említett városok meghatározott területére, általában a szélesebb értelemben vett belvárosra terjed ki.

A védett övezetek:

Augsburg, Bochum, Dortmund, Düsseldorf, Essen, Herrenberg, Ilsfeld, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, Mühlacker, München, Nürnberg, Pforzheim, Regensburg, Reutlingen, Schwäbisch-Gmünd, Stuttgart és Tübingen

2010. január 1-jétől: Freiburg (Breisgau)

2010-ben: Frankfurt am Main

A rendelkezés vonatkozik a Németországba utazó, a fenti zónákba behajtani szándékozó külföldi turistákra is. A matricával nem rendelkező gépjárművezetők a német jogszabály értelmében 40 euró bírsággal sújthatók. A matrica korlátlan ideig, és egész Németország területére érvényes. Arra ügyelni kell, hogy a rendszám megegyező legyen. A matricát a zónával rendelkező városokban a forgalmi engedély kiadásával foglalkozó hivataloknál lehet beszerezni, egységesen 5 euróért, de online is megrendelhető, ez esetben a különböző cégek többet is kérhetnek az ügyintézésért. A környezetvédelmi okmány kiállításához

közben és álló helyzetben (járó motornál) egyaránt.

A WiFi On Board nagy

szolgáltatást tehet a hosszú családi utazások során, hiszen a gyermekek és fiatalok figyelmét online játékokkal is lehet kötni, de hasznát vehetik a taxifoförök is, akik ezzel az extra szolgáltatással új ügyfelekre tehetnek szert. A CITROËN WiFi On Board március óta elérhető, egyelőre a C3 Picasso, a C4 Picasso, az új C3 és a DS3 modellekhez. 2010 végéig minden CITROËN modellhez - köztük a haszongépjárművekhez is - rendelhető lesz

A CITROËN Európában forgalmazza a WiFi On Boardot, ára országonként változó, Magyarországon 135 000 Ft-ért kapható.

szükséges a gépjármű forgalmi engedélye illetve szükség lehet a gyártónak (márkakepviseletnek) az autó (típus) károsanyag-kibocsátásra vonatkozó adataira. A matrica a hazai TÜV irodákban is kérhető.

Korábban három színben különböztették meg behajtási övezeteket. 2010. január elsejétől csak a zöld színű matricákat fogadják el.

Közbiztonság

Németország alapvetően biztonságos országnak minősül. A bűnüldöző szervek munkájának és a bűnmegelőzés hatékonyságának köszönhetően az ország nem tekinthető a bűnözés által fokozottan fertőzöttnek. A bűncselekmények száma inkább csak a nagyobb városokban (Berlin, Hamburg, Frankfurt, München) magas, de itt sem rendkívüli. A külföldi állampolgárok ellen elkövetett erőszakos bűncselekmények száma alacsony, magyar állampolgárok ellen elkövetett esetek száma meg sem jelenik a statisztikákban. A nagyobb városokban, idegenforgalmi látványosságok helyén (nem számottevő mértékben) előfordul a zsebtolvajlás, lopás (úti okmány is!), igen ritkán rablás, vagy a csalás egyes formái - nemegyszer honfitársaink bemutatásával - pl. „itt a piros, hol a piros” játék vagy a hitelkártya-csalás.

Németország sem mentes a prostitúcióra kényszerítéssel vagy a gyermekpornográfiával kapcsolatos bűncselekményektől. A német hatóságok rendkívül nagy hangsúlyt helyeznek a bűnmegelőzésre és a folyamatos ellenőrzésre ezen a területen is. Különösen említésre méltó a hatékony nem-kormányzati szervek kiterjedt hálózata, szerepük az áldozattá válás megelőzésében, az áldozatok megsegítésében.

Bár a magyar bűnelkövetők aránya a rendőrségi statisztikákban országosan elenyésző, az ellenük Németországban indult büntetőeljárások alapját legtöbbször a kábítószerrel való visszaélés (már kisebb mennyiségű „könnyű drog” birtoklása és különösen kereskedelme/szállítása is szigorúan büntetendő), kábítószer-csempészet, csempészet (pl. cigaretta), csalás (hitelkártya), lopás (pl. bolti) jellemzi. A német igazságszolgáltatási szervek gyakorlata igen szigorú, így pl. azokra is meg lehetős szigorral sújt le, akik esetleg akaratlanul, tévedésből vagy naivitásból válnak elkövetőkké (lásd: a szívességi csomag-futárok klasszikus esetét).

OLASZORSZÁG

Az országba történő belépéshez személyi igazolvány vagy útlevél szükséges. Olaszország tagja Európai Uniónak, fizetőeszköze az euró. A gépjárművel érkezők okmányait ellenőrizhetik, itt jó, ha a nemzetközi kötelező felelősségbiztosítást igazoló zöldkártya is az okmányok között szerepel.

Olaszország kissé más, mint a többi bemutatott nemzet. Minél délebbre utazunk, annál inkább egyfajta szabadosság jellemzi az országot, ami elsőre meglepő lehet. Ugyan az európai közlekedési szabályok érvényesek itt is, mégis Nápolytól délebbre már a forgalomjelző lámpa tilos jelzése sem számít „szentírásnak”, és bizony a sebességkorlátozásokat is többnyire csak a külföldiek veszik komolyan. A déli szieszta természetesen, ilyenkor nem csak az üzletek, de a hivatalok is bezárnak.

A turistákat ugyan szeretik, de kellő szigorral lépnek fel a jogszabályaik megsértőivel szemben. Itt nem csak a közlekedési szabályokat kell érteni. A hazai médiát is megjárta az a hír, amikor az egyik osztrák turistát, aki Jesolo strandján hét euróért hamisított pénztárcát vásárolt egy illegális árustól, ezer euróra akarták megbüntetni. Végül csak a helyi polgármester nagylelkűségének volt köszönhető, hogy a külföldinek nem kellett a 280 ezer forintnyi bírságot kifizetnie.

Az MTI a közelmúltban az alábbi összeállításával kívánta felhívni a figyelmet az olasz viszonyokra: Olaszországban mindenhol 250-1500 eurót – vagyis 70-420 ezer forint közötti összeget – kockáztatunk, ha hamisított márkájú termék vásárlásával segítjük az illegális kereskedelmet. Még magasabb büntetést kell

fizetni, ha Toscana vagy Emilia Romagna tengerpartján kínai masszörök gyúriák testünket. Ők 25 euróért masszírozzák meg a hátunkat. Az érzés kellemes, csak éppen annak, aki igénybe veszi, 2-10 ezer euró pénzbírságot kell fizetni. Olcsóbb, ha Ravenna strandján mezelenül fürdünk: a nudistákat itt 102 euróra büntetik. A bírságot általában a helyi rendőrök róják ki. Pénzt nem szedhetnek be, ezért jegyzőkönyvet vesznek fel, és postán befizetendő csekket adnak át.

Itália számos városa léptetett életbe furcsának tűnő, mindazonáltal nem értelmetlen tiltásokat. Velencében – főleg a turistákkal és galambokkal teli Szent Márk téren – tilos etetni a mindent bepiszkító madarakat, a bírság 50-100 euró. Szintén tisztasági és egészségvédelmi okokból az évi 20 millió turistától látogatott lagúnák városában tilos az utcán enni és a padokon aludni. 50-100 euróra büntetik a városban félmeztelenül sétáló turistákat. Viareggio tengerparti sétányán azt is büntetik, ha lábbal fellépünk a padokra, Vogherában és Novarában azt, ha este 23 óra után a padokon időzünk.

Ötszáz euróig terjedő büntetést róhatnak ki ránk, ha szökőkútban fürdünk, ezért – hiába a nyári forróság – nem érdemes a római Trevi-kútban Anita Ekberget utánozni a Federico Fellini rendezte Édes élet híres filmjelenetében. Az apró Capri szigetén a zajártalom miatt tilos faklumpában kopogni a kockaköveken, ezt 50 euróval büntetik. Az Adriai-tenger parti Sirolóba nem lehet macskákat és kutyákat bevinni, még szájkosárral sem, ennek 155 euró az „ára”. A tüzijáték bölcsőjének tartott Nápoly melletti Positanóban a durrogatás csak szombaton engedélyezett különben 50-500 eurós csekket kapunk. A délutáni szieszta alatt és hétvégén tilos a fűnyírás Forte dei Marmiban, aki ezt megsérti, 500 euró mélyen nyúlhat a zsebébe.

Bolognában a testékszer viseletét akarják megtiltani, az önkormányzat még nem határozott a bírság összegéről.

A legtöbb büntetést a – mi tagadás, a szerényen feltüntetett – előírásokat nem ismerő

turisták kockáztatják az olasz tengerparton. Van, ahol tilos leteríteni a törölközőt a homokra – ez 1000 eurós bírságot von maga után –, más strandon nem lehet a piknikezni vagy a parton játszani, focizni. A Velence közeli Eraclea strandján nem engedélyezik a homokvárépítést, és lyukat sem szabad ásni, mivel az gátolja a közeledést. Aki mégis megteszi, annak 25-500 euróval értékelik a bátorságát. A déli Eboliban egy autóban elkövetett csokolózás félezer euróba kerülhet. Az Alpokban tilos letaposni a gombát, az Appennineken leszedni az erdei gyümölcsöt, ugyanis itt akár 25-1000 eurót is „elkerhetnek” ezért.

Aki pedig megrongálja vagy eltünteti a tiltásra figyelmeztető táblát, az 77-428 euró közötti (2200-110 000 forintnyi) bírsággal számoljon. Szóval igencsak érdemes odafigyelni, hogy mikor, mennyire felelősségteljes magunkról és az olasz előírásokról.

Közlekedés

Az olasz kormány az alkoholosan volán mögé ülők szankcionálására a közelmúltban szigorítást vezetett be. Az ittas vezetőtől a vezetési engedélyt a helyszínen bevonják, és a gépkocsit lefoglalják, amely az eljárás végén az olasz állam tulajdona lesz. A jelenleg érvényben levő olasz KRESZ szerint 0,5 ezrelék alkohol befolyásoltság feletti állapotban történő vezetés minősül ittas vezetésnek. Ha a járművezető bármilyen szabálysértés esetén a helyszínen nem tudja a bírságot kifizetni, akkor a gépkocsiját lefoglalják, és rendszerint fizetés magánparkolóban helyezik el. Így a büntetésen túl, a tárolóhely tulajdonosának is jelentős összeget csepengethet ki. Ez utóbbi a kamionok esetében napi 300-1000 euróig terjedő összeget is elérheti.

A közlekedési szabálysértések kifizetésénél külön nehézséget jelent, hogy a büntetést postai csekken kell befizetni, és csak ennek bemutatása után kapja vissza a tulajdonos a járművet.

Mivel a szabálysértések zöme az autópályán történik, igen nagy gondot okoz postát

Három barátó (egy fiatal lány, egy menyasszony és egy 20 éve férjezett asszony) elhatározzák, hogy este kiöltözve fogják várni párjukat otthon úgy, hogy mindhárman magas sarkút, fekete bőr melltartót és fekete maszkot öltenek.

Másnap megbeszélik, hogy melyikük barátja, férje hogyan fogadta a jelmezt. A legfiatalabb ezt meséli:

– Tegnap este felvettem a fekete bőr alsóneműt meg a maszkot, és amikor ajtót nyitottam a barátomnak, azonnal lerohant. Wow, csajok, fantasztikus este töltöttünk együtt!

Menyasszony:

– Én is bőrmelltartóban, bórsortban és maszkban fogadtam a vőlegényemet, és amikor meglátott, azt mondta: „Imádlak baby, te vagy álmaim nője!” Aztán egész éjjel szerelmeskedtünk.

Mire a férjes asszony:

– Tegnap, mikor hazaért a férjem, én is bőrmelltartóban, fekete harisnyában, túsarkúban, maszkban vártam, mikor meglátott, szakadva a röhögéstől csak annyit kérdezett: „Mi van vacsorára, Batman?”

A KOCSICSERE PÉNZÜGYEI

Van kápében másfél millió?

„Semmi sem áll mozdulatlanul – vagy fejlődik, vagy visszafejlődik.” Havi aforizmánkat vettem mottóul jelen értekezésem témája mellé. A te vállalkozásod fejlődik? Akkor hamarosan szembesülnöd kell a kocsicsere témájával. Ma már ez közel sem olyan egyszerű dolog, mint néhány éve. A kínálat ugyan még mindig óriási, de az anyagi lehetőségek beszűkültek. Nem is olyan rég még vehettél kocsit 20-30 százalékos önrésszel, 5 éves részletre. Aztán 6-7 éves részletre is. Aztán 10 százalékos önrész is elég volt és 96, meg 120 hónapos törlesztés. Sokan bele sem gondoltak, hogy hosszú évekre eladósodnak, lényeg az volt, hogy most legyen autó, szép nagy autó legyen. Ha lehet, akkor előtörlesztés nélkül. Mert ezen időszak vége felé még ilyen is volt. Nosza, sokan vettek anyagi erejükkel messze meghaladó minőségű és méretű autót, hiszen „nullával” el lehetett hozni! Tíz év alatt kell csak kifizetni! (Persze majdnem a háromszorosát – de ezzel a boldog tulajdonos akkor nemigen törődött.)

A rengeteg bedólt hitel nyomán a kormány is lépni kényszerült: szigorította a kölcsönzés feltételeit. Ma már a forint hitel mellé minimálisan 40% önrész kell. Euróban felvett hitelhez 50%, egyéb valutákhoz meg 60%. Számoljunk: egy taxinak alkalmas, kényelmes, minimum középkategóriás autó legalább két és fél – hárommillió forint. Ha tehát kocsit cserélnék, legalább másfél millió készpénzzel kell elkezdni a nézelődést (ne felejtjük el, hogy az átírási és taxinak felszerelési hercehurca is lesz vagy kétszáz ezer!)

találni, majd a befizetett csekkel – gépkocsi nélkül – sokszor több tíz kilométerre tovább levő rendőrsre visszajutni. Itt a gépkocsivezető újabb nehézséggel szembesülhet. A csekket csak hivatali időben veszik át. Tehát 16.00 vagy 17.00 óra után, ezt a szabálysértő szombaton, vasárnap már rendszerint nem is tudja elintézni. Így további várakozásra kényyszerülhet. Az olasz KRESZ büntetési tételei a hazainál sokkal súlyosabb bírságokat tartalmaznak. A KRESZ a hivatásos vezetőkre magasabb bírság kiszabását írja elő. A szabálysértések nagy részénél – különösen kamionvezetők esetében – a vétkest rendszerint az olaszországi vezetéstől több hónapra is eltiltják. Ekkor az elvett vezetői engedélyt egy-két hónap után a magyar konzulátusnak küldik meg.

Jogosítvány használata

- A magyar jogosítvány szabadon, korlátlan ideig használható.
- Letelepülés esetén – érvényességi időn belül – honosítható olasz jogosítványra.
- A nemzeti jogosítvány olaszországi bejegyzetése, bejelentése hosszabb tartózkodás, letelepülés esetén célszerű, mert a jogosítvány elvesztése esetén így helyben pótolható.

Olaszországban a gépjárművekben kötelező tartozék a fényvisszaverő mellény. A gépkocsikban vezetés közben mobiltelefon használata csak kihangosítással lehetséges.

A sebességkorlátozások betartását szigorúan ellenőrzik, a helyszíni bírság összege igen magas lehet, a büntetés be nem fizetése további súlyos következményekkel járhat (vezetői engedély, gépjármű elkobzása).

Olaszországban nagyvárosokon belüli közlekedésre és parkolásra eltérő szabályok vonatkozhatnak. Pl. Rómába, a körgyűrűn (GRA) belülre a katalizátor nélküli gépkocsik nem hajthatnak be. Az autóbuszok és gépkocsik csak a kijelölt helyeken parkolhatnak. Rómába a turistabuszok csak úgy tudnak bejutni, ha előzetesen kiváltják a városra vonatkozó behajtási engedélyt, mely az ún. check-

Az arab sejk fia Magyarországon tanul. Egy idő után levelet ír az apjának:
– **Magyarország szép, az emberek aranyosak és nagyon tetszik itt. Csak egy kicsit szégyellem magam, amikor az iskola előtt kiszálllok az aranyozott Mercedesemből a professzorom pedig éppen a villamosról száll le.**

Néhány nap elteltével sürgősséggel érkezik egy levél: benne egy csekk 1 millió dollárról és egy rövid üzenet a szülőktől:

– **Ne hozz ránk szégyent, fiam! Vegyél magadnak te is egy villamost!**

* * *

Nagydarab kamionos betér a fogadóba. Látja, hogy egy vézna ürge ül a sa-

pointokon szerezhető be. Ezeket a gyűjtőhelyeket a körgyűrű kijáratainál kb. 8x2 méteres sárga tájékoztató táblákkal jelzik.

A gépkocsival utazók elővigyázatosan járnak el ismeretlen személyek, nem EU-tagországok állampolgárainak személyautójukba történő felvételével (pl. autóstoppók), ugyanis, ha az illető nem rendelkezik a jogszerű tartózkodást igazoló okmánnyal, az olasz hatóságok súlyos következményekkel járó eljárást indíthatnak, illegális bevándorlás elősegítése címén a jöhizemű autós ellen.

