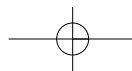


**XX. évf. 5. sz.**

**2010.**

**Május**



## TARTALOM

Elakadt rendeletalkotás	4.
Elsötétült reklámtábla	9.
Fizetsz vagy ülsz?	10.
Azonosítólapp-rögzítés	10.
Számoljunk	11.
Indokolatlanul használta fegyverét	12.
Elektromos városi autó	14.
Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban	15.
Nem csökkenti tarifáit a Főtaxi	16.
Éves gépkocsiszemle a Főtaxinál	19.
Taxisok kérései,	
közlekedésszervezők válaszai	24.
Talált tárgyból büntetőügy	25.
TFTSZ hírsarok	25.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	26.
Magánnyugdíjpénztár kontra állami nyugdíj	28.
Milano Taxi	29.
Fuvarok hossza időben és térben	29.
Mennyiért lennél becsületes?	31.
Mi várható?	32.
Bécsbe hozatta a nagymama pénzt	33.
Figyeljünk a színkódokra	33.
Mire költik a pénzünket?	34.
Találtunk egy verset	37.
Morfondáriák	38.
Kitörési pontok	39.
Újabb rendőrautó a taxiállomáson	39.
Tachográf kellene?	40.
Ügyfelfogadási idők	43.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	43.
Van igazság	45.
Mindenre születni kell...	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  
MEGVAŚAROLHATÓA szerkesztőségben  
és a BTI-benA SZERKESZTŐSÉG CÍME:  
1119 Bp., Vahot u. 6.Telefon/Fax: (06 1) 280-1864  
E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Kissé talán szokatlan, hogy ezzel a rovattal kezdjük a májusi számot, ám a vízszatekintésből kitűnik, a szabályozás hiánya már tíz éve is nyomasztó volt.

Erről írt a Taxisok Világa 2000 májusában

## 10 éve történt

## Taxival az Európai Unióba

E fenti címmel rendezett nemzetközi szakmai konferenciát a Budapesti Kereskedelmi- és Iparkamara, melynek előadói hazai és nemzetközi közlekedési, gazdasági szakemberek voltak. Érdekes volt megfigyelni a külföldi előadók értetlenségét, amikor arról volt szó, hogy a rendeletalkotók nemigen szeretnék kibővíteni a szabályozást. Adam Tarnowski, az IRU taxis szakosztályának főtitkára például így vélekedett: „Miért van az, ha a magyar kormány látja, hogy ez az ágazat beteg, nem akarja meggyógyítani?”

A konferencia a magyar kormányzati és önkormányzati szakemberek hozzászólásaival kezdődött. A Fővárosi Önkormányzat előadója hosszasan sorolta, hogy mit miért nem lehet megcsinálni. Mindössze két olyan tételt említett, ami a főváros részéről megvalósítható, jelesül a taxiállomások üzemeltetésére és a maximált ár bevezetésére vonatkozó szabályozási lehetőséget. E két szabályozás ma már működik, láthatjuk, milyen eredménnyel...

A külföldi előadók saját országuk példáját javasolták, mint évek óta bevált módszert. Az Európai Unió csak általános szinten, gazdasági és műszaki oldalról szabályozza a taxis szakmát. Miután ez a tevékenység helyi jellegű, nincs különösebb kihatása a nemzetközi közlekedési piacra. Ezért aztán továbbra is az államok, ezen belül a helyi hatóságok szabályozzák a taxiszektor működését. Még az országokon belül is inkább a helyi, mint a nemzeti szabályozás a jellemző.

Az Európai Unió politikai alapelve az, hogy a belső piacokat meg kell nyitni. Ugyanakkor a taxizás sajátosságai miatt el kell érni, hogy erre a piacra ne lehessen szabadon besétálni. Ennek érdekében a tagországokon belül a taxiszektor keményen szabályozott, mind az engedélyek számát, mind a szakmába való bejutást tekintve. A legtöbb országon belül fix tarifa van. (Ez azóta változhatott. A szerk.) A piacra való bejutás kemény feltételeire példának Londont hozta fel, ahol a helyismeretet évekig(!) sajátítják el a taxisok.

A turizmus bevétele minden ország, közte Magyarország számára is igen fontos. A turisták pedig azokat az országokat látogatják, ahol biztonságban érezhetik magukat. Ezért lényeges, hogy a taxisok – akikkel a turista gyakran először találkozik az országba érkezve – tiszteletreméltó ipar képét nyújtsák. Ehhez pedig nem a liberalizmuson, hanem a szabá-

lyozott piacon keresztül lehet eljutni. Ezért az IRU taxis csoportja nagy többséggel foglalt állást a szabályozottság mellett, és vetette el a liberalizáció minden formáját.

Azokban az országokban, ahol a taxik számát szabályozni kívánják, csak egy komoly piacelemzést követően tehessek meg. Nem szabad elfelejteni, hogy taxizás üzlet, amelynek nyereségesnek kell lenni. Ez nem egy államilag szubvencionált terület, mint a tömegközlekedés (ha annak bizonyos speciális részét képezi is). A hatóságok által támasztott szigorú követelményeknek ára van, amit ki kell termelni. Mindezek miatt fontos az árat olyan szinten meghatározni és tartani, amely e költségek fedezése mellett nyereséget is termel. (Csak egy közbevető, pikírt, egyáltalán nem ide tartozó megjegyzés: a bankszektor nyeresége a gazdasági válság éveiben soha nem látott magasságokba emelkedett.) A tapasztalat azt mutatja, hogy a piacra való szabad bejutást destruktív piaci verseny követi. A taxik számának növekedését hozza anélkül, hogy a kereslet növekedne. Ez csökkenti a szektor termelékenységét, a színvonal visszaesik, az innováció csökken. Növekszik az utasok kiszolgáltatottsága, megjelenik a csalás. Az ebből való kilábalás hosszú éveket vehet igénybe, így az ember nem is érti, hogy miért vannak még mindig olyan kormányok, ame-

ecometer

Ecometer taxióra hőnyomtatóval

20.000.-Ft

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

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

Mobil és ügyeleti szám:

06-20-9344-529

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.  
Tel./Fax: 06-1-240-9479

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

lyek megpróbálnak kísérletezgetni a taxis szektorban.

A következő előadó prof. Johann Schmid úr volt, aki mint az osztrák szövetségi kamara képviselője már több mint 25 éve foglalkozott a taxis szakma kérdéseivel. Elmondta, hogy Ausztriára is a kisiparos struktúra jellemző, Magyarországhoz hasonlóan. Vagyis a vállalkozó és a sofőr, ha jogilag el is különül, ugyanaz a személy. A vállalkozás és a taxi vezetésének feltételei hasonlóak, mint hazánkban. A taxiengedély megszerzéséhez három feltétel teljesítése szükséges: megbízhatóság, szakmai alkalmasság, pénzügyi teljesítőképesség. A szakmai alkalmasságot a tartományfőnök előtti vizsgán kell bizonyítani, ahol kereskedelmi, jogi és műszaki ismeretekről kell tanúbizonyságot tenni. A taxivezetői igazolvány megszerzésének feltétele pedig a megfelelő jogosítványon és egészségügyi alkalmasságon túl a szigorú helyismereti vizsga.

A taxivezetői engedély akár közlekedési szabálysértések ismétlődése esetén is visszavonható, a többszörös gyorshajtás, vagy pirosra való áthaladás a leggyakoribb ok. Fontos, hogy ebben az esetben a vétkes sem vállalkozóként, sem alkalmazotként nem folytathatja tevékenységét.

A direkt létszámkorlátozás, ún. „numerus clausus” lehetősége Ausztriában is alkotmányossági keretekbe ütközött. Ennek ellenére a szigorú követelmények hatására a Bécsben dolgozó taxisok száma 4300-ra csökkent (bár tíz évvel ezelőtti adat, információm ma sincs több).

A műszaki követelmények közé tartozik például, hogy a gépkocsi minimális hosszát, szélességét, magasságát meghatározták, továbbá az ajtók száma (4) és a csomagtér mérete is (legalább 400 liter) az előírások közé tartozott. Ugyanakkor kedvezményes beszerzési és üzemeltetési lehetőségeket harcoltak ki a taxis érdekképviseletek. Az autó árának áfája természetesen visszaigényelhető, és az ún. „normaadó” (nálunk a gépjárműadóknak felel meg) fizetése alól is felmentést kap-

nak a taxis vállalkozók. A tarifa tekintetében az osztrák jogalkotás szerint csak fix tarifát lehet elrendelni, ezt nem szabad sem túllépni, sem annál alacsonyabban érvényesíteni. Ezáltal aztán felesleges árversenyről beszélni ezen a területen. Csomagdíj és egyéb felár alkalmazása mindazonáltal lehetséges. A fogyasztóvédelem igen szigorúan ellenőrzi a szabályok betartását.

Természetesen a liberalizációs törekvések szomszédunknál is igen erőteljesen jelentkeztek, ám a szakma saját jól felfogott érdekében ennek ellenállt. Mint Schmid úr mondta: „nem akarjuk, hogy a taxis iparágon belül bazárelvek érvényesüljenek.”

### Taxistatisztikák

Időről időre összeállításokat közölt lapunk a magyarországi taxiállomány típus és kor szerinti összetételéről. Íme néhány érdekesség a 2000. évből:

Legkedveltebb márka az Opel, 20%-os részesedéssel, második a Mercedes 15%-al. A Suzuki és a Volkswagen egyaránt 9-9 százalékot tudott megszerezni a tíz év előtti taxipiactól, e márkákat a Ford és a Skoda követi 7, ill. 5 százalékkal. 4%-ot mondhatott magának a SEAT, a Lada, a Fiat és a Daewoo. Az Audi, a Citroen és a Peugeot 2-2 százalékot tudhatott magának, míg a Renault, a Mitsubishi, a Mazda és a Toyota 2% alatt maradt. Volt még a palettán, bár elenyésző számban BMW, Honda és Nissan, Hyundai és Kia, Lancia és Volvo. Néhány amerikai márka is színesítette a palettát, így a Chrysler, a Pontiac és a Chevrolet igazi feltűnést keltett az utcán. Már abban az időben is csak megmosolyogták viszont a Polski Fiat, Aleko és Zastava taxikat.

A mai állománnyal összehasonlítva érdekes változások figyelhetők meg, az Opelek, Mercedesek és Volkswagenek mellett igencsak előretörték a francia és a japán márkák, nem is beszélve a Skodák és az Daewook átlényegülésével létrejött, immár részben koreai Chevroletek diadalútjáról.

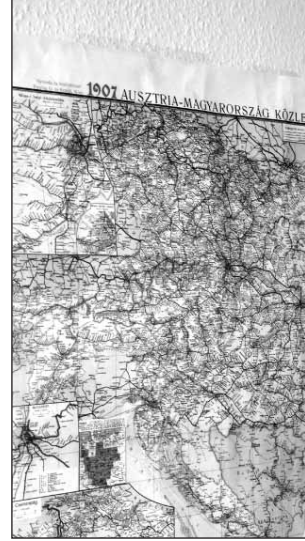
## Beszélgetés Sipéki Józseffel, Elakadt

• **Az utóbbi időszakban egyre erőteljesebbé válik az árharc a fuvarközvetítő irodák között. Vannak cégek, melyek tarifái elérik vagy megközelelik a főváros által meghatározott lehetséges árplafont, és vannak, melyek jócskán ez alatt járnak. Mi a kamara véleménye a kialakult, feszültségektől sem mentes helyzetről?**

• Mindenekelőtt szögezzük le: a kamara nem érdekképviselet, hanem köztestület. Ennek megfelelően feladatai közé tartozik többek között a szakmai, gazdasági önkormányzatiság képviselete, a vállalkozók, vállalkozások információval, tanáccsal történő ellátása. Nyilvánvaló, hogy a kamara – ebből a szemszögből nézve – elég vegyes érzelmekekkel szemléli azt a helyzetet, ami a pénzügyi, gazdasági világválság hatására a taxis piacon kialakult. Miért? Mert kollégáink egy része jól láthatóan becsapja önmagát is. Miközben szépen lassan, szívós, kemény munkával felélik vállalkozásukat, elvesztik még a kilábalás lehetőségét is. Sajnos erre egyre több a konkrét példa. Ám egy köztestület sem támaszkodhat szubjektív érvekre, ennél gyakorlatibb megközelítésre van szükség. Ezért szeretnénk, hogy a kamarának hosszú idő óta rendelkezésére áll saját kiadványa, az **Árképzési útmutató taxis vállalkozók részére**. Ezt szakértők készítették, és abban próbál segíteni ma is, hogy egy taxitarifa kialakításánál milyen szempontokat kell figyelembe venni. Az ebben szereplő számítási módszerek figyelembe veszik a szakmára jellemző lehetséges kiadásokat, és természetesen elvárható mértékű, de nem túl magas haszonnal is számolnak. Mielőtt valaki ez utóbbi tételen elcsodálkozna, le kell szögezni: egy vállalkozás csak akkor működőképes hosszú távon, ha elvárható nyereséget is termel. Azért indítunk vállalkozást, és azért dolgozunk, hogy abból hasznunk származzék. Amennyiben hosszú távon veszteséges amit csinálunk, akkor azt abba kell hagyni.

• **Ennek alapján kérik pont egy évtizede a maximált tarifa felső határának emelését...**

• Így van! Az **Árképzési útmutató** alapján próbáljuk 2000 óta valamilyen úton-módon előmozdítani az illetékeseknél a hatóságilag maximált tarifa emelését. Ennek indokoltsága az évek során – figyelembe véve az inflációt, a taxisokra rakódó terhek állandósult növekedését – egyre nő -, ám sajnos e döntést a mai napig nem sikerült kikényszerítenünk. Sőt, e tekintetben a szakma kilátásai jelentősen romlottak, mert miközben az érdekképviseletekkel közösen bombáztuk a fővárost azért, hogy a 10 éve kőbe vésett 240 Ft-os tarifaplafont méltóztassanak végre megemelni, a városban a ta-



### A gyónás

A pap egy tinédzser fiút gyóntat:

– Atyám, vétkeztem szóban, tettben és gondolatban... Lefeküdtem egy lánnyal, pedig csak fél órája ismertük egymást...

– Te vagy az, Tamás fiam?

– Igen, én vagyok, atyám.

– Na akkor mondd el nekem: ki volt az a lány?

– Nem mondhatom el, atyám, vigyáznom kell a jó hírére.

– Ugyan már! Nekem mindent elmondhatsz!

– Tudom, de ezt nem.

– Na... Ki volt az? A Kovács Eszter?

– Nem mondhatom el...

– Hát akkor a Szabóék lánya, a Kati?

– Nem mondhatom el...

– A Kis Judit volt innen a szomszéd utcából?

– Nem mondhatom el...

– Macacsságodat azzal büntetem, hogy fél évig nem jöhetsz a templomba ministrálni!

– Odakinn találkozik a fiú az egyik haverjával:

– Na mi volt a papnál?

– Kaptam fél év szabit meg három tuti tippet!

## a BKIK Személyszállítási Szakmai Kollégiumának vezetőjével rendeletalkotás



**Sipeki József: – Kérdés, a sűrű fillér fedezi-e a kiadásokat?**

a kollégáktól, hogy milyenek azok a tulajdonosok, akik ilyen alacsony viteldíjat kényszerítenek taxisaikra. A jelzőket e helyen nem ismétlem meg, de könnyen kitalálhatók. Ez ugyan nagyon jól hangzik, de az a probléma vele, hogy az állítás így nem igaz! Gondoljunk csak bele: ha én kitalálom, hogy holnaptól 90 Ft-os tarifával létrehozok egy taxitársaságot, abból még nem lesz egy újabb agyament cég. Csak akkor, ha a kollégák elkezdnek oda befizetni. Vagyis pénzükkkel jelzik, elfogadják ennek a cégnek, illetve tulajdonosának a koncepcióját, a fenti példában szereplő 90 Ft-os tarifával együtt. Kié ez esetben a felelősség? Tényleg csak a tulajdonosé? Visszatérve a valóságba: nyilvánvaló, hogy most a taxis szak-

ma egy soha nem tapasztalt recesszió áldozataként, komoly válságban van. Mégpedig alapvetően a pénzügyi világválság, továbbá a magyar gazdaság ismert állapota miatt. A kollégáknak nem kell nagyon bizonygatni, hogy amikor krízishelyzet, recesszió van, akkor elsősorban a szolgáltatások igénybevételén kezdnek el spórolni a multinacionális cégek és a nagyobb megrendelők egyaránt. Pont azok, akik havonta nagyszámban, tervezhető módon vesznek igénybe taxit. Ez a tény önmagában is keresztje a szakmának. E mellé jelentek meg az olcsóbb tarifájú taxitársaságok, melyek csak azért tudnak működni, mert – mint azt már az előbb vázoltam – a kollégák úgy döntöttek, hogy ezért a tarifáért is hajlandóak dolgozni és tagdíjukkal, befizetéseikkel életben tartják a céget, miközben azt remélik, valakik egyszer majd kijárják a fix tarifát, ami kötelezően magasabb lesz a náluk éppen alkalmazottnál.

### Levél a KHEM illetékes osztályvezetőjének a Taxi-kormányrendelet tervezett változtatása ügyében

**Tisztelt Székely András úr!**

Szomorúan és reményvesztetten olvastuk az Ön által egyeztetésre szánt rendelettervezetet.

Sajnos látható, hogy 1990 óta hangoztatott és követelt szakmai érveink még mindig valahol a minisztérium falai között keríngenek, mert a rendeletalkotóhoz nem jutottak el.

A jelenleg folyó egyeztetéseknek nagy reményekkel láttunk neki, mert azt gondoltuk, végre a minisztérium is átlátja, hogy 20 éve azért nem sikerül a taxis szakmában rendet tenni, mert szakmánknak, a taxizás szabályozásának nincs átfogó koncepciója!

Tudjuk, hogy ez nemcsak a jelenlegi KHEM hibája, de az igen, hogy 20 év alatt senkinek nem jutott eszébe – noha ezt az érdekképviseletek folyamatosan kérték, és javasolták – hogy a taxis szakmára egy átfogó szabályozási koncepció készüljön. Jelenleg szakmánkra a szakmai amatőrizmus, az ahogy esik, úgy puffan, az oldják meg maguk, szabályozzák maguk szemlélet uralkodik a minisztérium részéről.

Tudjuk, hogy az átfogó szabályozást a KHEM nem tudja megoldani önmagában, hisz szükség van hozzá az Önkormányzati Törvény módosítására, a Pénzügyminisztériumhoz tartoznak a taxiórákkal kapcsolatos javaslataink, az ellenőrzéshez hatósági

jogköröket kellene telepíteni stb. De mi nem is ezt rójuk fel a KHEM hibájának, hanem azt, hogy mint szakminisztérium nem érezte feladatának, hogy ezeket előkészítse és összefogja, miközben a kamarák és az érdekképviseletek folyamatosan jelezték ezzel kapcsolatos igényüket. Ezek az igények a következő csatolt anyagokban jelentek meg:

– 2006. mácius 28-án a GKM miniszterének „**Javaslat a taxispiac átfogó szabályozására**” címmel,

– 2009. október 21-én a KHEM-be, Önnek „**Javaslat a személytaxis és személygépkocsi személyszállítás átfogó szabályozásához**” címmel, és

– 2010. február 16-án, Önnek „**Taxi Kormányrendelet-tervezet Kamarák és Érdekképviseletek által véleményezett**”.

**Tisztelt Székely András úr!**

Ez a rendelettervezet hű az elmúlt 20 év történéseihez. Leri róla, hogy a „csak azzal foglalkozunk, ami a mi feladatunk” szemlélet alapján készült. A jelenlegi anyagot az egyeztetések megcsúfolásának tartjuk, tekintettel arra, hogy érvekkel alátámasztott javaslatainkból szinte semmit nem vettek figyelembe. Ezért arra a következtetésre jutottunk, hogy a tervezetnek erről a formájáról a továbbiakban felesleges bármilyen egyeztetést folytatni,

miután annak tartalmát elutasítjuk!

Nem járulunk hozzá ahhoz, sőt tiltakozunk az ellen – hogy amennyiben a rendelettervezet ebben a formában kerül a kormány elé beterjesztésre – a „**kamarákkal és az érdekképviseletekkel egyeztetve**” szöveg bekerüljön.

Az eredeti terveknek megfelelően, május 5-én új alapoktól – amelyhez megítélésünk szerint kellő támpontot adnak a fentebb felsorolt, korábban a minisztériumnak eljuttatott anyagaink – hajlandóak vagyunk további egyeztetésre.

Budapest 2010. április 30.

**Dudás Zoltán elnök**

Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedési és Infrastrukturális Kollégium Taxis Szekció

**Sipeki József elnök**

Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI. Közlekedési Osztály Taxis Szakmai Kollégium

**Horváth György elnök**

Magyar Taxis Szövetség

**Metál Zoltán elnök**

Országos Taxis Szövetség

**Tamás Miklós elnök**

Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége

**Tájékoztatásul kapják:**

Hónig Péter miniszter  
Dr. Csepri Lajos közlekedési szakállamtitkár

xik oldalán jól láthatóan kimatricézva megjelentek a 184, 168, 164, 150 és egyéb „utasbarát” tarifák, melyek taxisbarátnak ugyancsak nem nevezhetők. Mindenki gondolja bele magát a döntéshozó helyzetébe: minek emeljen a maximumon, ha a szakma jelentős része az önkéntesen alkalmazott tarifájával meg sem közelíti a most is lehetséges ármaximumot. Talán nem nehéz belátni, nevetséges helyzetbe kerültünk.

• **Tudom, hogy álszent a kérdés, ám felteszem: miért nem fogadható el az állítás, hogy az ilyen tarifát alkalmazó társaság alvállalkozóinak ez az ár is hoz nyereséget?**

• A kérdés valóban álszent, de ne kerüljük meg. Létezik egy minimális tarifaszint, ami alatt biztosan veszteséges a taxis vállalkozás, természetesen feltételezve, hogy a vállalkozás terheit is megfizeti a vállalkozó. (adó, tb... stb.) Itt pedig el is érkezünk a lényeghez. Hogyan lehet úgy működtetni egy vállalkozást, hogy az veszteséget termeljen? Van egy olyan gazdaságossági küszöb, ami alatt tisztességes, becsületes eszközökkel nem lehet működni, csak tönkremenni. A vállalkozó akkor fog evvel szembesülni, mikor a nagyobb javításokra nem lesz pénz, és szép lassan feléli maga alól az autóját. Márpedig az aranytojást tojó tyúkot levágni az álmoskönyv szerint sem jelent jót.

• **Sokan mondják, erről a társaságok vezetése tehet. A taxis csak kiszolgáltattott...**

• Kétségtelen, sokat halljuk az utcán

Igen ám, csak azt felejtik el, hogy éppen ők igazolják, hogy nincs szükség 240 Ft-os, vagy annál magasabb fix tarifára, hisz a döntéshozó azt fogja mondani hogy a a fix tarifa megállapításánál a jelenlegi árakból kell kiindulni, mivel azok nem hatóságilag maximált árak, hanem az attól lefelé való eltérés azt bizonyítja, hogy ezek is gazdaságos tarifák.

• **Sokan abban látják a túlélés egyetlen lehetőségét, hogy mindegy milyen áron, csak fuvar legyen...**

• Tudom, hogy a taxisok között nagyon nagy az elkeseredettség. Mindenki próbálkozik valamilyen ötlettel. Jelen pillanatban az egész szakma a túlélésre játszik, beleértve a taxis vállalkozót, a gépkocsivezetőt, a fuvarszervező cégeket és irodákat is. Tudom azt is, hogy nagyon sok a kilátástalan helyzetbe került kolléga, akik ráadásul kényszerpályán is mozognak. Az autólízinget, a csekkeket fizetni kell. E mellett meg is kell élni valahogy, a családról, gyerekekről nem is beszélve. Egyre szelebbe nyílik az olló a valós teljesítőképeség és a – sok esetben – túlvállalt fizetési kötelezettség között. Ettől aztán érthető pánikhangulat és elkeseredettség uralkodik a kollégák körében. Közülük pedig sokan abban reménykednek, hogy az alacsonyabb tarifával több fuvarra tehetnek szert, ami által nő majd a bevételük is.

• **És ez nem így van?**

• Úgy gondolom, hogy nem! Ez elméletben, felületesen átgondolva jól hangzik, ám ahhoz, hogy igaz legyen, nagyságrendekkel kellene megemelkednie a címmennyiségnek. Ugyanis a hatékonyság, vagy ha úgy jobban tetszik, a guruló javításával ténylegesen csökkenthető lenne a tarifa. Ám ez csak álom. A fuvarigények nem hasonlíthatók a '70-es, '80-as évek szokásaihoz. A kihasználtság sem alakítható úgy, hogy az utaskilométer több mint 80%-a legyen az összes megtett kilométernek. Vagyis, aki dolgozni akar, annak bizony gurulni

kell, amivel a kihasználtság erősen romlik. Jól látható a városban: az olcsóbb tarifával dolgozók körében sem szűnt meg a „kályhataxizás”. Vagyis nem javulhatott a guruló sem. Így viszont – ugyanolyan hasznos-üres aránnyal számolva – az egy kilométerre eső bevétel náluk jóval alacsonyabb, mint azoknál a cégeknél, ahol jelenleg még a lehetséges maximumhoz közeli árat alkalmaznak. Nem érdemes senkinek becsapni önmagát. Ez sehova sem vezet, legfeljebb tartozásokhoz, tönkrement vállalkozáshoz és tönkrement életekhez. Erre nap mint nap látunk példát...

• **Ennek ellenére sokan a „sűrű fillér, ritka forint” igazságát látják az alacsonyabb viteldíjban, mely azért több fuvar eredményez.**

• Az előbbieken már megpróbáltam rávilágítani ennek az elvnek csapdáira, de fussunk neki más szempontból is. Ha nagyon rövid távon nézzük a dolgot, mondjuk egy hónap viszonylatában, akkor azt mondom OK, lehetséges, hogy eredményt hoz a kedvezményes ár. Viszont egy vállalkozónak a vállalkozását nem 1, nem 2, vagy nem 5 hónapra kell előre megtervezni, hanem mondjuk 4-5 évre, sőt, ameddig az autóját, vagy a felvett lakáshitelt törleszteni kell. Az tényleg jól hangzik, hogy jobb a sűrű fillér, mint a ritka forint, de ha többet meg, mert több fuvarja van, akkor meg kell nézni, hogy az a sűrű fillér vajon fedezi a kiadásokat, amelyeket a gépkocsira kell fordítani? Azt egy taxinak sem kell magyarázni, hogy az üzemanyagon kívül – bár már annak is 340 Ft literje, és ki tudja, hogy mennyi lesz, mire ez az újság megjelenik – milyen sok tétel van még, melyet minden megtett kilométer után fizetni kell. Érdemes itt egy tételt külön is megemlíteni, ami a taxi amortizációjából keletkezik. Vagyis a vételár és az eladási ár közötti különbséget egy megtett kilométerre ki kell számolni, és hozzáadni a valós üzemeltetési költségekhez. Ha az ember nem csapja be önmagát is, az eredmény elkeserítő lesz. Kiderülhet, hogy jelenleg milyen kevés tényleges hasznot hajt ez a foglalkozás, még a korábbi tarifával is. Tehát meg lehet magyarázni különböző ésszerűtlen döntéseket, ezekhez még ideológiai is gyárthatók. El lehet hitetni az emberekkel, hogy ők milyen jól járnak, de az első nagyjavításnál rá fognak döbbsenni, hogy bizony a sűrű fillér nem

## Az aláírásgyűjtő ív nagyon sok taxiközpontban hozzáférhető volt.

### Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége Tisztelt Kollégák!