Közbiztonság

A fogadó állam alapvetően biztonságos országnak minősül, ajánlott azonban a kellő körültekintés a turistalátványosságok és a pályaudvarok közelében, valamint a tömegközlekedési eszközökön. A Rómában bajba jutott magyar turisták értékeit szinte kivétel nélkül a központi pályaudvaron (Stazione Termini), illetve annak környékén, vagy pedig tömegközlekedési eszközön tulajdonítják el. Különösen kell vigyázniuk azoknak, akik Nápolyba és annak környékére utaznak, ott ugyanis rendszeresen rabolnak ki turistákat, illetve

rokban, előtte egy pohár sör. Odamegy, felkapja a poharat, és kiissza. Az ürge sírva fakad. A kamionos megsajnálja:

– Ugyan már csak vicceltem, kérek helyette másikat. Miért sír?

– Már hogyanne sírnék, amikor ma semmi nem jön össze. Reggel nem csörgött az óram, elaludtam, ezért elkéstem a munkahelyről. A főnököm észrevette, abban a pillanatban kirúgott. Indulnék haza, nincs az autóm, ellopták. Hazamentem taxival, hát a legjobb barátomat az ágyban találok a feleségemmel. Erre lejövök ide a csehóba, kérek egy sört, belerakok egy csomó arzént. Erre maga jön és kiissza.

törnek fel gépjárműveket. Tengerparti helyszíneken gyakran előfordul, hogy a fürdőző turisták gépkocsiját fosztják ki, ennek elkerülése érdekében még egy rövid lubickolás idejére sem tanácsos értékeket hagyni a gépkocsiban. Bűnöző csoportok emellett újabb és újabb módszereket eszelnek ki a gyanútlan autósok értékeinek az ellopására (gumileeresztés és segítség felajánlása, áligazoltság stb).

Olaszországban többször támadtak meg magyar kamionosokat szervezett bűnözők, a szállítmányt ellopták, a gépkocsivezetőt bántalmazták. Gyakran a lerakodási pontra való elvezetés segítségének ígéretével vezették félre a gépkocsivezetőt.

A bűncselekmények másik jelentős részét jellemzően az éjjeli órákban követik el, amikor a sofőr pihenőidejét tölti. Általában feltörik a vontatót, majd pedig a bántalmazott sofőrt fogva tartva olyan helyszínre viszik a járművet, ahol a pótkocsit zavartalanul leakaszthatják a vontatóról, hogy a rajta levő árut el tudajdonítsák. Az elkövetők rendszerint csoportban dolgoznak, így a sofőrnek esélye sincs megvédeni önmagát és a szállítmányt. Előfordult az is, hogy a kamion műholdas rendszerét hatástalanították azért, hogy a cég és a rendőrség ne tudja nyomon követni a jármű mozgását. Ezen eseteket rendszerint hosszan elhúzódó rendőrségi, illetve bírósági eljárás követi, amely a fuvarozó cégeknek – az elszennvedett károkon túl – további jelentős költségeket okoz, ugyanis a lefoglalt vontatókat és pótkocsikat az eljárás idejére a hatóságok olyan, ún. kényszerparkolóba helyezik el, amelynek használataért a cégeknek napi 500-1000 eurót kell fizetniük.

Ilyen bűncselekmények Olaszország-szerte ott fordultak elő, ahol a gépkocsivezetők járművel vendéglátó egységek – nem őrzött, nem bekerített – parkolóikban álltak meg éjszakára.

Mindezek ellenére Olaszország a turisták által kedvelt nyaralóhely. Am célszerű a szabadságot és az utazást úgy megtervezni, hogy az áldozattá válás rizikóját mindenki minimálisra csökkentse. A megelőzési tanácsok betartásával mindez nem is olyan nehéz.

Az összeállítást készítette:

Kovács Zoltán Tamás

Ha rendelkezünk ennyi készpénzzel, és kiválasztottuk álmaink taxiját, a következő meglepetés a bankkölcson felvételekor fog érni bennünket. Július 1. óta sokkal szigorúbb elbírálás alá esik a hitelek folyósítása. Mindenféle biztosítékok és megfelelő jövedelemigazolása szükséges. A mi jövedelmünk pedig bizony – ha jól tudom – a minimálbér körül mozog...

Itt úgy érezhetjük, hogy bezárult a kör. Már a saját rész előteremtéséhez is családi, baráti összefogásra volt szükség, ha pedig nem kapunk hitelt, akkor kútba esett az egész kocscsere. No de ez nem megoldás, hiszen jövedelmünk, megélhetésünk múlik azon, hogy megfelelő autóval dolgozzunk! A taxitársaságunk elvárásairól már nem is beszélve...

Tovább gondolkodva, használt autó vásárlását vesszük számításba. Az ugyan jóval olcsóbb, de taxinak megfelelőt még így sem találunk egy - másfél millió alatt. Na, annyi készpénzünk sincs. Irány újra a bank, ahol sajnálattal közlik, hogy nemcsak másfél milliót, de még félmilliót sem kaphatunk. Sőt, erre a jövedelemre, amit produkálunk, tulajdonképpen egy büdös vasat sem tudnak kölcsönözni! Na, most van baj! Régi autónk már olyan állapotban van, hogy nem alkalmas, újat venni meg nem tudunk. Van egyáltalán megoldás?

Ha szerencsénk van, esetleg találhatunk olyan bankot, pénzügyintézetet, aki hajlandó és képes figyelembe venni, hogy mint vállalkozó nem a jövedelmünkéből, hanem a vállalkozói bevételünkéből fogjuk fizetni a részleteket. Rábukkanhatunk néhány nem ismert támogatási formára is. Vagyis lehetőség még mindig van, csak meg kell találni. De nem lesz könnyű...

Ha tanácsra van szükséged, keress meg a BTI-ben.

Nagy Zoltán - 0630/989-4279

Egy nem kívánatos szakma...

Régen jó volt taxisnak lenni. Jó volt fényszóróvillantással, vagy csak egy intéssel üdvözlölni egymást a forgalomban. Jó volt a CB-n beszélgetni, segíteni egymás műszaki hiba, vagy helyi tájékoztatás esetén. De sokszor vittünk pótkereket vagy vontatókötelet egymásnak! De sokszor segítettünk egy kanna benzinnel! (Még nem voltak ám minden sarkon benzinkutak, és amik voltak, azok is nagyrészt bezártak éjszakára...) Még a „tornák” is jók voltak egy-egy népszerűbb címénél, akkor is, ha nem mi kaptuk. Mert hamarosan jött a következő...

Partnerek voltak az utasok, jókat dumáltunk velük, vagy csendben tünk, ha láthatóan nem kívántak társalogni. Partnerek voltak a rendőrök: hivatalos együttműködési szerződésünk volt a BRFK-val, jelentettünk rendkívüli eseményeket, baleseteket, néha még bűnözők üldözésében is részt vettünk. Ők meg nem zaklattak minket minden piszlicsáré dolog miatt. Ha megálltunk az integető utasnak esetleg szabálytalanul, méltányolták, hogy dolgozunk. Meg egyébként is 10-20 másodperc múlva tovább mentünk. (Jó, nem volt persze mindig ennyire egyszerű meg békés, de hát az idő megszépi az emlékeket...)

Szerettünk az éjszakában is dolgozni. Esténként megvacsoráztunk a Rózsában, éjfélkor kávéztunk az Amigóban, és sokszor még egy pizzára is jutott idő hajnalhasadtával a Retek utcai placcon (ma a Mammut terpeszkezik ott). Ezzel a laza munkával is megkerestük a pénzünket, idegeskedés, stressz nélkül. (Aki abban az időben igazán „hajtott”, az családi házat épített fel egy-két évi jövedelméből) Persze voltak nehéz helyzetek: részegesek, kötődő utasok, néha még támadások is. De a „hármás brék” mindig megtette hatását: a segítségnyújtás azonnali és hatékony volt. Az igazi taxisok nem törődtek távolsággal, sebességkorlátozással, sokszor még azzal sem, hogy benn ült az utas: siettek segíteni a bajba jutott társon. Nem kényszerből vagy parancsra, hanem kollegialitásból, barátságból. Szép idők voltak...

Ma nem jó taxisnak lenni. Ember embernek farkasa, taxis taxisnak ellensége. Ma gyilkos verseny folyik az utasokért, és a vállalkozóknak sokszor nem áll módjában válogatni az eszközökben. Ma nem a meggazdagodás, hanem a szerény megélhetés a cél. Ma nem törődünk a holnappal, a mai bevétel legyen meg mindenáron. Mert a családnak ennie kell, a villanynak égnie kell, és ráadásul az a büdös kölök már megint kinötte a cipőjét...

Nem élvezettel dolgozunk, hanem kényszeredetten. Életünk boldog napjai másodpercekké silányultak, apró bosszúságainkat pedig katasztrófaékként éljük meg. Beleszorultunk egy mókuserékbe, és nemigen látjuk a kiutat...

„Szegény embert még az ág is húzza” – szól a mondás. Nos, úgy tűnik, ránk taxisokra ez mostanában hatványozottan vonatkozik. Mert nem elég, hogy egyre kevesebb a fuvar, egyre drágább a benzin, meg minden más. Nem elég, hogy már alig tudjuk fizetni a frankban vagy euróban felvett hiteleinket, az adónkat és járulékaikat, nem elég, hogy szinte már esélyünk sincs az új pénzügyi feltételek mellett autócserére, most még a szabálysértéseinkre is keményen rászálltak. Szabálysértés alatt pedig esztünkben azt kell érteni, hogy végezzük a munkánkat: embereket fuvarozunk, akik előbb-utóbb beszállnak meg kiszállnak a kocsiból. Mégpedig ott, ahol nekik jó, nem pedig ott, ahol szabályos helyet találunk a megállásra. Ezért állunk meg parkoló autók mellett másodikként, az utcasarkon, a járdán, vagy akár a megállni tilosban. Ez néhány hónappal ezelőttig elment: talán körülsandítottunk, hogy nincs-e a közelben rendőr, de egyébként nem nagyon foglalkoztunk a dologgal, dolgoztunk, hajtottunk.

Most közterületi kamerák figyelik minden lépésünket. Ha egy ilyen kamera hatókörében elkövetünk valami „főbenjárót”, például nem tartjuk be az utcasaroktól az öt méter távolságot, bizvást számíthatunk egy minimálisan harmincezres büntetésre, mégpedig hamarosan. Az egyébként is állandó stresszben

lévő taxis vállalkozó ezután még egy dolog miatt aggódhat: vajon volt ott kamera, ahol felvettem/kiraktam az utast? És ha volt, éppen ránézett valaki a monitorra? És ha ránézett, vajon megnyomta a gombot, ami rögzíti az esetet? Mert ha igen, akkor gáz van...

Ami az igazán aljas ezekben a büntetésekben, az az, hogy lesből, arctalanul támad. Nincs ott a rendőr, akivel megbeszélhetjük, hogy kinek volt igaza (általában persze neki...). Nem tudjuk azonnal leereagálni az eseményt a büntetés kifizetésével, vagy a feljelentésbe való belenyugvással. Csak aggódhatunk, stresszelhetünk, hogy lesz-e belőle valami. A pszichológusok könyveket tudnak írni az olyan betegségekről, amik akkor jelentkeznek, amikor az

embert hetekig bizonytalanságban tartják.

A közterületi kamerák felvételei alapján kiszabott büntetések száma napjainkban minden normális mértéket túllépett (ha egyáltalán beszélhetünk itt bármiféle normális mértékről). Tudunk olyan taxisról, aki már 12 darabot szedett össze. A BTI irodában is gyűlnek az ilyen esetek, sokszor kell kifogást, fellebbezést írunk. A kamerák pedig szaporodnak. Úgy tűnik, a hatóság felfedezett egy új bevételi forrást. A taxisok meg egyre frusztráltabban dolgoznak, hiszen a bővebben vett belváros területén, mondjuk a Nagykörút és a Duna által határolt területen, Budán pedig a Margit körút, Krisztina körút, Alkotás utca, Villányi út, Bartók Béla út és a rakpart közötti terüle-

Végre!

Végre az illetékesek is meghallják a taxisok követelését: tegyenek rendet a pályaudvarokon, a vasútállomásokon! Június végén nagy-szabású ellenőrzést tartottak Budapesten, a Nyugati pályaudvar mellett. A különböző társszervek előre egyeztetett forgatókönyv szerint megszállták a területet,



Ki hinné, de ha nincs éppen ellenőrzés, ezen az állomáson taxik állnak. Ugyanazok évek óta...

hermetikusan lezárták a környéket, így innen csak szigorú ellenőrzés után lehetett távozni.

Lehetne ilyen ellenőrzés minden héten. Itt is, a Keletinél, és a Délinél is. El kellene érni, hogy minden nap reszkessenek azok, akiknek van félnivalójuk. A fehér rendszámok, a taxióra nélküliek, az engedély nélküliek. Még az sem rontja örömeinket, hogy a tér nagyon hamar kiürült. A mindig taxikkal teli taxiállomás már az ellenőrzést megelőzően néptelen lett. Valamiért sokan elszívárogtak...

ten gyakorlatilag sem várakozni, sem megállni nem lehet szabályosan, még annyi időre sem, hogy utasunkat felvegyük, vagy kitegyük (az esetleges csomagokról, számlairásról, kártyalehúzásról már nem is beszélve). További problémát okoz, ha rendelésre, előrendelésre megyünk, hiszen akkor esetenként 10-15 percet is kell várni az utasra. De hol? Hát szabályosan sehol... Fogalmazhatunk akár sarkosabban is: a taxi szolgáltatás feltételei Budapest egy jelentős részén egyszerűen nem adóttak. A megoldás nem a mi kezünkben van, viszont a helyzet egyre tarthatatlanabb. Hovatovább majd senki nem mer felvenni fuvarát a belterületen, félve a büntetéstől. És ha már itt tartunk, feltennék egy költői kérdést (az ugyebár olyan, amire nem várunk választ...): a szintén munkáját végző postást is megbüntetik? Hát a pénzállítót? Esetleg a pizzafutárt, vagy a be-

SMS-elérhetőség bejegyzése a hatósági nyilvántartásba

Január 1-jével módosult a a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény. A módosítás eredményeként a járműtulajdonos (üzemben tartó) kérésére a járműnyilvántartásba bejegyzésre kerül a járműtulajdonos (üzemben tartó) rövid szöveges üzenet fogadására szolgáló elérhetősége (SMS), telefonszáma, vagy elektronikus levélcíme (e-mail).

A járműnyilvántartásba történő **bejegyzés a tulajdonos (üzembentartó) kérelme alapján indul**, az igazgatási szolgáltatási díj (jelenleg 2300 Ft) megfizetését követően. Az SMS elérhetőség bejegyzésével lehetővé válik, hogy a közterületen szabálytalanul elhelyezett gépjármű közterületről történő elszállítása esetén a járműtulajdonos (üzemben tartó) rövid úton értesíthető legyen. Ha a járműnyilvántartás tartalmazza az üzemben tartó SMS-számát

és/vagy telefonszámát, akkor az intézkedést fogantató közterület-felügyelőnek a felügyeleten keresztül egy alkalommal **meg kell kísérelni az üzembentartó értesítését az intézkedés megkezdéséről**. Ha az üzembentartó az értesítésre adott válaszában jelzi, hogy 15 percen belül a helyszínre érkezik, és a járművet eltávolítja, akkor az intézkedést fel kell függeszteni. Ha a jármű használója 15 percen belül a helyszínre érkezik, akkor a csökkentett költséget sem kell megfizetnie. Ha a jármű használója 15 percen túl érkezik a helyszínre, az eljárás során csökkentett költség abban az esetben számítható fel, ha a közterület-felügyelő rendelkezésére a jármű rögzítését vagy elszállítását végző személy a helyszínre érkezett, és a jármű rögzítésének vagy elszállításának előkészületét megkezdte.

tegszállítót? Ugye, hogy nincs válasz?

Úgy látszik, Budapesten már nincs ránk szükség, nem kívánatos személyeknek, nem kívánatos szakmának minősítettek ben-

nünket. A rengeteg büntetés legalábbis ezt üzeni. Volt olyan belterületi polgármester, aki a hírek szerint kijelentette, hogy az ő kerületében a lakosság nem igényli a taxiszoállítását. Ilyen fokú „szaktudás” előtt csendben fejet kell hajtjanunk...

A napokban azt hittük, talán készülődik valami: a Fővárosi Önkormányzat jeles illetékese taxival kapcsolatos kérdéseket kíván előterjeszteni. Hurrá! – kiáltunk fel, aztán meghallgatjuk a hírekben, hogy a taxigépkocsik egységes színéről van szó... Alproblémákat kreálnak az igazi, égető kérdésekre való válaszok helyett.

Terjednek a pletykák arról is hogy kormány szinten készül egy rendelet a taxizás szabályzásáról. Na végre! Majd megoldják a taxis szakma húsz éve hangoztatott négy problémáját: a tarifa, droszt, létszám, ellenőrzés kérdését. Most már hozzátehetjük a kamerás büntetések ügyét is. Kíváncsian és aggóva várjuk az eredményt, de optimisták sajnos már nem vagyunk...