Az utóbbi egy évben az általatok jogosan kifogásolt „taxis rendelettel” és annak változtatásával kapcsolatos tárgyalásokon a hivatalok kétségbe vonták azt, hogy a TAXISOK akarnak-e egyáltalán változást. Szerintünk minden tisztességesen dolgozó taxis érdeke a rendelet mielőbbi változtatása.

Kérünk minden Taxis kollégát, aki egyetért azzal, hogy igenis be kell vezetni a hatósági fix tarifát, a kiadható taxiengedélyek számát korlátozni kell, az ellenőrzéseket hatékonyabbá kell tenni, a bürokratikus ügyintézt egyszerűsíteni kell, és a méltánytalanul többször kifizetett vizsgadíjat pedig módosítani kell, az szíveskedjen aláírni a központban (pénztárban) elhelyezett aláírási ívet, amit szándékunk szerint mielőbb eljuttatunk a döntést előkészítő hivataloknak.

Köszönettel:

**Támás Miklós TFTSZ**  
**Metál Zoltán OTSZ**

elég egy komolyabb javításhoz. Én a Tele5 Taxinál dolgozom. Így jól látom kollégáim helyzetét, ami finoman szólva nem túl rózsás. Ennek ellenére kitartanok amellett, hogy ne csökkentsünk mi is a tarifát. Ne mi legyünk azok, akik ennek a szakmának a vesztét okozák. Annak ellenére, hogy tudják ők is: a nagy fuvarszervező irodák mögött azért jelentős töké áll. Szükség esetén nyilvánvalóan többet tudnának „áldozni” a cél elérése érdekében, ha nem tanúsítanának önmérsékletet e kérdésben is. Gondolom, nem áruolok el titkot azzal, ha elmondom, hogy a nagyobb taxitársaságoknál van fedezet arra, hogy akár egy 80 Ft-os akciós km-díjat kihozzanak, amit 4-5-6-7 hónapig is képesek lennének finanszírozni. Ezt a kisebb társaságok nem lennének képesek kezelni. Vagyis tönkremennének. Az akciót követően pedig menne minden ismét a normál mederben, vagyis a tarifák visszatérnének az eredeti szintre, természetesen fokozatosan. Ez csak fikció, bár azért a kapitalizmusban már láttunk és hallottunk hasonló megközelítést. Nálunk a Tele5 Taxinál mindenesetre azt mondják a srácok, hogy tartsunk ki és próbáljuk inkább a szolgáltatás színvonalát emelni. Azért, hogy a megrendelőink, akik hajlandóak megfizetni a 40-50 Ft-tal drágább kilométerdíj-különbözetet, olyan szolgáltatási színvonalat kapjanak, amilyen egy magasabb fuvardíj fejében elvárható. A Tele5 Taxinál májusban lesz a gépkocsiszemle, amely már ennek a szemléletnek a szellemében zajlik majd. A közeli jövőben lesznek bizonyos fajta átkategori-

Folytatás a 9. oldalon



Kislány imája:

Kedves Jó Isten!

Kérlek küldj ruhát azoknak a szegény néniknek, akik Apu számítógépén vannak.  
Ámen.

**Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe**

**[taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu](mailto:taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu)**

**Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.**

**Látogassa honlapunkat: [www.taxisokvilaga.hu](http://www.taxisokvilaga.hu)**

Folytatás a 6. oldalról

zálások, létre akarunk hozni egy ún. exkluzív osztályt is. Ez ténylegesen luxusautókat tömörít majd. Az „A” kategóriát is megpróbáljuk valóban „A” kategóriává tenni, továbbá a szolgáltatási színvonal emelésével pluszszolgáltatásokat kínálunk megrendelőinknek, hogy az alkalmazott kilométerdíjat tartani tudjuk.

• **Térjünk vissza a kamarára. Hol tart most a minisztériummal folytatott egyeztetés a lassan húszéves és elavult taxis-szabályozás megújításáról?**

• Hát tisztelettel jelentem, hogy sehol. Úgy gondolom, hogy a minisztérium több egyeztetést követően legutóbb egy olyan rendelettervezetet állított össze, ami a többször kifejlesztett és leírt szakmai érveinkkel homlokegyenest az ellentétes irányba megy. Április végén eljutottunk egy olyan pontra, amikor betelt a pohár, és ezt jeleztük a minisztérium illetékeseinek is, írásban. Leszögeztük, hogy a rendelettervezetnek erről a variációjáról még tárgyalni sem érdemes. Ez nem csak a kamara álláspontja volt, hanem a taxisokat ténylegesen is tömörítő szakmai érdekképviselőté is.

• **Ha jól értem, a szakma elkészítette a minisztérium felkérésére javaslatát egy új, korszerű jogszabályi környezet kialakítására, amit az illetékes helyen nem vettek figyelembe.**

• Pontosan így van. A kamara képviselői, a taxis szakmai érdekképviselők küldöttjei járhatlanak a jogalkotás terén, ám nem is ez a feladatuk. Mi – esetleg nem megfelelő jogi nyelven megfogalmazott – szakmai érveket tettünk le az asztalra, felsoroltuk, hogy melyek számunkra a legfontosabb szempontok, milyen rendezőelvek mellett szeretnénk a változtatást. Elmondtuk, leírtuk, hogy milyen koncepció szerint épüljön fel az új, a XXI. század követelményeinek is megfelelő taxisrendelet, de sajnos úgy néz ki, hogy erre továbbra sincs fogadókészség. Tapasztalataink szerint a jelenleg még regnáló minisztérium képviselői az utóbbi néhány hónapban megpróbálták a maguk szakmai elképzelését összehabarcosolni, összefabrikálni, majd ránk erőltetni. Mi ezt nem fogadjuk el. Talán abban bíztak, hogy az összes többi, e javaslatban sem rendezett probléma majd valahogy megoldódik. Nem így lesz! A lassan 20 éve meglévő kérdések egyre feszítőbbek, megoldásuk mégis tovább csúszik. Én abban látom az alapvető problémát, hogy mindenki rossz lovon ül. Az érdekképviselők, kamarák feladatai között nem szerepel a jogalkotás, mégis ilyesmit várnak el tőlük. Ezeknek a szervezeteknek szerintem szakmai javaslatokat kell letenni az illetékes szakminisztérium asztalára. Az pedig – feladata szerint – a maga jólfizetett, és ezért tartott jogi apparátusával mindezt megfelelő jogszabályi formába önti.

## Elsötétült reklámtábla

Mint emlékezhetek rá, majd egy évvel ezelőtt jelezte éjszakai taxis kollégánk, hogy elvakítja az autózézetőket az akkor kihelyezett reklámtábla. Természetesen megkerestük az illetékes Önkormányzatot az ügyben. Mint kiderült, engedély nélkül (!) telepítették a berendezést, ezért kötelezték őket a tábla azonnali leszerelésére. Erről beszámoltunk akkoriban szakmai lapunkban.

Láthatjuk, a kifogásolt hirdetőfelület a mai napig ott áll. Viszont a napokban nagy változás történt, elsötétült a reklámtábla, már nem vakítja el a járművezetőket. A kerületi önkormányzat ötoldalas levélben tájékoztatta szerkesztőségünket az elmúlt időszak eseményeiről. Természetesen nem közöljük a hosz-



szadalmas írást, csak a lényegét emeljük ki: A reklámtábla kihelyezője megtámadta az elsőkü - bontási – határozatot, véleményük szerint nem vakítja el az éjszakai világitás az autózézetőket. Az Önkormányzat megkereste a Nemzeti Közlekedési Hatóság közlekedési szakértőit, akik megállapították azt, amit a taxis kolléga is megállapított...

Ez után másodfokú határozatban ismételt felszólították a reklámtábla kihelyezőit, hogy szereljék le a berendezést. Ugyan ez még várat magára, de legalább a világitását kikapcsolták. Majd egy évvel a bejelentés után...

Köszönet a taxis kolléga bejelentéséért és a kerületi önkormányzat intézkedéséért.

Juhász Péter

Ha kell, a jogalkotási folyamatba bevonja az érintett társminisztériumokat is. Az elkészült – a közigazgatási egyeztetésen, kodifikáción átesett – javaslatot pedig ismét átbeszéli a szakma képviselőivel. Ha minden simán megy, ebből lehetne egy konszenzusos joganyag. Egy szakminisztériumnak szerintem ez lenne a feladata. Mi a magunk részéről e cél érdekében mindent megtettünk, ám a legkisebb fogadókészség sincs munkánkra, javaslatainkra. A minisztérium meg hangsúlyozza – mint az elmúlt lassan két évtized alatt tette –, hogy ő csak azzal tud foglalkozni, ami rá tartozik. Márpedig a probléma tényleges megoldása ennél konstruktívabb hozzáállást igényelne, ha tényleg lépni szeretnénk.

• **Ezért kezdődött aláírásgyűjtés?**

• Igen. Szeretnénk, ha a következő valamilyen nevű minisztérium e kérdéssel foglalkozó alkalmazottja tudná, javaslatunk a taxis szabályozásra nem légből kapott, a mögött a szakma jelentős többsége ott található.

• **Hogyan tovább?**

• Egy gondolat erejéig viszsza akarunk menni az aláírásgyűjtés témájához. Oda, hogy miért is folyamodtunk ehhez a formulához. Egész egyszerűen azért, mert a szakminisztériumtól állandóan azt kapjuk, hogy a taxis szakmai érdekképviselők és a kamara, nem a taxisok érdekeit képviselik. Ezt a demagóg, a megosztás szándékával hangsúlyozott érvet

kívánjuk visszaverni az aláírásgyűjtéssel. A hogyan tovább kérdésére ártérve, csak remélni merem, hogy ez a kormány, amelyik 2/3-os felhatalmazást kapott, valóban komolyan gondolja, hogy most már végre rendet csinál ebben az országban. Akkor változni fog a szemlélet minden területen. Talán e szerint rend lesz a mi szakmánkban is. Ezt természetesen nem fizikális értelemben értem, hanem arra, gondolok, hogy lesz végre egy minket érintő teljesen világos koncepció. Például azért, hogy ne egy alkotmánybírósi döntésre kelljen hivatkoznunk, amikor azt bizonygatjuk, hogy mi a tömegközlekedés szerves része vagyunk. Hogy ne öt hivatalnak az összehangolt munkájára legyen szükség egy darab taxi leellenőrzéséhez. Hogy végre legyen gazdája a taxizásnak, hogy a taxisok mindent el tudjanak intézni egy helyen, hogy ne kelljen két hétig sétálni, mire a fehér rendszámú autójából taxigépkocsi lesz. Tehát remélem, az új minisztérium előbb-utóbb képes lesz egy ilyen világos, egyértelmű és új koncepció felállítására. Nyilván nem lesz egyszerű, csodát várni nem lehet. Ám már az is megnyugtató, ha végre fényt látunk az alagút végén. Akkor azt a 3-4-6 hónapot, vagy akár 1 évet ki fogjuk bírni. Még akkor is, ha fát vágnak a hátunkon, amennyiben ezéért cserébe kapunk egy olyan taxisrendeletet, mely rendet tesz a szakmában.

• **Köszönöm a beszélgetést!** -kó

**Tegnap beállított hozzám egy Tyrannosaurus Rex és Hamlet.**

**Ezért aztán volt nagy dinóm, dánom...**

\* \* \*

**A magyarok egyre erősebbek. 20 éve egy egész család kellett, hogy 1000 forintnyi árut hazacipeljen a boltból, ma már egy óvodás is fél kézzel elbírja.**

Ittas vezetésért akár 73 milliós pénzbüntetés

# FIZETSZ VAGY ÜLSZ?

**Január elsejével változott a Büntető Törvénykönyvben a pénzbüntetés tételeire vonatkozó rész, így ma már a bíró dönti el, hogy 2500 forintos napidíjat állapít meg vagy éppen 200 ezret. S mivel a pénzbüntetés legkisebb mértéke 30 napi tétel, a legnagyobb pedig 540, így akire a legtöbbet róják, az akár 108 millió forintot is fizethet. Az ittas járművezetés alapesetében egy évig terjedő szabadságvesztés szabható ki maximum, így a vétkes akár 73 millióval is „megúszhatja”.**

Az elmúlt hónapokban egyre ijesztebb híreket lehetett hallani a bíróságok háza tájáról, már ami az ittas járművezetés esetén kiszabott pénzbüntetéseket illeti. Az anekdoták és a féligazságok elkerülése érdekében jobbnak láttuk utána járni, mi is az alapja a hallatlan nagy összegű pénzbírságoknak. Meg sem álltunk az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) Közlekedésrendészeti Főosztályáig, ahol Jámbor István alezredes, közlekedésrendészeti osztályvezető minden félreértésünket eloszlatja: – Az ittas járművezetéssel kapcsolatosan semmilyen jogszabályi változás nem történt, továbbra is a zéró tolerancia van érvényben, s akinek ellenőrzéskor a véralkohol szintje 0,8 ezrelék fölötti vagy a légalkoholi 0,5-nél magasabb, az már bűncselekménynek számít és azal szemben a bíróság jár el. (Alatta a szabálysértési hatóság.)

## Járművezetés ittas vagy bódult állapotban

**BTK. 188. § (1)** Aki szeszestől befolyásolt állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt vasúti vagy légi járművet, valamint gépi meghajtású vízi járművet vagy úszó munkagépet, avagy közúton gépi meghajtású járművet vezet, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

– **Nyílt egy új áruház a közlünkben. Minden terméket illatokkal tesznek vonzóbbá. Ahogy közeledsz aajtásokhoz, friss rántotta illatát érzed. A péksüteményekhez érkezve a péksütött kenyér inycsiklandó illatát.**

– Hát ez fantasztikus!  
– Igen. De WC papírt nem veszek ott többé...

három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést,

b) öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,

c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,

d) öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz.

Aki szeszestől befolyásolt állapotban vagy a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem gépi meghajtású vízi jármű vagy úszó munkagép avagy közúton nem gépi meghajtású jármű vezetésével a (2) bekezdésben meghatározott következményt idézi elő, az ott tett megkülönböztetés szerint büntetendő.

Ami miatt a bíróságok magasabb összegű határozatokat hoznak, annak az alapja, hogy a Büntető Törvénykönyvben a pénzbírságok napi tételeinek összege változott január elsejével. Jelen szabályozás szerint az elkövető vagyoni, jövedelmi, személyi viszonyaihoz és életviteléhez mérten állapítja meg a bíró az egy napi tételt, ami minimum 2500,

maximum 200 000 forint lehet. A pénzbüntetés legkisebb mértéke harminc nap, legnagyobb mértéke ötszáznegyven lehet, így akár 108 millió forintot is elérheti a maximált összeg. Bódult vagy ittas állapotban elkövetett vétség esetén azonban a törvény egy évig terjedő szabadságvesztést határoz meg, így ebben az esetben a pénzbüntetés összege 73 millió forintban maximált – derül ki, miért is kevesebb ez esetben a felső határ.

## A pénzbüntetés

**BTK. 51. § (1)** A pénzbüntetés úgy kell kiszabni, hogy – figyelemmel a cselekménnyel elért vagy elérni kívánt anyagi előnyre is – meg kell állapítani a pénzbüntetés napi tételeinek számát és – az elkövető vagyoni, jövedelmi, személyi viszonyaihoz és életviteléhez mérten – az egy napi tételnek megfelelő összeget.

(2) Akit határozott tartamú szabadságvesztésre ítélnék, és megfelelő keresete (jövedelme) vagy vagyona van, ha a bűncselekményt haszonszerzés céljából követte el, pénzbüntetésre is kell ítélni.

(3) A pénzbüntetés legkisebb

mértéke harminc, legnagyobb mértéke ötszáznegyven napi tétel. Egy napi tétel összegét legalább kétezer-ötszáz és legfeljebb kétezer-hatvan ezer forintban kell meghatározni.

(4) A bíróság az ügydöntő határozatában – az elkövető vagyoni, jövedelmi viszonyaira tekintettel – rendelkezhet úgy, hogy az elkövető a pénzbüntetés legfeljebb két éven belül havi részletekben fizetheti meg.

**52. § (1)** Ha az elítélt a pénzbüntetés nem fizeti meg, illetve részletfizetés engedélyezése esetén egyhavi részlet megfizetését elmulasztja, a pénzbüntetés vagy annak meg nem fizetett részét szabadságvesztésre kell átváltogatni.

(2) A meg nem fizetett pénzbüntetés helyébe lépő szabadságvesztést úgy kell megállapítani, hogy egy napi tétel helyébe egy napi szabadságvesztés lép. Ilyenként a szabadságvesztés két hónapnál rövidebb is lehet.

(3) Ha a pénzbüntetés végrehajtandó szabadságvesztés mellett szabták ki, vagy a felfüggesztett szabadságvesztés végrehajtását elrendelték, a pénzbüntetés helyébe lépő szabadságvesztés végrehajtási fokozatára a szabadságvesztés fokozata az irányadó.

(4) A (3) bekezdésben meghatározott eseten kívül a pénzbüntetés helyébe lépő szabadságvesztést fogház fokozatban kell végrehajtani.

## Azonosítólap-rögzítés

Sajnos továbbra sem jól látható helyen található az azonosító lap, a taxik többségében. Korábban már bemutattuk az egyik taxis kollégánk megoldását. Ő egy PVC-lapra (egy leselejtezett CD tokra) erősítette ezt, majd a tokot becsúsztatta a műszerfalra – található egyik hézagba.



szériára. Ezt rögzítette kollégánk a szélvédőn belülről és egy függőnycsipesz akasztott bele. Az azonosító lapot pedig a csipeszbe csúsztatta.

Ugye milyen egyszerű megoldás?

**Toth Tibor**

A jogszabály a részletfizetés lehetőségéről is rendelkezik, amire Jámbor alezredes is felhívta figyelmünket: – Az új jogszabály rendelkezik arról is, miszerint a bíróság ügydöntő határozatában részletfizetésre is lehetőséget adhat, itt is figyelembe véve az elkövető vagyoni, jövedelmi viszonyait. Ezerint a pénzbüntetést legfeljebb két éven belül, havi részletekben lehet megfizetni. Viszont, ha az elítelt a pénzbüntetést nem fizeti meg, illetve a részletfizetés engedélyezése esetén egy havi részlet megfizetését is elmulasztja, a pénzbüntetést vagy annak meg nem fizetett részét szabadságvesztésre kell átváltoztatni – hangsúlyozta az osztályvezető. Világos, aki késik, vagy nem fizet, annak egyenes út vezet a büntetés-végrehajtási intézménybe.

További „jó hír”, ellenőrzéskor az ittaság gyanúja esetén a rendőrnek be kell vonnia a helyszínen a jogosítványt, ami azok számára jelent igazi kockázatot, akiknek a foglalkozásához ez nélkülözhetetlen.

Annak is utánajártunk, ha valaki ittasan vezet, de nem okoz balesetet, akkor mire számíthat. A szakjogász szerint, ha a véralkohol-szint 0,8 ezrelék alatt maradt és első alkalommal történt ittas vezetés, az úgy szabálysértésnek minősül, 6-12 hónap vezetésről eltiltásra, azaz jogosítvány-bevo-

nasra, valamint 100-300 ezer forint közötti pénzbírságra számíthat a vétkes. Amennyiben 6 hónapnál hosszabb idejű vezetésről eltiltást róttak ki rá, úgy utánpótlás következik.

Hat hónap, vagy annál több eltiltás, jogosítvány-bevonás esetén utánpótlásra kell részt venni. Ez nem KRESZ-tanfolyam, hanem a Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) által végzett felmérés, amelyben szerepel, KRESZ-teszt, vezetés és pszichológiai beszélgetés is, majd ezt követően kap a résztvevő egy besorolást, és tanfolyamra, valamint vizsgára kötelezhetik. Mivel ezt a képzést csak az NKH végzi, ezért a díjak is magasabbak, mint az autós iskolánál megszokottak. Átlagosan egy ilyen képzés 70-140 ezer forintba is kerülhet.

A vezetésről eltiltás a kellemetlenségen túl egzisztenciális válságot is okozhat, hiszen sok munkakör betöltéséhez ma már alapfeltétel a jogosítvány. Még annyit: bódult vagy ittas járművezetés büntéseleményének elkövetése esetén a vezetésről eltiltás határozott idejű lehet – minimum 1 év – de végleges is lehet. Ebben az esetben a vezetésről eltiltás vonatkozhat csupán bizonyos járműkategóriákra, de a jogszabály a valamennyi kategóriára történő eltiltást is lehetővé teszi. **k.z.t.**

## Havi aforizma

**Aki vereséget szenved, annak még nincs vége. Annak van vége, aki feladja.**  
**Nixon**

## Számoljunk

**Napi harminc-negyvenezeres bevétel jól hangzik, nem? Napi harminc-harmincöt fuvar is jól hangzik, nem? Napi 400-450 kilométer megtétele a városban szintén olyan tekintélyesen hangzik. Am ez a három így együtt a látszat ellenére nem más, mint durva veszteségtermelés. Hiába van sok pénz a brifkódban a nap végén (persze még a tankolás előtt...), hosszú távon így nem csinálsz mást, mint halmozod a veszteséget minden megtett kilométerrel. Ne áltasd magad, nem ez a megoldás...**

Ha már vállalkozóvá lettél, akkor is kell számolnod, ha az iskolában utáltad a matekot.

Vettél egy autót négy millióért. Illetve nem is, mert ha a hitelkamatokat is beleszámítod, az inkább ötmillió. Meddig használod, négy-öt évig? Aztán jó esetben könnyedén eladod, mennyiért is? Egymillióért? Vagy kevesebért, mert hát taxi volt?

Az alatt a négy vagy öt év alatt, ameddig ezt az autót használod, meg kell keresned a vételi és eladási ár közötti különbözetet, különben a végén ott állsz autó nélkül. Mondhatod ugyan, hogy megkereste az árát, mondhatod, hogy hát csak megéltél az elmúlt négy-öt évben, volt hol lakni, volt mit enni, a gyerekekre is jutott – ha ezen felül még nem tetted el egy új autó árát, akkor csak veszteséget termeltél...

Vigasztalhatod magad, hogy te csak előre menekülsz, majd a következők is hitelből veszed, de ez csak önáltatás. Ha nem sikerül az autód taxis élet-tartama alatt egy ugyanolyan, vagy jobb kocsit árát összegyűjtened, akkor nem dolgoztál hatékonyan. Akkor hosszú távon veszteségre állsz.

Mennyit mész egy hónapban, háromezer kilométert? Évente mondjuk harminc-, harmincötöt? Az autód „futamideje” alatt 150-175 ezer kilométer. Emlékezz: négy millió forint értékvesztést kell kigazdálkodnod ezekből a kilométerekből! Minden egyes kilométeren 24-28 forintot! Azokon a kilométereken is, amikor bevásárolni mész, a gyereket viszed az iskolába, vagy az éves megérdemelt nyaralásodra utazol. Ezeket a távokat is figyelembe véve mennyi is a gurulód? (Fiatalabb olvasóink kedvéért: az összes és a hasznos kilométerek aránya.) Olyan negyven százalék? Vagy még kevesebb? Vegyünk az egyszerűség kedvéért negyven százalékos kihasználtságot, bár szerintem nincs annyi... Akkor egyetlen utassal megtett kilométerre 60-70 forint jut, mint amortizációs költség. Talán érdemes ezt is figyelembe venni a tarifa képzésekor...

Akár tovább is mehetünk, ha már ilyen szép állandó számokkal dolgozunk, nézzük meg, mi mindent kell még kihozunk egy-egy kilométerből. Például a fizetésünket, ami persze mindenkinél más, így az egyszerűség kedvéért számoljunk a minimálbérrel. Havi 73 500 forint bruttó jövedelem megtermeléséhez havi 3000 kilométer megtétele mellett kilométerenként közel 25 forint szükséges. Mármint az összes kilométerre vetítve. Negyven százalékos kihasználtsággal ez már utaskilométerenként 61 forint! A minimálbérre vonatkozó járulékok (összesen 44%) havi 32 340 forintot tesznek ki. Összes kilométerenként 11 forintot, utassal megtett kilométerenként 27 forintot. Hol is tartunk? Megtermeltük az autónk értékcsökkenését, meg a minimálbérünket a járulékokkal. Nem számoltunk

## Magyar tanmese

Nemrégiben egy magyar és egy japán cég nyolcevezős versenyt rendezett a Dunán. A verseny előtt mindkét csapat keményen edzett, hogy a lehető legjobb teljesítményt érjék el.

Mikor eljött a nagy nap mindkét csapat tagjai nagyon jó formában voltak, mégis a japánok nyertek 1 km-es előnnyel.

A vereség igen érzékenyen érintette a magyar csapatot, teljesen mélypontra kerültek.

A felső vezetés úgy döntött, feltétlenül kideríti a megsemmisítő vereség okát, ezért rögtön alkottak is egy team-et, akik ezen a projekten dolgoztak. Feladatuk az volt, hogy alaposan kivizsgálják az ügyet és megfelelő segít-

séget nyújtsanak. A sok vizsgálat után kiderítették, hogy a japánoknál heten eveztek, s egy ember kormányzott, míg a magyar csapatnál egy ember evezett és heten kormányoztak.

A felső vezetés erre rögtön igénybe vette egy tanácsadó cég szolgáltatásait, s arra kérte őket, készítsenek tanulmányt magyar csapat struktúrájáról. Jelentős költségek kifizetése után néhány hónap múlva a tanácsadó cég arra a következtetésre jutott, hogy a magyar csapatban túl sokan kormányoztak és túl kevesen eveztek.

A japánokkal szembeni következő vereséget elkerülendő megváltoztatták a csapat felépítését.

**Most négy kormányos volt, két főkormányos, egy kormányigazgató, s egy ember evezett. Ezenkívül teljesítmény-értékelési rendszert vezettek be az evezősnél, hogy nagyobb teljesítményre ösztönözzék. „Bővítenünk kell evezősünk feladatait, és nagyobb felelősséggel kell felruházni.”**

**A következő évben a japánok nyertek, immáron 2 km-es előnnyel.**

**A vezetés elbocsátotta az evezőst rossz teljesítménye miatt, eladták a csónakot is és leállították mindenféle beruházást az evezést illetően.**

**A tanácsadó céget dicsérlettel illették, a megtakarított pénzt pedig szétosztották a menedzsment tagjai között...**



üzemanyagot, javítást, drosztdíjat, miegymást, és már 64 forintnál tartunk összkilométerenként, ami negyvenszázalékos kihasználtsággal számítva, utaskilométerre vetítve – igen, ne csodálkozz – 160 forint!