Budapesten a jelek szerint a taxis szakma teljes ellehetetlenítése folyik. Hogy ehhez kinek milyen érdeke fűződik, azt mi nem tudhatjuk. Hogy egyáltalán van-e valami hátsó szándék e mögött, azt sem tudhatjuk. Lehet,

hogy csak néhány túlbuzgó hivatalnok, vagy hatósági személy magánakciójáról van szó, ez azonban bennünket nem vigasztal. A szakmánk, a jövendelmünk, a családunk megélhetése került komoly veszélybe. Nem várhatjuk tovább hogy „valaki, onnan fentről” intézkedjen. Most tényleg össze kell fognunk, és nekünk magunknak kell kézbe venni sorsunkat...

Nagy Zoltán

Az ellenőrök minden technikai eszközt bevetettek



Miután a „helyiek” eltűntek, az utcáról terelték be a matricásokat, sokakat utassal

De így minden nap közelebb kerülünk a célunkhoz. Minden ellenőrzéssel kevesebb lesz közöttünk a gazember, tisztul a szakma. Legalábbis ebben reménykedünk, és ugye a remény hal meg utoljára...

Toth Tibor

A ló fut az erdőben, megállítja a farkas. Erre a ló:

– Farkas koma, most az egyszer ne bánts, fontos üzenetet hozok az egész erdőnek. Neked is.

– Igazán? És hol van az az üzenet? – Ide irták, a jobb hátsó patámra.

A farkas hátramegy, hogy elolvassa, a ló meg jól fejbe rúgja. Egy óra múlva kábultan ébred fel a farkas, és így szól:

– Nem tudom, minek játszom az eszem, mikor nem is tudok olvasni.

* * *

Két ember sétál a hegyekben. Egyszer csak az egyikük belezuhan egy szakadékba.

A barátja utána kiált:

– Hogy vagy, élsz még?

– Igen – hangzik a válasz.

– Nem fáj a fejed?

– Nem.

– Nem tört el a lábad?

– Nem.

– Semmi baj a keziddel?

– Semmi.

– Huhh, ha minden rendben, akkor akár ki is mászhatnál.

– Nem tudok, még nem értem le az aljára!

Júniusi számunkban a New York-i SKYLINE limuzinos cég munkatársától, Ökrös Tibortól kaptunk speciális információkat az ottani taxizással kapcsolatos szokásokról. Ebben a beszélgetésben riportalanyunk említést tett arról is, hogy a cég vezetője unokatestvére, aki egykor a Fótaxitól költözött át a tengerentúlra. Élünk tehát a felkínált lehetőséggel, és kérdéseinkkel telefonon kerestük meg Fazekas Györgyöt, aki igazán segítőképz volt.

• Milyen személyi összetételű szervezet dönt New Yorkban a taxizás, illetve a személyszállítás szabályairól?

• A taxizással és a limuzin-szolgáltatással kapcsolatos döntéseket a **Taxi and Limousine Commission** hozza meg. Vezetőjét – a commissioner-t – New York polgármestere jelöli ki erre a pozícióra, 6 éves időtartamra. Munkáját 9 kinevezett bizottsági tag, és körülbelül 250 alkalmazott segíti. Nekik feladataik közé tartozik a kocsik ellenőrzése, de ők adják ki azokat a matricákat is, melyeket rá kell tenni a taxikra, limuzinokra. Ezzel igazolható, hogy az autót leellenőrizték, a sofőrnek megvannak a szükséges papírjai, a jogosítványa érvényes és átment a kábítószer-fogyasztást kizáró vizeletvizsgálaton is.

• Ezt külön ellenőrzik?

• Igen. Minden évben, minden sofőrnek kötelező egy olyan célú vizeletvizsgálat, melynek teszt-eredménye kimutatja, ha az illető akár korábban is fogyasztott valamilyen kábítószerrel. Amennyiben a vizsgálat pozitív eredménnyel zárul, a jogosítványt azonnal visszavonják.

• Az említett Taxi and Limousine Commission kilencfős vezetésében milyen arányban képviseltetik magukat a taxisok, vagy limuzinosok?

Egyáltalán, mekkora beleszólása van e cégek vezetőinek New York taxi-politikájába?

• Megmondom őszintén, nem sok. Annak ellenére, hogy – mivel én irányítom itt az egyik legnagyobb céget – tagja vagyok a Commission mellett működő tanácsadó bizottságnak. Az az igazság, hogy bár meghallgatnak minket, de a döntést az előbb említett 9 fő, a vezetővel közösen hozza meg. Ők egyébként a polgárok által választott képviselők, akiknek ez a feladat amolyan mellékállás, melyért nem kapnak külön fizetést. Ebből talán kiderül, hogy bizony nekik nincs köztük a taxihoz.

• Ha a szakma képviselői, vagy a gyakorló taxisok, limuzin-sofőrök úgy érzik, hogy ez a bizottság számukra nem kedvező, vagy sérelmes döntést hoz, mit tehetnek?

• Ez esetben bírósághoz fordulunk! Volt már rá példa. Például tavaly be kívánták vezetni, hogy hibridautókkal szolgáltatassunk a jelenleg használt Lincolnok helyett. Vagyis le kellett volna cserélni az egész New York-i taxi- és limuzin-flottát. Ez óriási kiadás lett volna a New York-i személyszállító-világnak. Természetesen nem hagytuk magunkat, így elmentünk a bíróságra. Ott pedig számunkra kedvező döntést hoztak: kimondták, hogy a Commission-nak nem volt joga

New Yorkban sem kolbászból van Beszélgetés

hibridautó vásárlására kötelezni minket.

• A városi szabályozáson belül például a tarifáról az említett 9 ember dönt?

• Nem, nekik azt csak jóvá kell hagyni. Ezt az említett vezető, a commissioner határozza meg. Ő a legfelsőbb személy a taxivilágban. A limuzinos szolgáltatók számára minimumár van meghatározva. A különböző cégeknek van lehetősége magasabb díj alkalmazására, de kevesebbre nincs! Tehát meg van összecszerűen, hogy adott körzetben belül 17 dollár lehet a legkevesebb, amit számolhat az illető. Itt nem a sárga taxikról van szó, hanem a limuzinokról. A taxiknál más a helyzet. A tarifa fix mind a 12 400 New York-i Yellow Cab-ben. A taxióra is azonos. Mindegyik órában van beépített GPS, amiből – ha valaki akarja – le tudja később ellenőrizni, hogy a sofőr hol vette föl az utast, hol tette ki, hova megy az adott pillanatban, vagy éppen hol tart. Ezt a limuzinoknál is le lehet ellenőrizni. Nekem a SKYLINE-nál 625 autóval van szerződés, és bármelyikről megtudhatom, hogy az adott pillanatban éppen merre jár. Ha egy utas föl hív, hogy a rendelt autóját nem találja, meg tudom nézni, hol jár. Látom, hogy például nem az 525, hanem a 825 előtt áll. Vagyis rossz címre ment. Ekkor ezt jelzem a sofőrnek, mert látom, hol áll éppen.

• A GPS adatokat a központba küldi a taxióra?

• Igen, és a központ ezt tárolja. Volt olyan időszak, amikor a taxisok nem fizettek semmiféle adót, ezért hoztak egy új törvényt. Ma már a GPS alapján pontosan tudják, mikor van utasod, mikor nincs. Mikor mennyit mentél és mennyi volt a bevétel.

• Ezeket az adatokat az adóhivatal kikéri, vagy kikérheti?

• Kikérheti...

• Jellemző, hogy lekontrollálják a taxisok adóbevallását?

• Ezt eddig nem vették nagyon komolyan, mert a taxisok szinte mind az új bevándorlókból kerülnek ki. A mostani bevándorlók többsége

ázsiaiából jön. Például Afganisztánból, Pakisztánból, és ezekkel az emberekkel úgy vannak, hogy nem nagyon akarják őket zavarani, engedik, hogy próbáljanak meg valamilyen módon érvényesülni. Am mostanában már egy kicsit jobban odanéznek, hogy azért az illető fizessen valamiféle adót is.

• Az ún. gipsy-taxinak is fix a tarifája?

• Nem, azt azért hívják „gipsynek”, mert még taxióraja sincs.

• Akkor honnan lehet tudni, hogy ez nem „igazi” taxi?

• A rendszámáról. Az első betűje: L, és utána van hat számjegy, vagy T és utána van öt számjegy és C a vége. Továbbá a szélvédő bal sarkában van egy négyszög alakú matrica, a MEDALION. Ez az engedély, melyen rajta van a lejárat dátum. A rendőr például ebből tudja, hogy egy olyan taxival van dolga, melynek megvannak a papírjai, vagy gipsy. A gipsy rendszáma L-lel kezdődik. Ők az olyan nagyon rossz környéken is dolgoznak, ahol mi nem, arrafelé a mi sofőrjeink föl se vesznek senkit. Például a Harlemben, Brooklynban, Bronxban. Sajnos közülük sokakat meg is ölnek. Szinte minden nap ezzel mennek a rádióműsorok, hogy kirabolták, lelőtték stb.

• A város szabályozza a tarifán kívüli az autó típusát, méretét, színét?

• A szín a taxinál csak a sárga lehet. Ez szabály. A taxik típusa is kötött, a lehetséges autókról van egy lista.

• Van ugye a sofőr, mint alkalmazott és van a licenc birtokosa. Hány licenc lehet egy embernél? Bármennyi?

• Amennyit akarsz, illetve meg tudsz venni. Van olyan ausztrál barátom, aki nemrég jött ide, és akinek olyan szerencséje lett, hogy jelenleg már 500 medalionja van.

• Összesen hány ilyen medali-



Ez a ma már old timer-nek számító taxi az egyik legnépszerűbb volt Amerikában

a kerítés

Fazekas Györggyel

Fazekas György a képen utasként száll be egy limuzinba, de azért az alsó képből kiderül, a „bal elsőt” sem felejtette el



**o n
van kiadva
New Yorkban?**

• 12 400. Ezt a számot csak New York állam – tehát nem a város – a kormányzója és a választott képviselők jóváhagyásával lehet változtatni. Azért, nehogy sok legyen belőle, és nehogy lemenjen egy licenc ára. Amikor én például az első licencemet, vettem 1979-ben – amikor leszereltem a katonaságtól, mert én amerikai katona voltam – akkor ennek ára 34 000 dollár volt. Ma 750 000 dollár egy medalion ára, de nincs belőle eladó! Nem

adják el, mert például, ha nekem van medalionom és kiadom neked, te veszel egy kocsit és fizetsz nekem havonta 1500 dollárt csak azért, mert használod az én medalionomat.

• **Ha én hibát követelek el a te medalionoddal, téged is megbüntetnek?**

• Többnyire nem. Mert én bizonyítom, hogy van egy szerződésem veled, amiben rögzítettük kötelességeid. Azt például, hogy a használat során ne legyen semmiféle kihágás a New York-i törvények ellen. Ha például részegen vezetsz, ahhoz nekem semmi közöm. Mert a saját jogosítványoddal vezetsz.

• **Mit kell teljesíteni ahhoz, hogy valakiből taxifőnök legyen?**

• Legelőször egy orvosi vizsgálaton kell részt venni. Ha ezen túl vagy, elküldenek az előbb már em-

lített vizeletvizsgálatra, majd el kell menni egy taxi-iskolába. Ebből több is van, a lényeg, hogy a város engedélyével működjön, és két hétig tartó képzést jelent. Itt olyan dolgokat is megtanítanak, ha belül egy utas, mikor nyithatod ki a szád, mikor nem szabad beszélni, hogy nem szabad például nőnek ajánlatokat tenni. Meg kell tanulni, hogy A és B pont között merre kell menni. Nem kérdeznak ugyan minden utcát, számot, de azért a jelentősebb utakat, úti célokat ismerni kell.

• **A tanfolyamot a város szervezi? Kinek fizet ezért a taxis, a városnak?**

• Ezek jóváhagyott magániskolák. Ők bonyolítják a vizsgát is. Az eredményeket elküldik a taxiközpontnak, tehát, hogy a nevezett befejezte az iskolát, mehet dolgozni.

• **A licenc-tulajdonosnak van valamilyen külön vizsgakötelezettsége? Könyvelés, vagy vállalatvezetési ismeretek?**

• Nincs ilyen.

• **A taxifőnöknek kell bizonyos időnként újra vizsgáznia? Tehát, ha valaki 30 évvel ezelőtt vizsgázott, de közben változtak a KRESZ-szabályok, akkor kell valamilyen tanfolyamot végeznie?**

• Nem kell ilyen vizsgát tenni. Évente egy kötelezettség van: vizeletvizsgálatra kell menni a taxivezetői engedély érvényesítéséhez. Amikor a New York állami jogosítványt meg kell újítani, akkor ezen kívül még szemvizsgálat is van. Itt kiteszik elé a számokat, és azokat jól kell látni. Az autót viszont négyhavonta kell vizsgáztatni.

• **Nem tudom megállni a kérdést: Ha valaki olyan helyen akar utast felvenni, vagy kitenni, ahol az tilos, hogy oldjátok meg?**

• Megmondom őszintén, ez itt is óriási probléma. Ha például a rendőr pont ott van, és megcsíp, hogy utast veszel fel, ahol például csak a buszok mehetnek, kapsz egy 120 dolláros csekket. Azért ebben a városban van, ahol nyolc sávban megy a forgalom, így nehéz egyik, vagy másik oldalra kihúzódni szabályosan egy-egy utasért. Ez egy borzalmasan problémás dolog. Bár az is igaz, hogy csak Manhattan közepén jelentkezik.

• **A filmekben csak mozgó taxi-**

kat látni. Van a városban taxiállomás is?

• Van ami direkt azért van kijelölve, hogy ott leállhatsz, de van olyan is, ahol le is parkolhatod a kocsit. Ott hagyhatod két órára, amikor szükséged van pihenőre. De ezek a taximegállók kizárólag a sárgáknak vannak fenntartva. A mi limuzinjainknak nagyon-nagyon kevés ilyen hely jut.

• **Vannak taxisávok is?**

• Igen, de ezek használata csak reggel a csúcsforgalomban engedélyezett, amikor jössz be Queensből Manhattanba, és át kell jönnöd egy alagúton. Akkor a buszok és a taxik használhatják azt a sávot, reggel 7-től 9-ig.

• **A taxisokat ki ellenőrzi? Az a 250 ember, akit az elején említettél?**

• Ők is, de most már vannak kifejezetten taxiellenőrök is. Akik vagy hivatalos autóval járnak, amin rajta van a New York City Taxi Commission felirat, vagy olyan kocsival, amin nincs semmi. Abszolút civil autó. Például olyanokat is megcsinálnak, hogy a mi kocsijaink nem vehetnek fel utast a reptéren, csak telefonhíváson keresztül vagyunk rendelhetők. Ezért az ellenőr úgy csinál, mintha egy átlagos utas lenne, jön egy bőrrönddel, és ha az én kocsim fölveszi, azonnal előveszi az igazolványát. Bemutatkozik, hogy ő taxiellenőr. Ez nagyon komoly büntetéssel jár! Legalább 300 dolláros büntetést fizethet egy ilyen akcióért a sofőr. Ők is a New York City Taxi Limuzin Commission alkalmazottai.

• **Végül: mennyit fizet egy taxis a medalionért vagy a kibérelt autóért?**

• A taxifőnök a nappali műszakra – reggel 06-tól este 06-ig – fizet 130 és 150 dollár között. Az éjszakaiért – este 6-tól, reggel 6-ig – 120 dollárt kérnek. Amit ezen felül keres, az az övé, csak tankolnia kell. A javítást a tulajdonos állja. Van, akinek csak egy medalionja van és egy autója, de már nem akar dolgozni, ő kiadja taxiját heti 700 dollárért. Ekkor a tankoláson kívül a javítás is a bérlőé. Nálunk egy limuzin 550 dollárba kerül hetente.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-

– Helyettesítheti a számítógép az újságot?
– Nem, mert a számítógéppel nem lehet legyet csapni, hátsónkat kitörölni.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Terheli-e felelősség a taxi vezetőjét, ha a táblával jelzett helyen vadon élő állattal ütközik?

- a) Igen, mindig, hiszen az adott helyen előre jelezték, hogy milyen veszélyre kell számítani.
b) Legfeljebb akkor, ha figyelmetlenül, nem a szabályoknak megfelelő sebességgel közlekedett.
c) Nem, mindig az állat tartója (az adott vadászársaság) felel azért a kárért, amelyet jószágja a közúti járművekben okoz.



2. Mit jelez az ilyen útburkolati jel?

- a) Az utat keresztező kerékpárutat.
b) Kizárólag kerékpárok közlekedésére kijelölt utat.
c) Kerékpáros nyomot, amely a kerékpárosok részére jelzi az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet.



3. Behajthat-e kerékpáros az ilyen táblával jelzett irányból az egyirányú forgalmú útra?

- a) Igen, a legutóbbi KRESZ-módosítás ezt számára lehetővé teszi.
b) Legfeljebb akkor, ha a tábla alatt van egy kiegészítő tábla, s ezen kerékpárt mutató ábrát helyeznek el.
c) Nem, az egyirányú forgalommal szemben legfeljebb a megkülönböztetett járművek haladhatnak.



4. Utasa a tábla hatálya alatt lévő útszakaszon szeretne kiszállni a taxijából. Mi a teendője?

- a) A megállás szabályait megtartva a megjelölt címnél eleget tesz a kérésnek.
b) Felhajtja a járdára, és ott állítja meg a taxiját, hogy ne akadályozza a mögöttes járműforgalmat.
c) A közelben keres egy olyan helyet, amely nem tartozik a jelzés hatálya alá, és ott engedi kiszállni utasát.



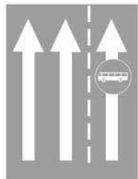
5. Áthajthat-e taxijával, a táblával megjelölt övezeten, ha ott megállni nem akar?

- a) Igen.
b) Csak ha katalizátorral van felszerelve a taxija.
c) Nem.



6. Az orrnehéz taxi első tengelyét merre nyomja az a centrifugális erő a táblával jelzett helyen?

- a) A kanyar ívéből kifelé.
b) A kanyar ívéből befelé.
c) Mindig a kanyarív közepe felé.



7. Taxijával egy ilyen táblával megjelölt úton közlekedik. Jobbra bekanyarodáshoz besorolhat-e az úttest jobb szélére?

- a) Igen, az úttest szélére történő besorolás az ilyen helyen mindig kötelező.
b) Csak akkor, ha burkolati jel ezt lehetővé teszi és a kerékpárforgalmat nem akadályozza.
c) Nem.

8. Hogyan változik a gépkocsi motorjának teljesítménye, ha a vezető növeli a forgattyús tengely fordulatszámát?

- a) A motor teljesítménye a fordulatszám emelkedésével először csökken, majd nőni kezd.
b) A motor teljesítménye a fordulatszám emelkedésével fokozatosan nő.
c) A motor teljesítménye a fordulatszám emelkedésével egy darabig nő, majd egy bizonyos fordulatszám elérése után csökkenni kezd.

9. Az alábbiak közül ki a járművezető?

- a) Aki a járművet az úton irányítja, szerkezetének kezelésével haladásra készíti, illetve az is, aki az úton állatot hajt (vezet).
b) Csak az, aki valamilyen vezetői engedéllyel vagy igazolvánnyal rendelkezik.
c) Csak az, aki rendelkezik az adott jármű irányításához kellő ismeretekkel és gyakorlattal.

10. Hogyan határozzák meg a gépkocsi motorjára jellemző fajlagos tüzelőanyag-fogyasztást?

- a) A motor a legnagyobb fordulatszámon való egy órán át tartó működtetésével.
b) Motordiagnosztikai mérésekkel.
c) A közúti forgalomban mért átlagfogyasztás alapján.

11. Mi okozza, hogy homokos, laza szerkezetű talajon a taxival nehezebb előrehaladni, mint jó minőségű aszfalt burkolaton?

- a) A gördülési ellenállás.
b) A légellenállás.
c) A gyorsítási ellenállás.

12. Mi a teendője annak, aki a lejáratí időn belül nem hosszabbította meg a vezetői engedélye egészségügyi érvényességét, de a későbbiekben is szeretne gépkocsit vezetni?

- a) Utánképzési foglalkozáson kell részt vennie.
b) Egy újabb gépkocsiveetői vizsgán kell számot adnia szabályismerete naprakészségéből és a gyakorlati vezetésre való alkalmasságáról.
c) Egészségi alkalmasságot ellenőrző orvosi vizsgálaton kell részt vennie.

13. Köteles-e irányjelzést adni, ha egy gépkocsi előzését befejezve vissza kíván térni abba a forgalmi sávba, amelyben a manőver megkezdése előtt taxijával haladt?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha a forgalmi sávokat terelővonallal választották el.
c) Nem.

14. Megállhat-e taxijával a képen látható útszakasz bal oldalán?



- a) Igen, mert a megállási tilalom csak az út jobb oldalra vonatkozik, amelyik mellett a tilalmi táblát elhelyezték.
b) Ezt csak akkor lehet majd eldönteni, ha az útszakasz végén ellenőrzi, hogy a bal oldalon is tiltja-e jelzés a megállást.
c) Nem, mert ilyen esetben a megállási tilalom mindig a menetirány szerint a jobb és a bal oldalon egyaránt érvényes.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

Autó a pályán? Nem; pálya az autón! Különleges átépítéssel ünnepelt a Hyundai

A 2010-es dél-afrikai labdarúgó-világbajnokság hivatalos autózállítója, a Hyundai Motor Co. sajátos módját találta a nyár sporteseményének népszerűsítésének: az autógyártó brit importőre teljesen egyedi módon építtetett át két Hyundai i10-est.

A városi miniket küszöbötől tetőlemezig műfüvel borították, a motorházfedélén egy másfél méteres kaput állítottak fel, a vezető pedig a kapufák között tekint előre. A megjelenést a focicipőt formázó visszapillantó tükrök, valamint a kapuskesztyű-ablaktörlők teszik teljessé.



Az autók kívülről ikreknek tűnnek, utasterüket azonban eltérő módon alakította ki a Nagy-Britannia egyik leg-

jobb autoátépítőjének számító

Andy Saunders, akinek nem ez az első Hyundai-os megbízása: épített már i10-esből fagyiskocsit, két éve pedig kettévágott, majd egy gigantikus forgópánttal ismét összeillesztett egy ily módon kettényitható i30-ast a Londoni Autószalonra. Ami a mostani feladatot illeti, az egyik fociautó fűmintás kárpitozást kapott, míg a másik utastere FIFA-kékben pompázik, a fejtámlákat pedig labdák helyettesítik. A két belső közös pontja a focilabdából megformázott pohártartó, valamint a visszapillantó tükörről lelógó, elmaradhatatlan focicipő.



A VB előtt és

alatt angolai körútra indult autók előlelete legalább olyan izgalmas, mint jelenlegi formájuk. Jeremy

Clarkson Párbaj című DVD-jében szerepeltek, és a felvétel során kissé össze is törtek. Ahelyett, hogy kijavították volna a megromogt lemezeket, és az autókat értékesítették volna, a Hyundai úgy döntött, hogy a kisautók miniatűr futballpályaként folytathatják médiaszár-pályafutásukat.

Egy hölgy felkeresi a híres génspecialistát:

– Doktor úr! Én David Hasselhoftól szeretnék gyereket.

– Feküdjön fel az asztalra – mondta az orvos, majd egy injekcióval elaltatja a nőt.

Ezután a doki kigombolja a nadrágját, s miközben dugja, így sziszeg a fogai között: – Tele van a tököm David Hasselhoffal!

Falusi lagziban hatalmas botrány tör ki, mert a vőlegény belerúg a menyasszonyba. A botrányból verekedés lesz, majd az egész társulat a rendőrségen köt ki. Miután az orvos ellátja a sérülteket, a rendőrök megkezdik a vendégsereg kihallgatását. Először azt a vendéget hallgatják ki, aki éppen a menyasszonnyal táncolt a verekedés kitérősekor.

– Na, mondja el, mi történt! – mondja a rendőr.

– Én azt nem tudom, kérem! – mondja a vendég. – Menyasszonytánc volt, éppen a menyasszonnyal táncoltam, amikor a vőlegény hirtelen felugrott a székéből és minden ok nélkül az ara lába közé rúgott!

– Húú, az biztos nagyon fájdalmas volt! – szisszen fel a rendőr.

– Azt elhíheti! Három ujjam is eltört!



Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Hazai futballügyeinket – hála istennek – elnyomja a Világbajnokság. A VB-győztesre a következő számban méltó módon emlékezünk.

Gasztronómia

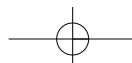
Tisztelt kollégák!

Kalandok és recept előtt néhány gondolat a hétköznapok bevásárlásai okán. Bizonyára vannak, akik a reklám csábításának engedve, kóstolták már a görög joghurtot. (a tej tán görög honban aludt meg?) Nos, itt kezdtem el gondolkodni, egy ilyen pohárkával a kezemben. Valamikor réges-régen, mikor a poharas tej meg joghurt divatba jött, hát az bizony 2 decis volt (200 gramm). Teltek, múltak az évek, és egyszer csak már 175 grammra karcsúsodott a poharak mérete. De a tudomány itt sem állt meg, ha minden mást lehet kicsinyíteni, nos ezt is. Megjelentek a 150 grammos, majd rohamléptekkel a 140 grammos poharak is, melyeket örömmel megvásárolhatunk. És asszonyaink meg is teszik. Mikor már azt gondolhattam volna, hogy ennél már nincs lejjebb, hát ekkor igen meglepődtem, mert jött a piac új csodája, a „görög” joghurt, nem írom le mely multi ajándéka-ként...

Ami mondhatnám, a fogyasztó szembekö-pése, mivel ez – most kapaszkodj meg, és ellenőrizd le! – már csak 125 grammos pohárkába fér bele! De persze az ára veri a régi nagy poharakét. Lehet, megérjük, hogy a kávétejzsínes gyűszűkben kapjuk majd a nyugati csodát, aranyárban? De váltunk témát, körülnéztem a Balatonon, pontosabban Kenesén, a nyaralónál, hogy nem volt-e komolyabb kár a nagy



vi-
harok után. A ház rendben van, viszont a parton, a kikötőnél kisdől néhány öregebb fa, amit aztán elszálítottak, tehát a szezon indulhat, csak meleg legyen. No és ha indulhat a szezon, akkor tán kezdeném a kovászos uborkával, amit sokan kedvelünk, különösen jó hidegen. Vettem vagy másfél kilót a piacon, meg friss kaprot is. Nagyobb üveg aljára



tettem kaprot, fokhagymát, elrendeztem a megmosott, bevagdalt uborkákat, tettem bele némi szemes borsot, majd rá ismét kaprot, s felöntöttem sós vízzel. A tetejére egy darab kenyeret illesztettem, majd lefedtem egy kis tányérral, és kivettem a teraszon a napra. Mint a mellékelt kép mutatja, a hangulata megvan, virágzó muskátli társaságában. Aztán, hogy főzzünk is, betettem a kuktába néhány sertésnyelvet, só, bors, hagyma, fokhagyma társaságában, s így puhára főztem. Amíg kihűlt, hogy felszeleteljem, addig készítettem hozzá a némi majonéz és gombát. A felszeletelt gombát sóztam, megpároltam. Három kanál jó minőségű majonézt elkevertem egy pohár tejjel, bele kevés cukor, mustár, citromlé, fehérbors, s mikor homogéné vált a dolog, beletettem a kihűlt gombát, s így átkevertem. Maradt még a tállás, a gomba köré a nyelvseletek, tormával, lila hagymával, hozzá a jóízű kovászos uborka, s a tekintet elhomályosul.

Fakanalas üdvözléssel:

Soós István CITY 22

Kedves Főzni Szerető Barátaim!

Ezúttal Erdélybe látogatunk, Kolozsvárra. Nem a kolozsvári bírőhoz, hanem Peternel Attila barátomhoz, aki remekül főz és több érdekes specialitással lepett már meg minket. Nemrégiben az erdélyi

pacallevest készítette el, ami – mondhatom – remekül sikerült. Nagyon tartalmas, savanykás, kifejezetten csípős, tejfölös habarással ízesített. Különösen „másnap” esik jól. Valójában egy nagyon egyszerű ételről van szó, elkészítése nem igényel gyakorlatot.

Első lépésként megtisztítjuk a 2 kg pacalt. Lehártyázzuk, ecetes vízben alaposan megmossuk, majd hagyjuk lecsepegni. Ujjnyi csikokra vágjuk, majd hagymás, fokhagymás, borsos, sós vízben abáljuk. Ha gyorsítani szeretnénk a folyamatot, akkor lehet kuktában is – kb. 15-20 perc a forrástól számítva. Amíg fő a pacal, előkészítjük a hozzávalókat. A csípős, ecetes paprikát összevágjuk, megtisztítjuk a zöldségeket, majd azokat is összevágjuk (répa, zeller, petrezselyemgyökér). Felaprítjuk a kolozsvári szalonnát, kisütjük, majd összevágunk 3 fej hagymát, egy fej fokhagymát és ezeket megdinszteljük. Rátesszük a zöldségeket, kevés köménymagot, borsot és együtt pároljuk. Később hozzáadjuk az összevágott ecetes paprikát, és együtt főzzük. A zöldségeket bele is lehet reszelni. Ekkorra kb. félig megfőtt a pacal, azt ráöntjük és kevés abaléval felöntjük. Rövid ideig együtt pároljuk, majd kb. 3,5 liter vízzel felöntjük. Kóstolás után az ecetes paprika levével – ízlés szerint – savanyítjuk. Közben elkészítjük a haba-



Peternel Attila

ráshoz a tejfölt. Kb. fél liter tejfölnél 8 tojássárgáját keverünk, alaposan eldolgozzuk. Belekeverünk 2-3 gerezd zúzott fokhagymát, kevés sóval ízesítjük, majd lassú forrás közben behabarjuk. Amikor elkészült, a tetejét megszórujuk apróra vágott petrezselyemlevéllel. Friss fehér kenyérral tálaljuk, forrón a legízletesebb.

És még egyszer a **hozzávalók** (4 liter leveshez):

2 kg pacal ujjnyi csikokra vágva,
4-5 közepes sárgarépa, 2-3 gyökér, 1 zeller
(mindezek apróra vágva vagy reszelve),
bors, egész kömény,
20 dkg kolozsvári szalonna,
negyed kg csípős, ecetes paprika vagy peperóni + a leve,
3 fej hagyma, 3 fej fokhagyma,
2 zöldpaprika, 1 paradicsom (ezek is összevágva),
8 tojássárgája,
fél liter tejföl,
apróra vágott petrezselyem.

Remélem, kedvet kaptatok az említett ingyencséghez. Előtte és utána ne feledkezzetek meg a zamatos máramarosi vagy besztercei, eperhordóban érlelt szilvapálinkáról!

Jó étvágyat kívánok!

Üdvözlök benneteket

231, Sanyi

Egy hajdúsági recept:

Hozzávalók: fiatal sertés legyen, kimondottan első perzselt köröm (a hátsó erre nem alkalmas, mert nem lehet kiszedni a csontot). A körömöt sós vízben puhára kell főzni, majd a csontokat szedjük ki. Ezt követően panírozzuk be és rántsuk ki. Sült burgonyával és tartármártással tálaljuk.

Jó étvágyat kívánok hozzá!

Áncsán Mihály, Főtaxi 400

Nagyszerűen menetelt a Pepitataxi!



A Pepitataxi elnöke és edzője, Bozsik László

Első ízben küzdhettek a kupáért az Old Boys csapatok az öregfiúk nagypályás labdarúgóknál. (A bajnoki szereplésről korábban, folyamatosan tájékoztattuk az olvasókat.) Itt nagyszerűen meneteltek a taxisok és bejutottak a döntőbe, ahol döntetlen eredmény született. A kupagyőztes – büntetőrúgásokkal – a Szabadkikötő csapata lett.



Éremosztásra várva

2010/06/17 18:31



Megvan a serleg

2010/06/17 18:32

Gratulálunk a fiúknak! Jól képviselték a taxisokat! Köszönet minden játékosnak a küzdeni tudásért, és persze köszönet a FŐTAXI vezetésének, hogy rendszeresen segíti, támogatja a csapatot, úgy a bajnokságban, mint a kupában.

A Pepitataxi öregfiúk csapata is bejutott a kupadöntőbe, erről a mérkőzésről legközelebb számolunk be.

Juhász Péter (Főtaxi URH 558)

Képek: Bodnár László (Főtaxi URH 392)



Ezüstérmes lett a csapat

Fizetendő legkisebb járulékok 2010. **JÚLIUS** 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 25,5%-a 18 743 Ft (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum 8%, azaz 5880 Ft)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költségekénti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2206 Ft	A járulékalap 24%-a 17 640 Ft	


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

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 negyedévet követő hó 12-ig fizetik pótlékmentesen.

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
Költségekénti 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, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. (Itt nem kell az adónál említett korrekciós tétellel számolni!) Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

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

Nyári nyitva tartás: hétfő–csütörtök 10.00–17.00-ig, péntek 9.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.500.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI stb.)	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	150.-tól
Budapest és környéke atlaszok	2.600.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Tarifátáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2010. július 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2010 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	314.00	292.00	174.00
Február	316.00	298.00	175.00
Március	317.00	298.00	179.00
Április	326.00	304.00	180.00
Május	335.00	310.00	179.00
Június	339.00	316.00	183.00
Július	340.00	322.00	183.00

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi az Adó- és Pénzügyi Ellenőrzési Hivatalt, hogy havonta tegye közzé a tárgyhónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással

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

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-től	5,25%

www.mnb.hu

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

Stewardess az utashoz:

- Uram, kér vacsorát?
- Miből lehet választani?
- Igen vagy nem.

A feleségem, mikor a tévé előtt ültem, megkérdezte: Mit nézel?

– A port ...

Ezután veszekedni kezdtünk...

A feleségem azt mondta, ad egy támpontot, hogy mit szeretne születésnapjára:

– Legyen vörös, és menjen 0-ról 100-ra 3 másodperc alatt.

Ajándékoztam neki egy piros fürdőszobaméleget.

Ezután veszekedni kezdtünk...

Új vezetőségi tag a Citynél

ROZGICS ISTVÁN

A City Taxi Szövetkezet májusi közgyűlése új elnökségi tagot választott a tragikus hirtelenséggel elhunyt Kiss Gábor helyére. A tagság bizalmát Rozgics István (City 65) nyerte el, akít terveiről, célkitűzéseiről kérdeztünk.

• Kérlek, röviden mutatkozz be.