Korszerű autód van, hét litert fogyaszt százon. Háromezer kilométerenként, vagyis havonta 210 litert. A 340 forintos benzinnél. Mennyi is ez egy kilométerre? 24 forint? Tehát utaskilométerenként majdnem 60? Nem számolok tovább, mert a lényeg már ebből kiderül: 220-240 forintos tarifa alatt veszteséget termelsz. Most persze hozzáteheted, hogy van alapdíj is, meg ketyegő, az is bevétel, és igazad van. Ugyanakkor van egy rakás egyéb költség is, például a javítás, műszaki vizsga, kötelező biztosítás, gépjárműadó... folytassam? Rengeteg a költség mind a vállalkozásodban, mind a családban. A számlákat fizetni kell, a kocsinak mennie kell. A vesztesre állás nem látszik meg rögtön, egyelőre van mit enni, néha egy-két söre is jut talán, ám vállalkozásod lassan a biztos tönkremenetel felé halad. Cáfoly meg, használj más számadatokat. De kérlek, ne ess abba a hibába, hogy a te kihasználtságod 70-80 százalék, mert ilyen utójára a 70-es, 80-as évekből volt péntek délután, fizetésnapon, szakadó esőben, amikor tizedannyi embernek volt autója, mint ma. Ne próbálj meggyőzni arról sem, hogy a te autód 7 liternél kevesebbet fogyaszt a városban. Azt sem igen hiszem el, hogy a mai taxitársasági igények mellett négymilliónál olcsóbb autóval „labdába rúghatsz”. Apropó taxitársaság! Mennyi is a havi tagdíj? Hatvanezer? Összes kilométerenként egy huszas? Utaskilométerre vetítve egy ötvenes?

**Benzinkutas felfigyel egy sirdogáló szőke nőre. Kérdezi tőle, hogy mi a baj.**

– **A gyújtáskapcsolóban hagytam a kocsikulcsot és az ajtót véletlenül lezártam a zárgombbal. Most nem tudom, hogy nyissam ki.**

– **Sajnos, én nem tudok a pult mögül kimenni, hogy segítsek, de itt van egy darab drót, ezzel az ablaknál próbáljon meg benyúlni és a zárgombot felhúzni.**

**A szőke nő boldogan kisi-et a töltőállomás épületéből. Néhány perc múlva hangosan röhögve, a könnyeit törölgetve belép egy férfi.**

– **Hát ez nem igaz! Hát ilyen nincs!**

– **Mi történt, uram? – kérdezi udvariasan a kutas.**

– **Képzeld el, kint van egy szőke nő, aki egy darab dróttal próbálja a kocsiját kinyitni.**

– **Uram! – csattan fel a kutas. – Ön igen modortalan. Miért kell nevetni másnak a baján? Ön is kerülhet még hasonló helyzetbe, és akkor Önnek is jó lesz, ha egy darab dróttal ki tudja nyitni a kocsiját!**

– **Nem azon nevetek én! – mondja a férfi. – Hanem azon, hogy a szerencsétlen küszködik a dróttal, miközben bent ül egy másik szőke, aki irányítja: kicsit balra, kicsit jobbra...**

\*\*\*

**A szőzi fürdőszobájából hallatszik:**

– **95, 96, 97, 98, 99... segítsééééé!!! Százlábúúú!!!**

Persze tudom, hogy lehet, sőt ajánlott is spórolni, a költségeket csökkenteni. Olcsóbb autóval, gázüzemmel, kevesebb kilométerrel. Végül is, mint egy nagy gondolkodó mondta, pénzt keresni tulajdonképpen nem nehéz. Egyszerűen a piac által elviselt legmagasabb árat kell alkalmazni és ugyanakkor a költségeket a lehető legkisebbre szorítani. Ami e kettő között van, az a profit. Napjaink taxizásában a költségek csökkentése már – kényszerből ugyan – működik. A piac által elviselt legmagasabb ár alkalmazása azonban még várat magára. Meg kellene végre értenünk, hogy aki taxival akar utazni, az taxival fog utazni, bizonyos, nem túl extrém tarifahatárok között. Vagyis aki a 150-160 forintos kilométerdíjas taxit választja, az 220-240-nél sem utazna busszal. Vélhetően a piac nagyrészt megmaradna magasabb tarifák alkalmazása mellett is, csak a fuvarok elosztása változna a társaságok között. Amelyek persze saját jól felfogott érdekükben igyekeznek minél nagyobb szeletet kiharítani a tortából. Akár mesterségesen alacsonyan tartott tarifával is...  
-oli-

## Vádat emeltek a taxis után lövő kormányőr ellen Indokolatlanul használta fegyverét

**Foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés büntette miatt vádat emelt a Budapesti Nyomozó Ügyészség az ellen a rendőr fő-törzsőrmester ellen, aki tavaly májusban az Önkormányzati Minisztériumnál a Köztársasági Őrezred objektumóréként egy taxi után lőtt. Az ügyel magazinunk is részletesen foglalkozott.**

Az ügy részleteit Skoda Gabriella, a Fővárosi Főügyészség szóvivője a következőképpen idézte fel: - A taxis megállt a minisztérium számára fenntartott parkolóhelyen, majd a kormányőr felszólításának ellenére – miszerint tilos helyen állt meg –, a gépkocsit leállította és elhagyta a helyszínt. Két perccel később a taxis visszatért a kocsihoz. Ekkor a kormányőr felszólította őt arra, hogy adja át az iratait, de a taxis ennek ellenére beült gépjárművébe, s távozni készült.

A kormányőr ekkor a taxi elé állt, a taxis pedig legalább négy alkalommal megindult a kocsival a vádlott felé, akinek ezért folyamatosan hátrálnia kellett. A taxis ezután hátrahajtott, majd nagy sebességgel elhajtott. A kormányőr lövevényéből 25-32 méter távolságról – az ügyészség álláspontja szerint szándékosan – három célzott lövést adott le a távozó jármű irányába.

Az egyik lövedék a taxi csomagtartójába fúródott. Egy másik lövedék a Mérleg utca és Nádor utca sarkán csapódott be. A harmadik lövedék a vádlottól mintegy 65-70 méterre a járdán, egy a rendőri intézkedést nem észlelő férfi bal lábszárát találta el, azon áthatolt. A férfi nyolc napon belül gyógyuló könnyű sérülést szenvedett, amely szövődmény nélkül gyógyult.

Az ügyészség álláspontja szerint a kormányőr a lövések leadásakor már nem volt veszélyben, a testi épséget veszélyeztető támadás befejezése után kizárólag a helyszínről távozó személygépjármű megállítása érdekében lőtt. Az ügyészség szerint a kormányőrnek számolnia kellett azzal, hogy a Belvárosban munkanapon, munkakezdés előtt, 7 és 8 óra között – tekintettel a szokásos gyalogos- és járműforga-

lomra – mások életét, testi épségét veszélyezteti. Az ügyben a Pesti Központi Kerületi Bíróság jár majd el – ismerhettük meg a lefolytatott eljárás megállapításait a szóvivőtől.

Mint azt magazinunk megtudta: a minisztérium térfigyelő kamerái közül több is rögzítette az eseményeket, amelyet a büntető eljárást lefolytató nyomozati szerv be is kért és a vádirathoz bizonyítékként csatolt. A kormányőrt a fegyverhasználatot követően szolgálatából azonnal leváltották, majd mikor a Köztársasági Őrezred parancsnoka – Dobozi József rendőr vezérőrnagy – a fegyverhasználatot jogszerűtlennek és indokolatlannak minősítette, felfüggesztették, majd elbocsátották az Őrezredtől.

Még mielőtt bárki azt hihetné, hogy az eljárás csak a tisztelhetetlen ellen folytatták le, az ügyésztől azt is megtudtuk: a Budapesti Nyomozó Ügyészség a taxisal szemben hivatalos személy elleni erőszak büntette és más bűncselekmény miatt már korábban vádiratot nyújtott be a Pesti Központi Kerületi Bírósághoz.

A jogerős bírósági határozatig mindenkit megillet az ártatlanság vélelme, de annyi – a jelenleg is rendelkezésre álló tények alapján megállapítható – ebből az esetből egyik fél sem fog „győztesként” felülkerekedni. **k.z.t.**

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

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

**Hívj bizalommal  
Ildikót**

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

# ELEKTROMOS VÁROSI AUTÓ

Zéró üzemanyag-fogyasztás, zéró CO<sub>2</sub> kibocsátás, zéró zaj. A C-Zéro megalkotásával a Citroën egy 100 százalékosan elektromos meghajtású modellel gazdagítja kisautó-kínálatát. Az új kisautót arra tervezték, hogy megkönnyítse a városban való közlekedést: mérete kicsi, az akkumulátorai gyorsan feltölthetők és hatótávolsága a mindennapi útvonal megtételéhez elegendő, és mindent olyan csendben tesz, hogy feledtetni a város zaját. A C-Zéro a technológia és a kreativitás olyan elegye, amely már ma választ ad a jövő kihívásaira.

A Citroën, a terület egyik meghatározó szereplője, több mint 5500 elektromos gépkocsi legyártásával mára hatalmas tapasztalatra tett szert, így élen jár a piac egy olyan szegmensében, ahol az elkövetkező években jelentős növekedés várható.

A Mitsubishi Motors Corporationnel (MMC) közösen kifejlesztett, 2010 végén forgalomba kerülő Citroën C-Zéro, a Venturival közösen kifejlesztett Berlingo First Electric mellett a Citroën második elektromos autója. A francia piacon ezek a modellek 5000 euró kormánytámogatást élveznek.

A 100%-osan elektromos meghajtású Citroën C-Zérót egy állandó mágneses szinkronmotorral szerelték fel, amely 3000 - 6000 percenkénti

látorok biztosítják. A 88 db. 50 Ah-s cellából álló telep (16 kWh energiának felel meg) 330 V feszültségű tápellátást biztosít. A lítium-ion technológia a hagyományos technológiákkal ké-

szült akkumulátorokhoz viszonyítva kisebb tömegű akkumulátorok alkalmazását teszi lehetővé, megőrizve a szolgáltatások korábbi szintjét. Ugyanakkor részlegesen is feltölthető, és ez nem csökkenti az akkumulátorok élettartamát.

A Citroën C-Zéro akkumulátorait könnyű feltölteni: csak csatlakoztatni kell a tápkábel egy 220 V-os csatlakozóhoz. A teljes feltöltés 6 órát vesz igénybe. Egy 125 amperes, 400 V-os egyfázisú csatlakozóval az akkumulátorok 80%-os feltöltése mindössze 30 perc alatt is elvégezhető.



fordulatszám 47 kW, ill. 64 LE CEE teljesítményt ad le. Már 2000 percenkénti fordulatszám eléri 180 Nm maximális nyomatékát. A teljesítmény hátsó kerekre történő átadását egy egyfokozatú áttétellel oldották meg.

A motor áramellátását az utasülések alatt elhelyezett, új generációs lítium-ion akkumu-

## Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban

### III. Kolosy tér



Lecsúszott a kiegészítő jelzőtábla. Jó lenne visszahe-lyezni eredeti állapotába, mindaddig, amíg, valaki nem „privatizálja”.

### XIV. Thököly út



Nincs taxiállomás a Zugló vasútállomás közelében, jelenleg a taxik – szabálytalanul – a járdán várakoznak. Célserű lenne kialakítani egy hivatalos taxiállomást.

### V. Bécsi utca



Elkészült a Belváros új főutcája. Sajnos a taxisokról el- feledkeztek. Kérünk taxiállomás kialakítását a Belváros legfontosabb pontjain.

### V. Kecskeméti utca



Átépítették a Kálvin tér környékét (is). A belváros leg- fogalmasabb szállodája közelében nincs taxiállomás! Itt is kérünk kialakítani taxiállomást.

Továbbra is várom a kéréseket a taxiállomásokkal kapcsolatban, az ismert elérhetőségeken:

SMS: 06209247645, E-mail: lampafelelos@freemail.hu

Juhász Péter

– Tudod, barátom, a pénz- szerzésnek rengeteg módja van, de csak egyetlen egy, ami igazán becsületes.

– Melyik az?  
– Tudtam, hogy fogalmad sincs róla...

\* \* \*

Azért jó tengerparton lak- ni, mert akkor csak három oldalról van hülyékkel kö- rülvéve az ember.

### Kedves Olvasó!

Az utóbbi időben megnőtt azon reklamációk száma, melyekben a betelefonálók, e-mailezők nehe- zényezik, hogy barátjuk, kollé- gájuk haláláról nem jelent meg nekrológ a lapban. Ezért fontos- nak tartjuk ezúton is közölni, hogy mi **minden** ilyen kérésnek eleget teszünk! Függetenül at- tól, hogy az elhunyt budapesti vagy vidéki taxis volt. Nem szá- mít az sem, hogy társasághoz tartozó volt, vagy sem. Mindöss- sze egy lényeges, vagy ha úgy jobban tetszik, elengedhetlen feltétele van a megjelenésnek: hogy valaki leírja a nekrológot és elküldje szerkesztőségünkbe a megfelelő fényképet. Van, ahol erre figyel a taxis közösség vagy a vezetőség, van, ahol csak a hi- ányt reklamálják.

Hasonló kérdések merültek fel a kótya-vetye rovatnál kapcsolat- ban is. A válasz hasonló az előb- bihez. A Taxisok Világa bármely taxis nem üzleti célú hirdetését ingyen közli, ha azt telefonon bediktálja, elküldi e-mail-ben, vagy levélben. Lehetőség tovább- ba személyesen is bediktálni a szerkesztőségben. Amennyiben nem sikerül az értékesítés, úgy az ismétléshez újabb telefon, e- mail stb. szükséges.

Továbbá, aki szívesen írna re- ceptet, esetleg beszámolna taxis rendezvényekről, baráti összfej- vetelekről, sporteseményekről, az ne gondolkozzon, bátran küldje el írását és fényképeit (JPG formátumban), mi közölni fogjuk.

Mint ahogyan azt a nem gya- lázkodó, másokat személyiségé- ben nem sértő, a változtatást, elősegítő, azért a valóságtól nem túl messze lévő szakmai anya- gokkal is megtesszük, évek óta.

A 3. oldalon található imp- resszumban minden szükséges adat szerepel.

A szerk.

A gépkocsi használata rendkívül egyszerű: csak el kell fordítani a gyújtáskulcsot, és ekkor egy sípoló hang jelzi, hogy az „indítás” meg- történt. A Citroën C-Zérót ugyanúgy kell vez- zetni, mint bármely más automata sebesség- váltóval felszerelt gépkocsit. A hagyományos üzemanyagszint-mérőt ezen a modellen egy akkumulátor töltésjelző helyettesíti.

A Citroën C-Zéro tökéletesen alkalmas bár- milyen cég és intézmény – köztintzmények, önkormányzatok, új flotta-partnerek, ... – il- letve a rendkívül gazdaságos üzemű autót ke- reső magánszemélyek igényeinek kielégítésé-

re. A 2,55 m tengelytávnak köszönhetően 4 teljes értékű ülésel és 166 literes kapacitású csomagterrel rendelkező modell természet- sen rendkívül csendes üzemű és számtalan kényelmi és biztonsági berendezést kínál: szervokormány, ABS, ASR, ESP, elektromos ablakemelők, 6 légszák, önálló telematikai egység (egy esetleges segélyhíváshoz) és klímaberendezés..., hogy csak a legfontosab- bokat említsük a gyárilag beépített berende- zések közül.

A kis külső méreteknek – 3,48 m hosszúság és 9 m fordulási kör átmérő – köszönhetően

a C-Zéro rendkívül könnyen tud mozogni a városi forgalomban.

Teljesítményértékei alapján (130 km/h vég- sebesség, gyorsulás 0-100 km/h-ra kb. 15 mp alatt és 60-90 km/h-ra 6 mp alatt) teljesen al- kalmas a városi közlekedésre, de a városból is nyugodtan kimerészkedhet, mivel egy feltöl- tessel normalizált vegyes ciklusban kb. 130 km-t tud megtenni. Franciaországban hét- köznapi autózás során a gépkocsi jellemzően, átlagosan 40 kilométernél rövidebb utakat tesz meg. Ezek 70%-a általában még a 31 ki- lométert sem éri el.

Üzletszabályzat, fizetett ellenőrök, korszerűsödő eszközpark

## NEM CSÖKKENTI TARIFÁIT A FŐTAXI

*A Taxisok Világa 2009. júniusi számában közölt beszélgetést a Főtaxi Zrt. újonnan kinevezett vezérigazgatójával, Hausz Gyulával. Majd ezt követően, júliusban beszámoltunk a fejlesztések első ütemének lezárásáról, a 800 db POS-terminál tanfolyam keretei között történt átadásáról. Ez év áprilisában már egy önálló ellenőri csoport felállításáról, illetve az új Üzletszabályzat bevezetéséről szóltak a hírek. A részletekről, illetve a további tervekről Hausz Gyula vezérigazgatót kérdeztük*

• **A Főtaxi Zrt. keretein belül működő taxiüzletág az utóbbi időszakban látványos fejlődésen ment keresztül. Nézzük ezeket sorjában. Befeződtek a POS-terminállal kapcsolatos fejlesztések?**

• Távolról sem. Tavaly a POS-terminálok beszerzésével indultunk, és ezzel egy időben megkötöttük a működtetéshez szükséges banki szerződéseket. Azt látni kell, hogy egy ilyen eszköz a megfelelő pénzügyi háttér nélkül nem sokat érne. Ahhoz, hogy a bankkártya-leolvasó funkciót ki tudjuk használni, szerződnie kellett egy kiválasztott bankkal. Megtörtént. Közben a beszerzett készülékek darabszámát a tényleges taxis létszámhoz kellett igazítanunk. Ez sem ment problémamentesen, de túl vagyunk rajta. Megváltoztattuk a taxisok egy részének negatív hozzáállását is. Eredeti terveink szerint ekkor következett volna a félcsendes címkiadás bevezetéséhez elengedhetetlen hardver-, illetve szoftverbeszerzés, beüzemelés, ám változtattunk elképzeléseinken. Ha ugyanis egy ingó, tehát

nem biztos alapra telepítünk egy bármilyen modern elektronikai fejlesztést – diszpcéser szoftvert, szerverberendezéseket, hangrögzítést, megújult vállalatirányítási rendszert – ám a cég keretei között dolgozó emberek mentalitása, gondolkodása, hozzáállása nem olyan, mint amit a megváltozott piac megkövetel, vagy diktál, akkor bármit csinálhatunk, nem tudjuk a beruházásból a tervezett célokat kihozni. Ezért úgy döntöttünk, lassítunk a fejlesztések ütemén, és párhuzamosan hozzá fogtunk a belső elemek változtatásához. Ennek a munkának köszönhető az új Üzletszabályzat bevezetése, a franchise-szerződések megkötése, az új ügyfélszolgálat létrehozása, a pénztári rend megváltoztatása, hogy csak a lényegesebb elemeket említsen. Úgy gondolom, aki vállalja az új feltételek szerinti működést, az boldogan támogatja majd az elektronikai fejlesztést is.

• **Mit lehet ennek részleteiről megtudni?**

• Mint azt már az előbb említettem, a POS-terminálok beüzemelését az úgynevezett félcsendes címkiadás megvalósítása követi majd. Az ehhez szükséges lépéseket megtettük. A hardver elemeket beszereztük, és kialakítottunk egy nagyon jó, nagyméretű szerverhelyiséget. Ide, ha minden jól megy, rövidesen bekerülnek azok a vadonatúj, elektronikai eszközök, melyek reményeink szerint az elkövetkezendő 3-5 évben is korszerűek maradnak.

• **Tehát bővíthető lesz a rendszer, ha erre a későbbiekben igény lesz.**

• Pontosan. Terveinknek megfelelően az új rendszer kezelni tudja majd azokat az igényeket is, melyek várhatóan egy ilyen méretű taxivállalatnál Magyarországon, az elkövetkezendő 3-4-5 évben jelentkezhetnek.

• **Az ún. félcsendes címkiadáshoz szükséges szoftver már benne van a taxisoknál lévő POS-terminálokban?**

• Igen, természetesen ezek az eszközök már úgy kerültek be a taxikba, hogy azokban megtalálható e bővített alkalmazás minden feltétele. Ami még hiányzik, az a központon keresztül rátölthető a készülékekre, ezért tehát senkinek nem kell majd bejönni, sorbaállni. Sőt, azal sem árulok el titkot, hogy néhány ilyen célra felkészített terminált már tesztüzemben működtetünk, próbálgatva az új címkiadó rendszert.

• **E szerint most a központ következik...**

• Igen. Ahogy mondtam, a beszerzéseket megvalósítottuk, most a beépítésük, beüzemelésük következik. Az új szerverhez ki kell építeni a megfelelő hálózatokat, az új munkaállomásokat, és biztosítani kell a kornak megfelelő hangrögzítést. Kizárólag a korábban már korszerűsített telefonközpontot nem cseréljük.

• **A taxiirányításhoz szükséges program saját fejlesztésben készül?**

• A címkiadásra veszünk egy már működő szoftvert, amit saját fejlesztésű vállalatirányítási programmal egészítünk ki. E tekintetben is eltérünk a már máshol használt rendszerektől.

• **Térjünk át a Főtaxi mindennapjait átfogó új elemekre. Minek alapján szabályozták a taxisok munkáját?**

• Franchise szerződésnek nevezzük azt a megállapodást, amely a taxis vállalkozó és a Főtaxi között jön létre. Ennek egyik melléklete volt korábban az ún. Etikai Szabályzat, ami viszont nem túl széles körű, sok általánosságot tartalmazó, kissé elavult iránymutatás volt.

• **Arról van szó, ami a taxisok felé általános etikai elvárásaként a mai napig megjelenik?**

• Igen, a jelenleg országosan használatos Etikai Szabályzat az eredeti Főtaxi-szabályozásnak egy nagyon leegyszerűsített másolata. A cégnek korábban egy alapos, minden területre vonatkozó, részletes szabályzata volt, ami annak idején egy kis piros könyvben jelent meg, a régiük biztosan emlékeznek még rá. Az ebben szereplő mentalitást ültettük át az új Üzletszabályzatunkba, mely a /Fő/taxis élet minden lényeges kérdését szigorú keretek közé szorítja. Vagyis, ha egy taxinak franchise szerződése van velünk, akkor az Üzletszabályzatból kiderül, mi az, amire neki figyelnie kell, ha taxizni akar. Az öltözködéstől, a személyi higiénian keresztül egészen odáig leírtunk mindent, amikor az utas már fizetett és kiszállt az autóból. Az Üzletszabályzat betartására a következőkben nagyon odafigyelünk. A jelenlegi piaci helyzet nem túlzottan jó, ebből adódóan a minőségre kell törekednünk ahhoz, hogy megtartsuk és bővítsük meglévő ügyfélkörünket. Ennek érdekében próbáltuk a belső struktúránkat átalakítani, és ezért készítettük kissé a műszaki fejlesztéseinket. Mi nem gondoltunk egy percre sem azon, hogy alacsonyabb tarifával végezzük a tevékenységünket, hogy alámenjünk a kialakult és egyébként sem túl magas tarifáknak. Ezt a megoldást nem tartjuk járható útnak, mert mindennek meg kell lennie az ára. Az üzemanyagoknak, a gépkocsinak, a megélhetésnek, mindent felsorolni is nehéz lenne. Nem szándékozunk egy rossz tarifaszervezettel taxisainkat olyan spirálba kényszeríteni, amiből nem tudnak kijönni. Rövid távon lehet, hogy bizo-

**Egy öreg elmegy a kupiba, sok pénzt kifizet, mire a madam a legcsinosabb és legvérmesebb lányt adja mellé. Felmennek a szobába, levetkőzik az öreg, a nő meg kihajítja az ablakon az öreg összes ruháját.**

– **Megörültél, kislány, mit veszek reggel magamra?**

– **Nyugi, papa, egész éjjel szexelni fogunk, reggelre lötyögnének magán azok a ruhák.**

**Levetkőzik a lány is, mire az öreg fogja a ruháit és kidobja az ablakon.**

– **Na, most bosszút állt?!**  
– **Ugyan, dehogy! Csak aranyom, mire felállítod, addigra teljesen más lesz a divat.**

\*\*\*  
**Bementem a hivatalba, hogy szociális segínyt szerezzek a kutyámnak.**

**A hölgy az ablaknál azt mondta, hogy ez lehetetlen, kutyák nem kaphatnak szociális segínyt. Megmagyaráztam neki, hogy az én kutyám munkanélküli, lusta és nem beszél magyarul. Többször volt figyelemztetve szexuális molesztálásért és egy csomó kölyke van szerte a faluban. Ráadásul nem fizet adót, a parkba piszkít, idegen embereket molesztál, koldul, ételt lop és halvány elképzelése sincs arról, ki az apja...**

**Hétfőn megyek a pénzéért...**

A Fótaxi vezetősége az évek óta működő Etikai Bizottság eddigi tevékenységét megköszönve ez év márciusában pályázatot írt taxiellenőr feladatkör ellátására. Ennek a munkának több évtizedes hagyománya volt a Fótaxinál, de az idők változásával, mikor például az alkalmazotti taxirendszert is megszüntették, sajnos az akkori Ellenőri Csoport munkájára sem tartottak a továbbiakban igényt. A Fótaxi – hasonlóan, ahogy ez más taxicégeknek is kialakításra került – létrehozta a taxisokból alakított Etikai Bizottságát. Az áprilisban kiadott új Üzletszabályzatban foglaltak korrekt betartásához viszont szükséges volt visszatérni a régebbi időkben megbízhatóan működő modellhez, ezért a vezetőség úgy döntött, hogy pályázati úton keres elhivatott kollégákat a feladatra. A pályázókkal szemben követelmény volt a legalább 5 éves taxis szakmai gyakorlat, valamint minimum 3 év problémamentes munkavégzés a Fótaxi-

nál, továbbá középiskolai végzettség és jó kommunikációs képesség. Az összesen 12 érvenyes pályázati anyagból végül a fényképen is látható kollégák kerültek kiválasztásra, akik Lengyel Sándor ügyfélszolgálati vezető irányításával végzik napi feladataikat. Az ellenőrök heti beosztás alapján nappal és éjjel is folyamatosan felügyelik és ellenőrzik a Fótaxi cégjelzéssel szolgálható kollégákat. A Fótaxi által biztosított személygépkocsival járnak a főváros és a környező települések utcáit, valamint a címkiadó drosztokat és a rádiózás szempontjából frekvenciát helyeket, és ellenőrzik a gépkocsik külső-belső állapotát, a kollégák



**Az Ellenőri Csoport balról jobbra: Székely Ferenc, Herédi Krisztián, Lengyel Sándor, Ádám József, Adler Levente, Csukárdi Miklós**

megjelenését, ápoltságát, továbbá a címre érkezési idők pontos betartását. Szükség szerint intézkednek az új Üzletszabályzatban leírtak szerint, de további feladataik közé tartozik a kedd délutáni vizsgáló bizottsági ülésen való aktív részvétel is. Az első hónap tapasztalatai alapján kijelenthe-

tő, hogy kb. ugyanakkora anyagi ráfordítással jóval hatékonyabban működik az új rendszer, és ami a legfontosabb, az eddigi visszajelzések alapján az utcán szolgáltatást végző tisztességes kollégák is maximálisan elégedettek az Ellenőri Csoport működésével.

nyos eredményeket hozna egy ilyen lépés, ám hosszútávon biztosan ők lennének a vesztesek. A Fótaxi azon társaságok közé tartozik, melyek a kialakult piaci helyzetre nem árcsökkentéssel válaszoltak. A válságot és annak kezelését mi a minőség irányába tett komoly lépésekkel kívánjuk kezelni. Természetesen értjük az idők szavát. Úgy gondoljuk, ha a megrendelő a magasabb árat is hajlandó fizetni a minőségért, akkor azt kapja is meg! Ezért volt szükség az új Üzletszabályzatra, és az ellenőrzés beindítására.