• 1954-ben születtem, sajnos nem tartozom a fiatal generációhoz. A színes Á/4-es szocialista címeres Személyszállító Kisipari Működési Engedélyemet 1985. 01. 28-án állították ki a XV. ker-i tanácsnál, pár évvel az után, hogy az állami taxi hegemoniáját elkezdtek felszámolni. Egy rövid ideig még taxióram sem volt. Az utasokkal a kilométerszámláló adatai alapján számoltunk el. Nekem már a kezdéskor volt egy papírom a RASE-től, hogy befizettem az előleget taxiórára, ezt az igazolást elfogadták hivatalosan is. A magántaxisok jelentős része ebben az időben valamilyen taximűlttal már rendelkezett. Többségük a Fótaxi-tól vagy a Volántól érkezett a kisiparosok közé. Nekem nem volt „taxis előletem”, abban viszont szerencsém volt, hogy itt születtem, és egyéb munkámból kifolyólag is jól ismertem a várost. Kaptam Nyugat-Németországból (bizony, akkor még két Németország volt) egy President Grant CB-rádiót, és ezzel elhelyezkedtem a Rádió Taxinál, amit Horváth Pali éppen akkor alapított meg. Úgy éreztem, új taxisként ott a helyem az új csapatban. Tehát szinte az első napokban beléptem a Rádió Taxihoz, a kódom 308 volt. Itt 7 éven keresztül dolgoztam. Majd beléptem a Cityhez, még a Zichy Jenő utcában. Nagyjából éppen abban az időben a folyt az átállítás az URH forgalma-

zásra és ekkor kaptam meg a 65-ös kódot. Egy autóbaleset folytán átkerültem az éjszakába, eredetileg nappalos voltam. Az 532-es kolléga, akinek ráülhettem az autójára, nappal dolgozott, nekem így ma-

többi taxitársaságtól. Amíg a többi társaság egy személy, vagy egy kisebb csoport tulajdonában van, addig a City Taxi Szövetkezetnek több száz taxis a tulajdonosa, és a vezetőség itt a közgyűlés útmutatásai alapján vezeti a szövetkezetet két taggyűlési időszak között. A legutóbbi választásnál viszont, amikor felkértek arra, hogy fogadjam el a jelölést a vezetőségi tag választásra, igent mondtam. Megváltozott körülményeim miatt – mivel mindkét fiam már a saját útját járja – most már lehetővé vált a teljes embert igénylő feladat maradéktalan ellátása. A tagság bizalmát szavazott számomra, így májusban bekerültem a vezetőségbe.

• Van speciális feladatod, vagy egyéni célkitűzésed?

• Igen, van. Elsősorban a Reklamációs és Etikai Bizottsággal, illetve a Felügyelő Bizottsággal való kapcsolattartás a feladatomban, valamint a diszpécserközpont felügyelete.



Rozgics István: – Csak az nem hibázik, aki nem dolgozik

radt az éjszaka. Aztán szépen lassan ebben a műszakban ragadtam. A szövetkezetbe 1998. 09. 1-jén léptem be. Ettől fogva a Közgyűlésekre következetesen eljártam. Először csak figyeltem a dolgokat, eseményeket, mert számomra újdonság volt a szövetkezeti működés, annak ellenére, hogy eredetileg a Rádió Taxi is kisszövetkezetként indult, de az olyan jellegű közgyűlés, ahol szabályosan mentek a dolgok, volt jegyzőkönyvvezetés, levezetőelnök-választás a szövetkezeti törvénynek megfelelően stb., stb., nos ez nekem újdonság volt. Később, mikor már kezdtem átlátni a folyamatokat és a lehetőségeket, egyre aktívabbá váltam

• Voltak már akkor is vezetői ambícióid?

• Egyértelműen mondhatom, hogy nem. Egyrészt a családomra kellett több időt szánnom, másrészt úgy éreztem, hogy nem látom még át teljes részletességgel ezt a szövetkezeti rendszert. Azt a dolgot ugyanis tisztán kell látni, hogy a City Taxi szervezeti működése és felépítése alapvetően különbözik a

2010. 07. 01-jén előzetes egyeztetések után, a City Taxi Szövetkezet keretein belül 22 fővel megalakult a Vének Tanácsa.

Az alakuló ülésen a Vezetőség és a Reklamációs és Etikai Bizottság is képviseltette magát.

Tamás Miklós elnök bevezetője után Rozgics István szakmai igazgató is köszöntötte a jelenlévőket, és örömét fejezte ki a közgyűlésen tett ígéretének megfelelően sikerült megalakulnia ennek a bizottságnak.

A vezetőség tájékoztatta az egybegyűlteket arról, hogy a jövőben megteremti a feltételeket a bizottság működéséhez.

Mivel a bizottságban olyan szövetkezeti tagok is vannak, akiknek egy alakuló gyűlés levezetése nem jelent problémát és a Vének Tanácsa független szervezatként kíván működni, a vezetőség munkájukhoz sok sikert kívánt és elhagyta a tanácsstermet.

Többórás tárgyalás után Palotás Gábor /City806/ tájékoztatta a vezetőséget arról, hogy a Vének Tanácsa őt bízta meg első alkalommal a levezető elnöki teendőik ellátásával. A Vének Tanácsa megalakult, a tárgyalási témákról tájékoztatást adnak ki a szövetkezeti tagok részére általános formájában.

A Vének Tanácsa legközelebbi összejövetelét 2010. 07. 19-én tartja.

• Úgy tudom, az éjszakások azt várják tőled, hogy érdekeiket kicsit erőteljesebben képviseld a nappalosokkal szemben.

• Ez valóban így van, de mégsem jelenti azt, hogy csoportérdek mentén kell majd tevékenykednem. A választáson ugyanis a nap-

palos kollégák is megértették, hogy a vezetőségben már hosszú évek óta nincs az éjszakásoknak képviselője, így a szavazásnál igen lojálisak voltak hozzám. Az eredményhez tehát nem csak az éjszakások, hanem a nappalosok támogatása is hozzájárult, amelyet ezen lap hátsóoldalon is szeretnék Nekik megköszönni, és nem csak a magam, hanem az éjszaka dolgozó kollégák nevében is. Azt azonban el kell mondanom, hogy az érdekeket nem a nappalosokkal szemben kell érvényesítenem, hanem a problémákat nekünk együtt kell megoldani, és ha mindannyian összefogunk – mint ahogy a múltban erre már sokszor volt példa – meggyőződésem, hogy sikerülni is fog. Vannak olyan dolgok amelyek most is nagyon sok kollégát foglalkoztatnak. Nevezetesen, sokan érzik úgy a szövetkezet tagjai közül, hogy a két közgyűlés között nem elegendő mértékű a vezetőség, illetve a tagság közötti kommunikáció. Ennek megoldása is feladataim közé tartozik. A tagság és a vezetés közötti jobb kapcsolat érdekében mi már a választás előtt úgy gondoltuk, hogy létre kellene hozni bölcsek, vagy vének tanácsa néven egy olyan csoportot, mely a szövetkezeti tagokból áll, és akiket havonta tájékoztat a vezetőség az elért eredményekről, a várható változásokról, a megkötött szerződésekről stb. Az így létrehozott csoport pe-

dig tájékoztatja a vezetőséget arról, hogy az utcán mit tapasztal a gyakorlatban, milyen problémák vannak. Így szándékaink szerint olyan kétoldalú kommunikáció jöhet majd létre, mely javíthatja az információáramlást és a vezetőségi döntéseket is befolyásolhatja. Az első

A feleségem a tükörben magát nézegetve azt mondta:

– Rettenetesen nézek ki, öreg, kövér és ráncos vagyok. Most tényleg szükségem volna egy bőrkodra!

Azt mondtam: – De a látásod nagyon jó...

Ezután veszekedni kezdtünk...

összejövetelt július 7-én tartottuk. (Lásd keretes írásunkat!) Ők megkapják munkájukhoz a vezetéstől az elsődleges segítséget. Az összejöveteleken képviseltetni fogja magát a REB, a FEB, az elnökség és a marketing is, hogy minden felmerülő kérdésre, problémára, ötletre azonnal és érdemben reagálni tudjunk. Ez a társaság lenne arra is hivatott, hogy az utcán dolgozók problémáit összegyűjtse, megvitassa és javaslatkötéssel közvetítse azt a vezetőség felé. A döntés viszont kizárólag a vezetés joga és felelősége! Tehát a javaslat nem bír kötelező érvénnyel! Az, hogy kinek milyen jogosultságai vannak, a Szövetkezeti Törvényben és az Alapszabályban

is egyértelműen le van fektetve. Viszont nagyon fontos szempont, hogy a vezetőségnek lesz állandó visszajelzése az utcáról. Az elnök úr és vezetőségi tag kollégám – a 161-es Tibor – megértették a tagság kérését, és már az első pillanattól kezdve támogattak engem a megvalósításban.

• Említetted a diszpécserközpontot. Ott milyen gondok vannak?

• A szövetkezeti tagjai, valamint az alvállalkozók is időnként kritikákat fogalmaznak meg a működéssel kapcsolatban. Néhány esetben ezen kritikáknak sajnos van alapjuk. Így elkerülhetetlenné válik néhány változás bevezetése, annak

érdekében, hogy a központ munkájában a hibaszázalékot a minimálisra csökkentjük. Azt azért meg kell jegyezni: meggyőződésem, hogy ezen gondok ellenére, ez a taxi-diszpécserközpont ma Magyarországon a legjobb! A négy szolgálatvezető, a diszpécser és a telefonosok java része profi, akiknek a kisujjában van a szakma. (Zárójelben azonban azt is el kell mondanom – mert a korrektséghez hozzátartozik –, hogy más társaságoknál is vannak kütűnő diszpécser és telefonosok, akik közül párat bizony szívesen látnék nálunk.) Azt viszont komolyan gondolom, hogy csak az nem követ el hibát, aki nem dolgozik. A

telefonosok naponta több száz rendelést vesznek föl, a diszpécser több száz címet adnak ki. Érdemes mindenkinek belegondolni abba, hogy egy taxis több száz fuvar teljesítése alatt vajon sohasem hibázik? Ha az ember őszinte, tudja, hogy egy-egy baki becsúszhat a legnagyobb jóindulat mellett is, ám csak ismételni tudom, azon leszünk, hogy ezek száma minél jobban csökkenjen.

Egyelőre kezdésként ennyit tudok elmondani és egyben köszönetet mondok a szerkesztő úrnak, hogy lehetőséget adott erre a bemutatkozásra.

• Köszönöm a tájékoztatást!
-B-

Irány Európa!

Mint minden évben, idén is megnézzük a büntetési tételeket Európa különböző országaiban.

	Alkohol határérték	Ittas vezetés	Gyors-hajtás 20 km/ó	Gyors-hajtás 50 km/ó
Ausztria	0,5	300-tól	20-tól	2180-ig
Belgium	0,5	140-tól	100-tól	250-tól
Bulgária	0,5	200-tól	20-tól	20-tól
Csehország	0,0	970-tól	40-tól	190-tól
Dánia	0,5	1 havi fizetésig	70-270	300-tól
Finnország	0,5	15 naptól	70-tól	115-től
Franciaország	0,5	135-től	90-tól	1500
Görögország	0,5	100-tól	60-tól	175-től
Hollandia	0,5	250-től	100-tól	400-tól
Írország	0,8	1270-től	80-tól	80-tól
Lengyelország	0,2	145-től	25-től	100-tól
Luxemburg	0,5	145-től	50-től	145-től
Nagy-Britannia	0,8	5500-ig	75-től	5500-ig
Németország	0,5	500-tól	35-ig	240-tól
Olaszország	0,5	540-tól	155-től	390-tól
Portugália	0,5	250-től	60-tól	120-tól
Románia	0,0	130-tól	90-tól	130-tól
Spanyolország	0,5	300-tól	90-tól	360-tól
Svédország	0,2	200-tól	280-tól	450-től
Szlovákia	0,0	230-tól	160-tól	830-ig
Szlovénia	0,5	180-tól	50-től	300-tól

A büntetési tételeket az egyszerűség kedvéért euróban tüntettük fel. Akik már régebben is olvasták az összeállításunkat, tudják, hogy vannak országok ahol nem pénzösszegben fejezik ki a büntetési tételt, hanem az adott

	Áthajtás piros jelzésen	Megállási tilalom figyelmen kívül hagyása	Várakozási tilalom figyelmen kívül hagyása	Telefon a kézben vezetés közben
Ausztria	70-től	70-től	20-tól	50-től
Belgium	150-től	150-től	50-től	100-tól
Bulgária	30-tól	40-től	40-től	15-től
Csehország	100-tól	195-től	55-től	40-től
Dánia	135-200	140	70	70
Finnország	8 naptól	15 naptól	10-40	80-ig
Franciaország	90-től	90-től	10-től	35-től
Görögország	350-től	350-től	35-től	35-től
Hollandia	150	150	60-tól	150
Írország	80-tól	80-tól	40-tól	60-tól
Lengyelország	60-tól	60-tól	25-től	50-től
Luxemburg	145	145	25-től	75
Nagy-Britannia	100-tól	20-tól	40-tól	65-től
Németország	90-320	30-250	10-70	40
Olaszország	155-től	75-től	35-től	155-től
Portugália	100-tól	120-tól	30-tól	120-tól
Románia	60-tól	90-től	30-tól	30-tól
Spanyolország	90-től	90-től	90-tól	90-től
Svédország	250-től	250-től	40-tól	nem tilos!
Szlovákia	330-ig	330-ig	135-ig	135-ig
Szlovénia	250	170-től	40-tól	120

időszak alatti keresettel számolnak. Ez nyilvánvalóan igazságosabb, hiszen egy gyárigazgató könnyebben ki tudja fizetni a fix összegű büntetést, mint egy gyári munkás. Azt láthatjuk a táblázatból, hogy négy kivételt leszámítva már mindenütt engedélyezik egy-két üveg sör, vagy egy-két pohár bor elfogyasztását.

Juhász Péter

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

Eladó két darab lemezfelni (15*6 jch*45) Firestone 185*65*15 gumikkal (kb. 80%-os). ía:18e. Ugyanitt egy normál és egy hosszított dagger URH-antenna 2,5-2,5e forintért.

Tel.: 06-30/942-2224



Skoda Octaviához 4 db lemezfelni 195/65x15-ös gumikkal eladó, **3500.- Ft/db**
06-30/931-4935



1994. XII. havi 124 E combi Mercedes 990 ezer forintért eladó.

Érd.: 06-70/383-8716



Maxon PM100 típusú URH-hoz való új mikrofon esztétikusan beépített pótnyomógombbal fix 12 000 Ft-ért eladó!

Tel.:06-20/934-4381

Gyenesdiáson, a Balaton mellett nyaraló kiadó. Az egész ház (10 személy), vagy apartmanként is.

Tel: 06-30/561-0717 City 41

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

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

*„Tanulj meg fiacskám komédiázni,
Tanulj meg kacagni, sírni, ha kell,
Tanulj a rosszhoz is jó képet vágni,
Magaddal törődj csak, más senkivel.
Ne higgy a barátoknak, hű szeretőknek,
Ne higgy az eskünek, ne higgy soha,
Tanulj meg fiacskám komédiázni,
Mert minden, minden csak komédia.”*

(Zerkovitz Béla: Minden csak komédia)

No, ezzel a dallal mostanában igencsak pórul járna a jó öreg Zerkovitz Béla bácsi! Mert hiszen – ha jól figyeltem – az új országos irányvonal optimizmust és derűt, bizakodást javall kedves mindnyájunknak, ami persze nagyon is ránkfér. Ehhez pedig alapállásként bizony nem a fönti dal illik, hanem – teszem azt – Bobby McFerrin dala, a *Don't Worry Be Happy* (Ne izgasd magad – nyugi...) – bizonyára tetszenek ösmerni.

De mit kezdjen a Be Happy-vel az a szegény ember, akinek házát – egy élet munkáját – elvitte a víz? Ugyan hogyan legyen derűs és optimista? Nem énekel ő semmit, sem a McFerrin-dalt, sem a Zerkovitz-dalt. Ha a romba dőlő házát nézi, aztán meg idefele néz, a nagy Duna-parti Ház felé, vélem: keserűséget érez. Megmondom kendteknek őszintén: abban reménykedtem, hogy a hozzánk irgalmatlan természet valamelyest csillapítja a politikai lázat, hogy „köz-szereplőink” (politikusaink) fölismerek: most nem ők a fontosak, hanem a víz sodorta falvak lakói. Egy frászkarikát ismerték föl! Önön fontosságukba vett hitüket, „szerepük” túlértékelését semmi nem rendítheti meg.

Az ország nem kis részére zúdult természeti csapásról nem megfélelkezve: de hogy tanítanám olyanra a gyermekemet, vagy akárki másét, hogy „magaddal törődj csak, más senkivel”, de a bajokat és más baját is beszámítva maradjon meg annyi szabadsága a „magamfajtának”, hogy például egy jóízű poharazgatás közben „elemi erővel” rátörő (nők okozta, vagy netán politikai) csalódás és kiábrándulás után csendesen elkornyikálhassa azt, hogy „...mert minden, minden csak komédia”.