**• Úgy tudom, pályázni kellett az ellenőri megbízásra.**

• Igen. Bárki pályázhatott, aki legalább 5 éves taxis múlttal rendelkezik és már legalább 3 éve a Fótaxinál végzi a tevékenységét. A kiválasztottak külön beosztás szerint, a Fótaxi által biztosított autóval járnak a várost és, amellett, hogy ellenőrzik kollégáinkat, segítik mindennapi munkájukat. Tevékenységük során kizárólagosan az a feladatuk, hogy a velünk szerződésben álló taxikat ellenőrizzék, és az Üzletszabályzatban rögzített szolgáltatási színvonalat követeljük meg. Ez annyiban tér el a jelenleg máshol alkalmazott rendszerektől, hogy az ellenőrök nem taxizás közben és nem társadalmi munkában látják el feladataikat. Mi ezért fizetünk nekik, amiért cserébe viszont komoly elvárásokat támasztunk. Napi munkájukat adminisztrálni és értékelni kell, aminek központi összesítése havi szinten is megtörténik. Amennyiben bármelyikük munkája nem elvárásainknak megfelelő, úgy a pályázatra jelentkezők közül mást próbálunk ki.

**• Ilyenkor szokott az felmerülni a többi**

**taxisban, hogy ez a pozíció bizonyosfajta előnyökkel is járhat...**

• Ellenkezőleg, sokkal szigorúbb elvárásaink vannak ellenőreinkkel szemben. A pályázat kiírására jelentkezőknek elmondtuk, hogy aki ezt a tevékenységet vállalja, annak azzal is számolni kell, hogy reflektorfényben lesz. Még jobban oda kell figyelniük arra, hogyan végzik taxisként munkájukat. Mert őket is ellenőrzik.

**• Van valamiféle visszajelzésre mód? Esetleg egy névtelenséget biztosító panasz- vagy ötletláda?**

• A központban elhelyezünk majd egy ötletládát, ami nem csak arra szolgál, hogy a kollégák elképzeléseiket, javaslataikat ide bedobják. Hanem arra is, ha bármilyen sérelmük, panaszuk lenne, amit nem szeretnének nevükkel, arcukkal vállalni, azt ez úton is közölhetik a vezetéssel. Lehetőséget adunk ezen keresztül arra is, hogy megtudjuk, kint az utcán az ellenőri csapat, a droszt-felelősök, az ún. időmérők hogyan viselkednek a taxisokkal szemben, esetleg vélt, vagy valós sérelmekre is fény derülhet. Mi minden bejelentést kivizsgálunk. Az ötletládán keresztül szeretnénk megismerni kollégáink véleményét arról is, hogy a belső munkát, a pénztárt, az ügyfélszolgálatot hogyan alakítsuk tovább, esetleg hogyan formáljuk át. Ennek ellenére őszintén remélem, hogy nem csak a névtelenséget biztosító ládán keresztül mernek a taxisok véleményét nyilvánítani. A Fótaxi Zrt. vezetésében olyan személyek találhatók, akikhez be lehet jutni bármilyen észrevétellel, sérelemmel. Nem kell az anonimitást választani.

**• Az ellenőrök feladata az időmérés is?**

• Nem, továbbra is működik egy időmérő csapat, akik csak és kizárólag ezzel, illetve a kocsik tisztaságával foglalkoznak kint az utcán. Az ő intézkedéseikkel kapcsolatos észrevételeket az Etikai Bizottság vizsgálja.

**• Kik alkotják ezt a testületet?**

• Az ellenőrök. Ők minden héten kedden üléseznek. A beérkező utaspanaszokat, a kollégákkal szembeni bejelentéseket, illetve a más, hasonló jellegű ügyeket vizsgálják.

**• Mi változott a pénztári nyitva tartásban, és mi az új az ügyfélszolgálatban?**

• A kollégák munkarendjének és igényeinek figyelembe vételével megváltoztattuk a pénztár nyitvatartási idejét. Ez ennek megfelelően egy héten egyszer, este 9 óráig tart nyitva. A tagdíjfizetési napokat is úgy alakítottuk ki, hogy a pénztár a hónap végén hosszú nyitva tartással működik. Céljainknak megfelelően javítottunk a taxisokat fogadó körülményeken is. Kialakítottunk egy új ügyfélszolgálati helyiséget, ahol kultúrált váró áll a kollégák rendelkezésére. A második ütemet - ez a pénztár és a hozzá kapcsolódó Akkora a segged, mint egy betonkeverő.

**Az ifjú feleség kissé meghízott. A férje dicsérgeti: – Az asszonyka bánatosan hallgat. Este, amikor lefekszenek az ágyba, a férj a megszokott módon átnyúl a másik oldalra. Mire a feleség: – Mit képzelsz Te! Hogy két nyamvadt kavicsért beindítom a betonkeverőt! ...és boldogan éltek, míg meg nem haltak.**

tása - hamarosan befejezzük. Ide ülősarokkal kiegészített, tágas teret terveztünk. Az átalakításból nem maradtak ki az itt dolgozók sem. Pénztárosainknak a korábnál szebb munkahelyet alakítottunk ki.

• **Mekkora ennek a jelentősége, ha a POS-terminál egyébként lehetővé teszi az átutalást is? Elvileg elküldhetné mindenki a tagdíját bankon keresztül, nem kellene sorba állni az utolsó napon.**

• Jelenleg e tekintetben átmeneti időszakot élünk. Látni kell, hogy a kollégák nem azonnal állnak át a modern fizetési rendszerek használatára. Már - kis ellenállással ugyan - elfogadják a bankkártyát, ám még nem élnek a fuvarszervezési díj átutalásának lehetőségével. Mi pedig ezt tudomásul vesszük és alkalmazkodunk hozzá.

• **Azt hiszem, azt senki sem vitatja, hogy a hazai taxitársaságok közül a Fótaxi mögött áll a legkomolyabb tőke. Így talán lehet egy kicsit előbbre is tekinteni az időben. Mit vár a következő három évtől Hausz Gyula vezérigazgató?**

• A válaszhoz tudni kell, hogy a Fótaxi Zrt. több lábon áll, a taxi mellett más üzletágak is működnek a cégen belül. Ám nézzük a taxit. Nos, e területen három év múlva egy szilárd alapokon működő, jó minőségű szolgáltatást

nyújtó, jó taxis csapattal rendelkező üzletágot szeretnénk. Jelenleg a Fótaxi Zrt. bevételeinek 50-60%-át hozza a taxiüzletág. Reményeim szerint ez a 100 éves születésnapra 80%-ra emelkedik majd. Ennek eléréséhez szemléletváltásra lesz szükség, dolgozóink és szerződött taxisaink részéről egyaránt. Egy szolgáltató csapatot szeretnénk létrehozni mind vállalaton belül, mind azon kívül. Szeretnénk költségeinket optimalizálni egy olyan rugalmas cégstruktúra kialakítása mellett, ami képes kezelni az esetleges recessziót, de a gazdasági növekedést is. Ez eddig hiányzott.

• **Taxicégek esetén a bevételek jelentős része a taxisoktól származik. Emelkedik majd a létszám is e miatt a Fótaxinál?**

• Jelenleg létszámstop van érvényben, ezzel is stabilizálva az egy főre jutó fuvarszámot és taxisaink bevételeit. A kialakult gazdasági helyzet ezt kívánja tőlünk. Ugyanakkor arra az esetre is fel kell készülni, hogy - ha a piac majd úgy kívánja - további létszámot is be tudjunk vonni ebbe a körbe.

• **Az megjósolható előre, hogy három év múlva a Fótaxi továbbra is a Kerepesi úti székházban üzemel majd?**

• Nem látom semmi okát annak, hogy az századik évfordulót ne ebben a székházban ünnepeljük. A 2010-es gazdasági év terveit

már nagyjából látjuk, 2011-re pedig optimistán tekintünk előre. Szeretném kihangsúlyozni, hogy ebben is nagyon számítunk a taxisainkra. Azokra elsősorban, akik a 2009-2010-es nagyon nehéz időszakban is itt voltak mellettünk, vállalva a problémákat. Ezt ezúton is köszönjük nekik! Továbbra is bízom bennük, tudom, hogy közösen meg tudjuk csinálni amit elterveztünk, és amit a kor elvár tőlünk. A mi oldalunkról mindent megteszünk a további fuvarok, partnerek megkeresése érdekében. Erősítettünk a marketingmunkán, folyamatosan figyeljük a konkurencia tevékenységét és komolyabban vesszük érdekeink védelmét is. Akár a szakmával, akár a politikával szemben.

Egy olyan struktúrát kívánunk kialakítani, melyből a taxisok számára is világossá válik, hogy befizetéseik nem válnak köddé, az összegeket visszaforgatjuk a hatékonyabbá tett rendszerbe. A Fótaxinál mára kialakult egy nagyon jó csapat, melyhez természetesen várunk még kollégákat, olyanokat, akik szeretnének megfelelő, stabil, hosszú távra kialakított feltételek mellett, jó körülmények között dolgozni, stabilan pénzt keresni. Természetesen nem mindenáron.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-B-

A neten érkezett...

## Egy nem mindennapi szavazás margójára

- Ma a mellettem lévő szavazófülkéből egy hang: „Na, akkor X-eljük be, ki lopjon négy évig. (19:41)

- A lényeg, hogy az előttünk lévő kocsmá a kampánycsend alatt is zavartalanul üzemel. (19:54)

- Kinéztem az ablakon, még nincs kolbászból a kerítés... de már nagyon várom. (20:01)

- Az Olimpia-rendezés ezek után azért átgondolnám. (20:19)

- Ezek négyévente egyszer dolgoznak (kivétel az EU-választás), akkor is elkülnak valamit. (20:31)

- Hétfő reggel: - Olyan fáradtnak tűnsz, pihened kellett volna a hétvégén. - Sajnos, nem volt rá alkalmam. Szavazni voltam... (20:47)

- Az M1 riportere interjúkat akart készíteni a sorban állókkal, de kiderült, hogy azok nem szavazókör előtt állnak sorba, hanem gyórsért. (20:51)

- A magyar demokrácia még csak 20 éves, és máris utolérte az urnazárási pánik? (20:53)

- Még jó, hogy a VB-t nem az OVB szervezi! Nem lát-nánk a meccset, a végén megmondanák, ki lett a bajnok! (21:10)

- Jó napot kívánok! A 735-ös vagyok, innen a sor végéről. Az otthoniaknak szeretném küldeni a VÁRJ, MÍG FELKEL MAJD A NAP című számot. Köszönöm! (21:16)

- Szavazás 2010 - jegyek vehetők nálam, hazamenős és ott-alvós. Zuglóiaknak kedvezmény, welcome-drinknek mikrózott tea! (21:35)

- Aszongya: Nem hivatalos: 54,19,16,7, - hmmm, már csak egy szám kell, és megjátsszom a lottón. (21:47)

- Siess OVB, hamarabb lesz kész az 5-ös metró! (21:50)

- A Bocskai útról az utolsó szavazó már a 4-es metróval fog hazamenni! (22:16)

- SMS a főnöknek: Rendkívüli szabadságot veszek ki április 12-re, mert már 00.30 van, és én még mindig sorban állok, hogy szavazhassak (22:30)

- Süveges Gergő: Ejfélre az OVB kivételével mindenki tudni fogja az eredményt (23:15)

- Viktornak 8 év után újra megjött a ciklusa! (23:18)

- „Az OVB kicsit olyan, mint a MÁV télen: meglepte őket, hogy esik a hó...” (23:35)

- A kampánycsend megsértődött.

- Még a kampányban azt mondta Orbán Viktor, hogy 12-én reggel egy új országban ébredünk! Én Spanyolországot szeretném, köszönöm! (00:12)

- Itt az ideje, hogy megakadályozd az új kormány alakulását. Bemész a fülkébe, és nem jössz ki négy évig.

- Az OVB egyelőre nem tudja, mi lenne, ha ma lennének a választások.

- 99.47%-os feldolgozottságnál az OVB-t a lakosság 99.56%-a küldte el a jó büdös francba

- Az OVB négyórás vita után közel került ahhoz, hogy eldöntse, illetékes-e abban, hogy döntést hoz-

zon arról, hogy dönthet-e valamilyen.

- Az utolsó szavazó majd kapcsolja le a lámpát.

- Nem sokon múltott, hogy távolabbi országok stábjai is megpróbáljanak ideérni... de legalább szólhatunk nekik, hogy nem érdemes elindulni. (mtv1)

- OVB döntési idő: 3 óra 20 perc, Prága - Budapest repülési idő: 1 óra 5 perc, 10 000 tag a Facebook csoportban: 50 perc.

- Csinálnak ebből sorozatot, vagy csak egy estés mozi volt az OVB részéről?

- Azok a szigorú emberek Mesi (Mesterházy) mögött már az ügyészségtől jöttek?

- Engem csak az zavar, ahogy itt békésen beszélget az OVB. Mindjárt előveszik az unokás fényképeket.

- Orbán Viktor szerint egy új országban ébredünk. Az időjárásból ítélve ez Anglia.

- Van-e olyan, aki hajnal kettőkor szavaz, és f..t rajzol a szavazólapra?

- Ma reggel a négyes-hatason megszegték a kampánycsendet! Többször is bementék hogy az ajtókat a bal oldalon nyílnak.

## Éves gépkocsiszemle a Főtaxinál

Az április nemcsak a rég várt tavaszt, hanem az éves gépkocsiszemlét is meghozta a Főtaxinál. A vezetőség elsősorban a gépkocsik minőségének ellenőrzésére helyezte a hangsúlyt. Tette ezt azért, mert a nemritkán 50-70 forinttal drágább szolgáltatási árakat csak az utasok által érzékelhető minőségi különbségekkel és szolgáltatóhoz méltó megjelenéssel és hozzáállással lehet elfogadtatni. Természetesen senki se gondolja, hogy akkor most mindenki csak 8-10 milliós gépkocsival vehetett részt a szemlén. Szó

sincs erről, sőt, a kategóriába soroláskor az eddigi szigorúan szabályzott évjáratmegkötést is rugalmasan alkalmazták az ellenőrök. Persze csak abban az esetben, ha a taxiautó hibátlan külső és első állapota megfelelt a szigorú, de következetes ellenőrzés alkalmával. A gépjármű ellenőrzése mellett a kenyérkereset másik fontos eszköze, az URH-rádió is ellenőrzés alá került. Sajnálatos módon két felelőtlen kollégától azonnali hatállyal kénytelenek voltak megválni, miután a berendezésükben elhelyezett plombák mindkét készüléken úgy bontották meg, hogy erről hivatalos igazolással nem rendelkeztek az érintettek.

A gépkocsiszemle és a rádióellenőrzés után következett még egy kis adminisztrációs feladat: az új franchise szerződések megkötése vala-



menyi kollégával. A gépkocsiszemle jól szervezeten – és köszönhetően szinte valamennyi kolléga felkészültségének – viszonylag gyorsan bonyolódott az erre kijelölt napokon.

– Süveges Gergő: „2+2 még mindig 4, bár az OVB ma erről még nem szavazott.”

– ÉÉÉÉÉ: a 2010-es Országgyűlési választások nyertese: a közösségi média.

– „Mióta a Fidesz nyert, esik az eső. A Jóisten siratja az MSZP-t.”

– Gyerekek, holnaptól a Parlamentben melóznunk! Viktor azt mondta: szüksége van minden magyar emberre. Ha menni kell, hát menni kell!

– 2014-ben a twitteren és a facebook-on fogunk szavazni! Egy óra alatt lezavarnánk

OVB: twitter (0:1)

– A 2014-es szavazás 2013-ban kezdődik!

– Kinek van telefonszáma az OVB-be? Lehetne nekik szólni, hogy már mindenki tudja az eredményt.

– Az MDF Herényire zsugorodott.

### Elkészült a Belváros új főutcája

## Szégyen!



Van, aki örül a változásoknak, van, aki nem. Azok az autósok biztosan nem, akiknek az autójuk alja fenakadt az újonnan (!) kialakított szakaszon a Királyi Pál és Képiró utca sarkánál. Olyan meredekre sikeredt a műtárgy, hogy törvényszerűen megsérül az alacsony építésű autók.

Ráadásul a veszélyes helyzetre jelzőtábla sem figyelmeztet...

Még csak néhány napja adták át az útszakaszt, de az olajfolyásokból ítélve máris több tucat autó akadhatott fenn. Hát ez tényleg szégyen!

A Földön élni drága mulatság, de a csomag legalább tartalmazza az évente egy ingyenes Nap körüli utat is.

### Kiegészítés a Belváros új forgalmi rendjéhez

Legutóbb leközöltük a Belváros-Lipótváros Önkormányzat honlapján is fellelhető térképet, amely a Belváros új forgalmi rendjét mutatja be. Sajnos két hibát is felfedeztünk a térkép tanulmányozása közben. Célszerű a térképet kiollózni és eltenni a kesztyűtartóba, hátha szükség lesz rá. Volt olyan utasom, aki a Fejér György utcában lakik, hazavittette magát, de ő sem tudta, hogyan kell eljutni a saját házáig...

Az első, technikai jellegű hiba, nyilvánvalóan csak „elírás”. A Kálmán Imre utca - természetesen - továbbra is kétirányú, a térképpel ellentétben, ahol egyirányú. Viszont a taxisoknak jelentősebb a másik információ: az Október 6. utcából az Arany János utcánál nemcsak a BKV buszok, hanem a taxisok is elfordulhatnak jobbra a Bajcsy-Zsilinszky út felé. Legálábbis e cikk megírásakor így volt, reméljük, marad ez a megoldás hosszú távon is.... **Juhász Péter**



A képen sajnos nem látszik, de a kiegészítő táblán „KIVÉVE BKV, TAXI” szerepel

# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



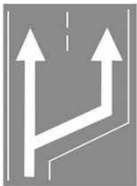
### 1. Mit jelez a tábla?

- a) Azt, hogy a megjelölt helyen megállás nélkül a jármű nem haladhat tovább.
- b) Azt, hogy az úton tilos az átmenő forgalom.
- c) Azt, hogy az így megjelölt helyre gépkocsival behajtani tilos.



### 2. Mire kell számítani a táblával jelzett helyen?

- a) Az út közvetlenül egy szakadék mellett halad.
- b) Az úttest burkolatának laza szerkezete miatt a járművek kerekei kavicsfelverődést okozhatnak.
- c) Az úttestre – köömlás következtében – nagyobb kövek kerülhetnek.



### 3. A táblával jelzett kiegészítő sáv alkalmassá teszi-e az utat párhuzamos közlekedésre?

- a) Igen.
- b) Csak lakott területen belül.
- c) Nem.



### 4. A táblával megjelölt út leállósávján megállhat-e a forgalmat ellenőrző jármű?

- a) Igen, de úgy kell elhelyezni, hogy kellő távolságból észlelhető legyen.
- b) Csak akkor, ha műszaki meghibásodás miatt a jármű továbbhaladásra képtelen.
- c) Nem.



### 5. Mikor kell számítani a táblával jelzett veszélyre?

- a) Csak a tavaszi és a nyári hónapokban.
- b) Csak az esti és az éjszakai órákban.
- c) Egész nap az évszaktól függetlenül.



### 6. Megfordulhat-e taxijával az ilyen táblával, illetve az azonos jelentésű útburkolati jellel megjelölt úttesten?

- a) Igen, a gyalogosforgalom zavarása nélkül.
- b) Csak akkor, ha az útburkolati jel nem az útkereszteződés közvetlen közelében van.
- c) Nem.



### 7. Merről kerülheti ki taxijával a táblával megjelölt akadályt vagy egyéb tárgyat?

- a) Csak jobbról.
- b) Csak balról.
- c) Jobbról vagy balról is megengedett.



### 8. Általában hol számíthat nagyobb oldal-szélre, széllekedésekre?

- a) Erdőben.
- b) Sűrűn beépített nagyvárosokban.
- c) Lakott területet vagy erdőt elhagyva, nyílt területre érve.

### 9. Az út melyik részén kell éjszaka a várakozáshoz leállított taxit kivilágítani, ha a járművet közvilágítás vagy egyéb más külső fényforrás kellően nem világítja meg?

- a) Az útpadkán és az úttesten.
- b) A leállósávon és az úttesten.
- c) Csak az úttesten.

### 10. Milyen hosszú lehet az elromlott gépkocsi vontatósára használt vontatókötél?

- a) Legfeljebb, mint a vontatott jármű.
- b) Legfeljebb, mint a vontatást végző gépkocsi.
- c) Legfeljebb 3 méter.

### 11. Vezetheti-e taxiját „másnapos” állapotban, amikor már nem mutatható ki a szervezetében az alkohol jelenléte?

- a) Igen.
- b) Nem.

### 12. Köteles-e taxiján a távolsági fényszórót használni, ha éjszaka lakott területen kívül közlekedik?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha nincs szembejövő forgalom.
- c) Nem.

### 13. Helyes-e, ha az irányjelzés adása után azonnal elkezd az irányváltoztatást?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha a jelzés ellentétes a taxi mozgásával, pl., ha az elindulást követően azonnal jobbra kanyarodik.
- c) Nem.

### 14. Le kell-e takarítani elindulás előtt a gépkocsi rendszámablájáról a havat?



- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha ez a napi első elindulás az autóval.
- c) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.



## Fizetendő legkisebb járulékok 2010. **MÁJUS** 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 <b>73 500 Ft</b>	Járulékalap 10,5%-a  <b>7719 Ft</b>	Járulékalap 33,5%-a  <b>24 623 Ft</b>	Járulékalap 25,5%-a  <b>18 743 Ft</b> (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendő minimum <b>8%, azaz 5880 Ft</b> )
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 mindenképp 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: 	<b>4950 Ft/hó</b> 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

Nyitva tartás: Hétfő, kedd: 9.00–17.00-ig, szerda, csütörtök 10.00–17.00-ig, péntek 9.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.500.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI, stb.)	2.500.-
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önírós- és hő papírszalagok	85.-tól
Budapest és környéke atlaszok	2.600.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Taxis Angol könyv, vagy nyelvtanító dupla CD (Most árengedménnyel!)	<b>2.000.-</b>
Tarifatóblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocs oldalára öntapadós	600.-
Engedélyszám a kocs oldalára mágneses	750.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm <sup>2</sup> -ként	2.-

Az árak 2010. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az ÁFA összegét tartalmazzák.

### Üzemanyagárak, 2010 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	<b>314.00</b>	<b>292.00</b>	<b>174.00</b>
Február	<b>316.00</b>	<b>298.00</b>	<b>175.00</b>
Március	<b>317.00</b>	<b>298.00</b>	<b>179.00</b>
Április	<b>326.00</b>	<b>304.00</b>	<b>180.00</b>
Május	<b>335.00</b>	<b>310.00</b>	<b>179.00</b>

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-elszámo-

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

**Sanyi és Mari épp 25 éve házasok. Sanyi végiggondolja az addigi életüket, és azt mondja Marinak: – Figyelj, Mari! 25 évvel ezelőtt igaz, hogy nem volt pénzem, albérletben laktam, busszal jártam, egy heverőn aludtunk ketten és nem volt TV-nk, de akkor, ha szegényen is, de legalább egy 25 éves szősi bombázó mellett ébredtem reggelente. Ma van egy nagy házunk, ha-**

**talmas franciaágy, plazma TV, mindketőnknek kocs, de mégiscsak egy 50 éves öregedő nő mellett ébrednek reggel, hiába van pénzem.**

**Mari gondolkodik egy kicsit, majd így szól: – Tudod mit? Menj és keress magadnak egy 25 éves szősi bombázót, az ügyvédem pedig elintézi, hogy megint ne legyen pénzed. ...és boldogan éltek, míg meg nem haltak.**

### 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 kezdeményezésből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbség 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.

# Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Főtaxi URH 558

## VIII. Blaha Lujza tér

Elvitték a Corvin áruház előtt a „Kötelező haladási” irány jelzőtáblát, így most sokan fordulnak jobbra szabálytalanul, hiszen a „Behajtani tilos” jelzőtáblát meg elforgatták, nem lehet látni.

- A jelzőtábla helyreállítására intézkedtünk.



## VIII. Blaha Lujza tér: Nem lehet látni a jelzőtáblát

### XII. Sírály utca

Egy „Behajtani tilos” jelzőtábla hiányzik a taxisok által is gyakran látogatott parkolóból. Kérjük pótolni.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

### V. Gerlóczy

Valaki letakarta a „TAXI” szót a kiegészítő jelzőtábláról. Kérjük az illetéktelen beavatkozást eltávolítani.



## VIII. Blaha Lujza tér: Nem lehet látni a jelzőtáblát

- A jelzőtábla helyreállítására intézkedtünk.

### XI. Fehérvári út – Bártfai út sarok

Egyetlen (!) jelzőtáblaoszlopon 6 (!) jelzőtábla és két kiegészítő jelzőtábla található. Célszerű lenne leszerelni a felesleges jelzőtáblákat.

- A jelzőtáblák leszerelésére intézkedtünk.

### II. Repülőtér, „Puffer” parkoló

Eltűnt a „Kötelező haladási irány, egyenesen!” jelzőtábla, pedig az nagyon fontos,

## II. repülőtér: Eltűnt egy fontos jelzőtábla



hiszen a „Behajtani tilos” jelzőtáblát meg elforgatták.

- A megadott címen lévő létesítmény Budapest közigazgatási határán kívül esik, így az ott elhelyezett forgalomtechnikai eszközöket nem részvénytársaságunk üzemelteti.

### Erzsébet híd

Nagyon jó, hogy „záróvonal” védi a buszsávot, az „idegen” autóktól. Azonban Pest felé jó lenne terelővonalal megkönnyíteni azok dolgát, akik el akarják hagyni a buszsávot.



## Erzsébet-híd. Terelővonal kellene a záróvonal helyett

- A buszsávot csak jogszabály által meghatározott járművek használhatják. A buszsáv célja ezen járművek haladásának meggyorsítása, a többi közlekedővel szemben előnyben részesítése. A buszsáv igénybevétele nem kötelező sem a taxik, sem a megkülönböztető jelzést használó járművek számára, csak lehetőség. A meglévő forgalmi rendben nem kívánunk változtatni.

### V. Pesti alsó rakpart

Négy évtized után (!) végre elbontották a Parlament Duna felőli oldalánál az állványokat. Azonban a visszaadott közterület, bal-esetveszélyes helyzetet teremtett. A helyismerettel nem rendelkezők nem látják a terelővonalat, a járda vonalát figyelik. Jó lenne útbur-

kolati jelekkel kijelölni az útvonal vezetését.

- A kivitelezési munka befejezéséről nem kaptunk hivatalos értesítést. A terület rendezését kezdeményezzük a BFFH Közlekedési ügyosztálynál.

### I. Krisztina körút – Mészáros utca sarok

A Mészáros utcán lefelé haladva a Krisztina körútnál sokan nem mernek jobbra fordulni, amikor csak a BUS lámpa világít. Kellene egy kiegészítő zöld jelzőlámpa, ami segítené a jobbra fordulást.

- A buszjelzőre minden jármű továbbhaladhat, aki jogosultan használja a buszsávot ezért a buszjelző szabad jelzésére elkanyarodhat mindenki, aki a buszsávban közlekedik.

### VIII. Tömő utca

Az utca végig egyirányú, kivéve az Illés utca és a Fűvészkert utcai szakaszt. Jó lenne ezt a részt is egyirányúsítani, mert ez a szakasz sem alkalmas a kétirányú közlekedésre.



VIII. Tömő utca: Továbbra sem tartjuk kétirányúnak ezt az útszakaszt

- A környékbeli létesítmények megközelíthetőségének biztosítása érdekében a forgalomtechnikai kezelő az utca egyirányúsítását nem támogatja.

### VII. Király utca – Vörösmarty utca

Útburkolatcsere volt a jelzett helyszínen fél évvel (!) ezelőtt, ezért megtiltották a balra fordulást (is). A közúti munkák véget értek, jó lenne visszahelyezni a régi jelzőtáblát.

- A jelzőtábla cseréjére intézkedtünk.

## Taxiban

Pénztárcájában kotorászik az idősenénike, mikor kétségbeesetten szól a sofőrnek: – Jaj, lelkecském! Tolszon vissza egy pár métert, mert kevesebb pénz van nálam, mint gondoltam!

**XIV. Thököly út**

Az útburkolatcsere előtt a taxik is mehettek a buszsávban a Thököly úton. Azonban a felújítás után már csak a BKV szócika került a táblákra. Kérjük a TAXI jelzést a BKV felirat mellé, vagy BUSZ írásra cserélni a BKV kiírást.

**XIV. Thököly út. Ismét engedjék a taxikat a buszsávba**

A jóváhagyott tervek alapján a budapesti gyakorlatnak megfelelően a közép vezetett tömegközlekedési sávok csak a BKV járművei részére vannak fenntartva. Ezeknél a középfekvésű megállóknál a megjelenő járművek (pl. taxik) hátráltatnák az autóbuszok megállóba érkezését.

**Pár ezer forintért oda a becsület****Talált tárgyból büntetőügy**

*Nincs olyan hét, hogy a nagyvilág hírei között ne jelenne meg legalább egy, amely arról ad számot, miszerint a becsületes taxis visszaadta jogos tulajdonosának az autójában felejtett értékét. Legyen szó kézi táskáról vagy éppen milliókat érő hangszeréről. Magazinunkban is helyt adunk a hasonló híreknek, bizonyítandó: a taxisok bizalomra érdemes, becsületes emberek. Am azt sem hallgathatjuk el, akadnak, akik pár ezer forintért nem csak a saját becsületüket kockáztatják, de a szakmában dolgozók presztizsét is.*

Április 9-én éjjel a főváros IX. kerületébe vitette magát taxival egy hölgy. A címre érkezve fizetett, kiszállt és sietett a lakásába. Csak odahaza vette észre, hogy a táskáját, benne személyes irataival, étkezési utalványával, fényképezőgépével, telefonjával és a pénzével az autóban felejtette.

A taxi sofőre ugyanezt tapasztalta, csak hogy ahelyett, hogy a táskát a tartalmával együtt visszavitte volna a tulajdonosának, úgy döntött, az érteket magához veszi,

míg a táskát és az iratokat odaadja öccsének, adja vissza a hölgynek, mondván találta az utcán. Talán még némi jutalom is származhat a „becsületes” megtalálónak.

A történet azonban váratlan fordulatot vett. A hölgy ugyanis nem nyugodott bele a történetekbe, hanem elment a kerületi rendőrkapitányságra és beje-

lentette az esetet, majd azt is, amikor telefonon értesítették, megvan a táskája és az iratai. A találgatóra már nem egyedül érkezett, hanem nyomozók társaságában, akik a taxis öccsét előállították a rendőrkapitányságra, majd kihallgatták.

A férfi elmondta: testvérével és egyik barátjukkal szórakozásból mentek hazafelé, amikor találtak bátyja taxijának hátsó ülésén egy női táskát. A fényképezőgépet bátyjának, a készpénzt barátjának, az étkezési utalványt pedig édesanyjának adta, a telefont megtartotta magának. A vallomás ezzel véget is ért, a rendőrök a házkutatás során a készpénz kivételével mindent meg is találtak.

Ugy tűnt, az ügy megítélése egyértelmű, egyszerű az eset, csak hogy az öccs kihallgatását követően két nappal később megjelent a taxis is a kapitányságon, és beismerte: ő vette magához a táskát értékeit. Ezt követően a rendőrök lefoglalták a készpénzt a taxistól, így a sértett – ha pár nappal később is – de minden értékéhez hozzáfutott.

A testvérpár fiatalabb tagja ellen lopás, valamint hamis vád büntette, bátyja ellen lopás és hamis tanúzásra elhívás büntette miatt folytat büntető eljárást a IX. kerületi rendőrkapitányság.

Az is igaz, ha a taxis a táskát visszaadja utasának, az a média számára nem hír, és szinte senki nem szerez róla tudomást, legföljebb a hölgy mondja el ismerőseinek, melyik taxit válasszák legközelebb, ha utazni szeretnének, mert milyen rendesek ezek a fuvarozók. Ha jobban belegondolok, lehet, hogy ez többet ért volna, mint egy bulvárhír, arról nem is szólva, hogy következő reggel ismét tiszta lelkiismerettel lehetett volna tükörbe nézni. Azt sem tartom kizártnak, hogy egyesek viszont e szemlélet miatt tartanak szentimentálisnak, baleknak vagy éppen lúzernek. De ezt sem bánom. *k.z.t.*

**TFTSZ hírsarok****TFTSZ közgyűlés 2010**

A négy éve alakult Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége /TFTSZ/ április 19-én tartotta tisztújító közgyűlését. A leköszönő elnökség beszámolt a Szövetség tagjainak az elmúlt évben végzett munkáról, amely címszavakban így foglalható össze:

- Vidéki taxitársaságok felvétele a Szövetségbe, annak érdekében, hogy ne csupán a fővárosi taxis gondok kerüljenek felszínre az érdekképviseleti munka során. 2009-ben három vidéki társaság lépett be: az egri City Taxi, a nyíregyházi Főtaxi és a debreceni Főnix Taxi, amelynek vezetője, Tisza Tibor aktív közreműködési szándékát is jelezte.
- A Szövetség az elmúlt év során több fordulónan egyeztetéseket kezdeményezett a Fővárossal, a budapesti taxisok helyzetének javítása érdekében.
- A fővárosi egyeztetésekkel párhuzamosan a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium kezdeményezésére a Szövetség is képviseltette magát abban a munkacsoportban, amelynek feladata az új „taxi-kormányrendelet” előkészítése. (E lap hasábjain mindkét tárgyalási folyamatról tájékoztatást adtunk és adunk. A szerk.)

A Szövetség tagsága újabb egy évre bizalmat szavazott az elnökségnek, elismerve ezzel elmúlt évi tevékenységüket.

A régi-új elnökség, Tamás Miklós elnök (City Taxi), Dani Zoltán elnökségi tag (MB Elit Luxury Taxi) és dr. Hausz Gyula elnökségi tag (Főtaxi) ígéretet tett arra, hogy minden tőle telhetőt megtesz annak érdekében, hogy a folyamatban lévő tárgyalások mihamarabb eredményesen záruljanak.

Egy amerikai vizsgálatban egy nőből és egy férfiből álló csoportnak azt kellett megmondania, hogy milyen nemű a számítógép, és négy érveléssel kellett alátámasztaniuk álláspontjukat.

A női szakértőcsoport himneműnek ítélte a számítógépet, a következők alapján:

1) Előbb be kell kapcsolni, hogy aztán odafigyeljen az emberre.

2) Tele van információval, de nincs fantáziája.

3) Arra lenne, hogy segítse az embert, de az idő nagy részében maga a probléma.

4) Mihelyt az embernek van egy, rögtön rájön, hogy ha várt volna még egy kicsit, jóval nagyobb teljesítményű modellt vehetett volna.

A férfi szakértők szerint a számítógép nőnemű, mert:

1) Csak a teremtője érti a belső logikáját.

2) Az a nyelv, amelyen egy másik számítógéppel beszél, teljesen érthetetlen.

3) A legkisebb hibát is eltárolja a memóriájában, hogy aztán a legalkalmatlanabb pillanatban hívja elő.

4) Mihelyt az embernek van egy, rájön, hogy a keresetének felét kiegészítőkre kénytelen költeni.

# Turisztika, Sport és Gasztronómia

## Polinger Sándor rovata

### Sport

Sajnos most is egy szomorú emlékezés az első hír: végleg elment Varga Zoli! Az egyik legnagyobb futballistánk azok közül, akiket én láthattam játszani. A megemlékezésre Kapus Feri barátomat kértem fel. Ő közeli ismerőse, barátja volt Varga Zolinak.

### Varga Zoli elment...

*„Fogalmunk sincs, kit veszítettünk el!”*

Rám hárul ez a szomorú és nemes feladat, hogy a taxistársadalom nevében elbúcsúztassam Varga Zoltánt – túlzás nélkül mondhatjuk –, a 60-70-es évek magyar és nemzetközi labdarúgó társadalom egyik legjobb, legképzettebb, legtechnikásabb futballistáját, aki szerintem a Ferencváros történelmének egyik, ha nem a legjobb csapatának vezére volt.

Megtiszteltetés számomra, hogy személyesen ismerhettem, s mindenki emlékezhet, hogy jelenlétével nem is olyan régen megtisztelt bennünket az egyik City Kupán a Fehérvári úton. Mondtam neki, hogy jól nézze meg a játékunkat, itt is fog találni tehetségeket, persze pont akkor szerepelt a City 1 a legrosszabbal. Ennyit a személyes emlékekről...

Bátran állíthatom, szinte semmi nem igaz azokból a személyektől, hazug jelzőkből, lejárató megbelegzésekből, amit a '68-as mexikói távozása és a '96-os, Fradihoz edzőként való visszatérése után aggatott reá a magyar sajtó, s a „véleményformáló megmondóemberek.”

Meg kell halni ahhoz, hogy Magyarországon valakit elismerjenek? Végtelenül őszinte, szerény, tisztességes, mindig a jobb- ra, a tökéletességre törekvő ember volt, aki ha csak fele annyi elismerést kap életében, mint amit a halála után, akkor... Mert a bűn az akkori rendszer volt, nem pedig az ő távozása! Ő, aki irtózott az igazságtalanságtól, rendkívül fiatalon felismerte a társadalmat, s a magyar futballt körülvevő álls- szent, hazug képmutatást, ami-

ből az akkori hatalom táplálkozott. Nem véletlen, hogy az '56 utáni megtorló hatalmat kiszolgáló rendszer szemében üldözött lett. Tőle tudom, hogy távozása után eltiltása ügyében is utána- nyúltak, hogy tönkretegyék, kicsinálják. S aki ismeri az akkori rendszer mocskos módszereit, egyáltalán nem vonhatja ezt kétsé- sbe.

De egyedül is megívta harcát, s aki pontosan szeretné tudni, hogy cselekedeteit, tetteit mi motiválta, feltétlenül olvassa el „Valahogy mindig fél- útton” című könyvét, amiben őszintén – feltárva lelke legmé- lyebb titkait – beszél az életéről, hányatta- sairól. Most már nem kell harcolnia az igazáért, mert ott fent az égi foci- pályán már nem bántja Őt senki. Bízom benne, hogy egyre többen meg fogják Őt érteni, az igazi nagy- gyokat a történelem a megfelelő helyére fogja tenni.

**Kapus Ferenc**  
City 154

### Horgászat április 29-től má- jus 2-ig

Tihanyban múltattuk az időt. Má- jus elsején rendeztük meg a City Taxi ez évi horgászversenyét. A résztvevők száma sajnos évről évre csökken. A gazdaság nehézségei a mi szakmánkat sem kerültkék el. A viszonylag olcsó lehetőségeket is nehéz megfizetni, mert hiány- zik a bevétel a standard költsé- gekhez. Átérezve a helyzetet a magunk részéről egy szerényebb kivitelezést, kevésbé látványos nyereményt, díjazást javasoltam. Barátaim egyetértettek velem.

Az idő – a verseny napját kivé- ve – a kegyeibe fogadott minket. Szombat 9 órakor kezdtük a „vi- zet csapkodni”, zúgó nyugat-dél- nyugati szélben. Az erős, tarajos hullámzás ellenére négyen be- váltak a csónakból történő horgá- szást. Vámos Laci (City 633), Var- ga „Macska” János (City 551) Laderer Lajos „mercikezelő” bará- tunk, Ökrös Tibi (Budapest 478) – aki egyébként New Yorkból pottyant közék – nem kis báto- rságról és ügyességről tettek tanu- bizonyosságot. A többiek a mólóról

próbálkoztak. Remekül éreztük magunkat. A versenyt szokás szer- rint 12-kor fejeztük be.

Az első: Vámos László (City 633)

5,25 kg

Második: Varga „Macska” János

3,00 kg

Harmadik: ifj. Baracsi Attila (City 211 kislát) kis segítséggel

1,25 kg

Vámos Laci teljesítménye kü- lönösen figyelemre méltó, hiszen a fent említett eredményt csónak- ból horgászva érte el, és már so- kadszor nyerte meg a versenyt. Társaságunk is támogatta a ren- dezvényt egy első helyezettnek já- ró fődíjjal. Az esti ünnepi vacsora előtt a nyereményeket Tamás Miklós, a City Taxi elnöke adta át. Mindenkinél jutott valami apró figyelmesség. Én is sikeresen sze- repeltem. A kitűzött célt erős küz- delem után elértem. Enyém lett az utolsóként járó Ananász-díj.

A nap záróakkordja a jól sike- rült halászlé volt, melyet ezúttal Seprényi Gyuszi (City 621) bará- tom készített el számunkra. Az alapanyag biztosításaért köszö- net jár Baracsi Attilának és Szőnyi Tibinek, akik a pontyokat hozták, valamint köszönöm a sok keszeget, a segítő kezeket a többi- eknek, akik név nélkül, de segí- tettek a főzésben.

### Gasztronómia

A péntek este egy kísérlettel kez- dődött, melyet majdnem vége- tesen elrontottam. Különleges pörköltet akartam készíteni, melynek vicces nevet adtam, a: „Sanyi bácsi Tüzes Kis Kakasát”. Van úgy, hogy a legjobb szándék ellenére felsül az ember, pedig nagyon akar. Velem is ez történt. Mindent végig gondoltam a leg- apróbb részletig, még is bejött a hiba. Azért írom le, hogy okulja- tok belőle, ne kövessétek el ti is azt, amit én. A rutin egy idő után tompítja a figyelmet. Két dolgot hibáztam el. Az egyik az, hogy nem ragaszkodtam a mindig használt vörösréz bogrács- hoz. A másik, hogy nem hajtottam ki a tűz fölül a bográcsot, amikor el- mentem öt lépésre tőle fát vágni. Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy akkor egyedül voltam. Nem hibáztatok senkit, de bográcsfő- zés „végjátékában” ezt kerülni kell! Bármilyen előfordulhat, jól jö- het a segítség!

Egyszóval, az alubográcsban „lekapott” az én Kis Kakasom. Még sikerült megmenteni, de nem volt tökéletes, pedig én hi- bátlan szerettem volna készíte- ni. Ettem sokkal rosszabbakat is már, ennek ellenére egyszer még kárpótolom a csapatot és elké- szítem újra tökéletesen.

**Nézzük a hozzávalókat, kb. 40 főre:**

- 1 db kakas 3-5 kg
- 2 db tyúk 2,5 kg/db
- 1 kg tyúk- v. csirkeláb
- 1 kg kakascomb (4 db)
- 1 kg kakashere
- 1 kg kakastaréj (kellett volna)
- 1 kg vegyes belsőség
- 3 kg vöröshagyma
- 2 csom. újhagyma
- 2 fej fokhagyma
- 0,5 kg paradicsom, kockára vág- va
- 0,5 kg paprika
- 2 db hegyes-csípős
- 5 dkg őrölt (durvára) bors
- 25 dkg. kalocsai nemes házi- paprika
- 5 dkg kalocsai erős (izlés szerint)
- 5 dkg őrölt kömény
- 0,3 kg kolozsvári szalonmacsók
- 0,1 kg füstölt háziszalonna- kocka
- 0,5 l kékfrankos v. olaszrizling
- 4 db háromkilós friss Lipóti há- zi kenyér
- 1 l rizling + 2 l szénsavas ás- ványvíz – a szakácsnak védőital- ként, nehogy a szakszervezet balhé- csináljon!

Hogyan is készült? A korábbi- akban leírtak szerint először megpirítjuk a szalonnát, amikor kisült, rádobjuk az összevágott hagymát, fokhagymát. Fonnyasz- tás után szétrobantjuk. (Inten- zív pezsgés közben ke- vés vizet öntünk rá.) Beletesszük az összevágott paprikát és az egyik erőset, valamint a paradicsomkocka felét, köményt, izlés szerint és az őrölt bors felét, majd dinszteljük. Amikor megpuhult, rátesz- zük az összevágott kakashúst a lábakkal és rázogatás, óvatos forgatás mellett pörköljük. Elfehéredés után levét enged, ha kell vizet öntünk hozzá, hogy ép- pen ellepje. Kb. egy



órát főzzük, akkor hozzáadjuk a máj és a kakashere kivételével a többi összevágott húst. Ezután elnyeletjük lassú tűzön a piros-paprika felét, 2-3 percig rotyogtatjuk, majd felöntjük úgy, hogy háromujjnyira ellepje a lé a húst. Ettől kezdve a lé csak kevesebb lehet. Vigyázni kell, mert ezen a szinten felsül a bogrács falára a paprikás zsír, és megég. Ez nem kerülhet bele. Kb. 2 és fél órát főzzük, rázzuk, óvatosan keverjük és óvatosan sózzuk, folyamatosan kóstoljuk és kóstoltassunk. Így lesz közös az élmény. Ha majdnem puha a hús, hozzáadjuk a herét és a belsejét, a maradék fokhagymát, az összenyomkodott paradicsomot. Ráöntjük a bort és lassú tűzön, állandó rázogató mellett végsőre ízesítjük, akkor tegyük bele az erőspaprikát is ízlés szerint. Még főzzük kb. 5-10 percet, és jöhet a tálalás. Adjunk hozzá vegyes, hordós savanyút és vastag szeletre vágott Lipóti kenyeret.

Urak, Hölgyek, Barátok! Jó étványat!

*City 231, Sanyi*

Most pedig következzen Soós Pista barátunk beszámolója és receptje:

### Tisztelt Kollégák!

Ismét itt vagyok, néhány kellemes recepttel és az elmúlt időszak történetével. Először is a húsvétal kezdénem, mikor is vidékre – Pécsre – utaztunk, rokonlátogatásra, pihenésre, locsolkodásra, kulináris élvezetekre. Utazásunk során útba ejtettük a Mecseket, ahol is szedtünk az erdőben friss, ropogós medvehagymát, mely igen vitamindús tavaszi étrend-kiegészítő, igen jól megy a sonkához, húsfélékhez. Pécsen, az év kulturális fővárosában a Székesegyháznál is látoga-



tást tettünk nagyobb társaságunkkal. Majd megnéztük a pár éve megnyitott „Ókeresztény sírkamrákat” is. Szellemi és kulturális töltékezésünk után már a pihenés és családi beszélgetés következett. Sok jóféle étel és ital elfogyasztásával kombinálva. Mivel az idő vasárnapig igen kellemes volt, így a társaság kérésére és a napsütést kihasználva felállítottuk a bográcsot, s szezonnyitóként megfőztem egy komoly mennyiségű pörköltet, melyhez aztán fogyasztathatunk a már említett medvehagyma-salátából. Most pedig következzen egy konkrét re-

cept is, de már inkább a gyomorpihentetés jegyében, a nehéz ételek után.

Egy könnyű, ízletes tavaszi vitaminaláta receptje:

Kockázzuk, karikázzuk az alábbiakat:

*rettek, újhagyma, uborka, káralábé, paprika, paradicsom.*

Az egészet sózzuk, borsozzuk, s leöntjük bőségesen kefirrel, átkeverjük, s hűtőben tartjuk fogyasztásig. Diétásan akár önálló étel is lehet. Egy ötlet: esetleg dúsíthatjuk kemény tojással, sajtfélével.

Most lépünk egyet tovább, mivel akad itt még egyéb recept is.

Milyen érdekes véletlenek vannak, egy ideje gondolkodtam azon, hogy kellene készítenem egy sertéscsülköt „Pékné módra”. Egy napon pedig megszólít egy kollégám, hogy ő szeretne egy csülköt „Pékné módon”, megírnám-e a receptet erről? Nos, ez az érdeklődés kellő lökést adott, s még aznap este elkészítettem magamnak ezt a finom csülkös ételt. Majd lefényképeztem, most bemutatom, s látható természetesen még az IWIW-en is. Íme a recept:

Egy egész csülköt megfőzök kuktában, sóval, borssal, egy hagyma és néhány fokhagyma kíséretében. A puha csülköt lecsontozzuk, nagyobb darabokra vágjuk. Ezt egy tepsiben a már kockára vágott krumplira helyezzük. A csülköket körberakjuk nagyobb cikkekre vágott vöröshagymával, só, bors, kevés majoránna, alá egy üveg sör, fóliával letakarjuk, s előmelegített sütőben addig süt-



jük (kb. 25 perc), amíg a krumpli megpuhul. Ekkor már csak fólia nélkül pirítjuk meg a tetejét, s ha szemre kellemes látvány, akkor készen vagyunk. Rövid pi-



**Fent a sertéscsülök „Pékné módra” még a tepsiben, alul tálalva**



hentes után jöhet a tálalás, némi salátával, s ki-ki ízlése szerint egy jó fröccsel, vagy hideg sörrel fogyaszthatja.

Jó étvágyat kívánok hozzá!

Fakanalas üdvözzel!

*Soós István City 22*



## Magánnyugdíjpénztár kontra állami nyugdíj

### Te visszaléptél?

2009. december 31-ig volt lehetősége az állami nyugdíjrendszerbe visszalépni azoknak a magánnyugdíjpénztári tagoknak, akik pénzük értékvesztésétől félték a gazdasági válság okozta recesszió miatt. Ezzel a lehetőséggel közel 74 ezer állampolgár élt a PSZÁF tájékoztatása szerint.

Minden 52 év feletti pénztártagnak az állami nyugdíjba való visszalépést javasolták, mondván, hogy az ő esetükben a nyugdíjig hátralévő aránylag rövid időszak már nem lesz elegendő arra, hogy a magánnyugdíjpénztári befektetések visszahozzák a 2008-ban elszenvedett súlyos veszteségeket, tehát kevesebb lesz az össznyugdíjuk, mintha a tisztán állami nyugdíjat kapnák. Sokan vitatkoztak azonban ezzel a – kissé célzatosnak tűnő – ríogatással, és maradtak inkább a magánnyugdíjpénztáraknál. Egyelőre úgy néz ki, nekik volt igazuk. A kedvezőtlen 2008. évi hozamok után ugyanis a tavalyi év kiemelkedő befektetési eredményt hozott a nyugdíjpénztáraknak. Még a szektor 10 éves átlagos hozama is pozitívvá vált.

A Pénzügyi Szervezetek Állami Felügyelete (PSZÁF) közzétette honlapján valamennyi nyugdíjpénztár tavalyi hozamteljesítményét. A 19 hazai magánnyugdíjpénztár növekedési portfólióinak összesített nettó hozama 25,62 százalék lett 2009-ben, a kiegyensúlyozott portfólió 17,42, a klasszikus 11,45 százalék hozammal zárt. A kiemelkedően jó befektetési eredménynek köszönhetően az elmúlt 10 évre számított éves átlagos reálhozam – azaz az infláció fölötti hozam – mindhárom választható portfóliótípusnál pozitívvá vált, mértéke éves szinten átlagosan 0,35-1,02 százalék közötti. A számok azt bizonyítják, hogy helyes volt a választható portfóliós rendszer bevezetése. Ez a rendszer lehetővé teszi a még hosszabb távon a pénztárban maradónak a nagyobb kockázat vállalását a nagyobb hozam reményében, ám képes a rövidesen nyugdíjba vonulóknál a lehetséges veszteségek mérséklésére is. A PSZÁF azonban felhívja a figyelmet a magánnyugdíjpénztárak közötti átlépésekre, valamint a befektetési portfóliók sűrű váltogatására vonatkozó hátrányokra is. 2010-től érvényes jogszabályi előírás, hogy elveszíti hozamgaranciáját az, akinek portfólióváltásai, illetve pénztári átlépései között bármikor kevesebb, mint 5 év telik el. Továbbá 2 éven belüli pénztár váltásnál a számlakövetelés legfőljebb 1 ezrelékre rúgó, minden esetben fölszámítható átlépési költségen felül, külön akár 5 ezer forintnyi átlépési díjat is fizetni kell.

Az önkéntes nyugdíjpénztárak tekintetében is kedvező tendenciák mutatkoznak.

A hatvanhárom hazai önkéntes nyugdíjpénztár átlagosan 16,76 százalékos hozamot ért el tavaly. Ennek köszönhetően az elmúlt egy évtizedre számított reálhozam itt is pozitívvá vált, éves szinten közel egy százalék lett. Nemzetközi összehasonlításban mindkét pénztártípus hozamteljesítménye jónak számít.

Sokan kérdezték, nyugdíjas korukhoz közelítve, hogy milyen módon tehermentes meg megélhetésük alapjait arra az időre, amikor már esetleg dolgozni sem tudnak. Érdemes-e magasabb nyugdíjjarulékot fizetni, érdemes-e önkéntes nyugdíjpénztárba belépni, nyugdíjkiegészítő biztosítást kötni. A

**A friss házaspár két hete élt házasságban. A férj, bár nagyon szerelmes volt, alig várta, hogy elmenjen a haverjaival egy kicsit szórakozni. Így szólt a feleséghez:**

– Édesem, mindjárt jövök.  
– Hova mész, cuncimókus? – kérdezte a feleség.  
– Lemegyek a bárba, drágám... Iszom egy sört.

**A feleség így válaszolt:**

– Egy sört szeretnél, szerelmem?  
Kinyitotta a hűtőszekrény ajtaját és 25 különféle sört mutatott a 12 különböző országból, mint Németország, Hollandia, Japán, India stb.

**A férj nem tudta, mit tegyen, az egyetlen, ami eszébe jutott, a következő volt: – Igen, szívem, de a bárban... tudod... hűtött poharat adnak.**

**Még be sem fejezte a mondatot, a feleség közbeszólt:**

– Hűtött poharat szeretnél, angyal-pofa?