Aki esetleg nehezményezné a dalból sugárzó reményvesztettséget, kiábrándulást, netán cinizmust, gondoljon arra, hogy azt Béla bácsi 1920-ban írta, az esemény táján, melynek idén 90. évfordulójára ki-ki vérmérséklete szerint, de valamilyen módon mégis csak megemlékezett. E dal refrénként visszatérő sorát: „Minden csak komédia” utolérte a végzete, szállóigévé vált. A szállóige arra jó, hogy ha éppen más nem jut eszünkbe, hirtelenjében előrántsuk, oszt odadörgöljük vitapartnerünk orra alá.

S itt térnék rá, persze a helyzethez illő körülményeskedéssel e havi versünkre és annak szerzőjére, *William Shakespeare-re*. De miért

éppen őt, a nagy drámaíróit cibáltuk elő, és miért éppen most? Hát mert – hallottam – megent sorsforduló van, fordult egyet a „színpad”. Sorra-rendre tűnnek el onnét a régi szereplők, az új szereplők meg csak gyűnnek-gyűnnek, oszt sorba rendezi őket az új „főrendező”.

Ölég öreg vagyok mán, láttam néhány „színi előadást” életemben, láttam azt is vagy húsz évvel ezelőtt, amikor az „előző darabban” még vidáman lubickuló „színészek” karakánul kijelentették: „pocsék, setét egy előadás volt az, haj de gyalázatosan éreztem magam benne!” – oszt megtisztulván és megigazulván új szerepre, új „fellépésre” jelentkeztek.

Élet-színház-komédia: Shakespeare mindhármát művelte, mert mindhármát igen nagyon ösmerte. Merem állítani, Shakespeare-t a magyar lélek nagyon is jól érzi, érti vagy legalábbis ráérez, még ha valaki nem is ösméri ezt vagy azt a színdarabját, az abbul önállósult szállóigét – megfigyeltem – a helyzethez illő pontossággal idézi. Itt vannak, ni: „Helyes a bögés, Oroszlán!”, „Ide nekem az Oroszlánt is!”, „Gyarlóság, asszony a neved”, „Lenni vagy nem lenni, az itt a kérdés!”, „Valami büzlük Dániában”, végül a kedvencem azon tiszteletreméltó sokadalmak számára, akik öléggé érthető módon várták az „áprilist”, a tavaszt, majd a nyarat – a III. Richard nyitó monológ-

jának kezdő sorai Arany János igen szép fordításában: „York napsütése rosszkedvünk telét tündöklő nyárrá változtatta át...”

„Színház az egész világ...”, vagy Kosztolányi Dezso fordításában: „Színház ez a világ...” – ezt is tetszenek ösmerni, ez is töle van, tehát ne bántsuk a Béla bácsit azért, mert szerinte „minden csak komédia”, hiszen őt a nagy Shakespeare jóval korábban megelőzte. Habár a „színház” és a „komédia” közt van hangleleti különbség, no meg hát keserűségben a Béla bácsi verhetetlen, a lényeg végül is ugyanaz. „Ahogy tetszik” – ez a címe annak a színdarabnak, amelyből idézzük Jacques monológját. Éppen egy fa alatt heverészik ez a sokat látott, sokat tapasztalt szellemes (ironikus?, cinikus?) figura, és mondja, csak mondja a magáét – rólunk.

Kérem szépen, le vagyunk leplezve! Mert Shakespeare nem csak nagy drámaíró, izig-vérig színházi ember, színész és rendező, hanem irgalmatlan nagy lélekismerő, beelátott a vesenkbe, fölismerte huncutságaink, csibészsegeink, jó és rossz cselekedeteink lelki mozgatórugóját (úgyhogy ezért nem is igen szeretnek vele szemtől szembe találkozni).

Am amit a sors ránk kiosztott, azt jól-rosszul végigéljük. Az nem szerep, az nem játék, hanem a sokszor kegyetlen valóság, mint az árvizet és egyéb természeti csapást átélőké. Az lenne a cinikus, ha homokzsákhordás helyett az élet játékoságáról locsognánk nekik. De ha majd elvonult a vihar, ha majd meggyün újra az építkezés ideje, gyün a remény is, vele a játékoság, s a magyar lélekhöz közelálló kedves ironia is. Ez is köll ám, a szerencsésebbnek is, mert ha mindez nincs, akkor majd a soros *direktorok* dirigálják életünket és kiegyenesítik „elgörbült” gondolatainkat.

A szabad ember a játszani is tudó ember – kötném össze a magam dilettáns módján Shakespeare-t József Attilával. Ezért hát elhatároztam, hogy ami még hátra van, azt – már amennyire lehet – igyeksem minél játékosabban átélni. („A fene a kend jó dolgot, ha csak ez a gondja a mai világban” – hallom kendtől, s meglehet, igazuk van.) Am jellemző módon ügyetlenül kezdem hozzá új életfelfogásom gyakorlásához, gellert is kapott nyomban. Miért? Mondom az esetet: Mi tagadás, mostanában időnkint jölesik az „öregurat” játszanom. Ilyenkor teszem magam, mintha bölcsebb lennék a mai fiataloknál, pedig dehogyan – hamar lelepleződöm. Akárcsak mint amikor megpróbáltam kibújni röpké időre a korom adta *szerepbül*: autóbuszon, villanyoson átadnám ám az ülőhelyemet hölgyeknek úriasan. De ahogy emelkednék, mán nyomnak is vissza: „Tessék csak ülve maradni, bácsi!”

S mert minden jó és rossz ellenére – ahogy mondani szokták – élni muszáj,

**Színház ez a világ,
a férfi és nő itt csupán szereplő:
„bejönnek” ők mind, azután „kimennek”,
és közben egy személyre több szerep jut.
Életkoruk: hét felvonás. Előbb
a csecsemő picsog, hány a dadánál.
Majd kisdíák, ki táskával nyafogva
friss hajnalarcával mászik iskolába,
lassan, mint a csiga. Aztán szerelmes,
kemenceként a lány szemöldökére
bús balladát sohajt. Majd katona,
káromkodó, szakállas, mint a párdúc,
hírnévre vágyó, zsémbes, fortyogó,
s a buborék-dicsőségért verekszik
az ágyú torkáig. Majd ő a bíró,
kappannal a szép, gömbölyű hasában,
zord szemmel, úrianyirott szakállal,
sok régi példával s új „jogeset”-tel
szerepét játssza. És a hatodik kor
pötyögve-lógó bugyogót visel,
üveg az orrán, pénzeszsákja oldalt,
a régi kímélt nadrág tág világ
aszott combjának. Dörgő férfihangja
kisgyermekes szoprán lesz újra, és
sipeg-sziszeg. A végső jelenet, mely
e furcsa, mozgalmas drámát lezárja,
a második gyerekkor, bús feledség,
se fog, se szem, se izlés, semmi sincs.**

mostan nagyot lépek előre, új szerepre készülök, lázasan. Egy teljes hétre elmegyek életem színésztársával, családi szintársulatunk főszereplőjével és rendezőjével, vagyis a feleségemmel üdülővendéget játszani. Azt játszuk, hogy semmittecsünk, gondtalanul lébecölünk, tessenek csak elképzelnünk: közel s távol

sehun egy párt, sehun egy ilyen vagy amolyan irányú tv, rádió stb., az erdei játékosársainkat, a mókusokat meg amúgy sem érdekli, hogy a fényes kétharmadhoz vagy a setét egyharmadhoz tartozunk, ezért aztán honolni fog köztünk a mennyei béke. A szálláshelyünkön meg kegyesen-kedvesen, öregesen bic-

centünk recepciósoknak, pincérnek, szobalánynak – ugyan rámegegyen erre a tivornyázásra (hámbul való kirúgásra) egész évi spórolt pénzünk, – sebjaj, ez a szerep már csak megéri!

És az mondhatja magát szerencsésnek, aki ezt még megteheti.

Szokatlan megoldások

a Max Taxinál

Sajnálatos, de a megélhetéshez szükséges bevételek a taxis szakmában is egyre csökkennek. Egyrészt, mert a megrendelők száma összességében jelentősen visszaesett, másrészt, mert a teljesített fuvaroknál az egy kilométerre eső bevétel nagyon sok cégnél jóval a szükséges minimum alá süllyedt. A témával szinte minden hónapban visszatérően foglalkozunk. Ennek oka, hogy sokan nincsenek tisztában a taxizás során előforduló speciális pénzügyi csapdák közül még a leglényegesebbekkel sem. Csak két jellemző példa a mindennapokból: a napi bevétel senkinél sem azonos a kéréssel, bármilyen jól is esik műszak végén összeszámolni az aznapot. Vagy egy másik sűrűn előforduló tévedés: ha összességében magas a bevétel, ám ehhez sok megtett kilométer társul, az nem biztos, hogy jót jelent. Ekkor

• Kezdjük egy érdekes, de azért nem a leghűsbavágóbb kérdéssel, mely – úgy tűnik ennek ellenére nagyon izgatja olvasóinkat. A honlapotokon az szerepelt, hogy a „BM igazolvánnyal rendelkezők a kedvezményes tarifa igénybevételére jogosultak”. A vállalkozás ezek szerint valamilyen módon kötődik a BM-hez vagy a rendőrséghez? Volt már ilyen jellegű taxis cég...

• Ez nem az! Az információ ma már úgy pontos, hogy minden közalkalmazottnak a tarifátáblánkon szereplő kedvezményes tarifát biztosítjuk, ha közalkalmazotti

státuszát a fuvar megkezdése előtt igazolvánnyal bizonyítja. Ennek megfelelően például a pedagógus, a tűzoltó, a mentős, sőt még a BKV-al alkalmazott is megkapja az aktuális kedvezményes, telefonos tarifát.

• Hamar elérkeztünk ahhoz a kérdéshez, melyre sokan kérik a választ. Tehát: miért volt szükség

egy újabb „szotyitaxi” létrehozására? Van már belőlük épp elég...

• Ez így még egy felületes szemlélőtől is komoly tévedés. Mi nem kívántunk egy újabb „szotyitaxit” létrehozni. Sőt, szándékaink szerint egy olyan társaságban vagyunk érdekeltek, melyben először használjuk ki a nappali és éjszakai maximum tarifa lehetséges felső határát. Ez szerepel a tarifátáblánkon is, aminek alapján kollégáink nap mint nap fuvaroz-

bizony szintén számolni kell. Rezsikilométert, gurulót, nyereséget. Már annak, aki még emlékszik korábbiól arra, hogyan kell ennek nekifogni. Más vállalkozások esetén a veszteséges működésre hamar fény derül. A taxizásban sokszor csak akkor jelentkezik a baj, ha például „elfogy” az autó és már nincs miből cserélni. Am erről is volt már szó.

E kissé hosszúra nyúlt bevezető után ismét elérkeztünk az utóbbi időszak leglényegesebb kérdéséhez, az alkalmazott tarifához. Amiből – de sokszor leirtuk – valamennyi nyereséget is fel kell/ene/tudni mutatni, különben napi 10-14 órás kemény munkával építi le a taxis mindazt, amit az előző években, évtizedekben megtermelt. Természetesen szeretnénk elkerülni annak még a látszatát is, hogy mi rendelkezünk a bölcsek kövével. Egy ilyen recessziós időszakra sokféle válasz létezhet, ezekből akár több is hozhat megfelelő eredményt. Ezért örömmel teljesítjük sok olvasónk kérését és foglalkozunk a Max Taxi-nál alkalmazott tarifákkal, melyekről Szenttornyay Ferenc ágazati igazgatót kérdeztük.

vagyis ez a tarifa nem a meggazdagodás eszköze...

• Ezt a tarifa-elemet a „szakma” harcolta ki az elmúlt évtizedekben, nem mi akartuk. Nincs ma a fővárosban olyan cég, mely – ha különféle elnevezésekkel is, de – ne élne akár több kedvezményes tarifa alkalmazásával. A multikkal kötött szerződések ezeknél is alacsonyabb árai pedig önmagukért beszélnek. Tehát azt hiszem, az jól látszik, ez jelenleg a szokás-jogon alap-

puló piaci helyzet, melyet nekünk is figyelembe kell venni, ha talpon akarunk maradni. És miért ne akarnánk? Mi 2009. május 28-án, tehát egy éve alakultunk. Akkor már a pénzügyi-gazdasági válság kellős közepén voltunk. Nyilvánvaló, hogy egy kezdő cég tarifáit az



COMPUTER PLUS

Számítástechnikai Szaküzlet

Számítógépek és részegységek eladása, vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.

Tel: 214-7293

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat rendszergazda

Elkísértem a feleségemet az osztálytalálkozójára. Egyik volt osztálytársa egyik poharat a másik után ürítette ki, és alaposan berúgott. Megkérdeztem a feleségemet, hogy ismeri-e? Persze, felelte. Együtt jártunk, és mikor vége lett, elkezdett inni, és azóta nem tudta abbahagyni.

– És még mindig ünnepel? – kérdeztem.
Ezután veszekedni kezdtünk...

aktuális piaci viszonyokat figyelembe véve kellett meghatározni. Körülnéztünk tehát, hogy a számunkra konkurenciát jelentő fuvarszervezők milyen áron szolgáltattak. Akkor már a piacon volt a Taxi Plus a maga 150 Ft-os tarifájával, a Taxi2000 éppen frissített 164 Ft-ra, a Mini Mobil 168 Ft-on fuvarozott, a Travel pedig 170 Ft-ot számolt egy kilométerért. Mi nem szerettük volna ezt az árversenyt tovább élezni, éppen ezért nem a Taxi Plus árai alá mentünk, hanem ebben a szolgáltatói körben közre pozicionáltuk magunkat, így lett a kedvezményes tarifánk 167 Ft. Ismétlem, minket erre a lépésre a konkurencia kényszerített, ha rajtunk múlik, nem így lépünk. Őszintén szeretném, ha a lehető legrövidebb időn belül e tarifaelemnél is 200 Ft fölé mehetnénk, ám ismétlem, ez nem a mi elhatározásunkon múlik.

• Mikor használható a 300/240/60-as, illetve a 300/336/84-es tarifa?

• A nappali maximum, reggel 06-tól este 22-ig. Az éjszakai, este 22-től reggel 06-ig. Mi a szerződéses szórakozóhelyeknél beültetett, illetve a telefonos-törzsutas rendelkezéseken kívül minden esetben a maximumot használjuk. A kedvezmény annak, akit megillet, természetesen 0-24 óráig jár, ebben nincs kivétel. Ám nagyon sok kolléga éppen amiatt aggódik, hogy nem okoz majd neki gondot, ha a lehetséges tarifa felső határán fuvaroz? Mi minden érdeklődőnek elmagyarázzuk: ez az árszerkezeti kialakítás éppen az ő érdeklődésükben történt. Így kompenzálódik a kedvezményes tarifa alacsonyán megállapított szintje.

• Úgy tudom, nemrég megvették a Travel Taxit. Annak ellenére, hogy ez jelenleg mindössze néhány autót jelent, a tarifátábla komoly felbolydulást okozhat a konkurenciánál. Mít jelent a „még nem alkalmazható” kiírás? Komolyan gondoltátok például a 99 Ft-os tarifát?

• Mi ezzel a kiírással üzeni szeretnénk a többi cégnek. Bizunk benne, hogy egyszer és mindenkorra befejeződik a taxisokat megnyomorító árverseny, ami a cégek között zajlik. A Travel Taxit - többek között - nem titkoltan azzal a szándékkal vettük meg, hogy mindig legyen a birtokunkban egy olyan cég, mely néhány forinttal a konkurencia árai alatt szolgált. Erre készültünk rá az általad is említett - ma még talán szokatlan

Az ír meg a zsarú

Írországból jött a történet, ahol köztudottan sport piásan autózni.

Az ír kisváros, Donegal egyik kocsmája parkolójának sötét zugába szép csendesen behúz az éjszakai járőr. Kisvártatva, mikor bent elhangzik a „záróra!”, látja, hogy kijön egy igen csak támolygó alak, alig tud járni. Az ember botorkál egy ideig a parkolóban, a zsarú csendben figyel.

Végtelesen tűnő ideig jön-megy a pasas, próbálgatja a kulcsát vagy öt-hat kocsi zárjába, míg végül sikerül megtalálnia a sajátját. Nagynehezen kinyitja az ajtót és szinte beesik az ülésre. Az emberek szállingóznak közben kifelé és elfelé, de ő csak ül, csak ül, hosszú percekig.

Végül aztán elindítja a motort, bekapcsolja

- tarifaszervezővel. Szeretnénk, ha a cégvezetők látnák, amennyiben folytatják a negatív árversenyt, annak sosem lesz vége. Illetve nálunk egyelőre 99 Ft/km-nél van a vége. Ez az utolsó olyan tarifa, melyet már előre elhelyeztünk minden taxióránkban. De nem akarunk hátszázúrní senkit, ha nem kényszerülünk rá, nem szándékozunk használni egyik ilyen tarifafajtát sem. Ám ha rákényszerítenek, akkor 24 órán belül számunkra kedvező módon módosíthatjuk árainkat. Remélem, minden érintett érti az üzenetet...

• Most - június végén - milyen áron szolgált a Travel Taxi?

• Van egy ténylegesen meghatározott időre tervezett akciós 149 Ft-os tarifánk. Ezen időszak lejártával - ha a konkurencia másra nem kényszerít - úgy telefonos rendelésekre 170 Ft-os áron megyünk. Hangsúlyozom: minden további a többi piaci szereplőtől függ...

• Ez így egy kicsit rejtélyesen hangzik...