**Egy hatalmas söröskorsót vett elő a hűtőből, annyira hideget, hogy őt magát is kirázta a hideg.**

**A férj, kissé sápadtan, ezt mondta: – Igen, drágám, de a bárban olyan finom előételek is vannak... Nem maradok sokáig, mindjárt jövök. Megígérem. Rendben?**

### BALESETI HELYSZÍNELÉS INGYENES AUTÓMENTÉS

Kivonuló baleseti helyszínelő szolgálat a nap 24 órájában, az év 365 napján

Ingyenes autómentés évente egy alkalommal szerződött ügyfeleinknek. Ingyenes korlátlan számú közlekedési szaktanácsadás, kifogás, kérelem, tárgyalások ügyében.

**A City Taxi 1995-óta ügyfelünk.**

**A 6x6 Taxinál** már a pénztárban lehet fizetni a helyszínelés díját.

**A Tele 5 taxinál** kihelyeztük szóróanyagainkat a pénztárnál.

Havidíja: nettó: 1.200.-ft

Szerződési szándékát itt jelezheti:  
+ 36 1 2900626, + 36 70 3706890

[www.gordulok.hu](http://www.gordulok.hu)

Sorrend: 1.,/ szerződés megkötése

2.,/ baleseti szolgáltatások igénylése

Érdeklődni lehet napközben 09-14 óra között Illés Jánosnál a +36 70 3706880 számon, vagy [ugyvezeto@gordulok.hu](mailto:ugyvezeto@gordulok.hu)

email címen.

Várjuk megtisztelő hívását!

legjobb tanács az utóbbi egy-két évben az lehetett, hogy bármi módon, de takarékoskodj magadnak. Tedd bankba, párnahuzatba, malacpeselybe akár. De ne fizess be járulékként az államnak magasabb nyugdíj reményében, mert csalódnod fogsz (hacsak nem 25 éven keresztül teszed ezt). A mai 53-57 éves korosztály, az ún. „Ratkó-gyerekek” nyugdíjba vonulása igen nagy kihívás elé fogja állítani a nyugdíjrendszert. Ma még nem tudható, milyen módon lehet kigazdálkodni ennek az átlagnál népelesebb korosztálynak a nyugdíját. Mindenkinél saját felelőssége, hogy gondoskodjon időskorára tartalékokról, ne számítson arra, hogy majd az állam eltartja, mert azon a szinten, ahogy ő szeretné, valószínűleg nem fog menni. A trendeket figyelve ma már sok egyéb mellett az önkéntes nyugdíjpénztári megtakarítások is számításba jöhetnek.

– Előélt szeretnél, szívem csücske? Azzal kinyitotta a sütőt és 5 különböző előéltet vett elő: csirkeszárnyat, malacsültet, gombasalátát stb.

– De édes szívem... a bárban... tudod... mocskos káromkodásokat is lehet hallani...

– Mocskos szavakat akarsz, életem? Na ide figyelj, te, f@szfej! Idd meg azt a kib@szott sörödet abból az átkozott hűtött korsóból és zabáld meg a kib@szott sültjeidet, mert házasság vagy, b@zdmeg, nem mész sehova! Megértetted, seggfej?!

...és boldogan éltek, míg meg nem haltak.

## Elektromos tanulmányautó a Volkswagentől Milano Taxi



A Volkswagen célja, hogy 2018-ra piacvezető legyen a legkörnyezetbarátabb autók forgalmazók között. Ennek újabb állomása a „Milano Taxi”, egy szériagyártásra tervezett tanulmány-taxi, melyet egy elektromos motor hajt.

A vállalat Hannoveri vásáron történő megjelenésének központi eleme volt a Volkswagen elektromos stratégiája. A Volkswagen számos elektromos hajtású gépjármű bemutatására készül 2013-ban. A „Milano Taxi” a Volkswagen Személyautók tervezési részlegének

igazgatója, Klaus Bischoff, és marketing osztályának igazgatója, Luca de Meo leplezték le a Volkswagen standján.

A zéró károsanyag-kibocsátású „Milano Taxi” a Volkswagen évtizedes tapasztalatait – mint sikeres taxigyártó – foglalja magában. Az elektromos tanulmány-autót városi közlekedésre tervezték. A csomagok a belső térben helyezhetők el, érintőképernyők segítik a vezetőt és az utasokat egyaránt. A „Milano Taxi” erőforrása egy elektromos motor, melynek csúcsteljesítménye 85 kW; az energiát az alvárra helyezett lítium-ion akkumulátor adja, mellyel akár 300 kilométeres távolság is elérhető.

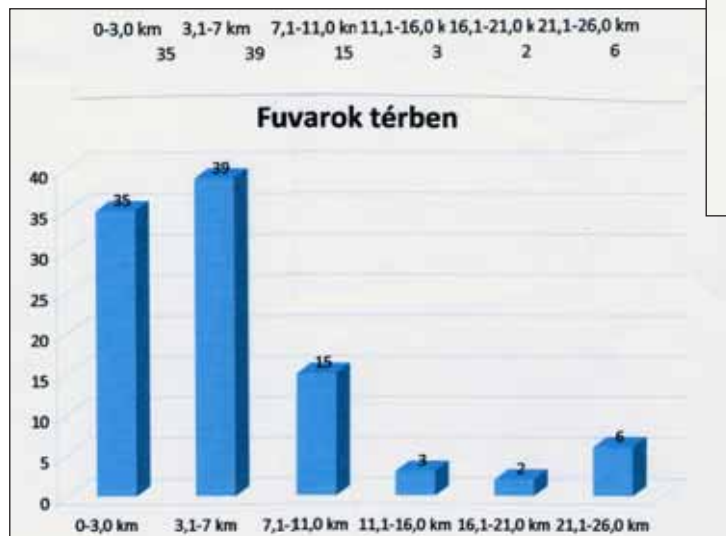
Az elektromos hajtás mellett, a Volkswagen fenntarthatósági stratégiájának része a belső égésű motoroknál az energiatakarékoság és az alacsony károsanyag-kibocsátás folyamatos optimalizálása.



## Fuvarok hossza időben és térben

Mint minden évben, most is megnézzük a fuvarok hosszát időben és térben. Természetesen nem ez a legfontosabb adat a taxizásban, hanem a fuvarok száma. A válság kezdete óta – a kollégák tájékoztatása szerint – 20 százalékkal csökkent a megrendelések száma. Ez a lakossági megrendelésekre vonatkozik. A céges telefonos rendelések sok esetben 50 (!) százalékkal csökkentek.

De térjünk vissza a fuvarok hosszára. Ezek fele 5-10 perc alatt lezajlik. Akad sajnos 5 perc alatti „kanyar” is. Gondoljunk bele a taxis idegrendszerebe, aki két-három órát vár egy utasra, aztán 3 perc alatt véget ér az út, mert ilyen is akad. Vannak félórás, illetve fél óránál hosszabb utak is, de ezek manapság nagyon ritkák.

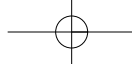


A taxifuvarok egyharmada 3 kilométeren belül véget ér, egyharmaduk 3 és 7 kilométer közötti. Tehát ezek jelentik a taxizás túlnyomó részét! Ha ezt a számot megszorozzuk a jelenlegi – sok esetben – megdöbbentő tarifával, szomorú képet kaphatunk 2010 taxizásáról!. Ráadásul ezekre a fuvarokra – ahogy már említettem – sok esetben órákat kell várni.

*Mészáros Szabolcs*

- Szexuális téren egyre összehangoltabb vagyok a feleségemmel.
- Valóban?
- Igen. Tegnap például mindkettőnknek fáj a feje.





## FORD TRANSIT CONNECT TAXIKÉNT



A tavalyi évben Észak-Amerikában is bemutatott, Európában már évek óta rendkívül népszerű Ford Transit Connect az Egyesült Államokban is hódít. Amellett, hogy az Amerikában a 2010-es év haszongépjárművének választott modell a piacon hiánypótló jellege okán bevezetését követően szinte azonnal a kisvállalkozások kedvenc áruszállítója lett, és a nagyobb flották körében is hamar elképesztően keresetté vált, most Boston, az Egyesült Államok 10. legnagyobb városa is a modell mellett döntött: a jövőben Ford Transit Connect taxik is fel tűnhetnek a város útjain.

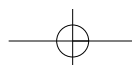
Amerika legtöbb városában, így Bostonban is hatósági engedélyhez kötött, hogy mely modellek szolgáltathatnak a település közigazgatási körzetén belül. A jóváhagyás megszerzéséhez, amelyet a városi rendőrség ad ki, az autónak számos feltételt kell teljesítenie, többek között elő van írva a szükséges láb- és fejtér, valamint rakodókapacitás.

A Transit Connect egyszerűen lenyűgözött minket – fogalmazott Mark Cohen, a bostoni rendőrség engedélyek kiadásáért felelős osztályának igazgatója. – Több, mint 25 éve dolgozom ezen a területen, de még egyetlen

modellt sem láttam, amely alkalmasabb lett volna a taxi funkció betöltésére – tette hozzá.

– Az autó mérete, formája, kialakítása egyaránt tökéletes, kényelmes mind a sofőr, mind az utasok számára. Jövőre, a Ford Crown Victoria gyártásának leállításával rengeteg új taxira lesz szükség, a sofőrök pedig keresve sem találhatnának ennél alkalmasabb járművet.

A Ford éppen e célból kialakított egy kifejezetten taxicélokra szánt, automata





váltóval szerelt Transit Connectet, amelyet 2 literes, négyhengeres benzinmotor hajt, így az autó fogyasztása mintegy 30%-kal alacsonyabb a jelenleg taxicéllal használt modelleknél. Az autóban helyet kapott a gázüzemű hajtásra történő átalakítás gyári előkészítése is, ez ugyanis gyakori igény az amerikai taxisok körében.

A Ford, amely a Crown Victoria-nak köszönhetően évtizedek óta vezeti a taxis-szegmens értékesítéseit, korábbi tapasztalatainak megfelelően az autót gyárilag ellátja az elektromos fűtésre alkalmas rendszerrel, valamint egy információs képernyővel, amelyen az utas tájékozódhat a viteldíjakról, az általános, sport-, időjárásal kapcsolatos, valamint gazdasági és tőzsdei hírekről. Az utas dönthet úgy is, hogy a taxi útvonalát követi nyomon, és bővebb információkat szerezhet az annak mentén elhelyezkedő nevezetességekről (POI).

A Transit Connect révén így a Ford a továbbiakban is magabiztosan megőrizheti helyét, mint Amerika első számú taxi-beszállítója.

## MENNYIÉRT LENNÉL BECSÜLETES?

Jelenleg hazánkban a munkabérből, jövedelemből történő elvonás Európában a második legmagasabb. (Ahol még minket is túlszámolnak, ott tiszter ennyi jövedelemből teszik ezt...) Az egyéni vállalkozók esetén fokozottan jelentkezik ez a probléma, hiszen ők még az alkalmazottaknál megengedett adójóváírást sem tudják érvényesíteni, még a minimálbérrel sem. A hazai minimálbér, annak tükrében, hogy például a görögországi sztrájkolók „próbáljon meg bárki havi ezer euróból megélni” jelszóval tüntetnek béremelésért, megalázóan alacsonynak tekinthető. Havi bruttó 73,500 forintból még akkor sem tudna megélni egy kényszervállalkozó, ha nem lenne belőle semmi levonás. De van.

Erre a jövedelemre 17 százalék adót kell fizetni. Illetve dehogyan, hiszen még fel kell „szuperbruttósítani” 27 százalékkal. Így ez a 17 százalék mindjárt 21,6 százalékká válik. Persze itt még nincs vége a számolásnak, hiszen a bérré egészségügyi- és nyugdíj-járulékot is fizetünk, 10,5, valamint 33,5, összesen 44 százalékot. Minimálbérünket tehát összesen 65,6% adó és járulék terheli. Ahhoz tehát, hogy legyen elkölthető alig több, mint 57ezer forintunk, több mint 120 ezer forintot kell megkeresnünk. Persze az autófenntartás, az üzem-

anyag, a tagdíj, meg az egyéb ilyen „apróságokon” felül...

Ne csodáljuk, hogy kissé kevés lelkesedéssel dolgozik az, aki tudja, hogy megkeresett pénzének közel kétharmadát el fogják venni. Különösen nem, ha látja azt az elképesztő pazarlást meg gátálatlan lopást, ami az államkassza rovására történik ebben az országban. Minden politikai színezet vagy felhang nélkül ezért lehet kijelenteni, hogy az embereknek elégük volt ebből, immár valami mást kívánnak, szeretnének jobban megélni pénzükből, szeretnének ezért kevesebb közterhet fizetni, szeretnének a családra nem rákényszerülni, nyugodtan aludni. Ma ugyanis egy vállalkozó - dolgozók szinte bármely területen - szinte biztosan kénytelen kisebb-nagyobb stikliket elkövetni talponmaradása érdekében, pedig legtöbbjük nem szívesen teszi ezt. Az emberek túlnyomó része becsületes munkáért becsületes keresetet szeretne kapni, és igen, hajlandó a közterhet is becsületesen megfizetni, ha azok nem sarcként nehezdenek rá.

Te mennyiért lennél becsületes? (Persze tudom, hogy most is az vagy! Csak egy kicsit kényszeredetten...) Mennyi az az elvonási mérték, amely mellett minden adót és járulékot örömmel és pontosan bevallanál és befizetnél, amely mellett nem kelle-

ne egyetlen forint bevételt sem eltitkolnod, nemlétező költségeket elszámolnod, ahol nem kapnál heveny szívgyörcsöt minden APEH-level láttán? 50 százalék? 40 százalék? Vagy kevesebb?

Az elmúlt években azért volt akkora sikere az egyszerűsített vállalkozói adónak (EVA), mert az adminisztráció egyszerűsítése mellett mértéke is elviselhető, vonzó volt. Fizess minden megkeresett forintod után 15 százalékot, és békén hagylak - mondta az állam. Aztán a nagy sikerre való tekintettel ez a 15 százalék gyorsan 25 százalékra nőtt, aztán harmincra, így aztán - a járulékkerhetet is figyelembe véve - már el is vesztette minden vonzerejét, bekerült a többi átlagos (átlagosan magas) adónem közé.

Szerintem - bár nem vagyok sem közgazdász, sem szociológus - az átlag vállalkozó olyan 30-35 százalékos elvonást, adókat és járulékokat is beleértve, minden további nélkül elviselne. Ez az az elvonási mérték, amely ésszerű, méltányolható, magyarázható. Ez az a mérték, ahol még nem érdemes csalni, kiskapukat keresni. Száz forint megkeresett jövedelméből szinte mindenki készségesen adna harmincat az államnak - főleg ha látja, hogy azt a harmincat is jó gazda módjára értelmes, fontos, az ő jólétét is biztosító célokra költik.

oli

**A háztartási alkalmazott fizetésemelést kér. Az asszony nem örül a kérdésnek és megkérdezi:**

- Maris, miért kellene felemelnem a fizetésedet?
- Asszonyom, három oka van. Az első: én szebben vasalok, mint maga.
- Ki mondta neked, hogy szebben vasalsz nálam?
- A maga férje mondta.
- Ó!!!
- A második ok az, hogy én jobban főzök, mint maga.
- Ez tiszta hazugság, ki mondta neked, hogy jobban főzöl nálam?
- Ezt is a maga férje mondta.
- A fenébe!!!
- A harmadik ok az, hogy én jobb vagyok az ágyban, mint maga.

**Az asszony felháborodik.**  
- Ezt is a férjem mondta neked?!

- Nem, asszonyom, ezt a kertész mondta nekem.

**MEGKAPTA A BÉREME-LÉST!!!**

\* \* \*

**Szöke nő az orvosnál:**  
- Doktor úr, ettem egy dobozból, amire rá volt írva, hogy „MÉRGEZŐ”. Most meg fogok halni?

- Persze, hiszen attól mindenki meghal!

- Mindenki?! Úristen, mit tettem...!?!?

# MI VÁRHATÓ?

Lapunk megjelenésekor már megalakult a kormány, megtartotta alakuló ülését az új parlament, és nyilván az első törvényjavaslatok is megszülettek. Mivel az új kormánypárt ígérete szerint az ország kataszrofális gazdasági helyzetére való tekintettel a parlament nem tart nyári szünetet, törvénykezési dömping várható a közeljövőben. A meghozandó rendeletek, törvények valamilyen szinten minden állampolgárt érintenek majd, ezúttal csak a vállalkozókat, vállalkozásokat, taxisokat érintő változásokat próbáljuk előrevetíteni.

Várható az adók és járulékok csökkentése. (Nyilván fokozatosan, nagyobb változás csak jövő évtől várható. Az adótörvények év közbeni módosítása nem szokásos és nem is célszerű.)

Várható az adók és egyéb közterhek beszedésének és ellenőrzésének központosítása (pl. helyi adók kezelésének adóhivatalhoz történő telepítése).

Ugyanakkor várható az adó- és járulékbemutatók egyszerűsítése (bár az „adóbevallás egy sörálatétn” óhaj még egy kissé merésznek tűnik...).

Várhatóan megszűnik a lehető leghamarabb a „szuperbruttósításnak” nevezett adókiszámítási szörnyesülött.

Szóba került, de reméljük nem várható az EVA, az EKHO és az átalányadó eltörlése.

Várható az adózási fegyelem megkövetelésének fokozása, ezzel együtt az ellenőrzések intenzívebbé válása.

Várható minden szinten a bürokrácia csökkentése (ez nagyon ráncfér, gondolj csak a legutóbbi kocscserédre).

Várható a díj ellenében történő személy-

szállítás új rendeletben, esetleg törvényben való szabályozása (ez is ráncfér, 1988 óta csak toldozás-foldozás folyik).

Várható – és talán nem csak remélhető – a hazai gazdaság olyan irányú élénkítése, hogy mind a magánembernek, mind a cégeknek több jut majd taxira. (Bár az Európa egyes részein uralkodó gazdasági helyzet jelenleg eléggé zűrzavarosnak tűnik.)

Várható a közbiztonság és közrend javítására vonatkozó intézkedések nyomán a közlekedési szabálysértések ellenőrzésének fokozása (ez a taxinak lehet, hogy nem jó hír, hiszen belterületen már ma sincs hol megállni...).

Várható a korrupció visszaszorításának

igénye miatt az állami cégek pályázatainak szigorúbb és következetesebb ellenőrzése (taxicégek és állami megrendelők szerződéseire gondolok).

Várható a feketefoglalkoztatás hatékonyabb ellenőrzése és súlyosabb szankcionálása (sokan nincsenek vele tisztában, hogy egy bejelentés nélküli alkalmazott foglalkoztatása adó- és társadalombiztosítási csalásnak minősül, amely akár börtönnel is büntethető – bár ilyenre az utóbbi időben nem hallottunk példát...).

Várható egy nyugodtabb, békésebb gazdasági környezet, tisztességes munkakörülmények, alacsonyabb adók, több utas, magasabb tarifa és alacsonyabb társasági tagdíj... - ja, bocsánat, lehet, hogy közben elaludtam, és most álmodom...

- oli -

**Haldoklik az öreg Kohn. Mondja a feleségének:**

- Asszony, ha meghalok, minden vagyonomat temesd el velem!

Pár nap múlva a temetés után áll a sírnál Kohnné és a barátnője. Azt mondja a barátnő:

- Ugye, nem voltál olyan hülye, hogy minden vagyont eladtad, vettél egy nagy gyémántot, és betetted abba a kis dobozba az urad mellé!?

- Ó, barátném, én mindig engedelmeskedtem az uramnak. Eladtam minden vagyont,

betettem a számlámra, irtam neki egy csekket, ha beváltja, beváltja, ha nem, nem...

\* \* \*

*Az anya nyulat készített az újévi ebédre, amelyet az apa saját maga vágott le. A gond csak az volt, hogy a gyerekek nagyon szerették a nyuszikat, így nem mondták meg nekik az igazat. Ebéd közben a kislány, aki nagyon jóízűen eszi a nyulat, megkérdezi:*

- Apa, milyen hús ez? Az apa büszkén mondja:

- Találd ki... adok egy

*tippet... az anyátok néha szokott így becézni engem!*

*Ekkor a kislányuk mindent kiköp a tányérba, és azt mondja a testvérenek:*

- Pfüjji, nehogy megedd, ez egy f@sz!

- Férfj a feleségéhez...  
- A tengerre emlékeztetsz...

- Miért, romantikus vagyok, vad és izgalmas?

- Nem, beteg leszek tőled...

\* \* \*

- Örömmel utazol el?

- Nem, az asszony-nyal...

**TAXIRENDSZÁM**  
és  
**TAXIGÉPKOCSI**  
bérelhető  
**06 30 559-1294**

**KIPUFOGÓ** szerelés, javítás  
személy, kisbusz, kisteher  
**DÍZEL KATALIZÁTOROK** és  
**RÉSZECSKESZÜRŐK** tisztítása  
**SPORTDOBOK** és **KRÓMVÉGEK**  
Nyitva: H-P: 8-18-ig  
Szombaton: 9-16-ig  
Tel.: 06-30-329 2926, 06-20/493-9944  
1162 Bp., Gusztáv u. 128.  
[www.lender-kipufogo.hu](http://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](http://www.nordextrade.hu)  
**Taxisoknak 20% kedvezmény!**

**Ez az Ön hirdetésének helye**

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

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

**AUTÓSZÁLLÍTÁS**  
1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért.  
Teljeskörű gépjármű kárügyművelés, javítás, ingyenes taxi csereautóval is.  
[www.gepjarmuszallitas.hu](http://www.gepjarmuszallitas.hu)  
**Tel.: 06-209-960-250**

**DAEWOO CHEVROLET KIA MOTORS HYUNDAI**  
**GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT AUTÓALKATRÉSZEK**  
[www.korexcar.hu](http://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 postautóvalyáron 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](http://www.santen.hu)  
**Taxisoknak 20% kedvezmény!**

Taxis segítségével bukott le a csaló

## Bécsbe hozatta a nagymama pénzét

**A trükkös tolvajok fantáziája kimeríthetetlen, a rendőrök pedig hétről hétre újabb áldozatokkal és meghökkenítő történetekkel szembesülnek. Legutóbb éppen dunántúli taxisok voltak a bűncselekmény elkövetésének főszereplői, tudtukon és szándékukon kívül. Még mielőtt bárki azt hihetné, hogy a fuvarozók egy bűnszervezet beavatottjaiként vettek részt a sorozatban, el kell árulni: taxis segítségével kattant a bilincs a szélhámos kezén Ausztriában.**

Éveken keresztül különféle szolgáltatók képviselőinek kiadva magukat jutottak be a bűnözők az idős emberek otthonába, majd kihasználva vendégszeretetüket, jóhiszeműségüket lopták meg a magányos és társaságra vágyó szépkorúakat. Változott a világ, ma már nem kell még csak házhoz sem menni, és különféle trükköket előadva bizalmába férközni az áldozatnak. Egy kis környezettanulmány, családja feltérképezése elegendő ahhoz, hogy a nagyszülők áldozattá váljanak. Egyelőre azt még nem tudni, hogy magányos szélhámosról van szó, vagy pedig egy bandáról, de az elkövetők nem tettek mást, mint felhívták a kiválasztott idős személyt otthonában, majd előadták, miszerint Ausztriában balesetet szenvedtek, s sürgősen nagyobb összegű készpénzre van szükségük a bajban. Őszintén, ki

ne segítene mondjuk a kusunokájának, akit talán több éve nem is látott, így nem feltűnő a hangváltozása sem. De hogyan jut el a „bajban lévőhöz” a pénz?

Nos, itt jönnek képbe a taxisok. Az elkövető – a terve szerint – a kiválasztott nagymamának azt is elmondja, hogy egy taxis fog jelentkezni az összegért, amit azonnal kivisz a baleset helyszínére. Akinék volt otthon 300-500 ezer forintja, azzal ez egyszerűbben ment, de előfordult olyan eset is, hogy a „futárnak” előbb a bankba kellett elfurikáznia a nagymamával, aki akkor vette ki a kért összeget a biztonságot jelentő számlájáról, csak hogy az unokájának segíteni tudjon. A taxis hazavitte a nagymamát, majd nekivágott Ausztriának és a megadott címre szállította a pénzt. Általában Bécs külvárosában különböző bevásárlóközpontoknál találkozott a megbízó és a fuvarozó. A pénzt a taxis a megrendelőnek átadta, ő megkapta a fuvardíjat és már indult is haza.

Hogy a taxisok miért nem lehettek benne a bűncselekményben? Egyrészt, mert a megrendelő különböző településekről szerezte meg a „nagymamák” pénzét, más és más fuvarozó vitte a kicsalt összegeket a sógorokhoz. Másrészt talán az sem véletlen, hogy éppen egy taxinak köszönhetően bukott le a csaló.

A Pápai Városi Rendőrkapitányság illetékeségi területén is történt ilyen eset. Az ügy előadója magazinunkat is megkérte, segít-

sünk felhívásuk közreadásával, amelytől azt remélték – később kiderült, nem reménytelenül –, hogy az a taxis, aki tudja, hogy bűncselekményből származó pénzt szállít, segíteni is fog a tettes kézre kerítésében. A felhívásban a módszer rövid leírása mellett még annyi szerepelt: „A tettes a magyart anyanyelvi szinten beszélt, jellegzetes beszédhiba nélküli kiejtéssel. Hangja alapján életkora 30-40 év közé helyezhető. A pénzösszeget egy 30-40 közötti vékony, beesett arcú férfi vette át.”

A felhívás végül célba ért, mert április utolsó napjaiban kaposvári taxis kapott megbízást a pénz Bécsbe szállítására. Ő értesítette a rendőrséget a felhívásban szereplő telefonszámon, majd Sárvárnál eligazították a taxist előbb a magyar, majd a határon túl már az osztrák bünyügyi nyomozók, akik megszervezték az elfogást.

Az ügy részleteiről következő lapszámunkban tudunk újabb részletekről beszámolni, ugyanis a csaló – lapzártánk idején – még az osztrák rendőrség vendégszeretetéet élvezte és folyik a kiadatása. Amikor Magyarországra érkezik, és a nyomozók kihallgatják, talán többet is meg lehet tudni, nem csak magáról a szélhámosról, hanem a bűncselekményeinek részleteiről is.

Addig érjük be annyival, hogy Kaposvárott van egy fuvarozó, aki aktívan közreműködött egy szélhámos elfogásában és felelősségre vonásában.

k.z.t.

## Figyeljünk a színkódokra

**A színkód 15U, egyértelműen látszik**



Kiseb sérülés keletkezett „diplomata kék” Chevrolet Lacetti taximon, ezért „bekeverttem” egy flakon festéket a házilag javításhoz. A színkód adott minden autóhoz, az én autóm színkódja 15U.

Elkészült a szín és számomra megdöbbentő módon a zöld egyik árnyalata lett belőle. Természetesen kérdőre vontam a szakembert, aki mutatott a színskálát, ehhez a kódhoz ez a szín tartozik.

Rövid magánnyomozásba kezdtem és kiderült, a színkód évjáratfüggő! A 2005-ben, 2006-ban készült Chevrolet Lacetti színkódja 26V. Ám a 2008-ban, 2009-ben készülték már 15U.

Tanulság: figyeljünk oda a színkódokra, minden autónál. A szín bekeverése előtt egyeztessük le, hogy tényleg az a szín készül, amit mi is szeretnénk!