• Sajnos nem tudom előre, mit hoz a holnap. Ma úgy hírlik, egy korábban már működő taxicég piacra lép, a miénknél alacsonyabb tarifával, ám a mi ügyfélkörünket célozva. Erre pedig mindenképpen reagálni fogunk. Ezért van több „jelenleg nem használható” tarifalehetőség is óráinkban. Az ilyen árletörő kezdeményezésre mi is lépni fogunk, nem hagyjuk válasz nélkül. Ennek ellenére ismételen hangsúlyozom, nem szeretnénk egy ilyen háborút! Sem a Max Taxinál, sem a Travelnél.

• Az elmondottakból egy nem túl derűs jövőkép rajzolódik ki, mégis megkérdezem: ha a konkurencia nem lefelé, hanem felfelé indulna el a tarifákkal, az ellenetekre lenne?

• Abszolút nem! Mi mindent

megteszünk azért, hogy a viteldíjak a 200 Ft hoz közeledjenek és ne a 100 Ft-hoz

• Ha van ilyen statisztikátok, a kedvezményes fuvarok milyen arányban vannak a lehetséges maximummal teljesítettekhez képest? Mennyire kompenzálódik a 167 Ft a 336-tal?

• Azt sokan tudják, hogy elég sok éjszakai szórakozóhellyel van szerződéses kapcsolatunk. Mi minden helyről „droszt-statisztikát” vezetünk. Ennek alapján megállapítható, hogy durván, napi átlagban a fuvarok fele megy el a kedvezményes viteldíjjal. A másik fele a nappali, illetve éjszakai maximumon zajlik. Ezek a taxisbarát viteldíjak akkor is alkalmazhatók, ha a szerződéses szórakozóhely előtt ül be az utas. Csak akkor nem, ha a „Törzsutas-kártyát” utazás előtt felmutatja.

• Ez esetben utólag meg kell kövessetek a „szotyitaxiért”.

• Olyannyira nem ellenszenves a taxisoknak, amit csinálunk, hogy május végén a szerződéses állomány esetében kénytelenek voltunk létszámstopot bevezetni. Vagyis csak akkor veszünk fel új kollégát franchise-szerződéssel, ha valaki elmegy tőlünk. Az alkalmazotti állományra ez nem vonatkozik. Ők a mi autóinkon, napi leadós rendszerben, bejelentve dolgoznak.

• További olvasói kérdés: aki kérés a felvett címről, azt tényleg nem büntetitek?

• Ez így pontatlan. Az igaz, a problémát nem a kialakult „hagyományoknak megfelelően” kezeljük. E tekintetben nagyobb volt a mozgásterünk, mint a tarifánál. Tehát, ha a taxist címre érkezéskor megmérték és késett, úgy az adott fuvar „rezsiben” kell teljesítenie. Vagyis saját költségére kell elvinni a

az ablaktörölt - csendes nyári este volt! -, az indexet kapcsolgatja ki meg be, dudál, aztán felkapcsolja a világitást. Elindul a kocsival, megy pár centit, aztán kicsit vissza, aztán újra még vagy jó néhány percig, míg aztán egy helyben marad megint egy jó ideig. Közben a többi vendég is elhajt, kikerülgetve a szerencsétlenkedőt.

Mikor aztán az utolsó kocsi is kihúzott a parkolóból, végre elindul, szép lassan, ki az útra. A zsarú, aki türelmesen csak erre várt, begyújtja a motort, felkapcsolja a villogó lámpákat és megállítja az ürgét, hogy megszondázza.

Legnagyobb meglepetésére a szonda „0” alkoholt mutat! Nem tudja mire vélni a dolgot, mondja a vezetőnek, hogy be kell hogy kísérje az Őrsre, mert nyilvánvalóan a szonda hibás.

- Én nem hiszem - mondja Paddy igazán büszkén saját magára -, csak ma este én vagyok az ügyeletes csali!

kedves utast a megadott címre. Ezért fuvardíjat nem számolhat fel. A konkrét büntetés így többnyire néhány üres kilométer jelent, ami az üzemanyagköltség tekintetében egy-kétszáz forint. Más szankció nincs. Ez is elegendő visszatartó erőt jelent. Van úgyszintén elég baja mindenkinek, ha még mi is terhelnénk a kollégát a 2-7 napos „leborítással”, az nem vezetne sehová. Az utas így jól jár, megfelelőképp kompenzáljuk a néhány perces késésért, ám a taxis sincs kitéve komolyabb anyagi terhelésnek. Mi ezzel is szeretnénk „jégtörök” lenni. A taxisok egyébként ezt a döntést nagyon kedvezően fogadták.

• Autóitokon látni egy nagyméretű reklámhordozót. Ezt kötelező hordani?

• Nem! Aki hozzánk szerződéssel kötődik, annak a reklámtábla esetleg a későbbiekben egy felajánlott lehetőség lesz. Mindenkiel egyenlően állapodunk majd meg. Saját autóinkon viszont rendszeresítettük, aminek oka egyszerű, kiadjuk pénzért.

• Ha taxicégről van szó, a kérdés megkerülhetetlen: mennyi a havi tagdíj?

• Bruttó 50 ezer forint. A másodosoknak pénétek délutántól hétfő hajnalig történő munkalehetőségért: 40 ezer forint. Ők egyébként egy speciális kódot kapnak, a hétvégi munkalehetőségre való tekintettel a 7-essel kezdődő számot, amit címfelvételekor figyelünk. Így amikor több a munka, többen is vannak kint kollégáink a forgalomban.

• Amennyiben megszorultok, hova viszitek át a címeiteket?

• A Taxi2000-rel a kezdetek óta nagyon jó a kapcsolatunk, szükség esetén kölcsönösen kisegítjük egymást.

• Köszönöm a tájékoztatást!

- B -

Eltűntek az idegen autók a Fehérvári úti taxiállomásról

Kelenföldről dolgozó kollégák jelezték, hogy idegen, civil autók állnak a Fehérvári út és Kondorosi út sarkán levő taxiállomás mellett a járdán, így az utasok nem tudnak beszállni a taxikba. Természetesen jeleztem a problémát a Taxiállomás-kezelő Kht. felé, de miután nem történt változás, megkerestem az illetékes kerületi önkormányzatot. Most megérkezett a válasz:

Munkatársaink az ott szabálytalanul parkoló gépjárművek tulajdonosaival szemben figyelmeztetést, illetve távolléti helyszíni bírságot alkalmaztak. Az eladásra felkínált gépjárművek tulajdonosait a kitett telefonszámon tájékoztattuk az általuk elkövetett szabálysértésről, melynek hatására a szabálysértést

A kép egy korábbi állapotot mutat



És a jelenlegi helyzet



m e g - szüntették. Természetesen nem állíthatom, hogy a jelenség a tevékenységünk hatására megszűnt,

de a visszatérő ellenőrzések révén azon vagyunk, hogy lehetőségeinkhez képest a további szabálysértéseket megakadályozzuk.

**Dr. Kovács Sándor, igazgató
Újbuda Közterület-felügyelet**

Köszönjük az intézkedéseket!

Juhász Péter

Július 1-jétől megváltozik a gépjárművek átírásával és eladásának bejelentésével kapcsolatos okmányirodai ügyintézés

A Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalának (KEK KH) sajtóközleménye

2010. január 1-jétől teljes bizonyító erejű magánokirat kell az okmányirodai ügyintézéshez a gépjármű tulajdonjogában vagy az üzemeltető személyében történt változás bejelentéséhez a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 33. §-a (6) bekezdésének rendelkezései szerint.

Az adásvételi illetve az üzemeltetői szerződésnek tartalmaznia kell azokat a kötelező tartalmi elemeket, amelyeket „a közúti közlekedési nyilvántartásba bejegyzett jármű tulajdonjogának, illetve üzemeltető személyének változását igazoló teljes bizonyító erejű magánokiratnak a közlekedési igazgatási eljárásban történő felhasználhatóságához szükséges kötelező tartalmi elemekről” szóló 304/2009. (XII. 22.) Korm. rendelet előír.

2010. július 1-jét követően a kormányrendeletben meghatározott adattartalommal rendelkező teljes bizonyító erejű magánokirattal – adásvételi, vagy üzemeltetői szerződéssel – kell igazolni a változást az okmányirodai ügyintézéskor a gépjárműeladás tényének nyilvántartásba történő bejegyzéséhez, a tulajdonjog-változás bejegyzéséhez (a jármű átírásához), és az üzemeltető adatainak, illetve az üzemeltető személyében történt változás bejegyzéséhez.

A kötelező tartalmi elemek hiányában nem kerülhet sor az említett változások járműnyilvántartásba bejegyzésére, az új törzskönyv, illetve az új forgalmi engedély kiadására. Ez esetben a változás bejelentésére irányuló okmányirodai eljárásban az eljáró hatóság a nyilvántartásba történő bejegyzést elutasítja, egyben felhívja az ügyfelet az e rendeletben meghatározott tartalmi követelményeknek megfelelő teljes bizonyító erejű magánokirat benyújtására, valamint felhívja az ügyfél figyelmét a késedelmes bejelentés jogkövetkezményeire.

További információ és a kormányrendelet szerinti adattartalomnak megfelelő szerződés-minták megtalálhatók és letölthetők a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalának www.nyilvantarto.hu honlapjáról.

Budapest, 2010. június 25.

KEK KH

AUTÓMENTÉS 0-24-ig
egész Európa területén – 3,5 tonnáig

SE-BES PLUSZ Kft.

06 20 9 441 186

Budapest területén belül bárhol
bárhová 9000 Ft-ért, éjjel 10000 Ft-ért.

Idegen balesethez történő hívás
esetén FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!

Eddig a hivatalos közlemény, lássuk a lényegét: a sajtópapírokra firkált adásvételi szerződések kora lejárt. Az adásvétellel érintett gépjármű majd minden adatát fel kell tüntetni a szerződésen, és az eladó meg a vevő is pontosan azonosítható kell, hogy legyen. A szerződést teljes bizonyító erejű okiratba kell foglalni.

A polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény a teljes bizonyító erejű magánokirat feltételeiről az alábbiak szerint rendelkezik:

„...196. § (1) A magánokirat az ellenkező bebizonyításig teljes bizonyítékul szolgál arra, hogy kiállítója az abban foglalt nyilatkozatot megtette, illetőleg elfogadta, vagy magára kötelezőnek ismerte el, feltéve, hogy az alábbi feltételek valamelyike fennáll:

a) a kiállító az okiratot sajátkezűleg írta és aláírta;

b) két tanú az okiraton aláírásával igazolja, hogy a kiállító a nem általa írt okiratot előttiük írta alá, vagy aláírását előttiük sajátkezü aláírásának ismerte el; az okiraton a tanúk lakóhelyét (címet) is fel kell tüntetni;

c) a kiállító aláírása vagy kézjegye az okiraton bíróilag vagy közjegyzőileg hitelesítve van;

d) a gazdálkodó szervezet által üzleti körében kiállított okirat szabályszerűen aláírták;

e) ügyvéd (jogtanácsos) az általa készített okirat szabályszerű ellenjegyzésével bizonyítja, hogy a kiállító a nem általa írt okiratot előtte írta alá, vagy aláírását előtte saját kezű aláírásának ismerte el, illetőleg a kiállító minősített elektronikus aláírásával aláírt elektronikus okirat tartalma az ügyvéd által készített elektronikus okirattal megegyezik;...”

A további meghatározások cégekre, elektronikus aláírásra, megmásra vonatkoznak, itt most nem részletezzük. Lényeg, hogy az adásvételi szerződést sajátkezűleg, két hiteles tanú előtt kell aláírni, illetve ügyvédi vagy közjegyzői közreműködést kell kérni.

Újdonság, hogy az adásvételt mindkét félnek meghatározott idő alatt be kell jelenteni az illetékes hatóságnál (okmányiroda), és erről a kötelezettségről az adásvételi szerződésben nyilatkoztatni kell tenni.

Az eladó (volt tulajdonos) bejelentésének szabályai:

A Korm. rendelet alapján a jármű tulajdonjogában bekövetkezett változás bejelentését – a változástól számított 5 munkanapon belül – az eladó tulajdonos a tulajdonjog változásáról készült, alábbiakban meghatározott tartalmú teljes bizonyító erejű magánokirat benyújtásával vagy megküldésével teljesíti. Az eladó a bejelentési kötelezettségét bármely okmányirodában teljesítheti, a közlekedési igazgatási hatóság a Korm. rendelet szerinti adattartalmú teljes bizonyító erejű magánokirat alapján a bejelentés tényét és időpontját a nyilvántartásba bejegyzzi.

Az eladás bejelentés tényének járműnyilvántartásba történő bejegyzéséhez az aláb-

bi tartalmi elemekkel rendelkező teljes bizonyító erejű magánokirat szükséges:

a jogügylet ingyenes vagy visszerthes jellegének meghatározása;

a jogügylet tárgyát képező jármű azonosító (rendszer-, alvászszám) és gyártmány adatai;

a felek természetes személyazonosító adatai (családi és utóneve; születési helye és ideje; anyja születési családi és utóneve), a személyazonosságát igazoló okmány sorszáma adata, valamint lakcím adata, jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet megnevezése, képviselőjének adatai, székhelyének (telephelyének) címe, cégjegyzék-, illetőleg nyilvántartási száma;

a járműhöz tartozó okmányok (forgalmi engedély és törzskönyv) sorszáma, az okmányok átadásának-átvételének ténye, időpontja;

a járműnek a vevő birtokába kerülési időpontja;

a jogügylet hatályba lépésének napja;

a felek nyilatkozata, mely szerint mindkét fél teljesíti bejelentési kötelezettségét a közlekedési igazgatási hatóságnál a tulajdonjog-változás hatálybalépését követő, jogszabályban meghatározott határidőn belül;

a felek nyilatkozata arról, hogy ismerik a bejelentés nyilvántartásba történő bejegyzéséhez fűződő joghatásokat, valamint a bejelentés elmaradásának, illetve bejelentési kötelezettség késedelmes teljesítésének jogkövetkezményeit.

Az eladás bejelentés ténye a Korm. rendeletben meghatározott tartalmú teljes bizonyító erejű magánokirat benyújtása vagy megküldése esetén sem jegyezhető be, ha a bejelentés tárgyát képező járművön érvényes forgalmazási korlátozás szerepel a nyilvántartásban. Ez esetben a közlekedési igazgatási hatóság a bejelentés tényének bejegyzését elutasítja.

A vevő (új tulajdonos) bejelentésének szabályai:

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 33. §-ában foglaltak szerint a jármű új tulajdonosa a jármű tulajdonjogának a változását a módosítására okot adó körülmény bekövetkeztétől számított 15 napon belül köteles bejelenteni a bejegyzésre jogosult közlekedési igazgatási hatóságnál.

Ha a jármű új tulajdonosa bejelentési kötelezettségét önhibájából nem teljesíti, a járművet a közlekedési igazgatási hatóság a külön jogszabályban meghatározott időtartamra kivonja a forgalomból.

A közúti közlekedési nyilvántartás járműnyilvántartásba bejegyzett jármű tulajdonjog-változását igazoló teljes bizonyító erejű magánokirat kötelező tartalmi elemei a fentiekkel megegyeznek.

Barátnók beszélgetnek:

- Hogy vagy?
- Megvagyok...
- Én meg megleszek...

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

KIPUFOGÓ szerelés, javítás
személy, kisbusz, kisteher
DÍZEL KATALIZÁTOROK és
RÉSZECSKESZÜRÖK tisztítása
SPORTDOBOK és **KRÓMVEGEC**
Nyitva: H-P 8-18-ig
Szombaton: 9-16-ig
Tel.: 06 30/252-1955, 06 20/4939944
1162 Bp., Gusztáv u. 128.
www.lender-kipufogo.hu

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

Ez az Ön
hirdetésének helye

AUTÓTÜKÖRBETÉT JAVÍTÁS

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

Telefon: 341-1261

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnái Budapest 7000 Ft-ért.
Teljeskörű gépjármű káruigintézés,
javítás, ingyenes taxi csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250

Mercedes Alkatrész

Gyári új, minőségi utángyártott és
bontott alkatrészek

RAKTÁRRÓL MINDEN TÍPUSHOZ

Üzleteink: 1196 Bp., Ady Endre u. 47.
1196 Bp., Báthory u. 51.

Telefon: 280-51-67

www.mercibolt.hu

Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

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

Előfizethető a Taxisok Világa!

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

Santen 95 Bt.

autóalkatrész szaküzlet

AUDI, VW, Seat, Skoda

1196 Bp., Ady Endre u. 49.

Tel.: 280-9739, 280-4567

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

www.santen.hu

Taxisoknak 20% kedvezmény!

Kérések és köszönetek a taxiállomásokkal kapcsolatban

Köszönetek:

VII. Klauzál tér: Elkoptak az útburkolati jelek,
kértük az újrafestést. Megtették, köszönet érte!



VII. Wesselényi utca: Nagyon kellene a taxiállomások a Belvároshoz közeli területeken is. A Wesselényi utca 20. szám alatt kialakítottak egy taxiállomást, köszönet érte!



Válaszok korábbi kéréseinkre:

VII. Síp utca 1.

Kérés: Alakítsanak ki egy taxiállomást a jelzett helyen.

Válasz: Forgalmotechnikai okok miatt nincs lehetőség taxiállomás kialakítására, a közelben (Wesselényi utca 20.) kialakítottunk egy taxiállomást.