Juhász Péter



Egy szőke nő hazaér a munkából, és megdöbbenve látja, hogy kirabolták a lakását. Azonnal hívja a rendőrséget, akik megígérik, hogy hamarosan jönnek. Nemsokára meg is áll a ház előtt egy rendőrautó. Kiszáll belőle egy rendőr, pórázon vezetve egy nyomozó-

zókutya. A szőke nő áll a kapuban, s a fejét fogva, zokogni kezd.

– Kiraboltak, mindenemet elvitték, kihívom a rendőrséget, és erre, tessék: kit küldenek? Egy vakot!

\* \* \*

A szőke áll a boltban, a kosarát tele-

teszi uborkával, mikor tele van, visszateszi. Mikor ezt már háromszor megcsinálta, odamegy az ör.

– Mondja, hölgyem, mit csinál?

– Tudja, ma voltam kozmetikusnál, és azt mondta, hogy jót tesz az arcomnak az uborkapokolás...

# Mire költik a pénzünket?

Taxis kolléga keresett meg, akit egy térfelügyelő kamera felvétele alapján büntettek meg, a VI. kerületi Nagymező utcában. Kollégánk telefonos rendelésre ment, még nem volt kint az utas, amikor a címre ért. Nem akart megállni másodikként, ezért a sarkon parkolt le. Igen, de elkövette azt a főben járó bünt, hogy nem volt a saroktól 5 méterre a taxija, mikor elbalogott felkutatni az utasát.

A szabálysértés ténye egyértelmű, sok dolgot ez ügyben nem lehet tenni. Lehet magyarázkodni, műszaki hibára hivatkozni, vagy elhiszik, vagy nem. A profi sofőrök, ha közelre mennek utasért, egyszerűen felnyitják a motorháztetőt...

Persze ezzel utólag is lehet próbálkozni! Hivatkozni, hogy felforrat a hűtővizet, hogy elfogyott a benzin. Aztán lehet kérni részletfizetést, fizetéshalasztást. Mondjuk egy 30 000 forintos büntetést 6 részletre kell kérvényezni. Az 5000 forintos részletet csak könnyebb kifizetni, mint egyszerre a 30 ezret. Vagy talán lehet kérni halasztást. „Tragédia van otthon, csak egy fél év múlva lesz pénz a törlesztésre”.

Levelezgetni kell, azzal is telik az idő. Az újabb és újabb levelünk mindig a levélkupa aljára kerül az ügyintéző asztalán.

Ez a kérdés egyik fele. A büntetés, ami az államnak, önkormányzatnak komoly bevétel.

Sajnos egyre inkább kiderül, a cél a mindénáron történő pénzbehajtás. Az állam már előre tervezi a büntetésekkel, mint bevételi tényezővel! A rendőrségeknek – az ellenőrizhetetlen hírek szerint – bevételi tervszámai vannak. És jaj annak, akik nem teljesítik a tervet.

Ezért büntetik meg a taxist, aki utasfelvétel miatt néhány percre megáll szabálytalanul a Nagymező utcában.

A kérdés másik fele az, hogy mi lesz a bevétel? Mit csinálnak a pénzünkkel? Nemrégiben hajnali kettőkor csöngetnek nálam. Marcona rendőrök kértek bebocsátást a lezárt függőfolyosó ajtaján. Mint kiderült, a szomszéd lakásba igyekeztek, de ott nem nyitottak ajtót a csöngetésre. Kérdésemre elárulták jövetelük célját: be akarták vinni a szomszédomat a rendőrségre, hogy aztán továbbszállíthassák valamelyik büntetés-végrehajtási intézetbe. Ez komoly, dünnögtem magamban a hajnali órákban, pizsamában ácsorogva az ajtómban, farkasszemet nézve a rend derék őreivel.

Hónapok múlva tudtam meg az igazságot a „bűnöző” szomszédommal kapcsolatban. Vidéken él régóta ideiglenes lakhelyén, nálunk „csak” az állandó lakása van. Hónapokkal ezelőtt, a Népligetben sétálgatott barátjaival, és a fák között elvégezte kisdolgát.

Az éber közterület-felügyelők 5000 forintba büntették, amit nem tudott a helyszínen kifizet-

ni. Ezután küldözgették a leveleket és a csekket az állandó lakására, de minden iromány visszakérült a feladóhoz. Az összeg meg csak növekedett. Végül az ügy bíróságra került és a bíró elrendelte elővezetését. Ezt pedig „természetesen” hajnal kettőkor szokták megpróbálni...

Erre ugyanis van rendőr, apparátus, hivatal. Ide megy pénzcsekkünk, amit – nem túlzás – elrabolnak tőlünk a bürokrácia napszámásai. Itt kellene egy nagy változás! Ez lehetne a legfontosabb kérdés. Kellenek óvodák, iskolák, autópályák. De ne azokat büntessék, ne azokat vigyék el bilincsben, akik apró szabálysértést követnek el a közterületen. Lennének erre „méltyó” alanyok is...

Ferenczy P. Károly

## A VIII. kerületben folytatják



A VIII. kerületben folytatják a taxiállomásokon várakozó „idegen” autók lebilincselését, kérdés: a többi kerületben miért nem? Akit egyszer ilyen módon és ennyiért „rögzítenek”, az többször nem áll meg a taxidroszton. Kár, hogy a másik 22 kerületben ez továbbra is bocsánatos bűn, sem a rendőrt, sem más illetékest nem érdekel...

Juhász Péter

Múlt héten meghívtam néhány ismerősömet egy étterembe, ahol észrevettem, hogy a rendelést felvevő pincér ingzsebében egy kanalat hord. Kisé különösnek tűnt, de én nem tulajdonítottam neki nagy jelentőséget. Mikor azonban a felszolgáló pincér a kenyérral és a terítéssel asztalunkhoz érkezett, láttam, hogy az ő ingzsebében is ott lapul egy kanál.

Ahogy a mi pincérünk visszajött, megszólítottam és megkérdeztem tőle, mire jó az a kanál.

– Nos – válaszolta a pincér –, az étterem tulajdonosai felkérték a hatékonyságnövelésben ismert szakértőnek számító hírneves konzultációs céget, hogy vizsgálják felül munkafolyamatainkat. Néhány hónap statisztikai elemzés után arra az eredményre jutottak, hogy vendégeink kanalaikat 73,84%-kal gyakrabban ejtik le, mint bármely más tárgyat az asztalról. Ez tehát átlagban 3 kanalat jelent óránként. Ha a személyzet fel van szerelve kanállal, akkor megtakaríthatjuk a külön utat a

konyhába, s ezzel mintegy 1,5 munkaórát spórolhatunk naponta!

Éppen hogy előadását befejezte, már hallani is lehetett az evőeszköz által keltett

fémes zajt, ahogy a padlóra esett. A pincér azonnal kicserélte a kanalat a zsebében lévőre, és így szólt:

– Látja, ha legközelebb a konyhába megyek, majd kicserélem a kanalat, ahelyett, hogy most külön oda mennék!

Ez igen mély benyomást tett rám, miközben a pincér további rendeléseinket vette fel. Ahogy ismét körülnéztem, megfigyeltem, hogy az összes pincér nadrágjának a slíccéből kilóg egy vékonyka kis zsinór, aminek okáról szintén megkérdeztem az asztalunkhoz ismét odaérkező pincért.

– Nem minden vendég olyan figyelmes, mint ön! Az említett cég kitalálta,

hogy a WC-n is időt takaríthatnánk meg.

– Ezt hogy kell érteni? – kérdeztem csodálkozva.

– Nos, tudja, ha a madzagot rákötjük a ..., na, szóval érti, akkor anélkül elő tudjuk venni, hogy a kezünket használnánk, és ez által az idő 76,24%-át megtakaríthatjuk, mert nem kell kezdet mosni! Látja, ez a híres konzultációs cég!

– O.K., ez remek – jegyeztem meg, – de ha a zsinór csak arra való, hogy elővegyük, akkor, hogyan tesszük el?

– Nos – súgta oda halkán –, nem tudom, a többiek hogy csinálják, én a kanalat szoktam használni.

# Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

*Szeme, vágya, eper-ajka,  
Szíve, csókja mindig könnyes.  
Ilyen volt a legszebb asszony,  
Az én fiatal anyám.*

(Ady Endre: Az anyám és én)

Megrögzötten nőpárti vagyok. Pontosabban: anyapárti. Ha meglátok valahol egy anyát – fiatalat vagy időst, soványat vagy terebélyeset, aprót, nagyot, szőkét, barnát vagy ősz hajút – nyomban elérékenyülök.

Elmondom ennek az okát.

Nők között nőtettem fel. Anyám, nagyanym, nagynénik és a többi szoknyás engem kisgyerek koromban körülvevő úgy nevelgetett, hogy közben egyáltalán nem macskásítottak el. Nekem nem köllött dorombulva, dörgölődve megköszönöm mindazt, amit még szűkös és înséges időkben is rám hullattak. E drágák még azzal sem törődtek, hasznosul-e mindez, mert föltételezték: józan családban józan gyerek csak nem kanászodik el.

Pedig azt sem tudták, mi az a gyermekpszichológia, nem forgattak nevelési tanácsadó szakkönyveket (igaz, szakácskönyvet sem, tessenek elképzelni: fejből főztek, mert ahogy nagyanym mondta: „a suta asszony főz az urának könyvből”). Ma már persze más a világ, természetesen. Ha bemegyek egy könyvesboltba, nem ám a polcon, hanem a földön rakásban találok e kettőt: ilyen-olyan nevelési tanácsadókat („Hogyan legyek jó anya” stb.) meg szakácskönyveket. Mostanában tanfolyamokon magyarázzák el a kisanyukáknak, amit hajdanán minden anya tudott: ha sír a pólyás, akkor vagy éhes vagy fáj valamije, esetleg unatkozik, vagy csak egyszerűen bekakált a szentem-lelkem-bogaram.

Szóval őket, az anyákat dicsérnénk most a magunk módján.

No de mi van a férfakkal: az apákkal, a nagyapákkal? Fontosak valahol ők is, persze persze, ám úgy tapasztaltam (ahány ház, annyi tapasztalat), hogy minálunk, mármint az én gyerekkoromban az igazán erősek, a bátrak, a minden problémát rögvést megoldók, az önmagukat gyermekükért vagy férjükért feláldozók a nők voltak. A férfiak kinn küzdöttek az eszmék csataterén, az egyik hőslég ezért ágált, a másik azért, szóval jól elvoltak az eszméikkel, az asszonyok meg csöndben biztosították, hogy a „nagy harcban” kimerült „családfőt” otthon – ahogy mondani szokás – „meleg étel, hideg sör, meleg ágy” várja. Miután az asszonyoknak sokszor bizony a *nincs*-ből is sikerült mindezeket biztosítani, jutalombul végighallgathatták, mekkora nagy esze van ám az ő uruknak, már persze, ha jól sikerült a napja.

Elmondok egy történetet: Korunkbeli házaspárnál vendégeskedtünk, a ház ura afféle mai „hirtelen-sikerés”, aki a vendéglátás első

percei után eltehenkedve foteljében, lábát keresztbe téve széles mozdulattal körbemutatót: „Mindazt, amit elértem, csak magamnak köszönhetem!”

Nézem az anyát: lehajtott fejjel mered maga elé. Nézem a fáradt, hajszás feleséget: úgyszintén... És nem szorult belém annyi bártorság, hogy odavágjam ennek a nagyarcúnak: „*Hát a nők?! A téged ajnázó édesanyád, a téged mindenben kiszolgáló feleséged? Ők szóra sem érdemesek? Mert tudom ám, hogy nélkülük, a te háterszágod megteremtői és fenntartói nélkül csak egy pondró maradtál volna!*”

\*

Arany János édesanyja, Megyeri Sára már negyvenöt éves volt, amikor reménysége, a Jankó gyerek megszületett. Nem tudjuk, milyen is lehetett valójában ez a szegény parasztasszony, aki kisfia születése előtt már nyolc(!) gyermekét eltemette. Roskadozó nádfedeles vityilójukban haldoklott megvakult ura mellett, amikor a már felnőtt „reménysége” a félig sikeres karrierépítése után végleg hazatért. Közvetlen költői képe nem maradt ránk, de tán ott búvik meg csöndes, sok bánatot átél lény Toldi édesanyjának alakjában. Ennyi csak erről a szegényről? Hát ennyi.

Nem így az aprócska, törekeny, otthon szava-sincs tót cselédlányról, Hruz Máriáról. Őt a fia, a Petőfi Sándor sokszor megverselte, igen nagyon szerette. Hát ki is érdemelte! Ő védte meg a nagyratörő és fiának úri életet szánó öreg Petrovicstul, hozzája menekült a fiú, ha az apa helytelenítette vándorszínész-kedését, kóborlásait vagy a „milhaszna” versírogatást. Pedig az öreg Petrovics nem volt ám rossz apa, bizonyíték erre az, hogy amíg a pénze bírta, Sándor fiát mindég a legjobb iskolákba iratta. Csak hát a Hruz Mária, ugye? Én még attul a kis semmiségtől is elérékenyülök, hogy az *Anyám tyúka*, mert még ezen is átsüt bizony a gyermeki szeretet, kettejük: az anya és fia szoros kötődése.

Pásztor Máriának hitták Ady Endre anyukáját, és tizenkilenc éves volt, amikor fia, a költő megszületett. Már fotográfiákon is láthatjuk a halk szavú, törekeny, szép arcú, szelíd anyát és a makacs, zsarnoki és erőszakos, nőcsábász apát, Lőrincet. „Az anyám egy poétikus lelkű gyöngéd asszony, aki mártírja az apámnak” – írta a költő a nagyfiáért szüntelenül aggódó édesanyjáról. Kapcsolatuk mindvégig meghitt és bensőséges – öleg bizonyíték erre a költő róla írt versei.

Iskolás emlékeinket ébresztgethetik József Attila Mama-versei. Elkönnyelhetnénk: a már felnőtt Attila édesanyja után sóvárog. Csak hogy a mama, Pócze Borbála korántsem volt olyan éteri, eszményi, amilyenek e versekben fia lefösti. Korán megőregedett, sokszor

rossz kedvű, megfáradt, három gyermekét egyedül nevelni igyekvő proletár asszony volt, aki szinte sohasem mosolygott – nem is nagyon volt rá oka. Akinek Attila soha nem tudta megbocsátani, hogy lelenbe adta, és akinek bizony gyakran eljárt a keze, ha a fiúgyerek nem azt tette, amit az anyja jónak látott. Akkor ugyan mégis miért születtek ezek a versek? Hát azért, mert a *valóságos anya helyett* ilyennek szerette volna látni, *ilyen anyát kívánt, a versbéli*. Nem a valóság rögzül e versekben, mint szerencsésebb költőtársainál, hanem a Vágyakozás. No meg persze megszóla a lelkifurdalás is: jó fia volt-e az ő nehéz sorsú anyjának?

Nem volt jó fiú Henrik Ibsen drámaíró nagy művének főhőse, Peer Gynt, ez a naplopó falusi suhanc, majd örök kóborló, örökké kalandokat kereső, mesélő, hazudozó. Amikor híret vette Aase anyó haldoklásának, hazasiert, és hogy anyja számára megkönynyítse a végsőt, mesél neki, úgy, ahogy anyja mesélt kiskorában, és e mese röpti föl anyót a képzeletbeli szánon a mennyországba. Áprily Lajos fordításából idézzük azt a részt, amelyet e havi versünknek választottunk:

Gyi, Grane lovam, fel a hegyre!  
Gyül a nép, lesz látnivaló,  
a kapuhoz csődülnek egyre.  
Jön Peer Gynt s Aase anyó!  
Mit akarsz, Szent Péter? Mit? He?  
Az anyámnak utat nem adsz?  
Járhatsz sokat itt, amíg te  
ily jó lélekre akadsz.  
Magamért szót tenni mit érne?  
Kaputól térülhet a szán.  
Ha beengedsz, köszönet érte,  
ha nem engedsz, nincs harag ám.  
Mesén koptattam a számat,  
amilyent ördög se papol,  
vén tyúknak szidtam anyámat,  
mert csak kotyog és karicsol.  
De itt tisztelve fogadják,  
jó bánást érdemel ő.  
Jobb lélek ide manapság  
a falukból egy se jó. -  
De ni: Az Úristen személye!  
Szent Péter uram, hohó!  
Mit akar kapusom szeszélye?  
Szabadon jöhet Aase anyó!  
Ugye, nem tévedtem ebben?  
Ez más tánc, ezt szeretem!  
Anyám, tört fény a szememben -  
nem vagy eszméleteden?  
Némán ne meredj reám, ne!  
Szólj, én vagyok itt, a fiad.  
Pihend ki magad, te Grane;  
megtettük már az utat.

Már csak úgy tartom, soha nem késő a job-bik énünket is megmutatni akár élő, akár holt anyáknak.

Míg élt, anyámnak május első vasárnapján mindég magam lopta orgonát vittem. Mert hogy azt nem illette más kéz, csak az enyim, meg hogy abban a tettben van valami csibészes, kalandos. Most a sírjához már boltbul vásároltat viszek. De hallom is, amint rendre kiszól, amíg a csokrot vázába tesz: „Vetted, ugye? A mindenedet, de herceg kispolgár letél, nagyfiam! Alkalmazkodunk, alkalmazkodunk?”

Aztán ezen a kiszóláson persze hosszasan elmélázgatók.

\*

Kisóvadás volt a lányunk, amikor Anyák napján először köszöntötte „önállóan” édesanyját. Ott állt a két hölgy: a picinyke meg a nagy egymás előtt. A nagy legugolt hozzája, a picinyke el akarta mondani a köszöntőt, de hamarost elsírta magát. Átnyújtotta az agyonszorongatott, már kókadozó virágcsokrot, a nagy is elsírta magát, oszt átölelték egymást.

Akkor én igen nagyon szerettem volna anya lenni.

Évek múltán kislány unokánk köszöntötte anyukáját meg a nagymamáját. Tessenek maguk elé képzelni a látványt: most meg már három hölgy pityergett a meghatottságtul, mi meg, férfiak illedelmesen hátrébb húzódtunk, merthogy ez nem a mi napunk, ugyebár.

De akkor meg igen szerettem volna nagymama lenni.

### Kocsmában

Ül a vendég a pultnál. Mellette levő ivócímborája kap egy felest, beönti az arcába, puff, lefordul a székről.

– Ebből adjon nekem is egyet! – mondja a csaposnak.

### Karambol

Ütközik egy Trabant és egy Mercedes. Üvöltözik a mercedeses:

– Én egy évig dolgoztam ezért az autóért! – Mire a trabantos:

– Én egész életemben ezért a kocsiért dolgoztam!

– Az a maga baja! Miért vett ilyen drága autót!

### Rendőr az orvosnál

– Fáj a hasam mióta megettem tegnap az osztrigát!

– Nem volt bűdös, amikor felbontotta?

– Fel kellett volna bontani?

### Határon

Falatozik egy magyar határőr – a szocializmusban – mellette Bodri kutyája.

Éhesen, bámulja a román határőr, mire a magyar kollégája.

– Akarsz egy harapást?

– Hát persze!

– Ugorj, Bodri!

## MORFONDÁRIÁK

Hurrá, hú az anyját, ki hitte volna, nahááááát! A kör bezárult. Megint „egypárt”-rendszer van. Személy szerint én nem kimondottan örülök ennek a helyzetnek. Mennyivel szebb, esetleg kultúraltabb, netán európaibb lett volna, a parlamenti KÖZÖS munkával haladni előre. Ezt most már felejtjük el. Az az igazság, hogy továbbra sem csípek a politikusokat. Az én szememben megmaradtak ott, ahol eddig is voltak. Gondolom, nem szükséges ezt bővebben kifejetnem. Viszont kibővült a megutált személyek köre. Ők is közel állnak a politikához. Ők a politológusok. Az már szerintem undorító, amit ők művelnek. Következtesen a választókat teszik felelőssé. Nem túlzok, ha azt mondom, hogy szép stílusosan ostoba, döntésképtelen, tudatlan, mondjuk ki nyíltan, hülye bunkónak nevezik a választópolgárokat. Az okosok. Olykor felvetődik bennem, tényleg ilyenek vagyunk? Szerintem nem. Egyszerűen csak türelmesek vagyunk. Esetleg birkák. Igen. Sokan szeretik emlegetni Mária Terézia mondását: miszerint „előbb etetni kell a birkát, majd utána lehet nyírni”. Úgy bizony. És a gyapjút nem szabad elherdálni. Esetleg pofátlanul ellopni. Egyébként, aki esetleg most cserél kocsit, vegye a fáradságot, és ha már ott jár a VPOP-n szánjon egy kis időt rá, és nézze meg az ott lévő múzeumot. Rácsodálkozhat például az előbb emlegetett királynőnk által bevezetett, napjainkban csak áfa-ként emlegetett adó-nem bevezetésének okiratára. Sőt. Még egy szép körbelyegzőt is megcsodálhatnak. Úgy-hogy a birkanyírás nem kimondottan mai találmány. Nem is lenne baj, ha csak nyírják a birkát. De a kopasz birkával mit lehet kezdeni? Megmondom. Nyúzni kell. Ehhez a bankok értenek a legjobban. Szerintem a politikusok még ostobábbak, mint a választóik (a politológusok szerint természetesen). Azt hiszik, hogy övök a hatalom. Egy nagy lófütty! A bankoké. A görögök helyzetét nézve, a „német” most fizet. Egy kicsit csikorgatja a fogát, de mást sajnos nem tehet. Hej, vajon kinek a kurvanyját szidná jó Petőfi Sándorunk, ha ma élne? Gyalogolhatna megint kedvére. Miért? Mert niincsenek szárnyvonalak. Na, majd

most lesznek azok is. Négyökrös szekér az már van. Igen. A Hortobágyon. Láttam a tv-ben. Ajjaj, már megint csak a hülyéskedés. Haladjunk. De jó is lenne. Sajnos csak toporgunk egy helyben. Az új kormány nem emleget száz napot, meg ilyesmiket. Összeül a parlament, leteszik az esküt. Na, hogyan tovább? Ki tudja? Néhány hónap, és indulhat a kampány az önkormányzati választásokra. Azt is majd megnyerik valakik. Fognak örülni, ahogy kell. Innentől kezdve aztán el lehet felejteni minden ígéretet. Ki mondta? Mit ígértünk? Ugyan. Azt nem úgy értettük. Mikor volt az már! Aztán szép lassan megszokjuk, hogy minden maradt a régi. Az biztos, hogy nem a taxisok gondjait fogják először megoldani. A sokat emlegetett bürokrácia sem fogja megkönnyíteni a taxisok életét. Lesznek majd konferenciák. Jól megszerkesztett beszédek. Szünni nem akaró problémákra tett javaslatok. Ja, és süket fülek. Azért megpróbálom a jó oldalát is nézni ennek az új egypártrendszernek. Olyan biztos nem lesz, mint a régi. Mert ahogy a mondás tartja: kétszer nem lehet ugyanabba a folyóba lépni. De azért jó lenne egypár dolgot átvenni. A közbiztonságot például. Hogy a gyereket nyugodt szívvel el lehessen engedni az iskolába. Ha megöregszik az ember, és beteg lesz, méltó módon gyógyvulhasson. A taxis az élete során megteremthesse a nyugodt öregségére való. Ne legyen kamatmentes hitel 298%-os thm-mel. A szerződések kétoldalúan köttessenek. Az útépitők, hídépítők, általában az építők kapják meg az elvégzett munkájukért a pénzüket. Természetesen vannak elvárásaim is. Egy korszerű Alkotmánynak tudnék örülni. Pár éve ugyanis megvettem a jelenlegit. Mit ne mondjak, nem sok örömöm letem benne. Azért a jogszabályokat is jó lenne új megalkotni, hogy ne lehessen százféleképpen kijátszani. Végezetül, de nem utolsósorban a sokat emlegetett egyablakos ügyintézés a taxisoknak sem ártana megvalósítani. Ha valaki azt gondolná, hogy túlzottak az elvárásaim, szólnon nyugodtan. Kezdetnek, úgy érzem, ennyi is elég. Azért az lenne a jó, ha JÓ LENNE. Tisztelettel:

*Kapitány*

### Potencianövelő

– Használt a szer, amit adtam? – kérdi az orvos hölgypáciensétől.  
– Ó nagyon is. Öt perc után már alig bírt magával a férjem, tíz perc után felfektetetett az asztalra és magáévá tett!

– Akkor mi a baj?

– Az volt a kedvenc éttermünk!

\*\*\*

### Kórházban

– Na, Józsi bácsi, van egy rossz hírem meg egy jó, melyikkel kezdjem? - kérdezi az orvos a betegétől.

– A rosszal.

– Holnap levágjuk mindkét lábát, de ne aggódjon, találtunk vevőt a papucsára!

## Kitörési pontok

Manapság jóformán minden taxis arról panaszkodik, hogy nincs utas. Vagy legalábbis kevés. Mindenesetre kevesebb, mint a másik társaságnál dolgozóknak. Legalábbis úgy tűnik...

Korrekt statisztikák híján soha nem tudhatjuk meg, hogy melyik társaságnak megy jobban, hol több a fuvar, hol több az egy főre eső fuvar, és nem utolsósorban, hogy milyen az a fuvar. Ezért aztán felesleges ácsingózni a szomszéd fűjére, mert nem is biztos, hogy tényleg zöldebb...

Van viszont egy olyan aspektusa szolgáltatásodnak, amit komolyan, minden részletre kiterjedően megvizsgálhatsz, mégpedig az, hogy te magad mindent megteszel-e annak érdekében, hogy több, jobb, minőségibb utasod legyen. Saját szolgáltatásod mindenben megfelel a mai kor követelményeinek? Szeretnek veled utazni az utasok? Mindennel meg vannak elégedve? Vagyis röviden: te szívesen beülnél saját magad mellé utasnak...?

Nyilván vannak korlátai a megfelelésnek. Nem lehetsz „A” kategóriás, meg VIP taxi a tízéves, kissé már leharcolt, zörgő-hörgő, olajcsöpögős verdáddal. De: elhatározhatod, hogy mától kezdve komolyan tervezni kezded a kocsicserét. Bizonyos összeget mindennap elteszel a leendő új autóra. Ismétlem: mától! Nem holnaptól...!

Elhatározhatod, hogy a te kocsid mindig tisztább, nettebb lesz az átlagosnál. Nem fognak benne szanaszét heverni betelt számla-

tömbök, számfűles térképek, használt papírzsebkendők. Nem fog lógni a tükrön egy csokor, hatását rég elvesztett wunderbaum, vagy kiscipő, plüssállat, Fradi-zászló.

A műszerfalról is eltávolítasz mindent, ami nem odavaló: táncoló Elvist, mókás(nak vélt) feliratokat, családi képeket. Bármennyire is furcsának tűnik, az utasok azt szeretik, ha a taxigépkocsi semmilyen egyéni vonást nem tükröz, inkább korrekt, személytelen. (Ha mondjuk egy szállodat igazgatnál, nyilván nem tennéd ki a szobákban a saját esküvői fotóidat...)