II. Bem tér:

Kérés: Rakodóhelyet jelöltek ki a taxiállomáson, kérjük a felesleges jelzőtábla eltávolítását.

Válasz: Köszönjük a bejelentést, megvizsgáljuk a helyszínt. A közelben útburkolat-munkák folynak, valószínűleg ekkor helyezhették oda a tévedésből – a rakodási jelzőtáblát.

VII. Király utca – Akácfa utca sarok.

Kérés: Fessenek fel 5 taxi megállás biztosító útburkolati jelet, mert a jelzőtábla is ennyi kocsinak engedélyezi a várakozást.

Válasz: Jelenleg is 5 autó fér el a taxiállomáson, csak szabályosan kell egymás után felsorakozni. A téror miatt állnak az autók közvetlenül a sarokra, de ott már forgalmotechnikai okok miatt nem lehet kialakítani taxiállomás-férőhelyet.

Juhász Péter

Logika: Ahhoz, hogy egy tárgy ne dőljön fel, három fix pont kell. A légy nem dől fel. Tehát a légynek három lába van.

Miért nem bilincselnek a taxiállomásokon?

Mint emlékezhettek, örömmel újságoltam, hogy Budapest VIII. kerületében továbbra is lebilincselik a taxiállomásokon várakozó „idegen” autót. Természetesen megkérdeztem a többi, belső kerület polgármesterét, ok miért nem teszik ugyanezt? Íme a válaszok:

V. kerület:

Budapest V. kerületében, azaz Belváros-Lipótváros teljes közigazgatási területén, a taxiállomások ellenőrzését a Fővárosi Közterület-felügyelet végzi. Belváros-Lipótváros Közterület-felügyelete nem jogosult a taxiállomásokon való intézkedésre. Az említett szerv mellett, természetesen a BRFK V. kerületi Rendőrkapitánysága valamint a BRFK más szervei is jogosultak a szabálysértőkkel szembeni intézkedésre.”

Illés István igazgató,

Belváros-Lipótváros Közterület-felügyelet

VI. kerület:

Nem érkezett válasz, de ez talán érthető is. Valószínűleg világrekord az, ami ott folyik! A képviselő-testület jó néhány tagja vagy előzetesen csücsül, vagy éppen eljárás folyik ellene valamilyen gazdasági bűncselekmény miatt. Idáig nem volt idejük a taxisok dolgaival pepecselni, ezután meg valószínűleg nem lesz lehetőségük erre. Minden bizonnyal ismerkednek a börtönélet ügyes-bajos dolgaival.

VII. kerület:

A VII. kerület Erzsébetváros területén található taxiállomásokon szabálytalanul várakozó járművekkel szemben intézkedni a Budapest Fővárosi Közterület-felügyeletének van jogosultsága, a VII. kerületi Erzsébetvárosi Közterület-felügyeletnek nincs.

A VIII. kerület Józsefvárosi Közterület-felügyelet a Fővárosi Közterület-felügyelettel kötött szerződés alapján intézkedik a kerületükben található taxiállomásokon.

B. Kiss Mihály igazgató,
Erzsébetvárosi Közterület-felügyelet

Köszönjük a válaszokat.

Ki kicsoda az utcanevtáblákon?

Hámán Kató utca

Hámán Katalin (1884-1936) vasúti alkalmazott, a Kommunisták Magyarországi Pártjának tagja, a Tanácsköztársaság alatt a IX. kerületi Munkás- és Katonatanács tagja. Részt vett az illegális kommunista párt akcióiban, ezért többször bebörtönözték.

Hankóczy Jenő utca

Hankóczy Jenő (1879-1939) mezőgazdasági szakíró, búzaszakértő. A közeli mezőgazdasági és szőlészeti tanintézetben dolgozott.

Hardi Miklós utca

Hardi Miklós Csepel ispánja 1389-1402 között.

Haris köz

Haris. Görög származású kereskedő család.

Harrer Pál utca

Harrer Pál (1829-1914) a királyi kamarai mezővárosból rendezett tanácsú várossá előlépett Óbuda első és utolsó polgármestere volt 1873-ban. Pest, Buda és Óbuda

egyesítése után a III. kerület előjárója lett.

Harsányi Kálmán utca

Harsányi Kálmán (1876-1929) pénzügyi tanácsos, költő, író, műfordító

Hatvani utca

Hatvani István (1718-1786) matematikus, természettudós, tanár, a debreceni kollégium polihisztorja.

Hatvany Lajos utca

Hatvany Lajos báró (1880-1961) író, irodalomtörténész, kritikus, egyetemi tanár. Kossuth-díjas, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. A közelben több utca barátai nevét viseli, így egy irodalmárokról elnevezett utcabokor alakult ki.

Hauszmann Alajos utca

Hauszmann Alajos (1847-1926) építész, műegyetemi tanár, szakíró, a Magyar Tudományos Akadémia Tiszteletbeli tagja, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának tagja.

Havas Ignác utca

Havas Ignác (1802-1887) orvos, a fővárosi törvényhatóság virilista tagja. A főváros egyesítésekor kormánybiztos. Kőbányai szőlőbirtokos, egykori birtoka közelében van az utca.

Házmán utca

Házmán Ferenc (1810-1894) Buda város főjegyzője és országgyűlési követe. A szabadságharc alatt miniszteriumi tisztviselő. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának tagja.

Hedvig utca

Hedvig (Jadwiga) (1372-1399) Nagy Lajos királyunk kisebbik leánya, Lengyelország királynéja. 1977-ben szentté avatták.

Hegedűs Gyula utca

Hegedűs Gyula (1870-1931) színművész

Heinrich István utca

Heinrich István (XIX. Század) a fővárosi törvényhatósági bizottság tagja, fiú- és leányárvaházi bizottság másodelnöke.

Heltai Gáspár utca

Heltai Gáspár (1520-1575) protestáns lelkész, író, könyvnyomdász. A reformáció kimagasló személye Erdélyben, szívügyének tekintette a magyar nyelv fejlesztését.

Heltai Jenő tér

Heltai Jenő (1871-1957) író, költő, újságíró. Kossuth-díjas. A francia becületrend lovagja.

Henszlmann Imre utca

Henszlmann Imre (1813-1888) régész, művészettörténész, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Országgyűlési képviselő, a Kisfaludy társaság tagja.

Herman Ottó utca

Hermann Ottó (1835-1914) természettudós, etnográfus, politikus, országgyűlési képviselő. A francia becületrend kiténtetettje. A Magyar Ornitológiai Központ megalapítása fűződik a nevéhez.

Juhász Péter

Szöke nők:

- Miért álltunk meg?
- Elfogyott a benzin.
- De ügyes vagy! Én biztos nem vettem volna észre!

Miért ülnek az emberek taxiba?

Izgalmas kérdés - 2010 nyarán - megnézni, miért ülnek az emberek taxiba? Ebből az is kiderül, miért nem veszik igénybe ezt a szolgáltatást a gazdasági válság közepette. Természetesen ez utóbbira a válasz: azért nem taxiznak, mert nincs pénz! De hát akkor szinte senki sem taxizna. Szerencsére nem olyan tragikus a kép. Akik most bajban vannak, azok már évek óta nem utasaink. Lássuk, miért veszik igénybe a taxit:

Kényelem 50%

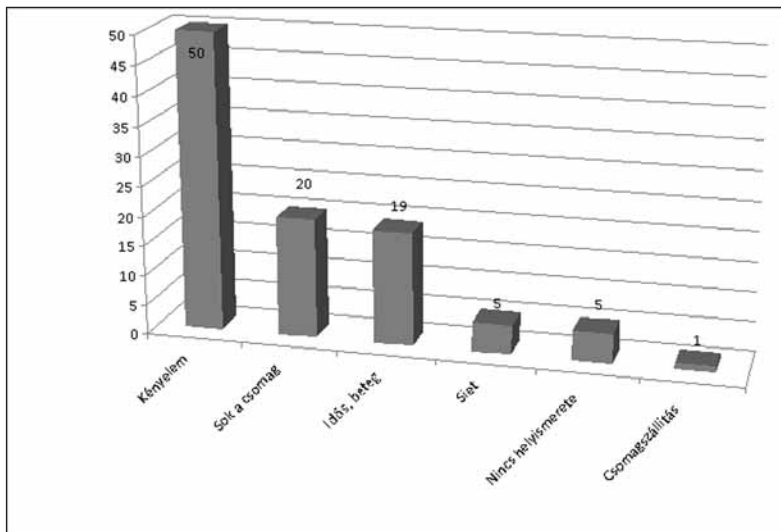
Két dolognak köszönhető, hogy ilyen igény még létezik. A tömegközlekedés tragikus helyzetének és az autófenntartás nehézségeinek. A tömegközlekedés ritka és drága. Koszos, mocskos buszok, műszaki hibás villamosok. Az autófenntartásra fordítandó összeg meg már a csillagokkal van egy magasságban. Valaki egy ezresért bemegy reggel a dolgozóba, este meg vissza egy ezres. Sok a napi kétezer, ami havi 40 ezer. De sok esetben csak a kocsitörlesztés 40-60 ezer forint. És akkor még hol van a biztosítás a szerviz, esetleg a parkolóhely fizetése... Ennél bizony jóval olcsóbb a taxi.

Sok a csomag 20%

Válság ide, válság oda, az emberek azért még utazgatnak. Ha utaznak, akkor meg sok a csomag. Ha meg sok a csomag, akkor kell egy taxi. Szerencsére. Igaz, ez az a pont, ahol változást kell elérni, de erről majd a legvégén.

Idős, beteg 19%

Sokan megöregszenek, megbetegszenek, és bizony az egyelőre még mű-



ködő magán betegszállítók sok esetben a taxinál is drágábbak. Így aztán sokan kérnek taxit, ha kórházba mennek, vagy jönnek haza az orvostól.

Nincs helyismeret 5%

Lehet, hogy csak két sarkot megy az utas, de nem tudja, hol van a keresett cím. Idegen, külföldi, turista. Nincs térképe, nincs nála GPS, így legeszerűbb a taxis segítségét kérni.

Siet 5%

Amit nem kell magyarázni. Nem csörög az ébresztőóra, jön egy váratlan telefonhívás. Rohanás a taxiállomásra, vagy egy gyors telefon valamelyik taxi társaság kocsijáért.

Csomagszállítás 1%

Tömegével jelentek meg a piacon a futárcégek, a csomagküldő szolgálatok. Egyértelmű, hogy egy kerékpárral kóricáló egyetemista legényke olcsóbban tud elvinni egy levelet, mint egy taxisofőr. Nyugodtan mondhatjuk, hogy a csomagszállítás nagyon-nagyon visszaesett a szakmában. Ezen már nem tudunk változtatni, a kerékpáros futárokkal nem tudjuk felvenni a versenyt árakban. Ezt a területet gyakorlatilag elvesztettük. De nem veszhetjük el a „sok a csomag” területet! Vissza kell szerezni az utasokat a pályaudvaroknál, vasútállomásoknál. Erre kell a figyelmet fordítani a fuvarszervezőknek.

A Népstadionnál és a Népligetnél is le lehet menni a garázsba, oda lehetne rendelni a taxikat. Ezekén a helyeken 15 percig nem kell fizetni. Tegyenek ki reklámtáblákat a taxiscégek az autóbusszállomásokon, pályaudvarokon. E területen van még rengeteg tennivalónk...

Mészáros Szabolcs

**87 éves korában
elhunyt**

Horváth Géza

a FŐTAXI volt igazgatója. Szakmai hitvallására még sokan emlékszünk:

„Szakmai hozzáértés, emberség és tisztesség”

Mély részvét mellett, nagyon sokan kísérték utolsó útjára.

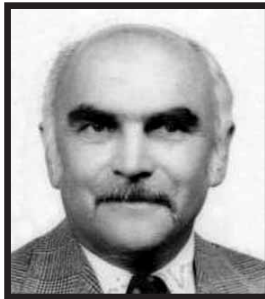
A búcsúbeszéd igazán felemelő és megható volt.

Juhász Péter
Főtaxi Zrt.

Drága Géza bá!

Folyamatos, állandó, küzdő, tenni akaró, szorgalmas emberként ismert környezeted. Nem riadtál el a kor kihívásaitól. Tisztelet, megbecsülés, szeretet vett körül. Nagy szociális érzékenységgel fejlesztetted a kollektíva érdekében az általunk is igazi otthonként érzett, megbecsült FŐTAXIT.

Nem temetni jöttünk, csak emlékezni RÁD! A szebbért, a jobbért, a közösségért, a családért tetted, mindazt, ami értelmét adta életednek. Felejtetetlen érdemeid mellett, **EMBER** voltál, aki szociális rálátással rendelkezett. Megvalósítottad mindazt, ami szolgálta a közösséget. Nem részletezve, csak néhányat felsorolva:



üzemi étkezés, csereüdülés, lakásépítés-támogatás, képzés, oktatás, beiskolázás, korszerű formaruha, juttatások, premizálás, nyugdíjasok segítése stb.

Büszkék voltunk, vagyunk Rád. Jelesre vizsgáztál, emberségből, jóindulatból, túróképességből, szeretetből.

Búcsúzunk Tőled, bár könnyes szemmel, de nem feladva, méltósággal tovább visszük érdemeidet, amit Tőled tanultunk. Emlékezünk arra az emberre, akihez bármikor fordulhattunk, nyitva volt az ajtaja, segített minket, könnyebbé téve utunkat, munkánkat.

Most búcsúzunk: a családnak, a rokonoknak, a barátoknak, a munkatársaknak, az ismerősöknek!

Köszönöm, köszönjük, hogy ismerhettünk, hogy építhettük a Főtaxit, hogy Veled együtt élhettük meg igazán korszerű, többszörösen elismert, nagyvállalattá való fejlesztését. Szép és felejthetetlen kort éltünk meg együtt. Köszönjük!

Drága Géza bá!

Kísérje utadat, a béke, a szeretet, a jóság!

Pihenj ki fáradságodat, bocsáss meg, ha megbántottunk!

Pihenj örök valóságban, ne feledd: szerettünk Téged!

A fájdalom átjárja testünket, a csend szívünket szorítja!

Köztünk emléked és Te is tovább élsz, sosem felejtünk!

Isten áldását kérve, nyugodj békében!

Búcsúzunk Tőled, a kollektíva nevében, baráti tisztelettel és szeretettel, drága Géza bá!

Fájdalommentes pihenést remélve.

Isten veled!!!



A KRESZ-TESZT helyes megfjtése

Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Állatok”. Az ilyen helyen fokozottan számolni kell szabadon élő állatok megjelenésével. Egy baleset alkalmával azt vizsgálják, hogy a vezető szabályosan közlekedett-e, vagyis nem hajtott-e gyorsabban, mint a megengedett, és szabálykövető haladással elkerülhető lett volna az ütközés?

Helyes a „C” válasz. Az úttesten burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyom jelzi az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet.

Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Behajtani tilos”. Kerékpáros legfeljebb akkor, hagyhatja figyelmen kívül a behajtási tilalmat, ha a tábla alatt a kiegészítő táblán kerékpárt mutató ábrát helyeznek el.

Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése „Kötelező legkisebb sebesség”. Az ilyen tábla nem tiltja a megállást.

Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Környezetvédelmi övezet (zóna)”. Az övezetben gépkocsik nem közlekedhetnek.

Helyes az „A” válasz. Útkanyarulatban a taxi súlyosabb első része a kanyar külső oldala felé igyekszik, mert az első kerekek jobban kúsznak.

Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Kerékpársáv”. A kerékpársávra besorolni akkor szabad, ha a taxi a kerékpárforgalmat nem akadályozza és ezt burkolati jel lehetővé teszi.

Helyes a „C” válasz. A motor egy bizonyos fordulaton adja

le a legnagyobb vonóerőt, a fordulattól további növekedése esetén a vonóerő-érték visszaesik.

Helyes az „A” válasz. Vezető az a személy, aki az úton járművet vezet vagy állatot hajt (vezet).

Helyes a „B” válasz. A felhasznált tüzelőanyag-mennyiségnek 100 km útra vagy 1 kW x h (kilowattóra) munkára eső részét fajlagos fogyasztásnak nevezzük. Ez utóbbi a gépkocsi motorjára jellemző, és motorfékpadi mérésekkel határozzák meg.

Helyes az „A” válasz. A laza szerkezetű homokba besüllyed a jármű kereke, és gördülés közben a homokréteg egy részét maga előtt tolja. Ezt az ellenállást csak nagyobb erő kifejtéssel lehet legyőzni.

Helyes a „B” válasz. A „B” kategóriás vezetői engedély birtokában csak akkor szabad személygépkocsit vezetni, ha az orvosilag is érvényes.

Helyes az „A” válasz. A forgalmi sáv változtatása irányváltotatásnak minősül, amit az adott irányú irányjelzéssel mindig jelezni kell.

Helyes a „B” válasz. A képen látható táblák jelzéséből nem lehet eldönteni, hogy a zsákutca másik oldalán megengedett-e a megállás. Ilyen esetben az a biztos, hogy az útszakasz végéig elmegyünk és megnézzük, hogy van-e valamilyen korlátozás a tervezett manőverünkkel kapcsolatban. Ha nincs, akkor a menetiránynak megfelelően elhelyezhetjük járművünket az úttest szélén.