Valószínűleg ültél már más autójában utasként. Észrevetted, hogy minden autóban más szag van. Ha ez a szag friss, normális, vagy mondjuk átlagos, akkor jól érzed magad benne. Ha azonban áporodott izzadság és dohányfüst, vagy irritálóan erős autoparfüm szaga terjeng, nem szívesen szállsz be te sem – arról már nem is beszélve, ha a sofőr éppen az imént fejezte be a nagyrészt hagyományból és mustárból álló uzsonnáját... Saját kocsid „il-latkörét” már megszoktad, ezért kérj meg egy megbízható barátot vagy kollégát, hogy értékelje ő: beülne-e szívesen autódba utasként.

Sok taxis hív ügyes-bajos dolgaiban, és bár nálam az irodában csend van, néha egyszerűen nem értem, hogy mit mond a telefonban. A háttérben ugyanis ordít, harsog, üvölt az URH. Tudom, hogy ebben a nehéz gazdasági helyzetben egyetlen fuvarról sem szabad lemaradni, de remélem, az utas társaságában

azért valamivel szolidabb a hangerő... Megkockáztatom, hogy az utasok túlnyomó többsége nem szereti hallgatni a taxiforgalmazást, nemcsak hangosan, hanem egyáltalán nem. Zavarja őket a beszélgetésben, akár egymás közt, akár a taxivezetővel teszik ezt.

Kevesen ismerik, még kevesebben alkalmazzák a mobiltelefon használatával kapcsolatos iratlan illemszabályokat. Nyilván fel kell venni akkor is, ha éppen fuvart teljesítünk, mert hátha állandó utas, de tegyük ezt minél rövidebben, halkabban és diszkrétebben. A legjobb megoldás inkább egy visszahívást javasolni arra az időre, amikor már egyedül vagyunk a kocsiban. Jómagam vonattal járok be az irodába, és naponta van alkalmam végighallgatni a kulturált utastársaktól – legtöbbször jó hangosan – hogy Gizi néninek hány gennyes daganatát operálták ki, vagy hogy a Béla megint veri a feleségét. Rendkívüli módon zavar, és a legnagyobb fokú udvariatlanságnak tartom, ha valaki mások jelenlétében „ordítva” telefonál. Ne kövesd el ezt a hibát a taxiban, mikor utast szállítasz – méltányolni fogja a diszkréciót. (Ugyanakkor az ő telefonálását nyilvánvalóan el kell viselni, hiszen taxis-zolgáltatást vesz igénybe, nem illetanórát...)

Beszélgessz az utassal? Ki kezdeményezte? Ő, vagy te? Ha ő indítja a társalgást, és az nem kínos vagy kellemetlen számodra, jól teszed, ha beszélgetsz. Néhány témát mindenestre feltétlenül kerülj el. Ilyen például a politika, vagy a vallás kérdése. Nagyon hamar ingoványos talajra lehet tévedni, ha kiderül,

## Újabb rendőrautó a taxiállomáson



Havonta számolhatunk be arról, hogy újabb és újabb rendőrautókat találhatunk a taxiállomásainkon. Ezt a rendőrautót a II. kerületi Zsigmond téren fotóztuk le. Milyen erkölcsi alapon büntethet a rendőr a közlekedési szabályok megsértéséért, ha ő maga sem tartja be azokat?

Hiába ígérik meg a rendőri vezetők újra és újra a változást, továbbra is előszeretettel használják a rendőrök parkolóhelynek a taxiállomá-

sokat. A képen látható autót március 11-én, 11 óra 40 perckor „felejtették” ott a VIII. kerületi Rákóczi út 29. szám előtt lévő taxiállomáson. Ami szomorú, a taxiállomás után vagy fél tucat parkolóhely volt üresen, ahol nyugodtan megállhattak volna a rend derék őrei.

De nem. Nekik a taxiállomásunk kell...

*Név és cím a szerkesztőségben*





hogy más véleményen vagytok. Az utas kiszállása után nem egy kellemes beszélgetésre, hanem egy agresszív, köztölködő taxisra fog emlékezni akkor is, ha te nem érezted ilyennek a stílusodat. Kerüld a szexről történő társalgást és a káromkodást is. Ugyanakkor persze el kell viselned utasod bármilyen kulturálatlan modorát is – nemcsak agysebészeket és könyvtárosokat szállítunk...

Nagyon régi kereskedői mondás, hogy a vevőnek mindig igaza van, és a mai napig még senki sem tudta ezt megcáfolni. A vevőnek, esetünkben az utasnak nem lehet, hogy nincs igaza, hiszen hajlandó pénzt adni azért, amit nyújtunk neki. Persze állíthatod, hogy még sincs igaza, indokokat szárazan sorakoztathatsz fel, sőt a végén talán még el is fogadja a te véleményedet, ám egy biztos: többet nem fog veled utazni, talán még taxitársasággal se...

Mackónadrág van rajtad, vagy öltöny? Egyik sem biztos, hogy jó! Bizonyos kiemelt kategóriáknál, vagy VIP fuvaroknál lehet előírás a zakó és nyakkendő, ám nem mindig célszerű az utasokat „túlöltözni”. A taxis ruházata legyen tiszta és ápoltságban, nyilvánvalóan ne dolgozzon rövidnadrágban és strandpapucsban, adja meg a tiszteletet utasainak és a körülményeknek. Néhány évvel ezelőtt fordult elő, hogy egy híresség (ma talán „celeb”-nek mondanánk) a Mátyás templomba igyekezett saját esküvőjére. Sajnálatos körülmények folytán a limuzin, amellyel utaztak, menet közben meghibásodott; a sofőr a legnagyobb igyekezettel sem tudta helyrehozni. Mivel a ceremónia időpontja vésszesen közeledett, nem volt más választásuk, mint egy éppen arra haladó taxiba beugrani, és azzal sietni a szertartás színhelyére. Odaérkezve hatalmas ováció és vakuvillózás közepette kellett elviselniük, hogy a sajtó képviselői és

az estélyi ruhás násznép előtt a mintás bermudába és „izompólóba” öltözött papucsos taxis (meleg nyári nap volt) udvariasan kisegítette a menyasszonyt a kocsiból. A mai napig szégyellik ezeket a fényképeket... De saját példát is tudok hozni: a nyolcvanas évek elején még nem volt annyira lényeges az öltözetünk, hiszen Zsigulikkal, Daciákkal, Wartburgokkal taxiztunk, az utasaink is nagyrészt gyári munkásokból, szenesemberekéből, bohém fiatalokból álltak, mégis kínosan éreztem magam, amikor egy, nyilván a szülők ellenére titokban házasodó pár, a fuvar végén felkért esküvői tanúnak (a másik tanú a fotós volt), és hát nem nagyon voltam úgy öltözve...

Mennyire ismered a várost? Semennyire, mert van GPS-ed? Nem jó válasz! Hiába az automatizálás, a városismeret a taxizás alapvető követelményei közé tartozik. Néha utasaid megkérhetnek, hogy ne a szokott útvonalon menj, néha dugó van, kéreppáros felvonulás vagy futóverseny, néha eltörik egy főnyomócső vagy kisiklik a villamos: tudnod kell, hogy merre tovább. Időnként szinte idegenvezetőként kell viselkedned, külföldi vendégeid egész biztosan kérdéseket tesznek fel, ha elhaladsz a város egy-egy nevezetessége előtt. Tudnod kell ajánlani szállodát, egy jó éttermet, éjszakai szórakozóhelyet – lehet, hogy még „fejpénzt” is kapsz... El kell, hogy tudjál kalauzolni egy kamiont úti céljához – figyelve magasságára is – tudnod kell a kulturális és sportesemények színhelyét. Értened kell „kültöldiül” – egyszer egy francia utasom a „Hotel Dzabadszába” szeretett volna menni, hát időbe telt kideríteni, hogy az egykori Szabadság szállóról van szó...

Apropó: beszélj nyelveket? Legalább az angolt egy picit? Ma már szinte nélkülözhetetlen a nyelvtudás a városi taxizásban.

Remek kiadványok és tanfolyamok vannak kimondottan a taxis körben felmerülő szavak és kifejezések oktatására.

Nyújts mindig egy kicsit többet, mint ami elvárható – nemcsak munka közben, hanem a magánéletben is – és hamarosan te is többet fogsz kapni az élettől. Ez nagyon érzélgősen meg csöpögősen hangzik, mindazonáltal példák százai bizonyítják, hogy igaz. Végezd munkádat kicsit jobban, mint ahogy elvárják tőled! Ne siránkozz a rossz körülmények, a válság, az elűszott üzletek és elutasított hitelkérelmek miatt! Fogadd meg inkább Theodore Roosevelt tanácsát:

„Tedd, amit tudsz, ott ahol vagy, azzal, amid van!”

Nagy Zoltán

## Tachográf kellene?

Előfordulhat, hogy előbb-utóbb bevezetik a tachográf használatát a személygépkocsi személyszállításban is, éppúgy, mint a teherszállításban. Miért? Mert egyszerűen tarthatatlan a helyzet napjainkban, egyre több kollégánál.

Azt már megszoktuk, hogy egynemely taxis 14-16 órát dolgozik. Ám most már vannak, akik két-három napig nem is mennek haza. Egyszerűen döbbenetes! Ledolgoznak egyhuzamban 10-12 órát, aztán valahol hátradőlnek egy kicsit. Kikapcsolják az URH-t, szuszókálnak 2-3 órát, aztán egy gyors arcmosás, egy forró kávé, és kezdődik minden előlről.

Megint 8-10 óra egyfolytában. Nyáron lehet ezt jól látni és sajnos érezni is, mert vannak taxisok, akik 2-3 napig nem cserélnék inget. Ugyanaz a gyűrődés, ugyanaz a kávépetty az ing elején.

Igazából ez a fajta munkavégzés már most is tiltott. Lehet, hogy hihetetlen, de precízen szabályozva van, mennyit szabad/na/ dolgozni és mennyit kell/ene/ pihenni. Hogy mikor kell/ene/ pihenőnapot tartani. Ez utóbbi a legtöbb taxis számára ismeretlen fogalom. Sajnos az is tény, hogy most senki sem ellenőrzi a pihenőidő betartását.

A taxis pedig – sok esetben – 24 órára bérl az autót. Így akár 24 órát is dolgozhat. Egyik nap is, másik nap is. Pihenni két fuvar között is lehet, de meddig? Mikor mondja a szervezet: most már elég? Ma még egyetlen taxitársasági vezető nem mondja ki a büvös mondatot: Maximáljuk a munkaidőt! Senki sem vállalja fel, hiszen ezzel sok kollégát veszítenének el.

Pedig ez lesz a jövő! Amiben akár a tachográf is segíthetne. Mert azért az a bizonyos nyolc óra munka, nyolc óra pihenés, nyolc óra szórakozás nem véletlenül került a követelések közé annak idején...

Ferenczy P. Károly

– **Az anyósom kőhajításnyira lakik tőlünk. Pontosan tudom, mert naponta többször is megdöbölöm.**

\*\*\*

– **Szeretem a munkám! Szeretem a munkámat és elégedett vagyok a fizetésemmel. Szeretem a főnökömet, mert ő a legjobb ember a világon. Szeretem a munkahelyemet és annak környékét, ezért utálok szabadságra menni. Szeretem a körülöttem lévő bútorokat és a napról napra felhalmozódó munkámat. Szerintem a munkám elegáns és szép, ezért nem is akarok jobbat. Szeretek együtt dolgozni a munkatársaimmal, és szeretem, ahogy összekacsintanak, rám mosolyognak. Boldog vagyok, hogy itt lehetek és robotolhatok. Szeretem a munkahelyi megbeszéléseket unalmasságukkal együtt. Szeretem a munkám, nagyon szeretem, nem győzöm hangsúlyozni, és még azokat a kedves embereket is szeretem, akik a tiszta fehér orvosi köpenyükben ma jönnek értem és elvisznek innen.**

**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.

Idégen balesethez történő hívás  
esetén **FUVARSZERVEZÉSI DÍJ!**

## Ügyfélfogadási idők

A jelenlegi helyzetben a taxisoknak minden évben vizsgáztatni kell autóikat, ezért minden évben fel kell keresni jó néhány intézményt. Aztán időnként cserélni kell a taxit, akkor újabb és újabb hivatalokat kell végigjárni. Természetesen minden intézmény máshol van, és mindegyiknek más az ügyfélfogadási ideje.

Miért nem lehet az összes ügyet egy helyen intézni, miért nem lehet mindenütt egységes az ügyfélfogadási idő? Ez „természetesen” csak költői kérdés volt. Ugyanis nincs rá válasz, csak a dühöngés marad a taxisoknak. Súlyos ezek és súlyos tízezrek, amit minden íróasztalnál ott kell hagyni a bürokrácia útvesztőiben.

Jelenleg egy dolgot tehetünk. A mellékelt táblázatot kiollózzuk az újságból, és el tesszük magunknak. Ha szükség lesz rá, csak rápillantunk az időpontokra. Feltüntettem mindenütt az internet-elérhetőséget is, ugyanis most már majd minden hivatalban lehet előre időpontot egyeztetni. Így legalább nem kell órákat sorban állni, elegendő megjelenni az egyeztetett időpontban, és persze fizetni...

Juhász Péter

	H	K	SZ	CS	P
Taxiáll.kez. Kft. I. Krisztina krt. 99. (061)488-2118 www.taxiallomas.hu	9.00/15.00	9.00/13.00	9.00/15.00	9.00/13.00	9.00/12.00
Műszaki vizsga III. Mozaik u. 5. (061)430-2700 www.nkh.hu	7.30/15.30	7.30/15.30	7.30/15.30	7.30/15.30	7.30/13.00
Vám- és Pénzügyőrség VI. Munkácsy 19/b (061)472-6400 www.vam.hu	8.00/15.00	8.00/15.00	8.00/17.00	8.00/15.00	8.00/12.00
Közp. Okmányir. XIII. Visegrádi 110. (061)443-5747 www.okmanyirodak.hu	10.00/18.00	8.00/16.00	8.00/16.00	8.00/16.00	8.00/13.00
APEH XIII. Váci u. 48. (061)412-5400 www.afeh.hu	8.15/18.00	8.15/12.00	8.15/16.00	8.15/12.00	8.15/12.00
Főv. Önk. Adó. V. Bárczy 13. (061)411-7000 www.budapest.hu	8.00/18.00	8.00/16.30	8.00/18.00	8.00/16.30	8.00/14.00

## Ki kicsoda az utcánév táblákon?

### Frangepán utca

Frangepán Ferenc (1620-1671) a Wesselényi-féle főúri összeesküvés résztvevője, akit sógorával, Zrínyi Péterrel együtt lefejeztek.

### Frankel Leó út

Frankel Leó (1844-1896) a munkásmozgalom egyik vezető személyisége, alapító tagja az I. Internacionálénak, munka- és kereskedelemügyi miniszter, a nemzetközi munkásmozgalom vezérkarának tagja.

### Fráter György utca

Fráter György (1482-1551) pálos rendi szerzetes, váradai püspök, esztergomi érsek, bíboros, az önálló erdélyi fejedelemség megteremtője.

### Fráter Lóránt utca

Fráter Lóránt (1872-1930) huszártiszt, országgyűlési képviselő, nótaszerző.

### Füst Milán utca

Füst Milán (1888-1967) író, esztéta, az irodalomtudományok kandidátusa, Kossuth-díjas.

### Gaál József út

Gaál József (1811-1866) író, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a Kisfaludy Társaság tagja.

### Gábor László utca

Gábor László (1930-1959) tisztviselő, 1956-ban az újpesti Forradalmi Bizottság tagja, a helyi Nemzetőrség parancsnoka. Részt vett Mindszenty József herceg-

prímás kiszabadításában. A forradalom leverése után letartóztatták és kivégezték.

### Galeotto utca

Gelotto, Marzio (1427-1497) humanista tudós, Itáliából került Mátyás király udvarába. Írásaiban a korszakról hű képet festett.

### Galgóczy utca

Galgóczy Károly (1823-1916) mezőgazdász, gazdasági író, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. A református teológia tanára, az Országos Magyar Gazdasági Egyesület titkára, a Victoria Biztosító vezérigazgatója.

### Galvani utca

Galvani, Luigi (1737-1789) itáliai orvos, természettudós, az elektromosság kutatója.

### Ganz Ábrahám utca

Ganz Ábrahám (1814-1867) vasöntő mester 1842-ben jött Magyarországra, megalapította a nevét viselő gyárat. Sajat szabadalmával kifejlesztett kéregöntésű vasúti kerekkel vált világhírűvé. A főváros díszpolgári címmelet tüntette ki.

### Garay utca

Garay János (1812-1853) költő, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a Kisfaludy Társaság tagja. A magyar kormány kinevezte a magyar nyelv tanárává.

**Gárdi Jenő utca**

Dr. Gárdi Jenő (1886-1944) orvos, a városi képviselőtestület tagja, a szegények orvosa. Megszervezte a tüdőbeteg-gondozó hálózatot és ingyenes rendelőintézetet létesített.

**Géczi József utca**

Géczi József (1930-1959) Rákoshegyen lakott, részt vett az 1956-os forradalomban, ezért kivégezték.

**Gergely Győző utca**

Gergely Győző (1877-1945) újságíró, műfordító, a Budapesti Hírlap, majd a Népszava munkatársa. Részt vett az ellenállási mozgalomban, ezért a nyilasok agyonlőtték.

**Gerlóczy utca**

Gerlóczy Károly (1835-1900) jogász, városszervező, Pest város törvényhatósági bizottságának tagja, Pest város főjegyzője. Az egyesített Budapest első alpolgármestere.

**Germanus Gyula park**

Germanus Gyula (1884-1979) egyetemi tanár, orientalista, országgyűlési képviselő, a nyelvészeti tudományok doktora. Elsősorban az arab irodalommal és nyelvel foglalkozott.

**Gervay utca**

Gervay Mihály (1819-1896) országos posta főigazgató. A magyar postaszemélyzet segélyező és nyugdíjintézetének alapítója. Az utcában a posta alkalmazottai építettek kedvezményekkel házakat.

**Gidófalvy Lajos utca**

Gidófalvy Lajos (1901-1945) hivatásos katonatiszt, az ellenállási mozgalom tagja. A nyilasokkal vívott tűzharban vesztette életét. A háború után – posztumusz – őrnaggyá léptették elő. Hamis papírokkal zsidókat mentett meg, ezért Izraelben – posztumusz – Yad Vasem (Igaz ember) kitüntetését kapott.

**Gizella cétány**

Gizella (986 körül – 1065) Szent István király felesége, II. Henrik, bajor herceg lánya. Férje halála után Passauba ment, az egyik apácarend főnöknője lett, ott is van eltemetve. Jellepes sírja Veszprémben is van.

**Glatz Oszkár utca**

Glatz Oszkár (1872-1958) festő, kiváló művész. A Corvin-koszorú kitüntetettje, Kossuth-díjas. A nagybányai festőiskola egyik megalapítója.

**Glück Frigyes út**

Glück Frigyes (1858-1931) vendéglős, a Pannónia szálloda tulajdonosa, a Magyar Vendéglősök Országos Szövetségének elnöke. Ő alapította az első pincériskolát. Kezdeményezte és anyagilag segítette a János-hegyi és a Látó-hegyi kilátók felépítését.

**Goldmann György tér**

Goldmann György (1904-1945) Szobrász-

művész. Származása miatt koncentrációs táborba vitték, és ott elpusztult.

**Goldmark Károly utca**

Goldmark Károly (1830-1915) zeneszerző.

**Gombocz Zoltán utca**

Gombocz Zoltán (1877-1935) nyelvész, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. A Corvin-koszorú kitüntetettje, a francia Becsületrend lovagja.

**Gombos tér**

Gombos Ferenc (1876-1919) csepeli vas-munkás, a Kommunisták Magyarországi Pártja csepeli alapszerveinek alapító tagja, a Tanácsköztársaság idején a Forradalmi törvényszék ülnöke, majd egy karhatalmi alakulat tagja. A bukás után halálra ítélték és kivégezték.

**Gosztonyi Lajos utca**

Gosztonyi Lajos (1909-1945) újságíró, a Népszava rovatvezetője, az illegális kommunista párt tagja. Büntetészázaddal gyalogosan Németországba indították, útközben megölték.

**Gönczy Pál utca**

Gönczy Pál (1817-1892) pedagógus, tankönyvíró, pedagógiai szakíró. Pest város, majd a főváros törvényhatósági bizottságának tagja.

**Grassalkovich út**

Grassalkovich Antal (1694-1771) báró, majd gróf. Királyi személynök, kamaraelnök. Gödöllőn épített kastélya mintául szolgált sok, későbbi főúri kastélynak. A nevét viselő út a hajdani birtokán megy át.

**Greguss utca**

Greguss Ágost (1825-1882) író, esztéta, egyetemi tanár. A Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A Kisfaludy Társaság tagja, majd titkára. A szabadságharcban mint nemzetőr vett részt.

**Guckler Károly út**

Guckler Károly (1858-1923) erdész, a fővárosi erdészeti hivatal vezetője, nagy szerepe volt a budai hegyek fásításában. A róla elnevezett sétautat ő építette.

**Gulácsy Lajos utca**

Gulácsy Lajos (1882-1932) festőművész.

**Gulner Gyula utca**

Gulner Gyula (1843-1909) jogász, vármegyei tisztviselő, törvényhatósági bizottságának tagja. A vármegye főispánja, országgyűlési képviselő. Pestszentlőrinc fejlődése az ő főispáni működése alatt indult meg.

**Gül Baba utca**

Gül Baba (magyarul: a rózsák atyja) harcos dervis volt, aki részt vett Buda 1541-es török elfoglalásában.

**Gyenes utca**

Gyenes Lajos (1888-1944) építész, grafikus, Vajda Andorral együtt nyitott építészeti irodát. Több bérházat és középületet

terveztek. Származása miatt a nyilasok meggyilkolták.

**Györfly István utca**

Györfly István (1884-1939) néprajztudós, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. Haláláig a Magyar Néprajzi Társaság alelnöke, tiszteletére alapították a Györfly István-emlékérmet.

**György Aladár utca**

György Aladár (1844-1906) író, újságíró. A Statisztikai Hivatal tisztviselője, a Magyar Néprajzi Társaság alelnöke.

**Gyulai Pál utca**

Gyulai Pál (1826-1909) író, irodalomtörténész, költő, kritikus, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A Kisfaludy Társaság tagja, majd elnöke.

**Hadik András utca**

Hadik András gróf (1710-1790) tábornagy, a főhaditanács elnöke, az osztrák örökösödési- és a hétéves háború hőse. A budai katonai egységek parancsnoka, majd Erdély kormányzója.

**Hajnóczy József utca**

Hajnóczy József (1750-1795) jogtudós, a magyar jakobinus mozgalom egyik vezetője. Több társával együtt a Vérmezőn lefejezték.

**Hajós Alfréd sétány**

Hajós Alfréd (1878-1955) építészmérnök, a Sportuszoda tervezője, olimpiai bajnok úszó. 1924-ben Párizsban stadiontervvel a szellemi olimpián második helyezést ért el.

**Haller utca**

Haller János gróf (1626-1697) erdélyi politikus, író. Részt vett a Teleki fejedelem elleni mozgalomban, ezért bebörtönözték. 1865-ben erdélyi követség élén tárgyalta a bécsi haditanáccsal. 1691-től Erdély kincstartója (pénzügyminisztere).

*Juhász Péter*

– Apu, hogy mondják angolul a pápát?

– Goodbye.

\* \* \*

*Milyen az ideális nő?*

*A szex után átváltozik egy láda sörre és két haverrá.*

\* \* \*

*A férj és a feleség vitatkozik:*

– Vedd tudomásul, hogy engem annak idején egy orvos is elvett volna!

– Persze, ha anyád időben jelentkezik abortuszra!

\* \* \*

– *Haver! Miért nyalogatod azt a könyvet?*

– *Azt írták benne, hogy lsd. a 28. oldalon...*

Jogtalan volt a kerékbilincselés

## Van igazság

**Taxis kollégánk előző, öregecske taxiját a fiának adta oda használatra. Ha kiviszi a piacra, csak gombokat kapott volna érte. Közlekedik vele a fiú rendszeresen. Leparkolt a járdán ott, ahol az útburkolati jel engedi. Megdöbbenve vette észre, hogy ennek ellenére „lebilincselték” az autóját. Természetesen panaszt tett a rendőrségen, és láss csodat: igazat adtak neki! Szerintük is jogtalan volt a kerékbilincs.**

BUDAPESTI RENDŐR-FŐKAPITÁNYSÁG  
KERÜLETI RENDŐRKAPITÁNYSÁG

### HATÁROZAT

A panaszos tulajdonában lévő gépjárműre felszerelt kerékbilincs miatt benyújtott panaszának

helyt adok.

Megkeresem a Közterületfelügyeletet, hogy a gépjárműről a kerékbilincset haladéktalanul szereltesse le.

### INDOKLÁS

A panaszos panaszt nyújtott be az intézkedő közterület-felügyelő intézkedése ellen. A kerékbilincs alkalmazásáról szóló, az intézkedés

korán készült jegyzőkönyv tartalma szerint megállapítható, hogy a közterületen intézkedő közterület-felügyelő kerékbilincset helyezett el a személygépkocsira, a „járdán szabálytalanul várakozik” valamint a „várakozás szabályainak megsértése” indokokat megjelölve.

A panaszos a fenti személygépkocsi kerékbilincselése ellen hatóságomhoz írásban panaszt terjesztett elő. A panaszához mellékelte a jegyzőkönyvet másolatban és a helyszínen készített fotót.

A KRESZ 40. § (8) bekezdés a) pontja szerint:

„8) A járdán – részben vagy teljes terjedelemben – csak akkor szabad megállni, ha a) azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi”

A közterület-felügyelet által, az intézkedés során készített fotódokumentáció halvány, illetve sötét. A panaszos által csatolt fényképből előlnézetben látható a jármű, annak rendszáma, a kerékbilincs, illetve a kérdéses felfestés is.

Fentiekre tekintettel a közterü-

let-felügyelő által megállapított forgalmi helyzet kétséget kizáróan nem bizonyított, ezért a rendelkező részben foglaltak szerint döntöttem. Az ide vonatkozó rendelet alapján nem kell a költséget megfizetni, ha az intézkedés jogszerűtlen volt.

**rendőr-alezredes,  
kapitányságvezető**

Van tehát igazság! Ez a példa hasznos lehet mások számára is. Tanulság: ne hagyjuk magunkat, ha igazunk van!

**Juhász Péter**



**A közterület-felügyelők nem látták (?) a megkoptott felfestést. Pedig ott van...**

## Mindenre születni kell... (jegyzet)

Van, akinek minden jól áll a kezében, sőt olyan embereket is ismerek, akik nem különösebben iskolázottak vagy műveltek, mégis néhány egyszerű szóval, mondatcskával helyre tudnak tenni akárkit. Legyen az mégoly fontoskodó ember is, akár egy orvosprofesszor, egyetemi tanár, esetleg ügybuzgón kötözködő, elhivatott bürokrata. Ezen emberek stílusára jellemzően, a következő talpraesett sutka ugrik be egyből:

– Jaaaa, hogy maga bölcsészdoktor? Akkor ne nyúljon semmihez!

Magam is azok közé tartozom, akik csak erőltetik a frappánságot. Néha akadnak – hosszú szünet után – elviselhető beszélésaim, de igazán semmi sem áll jól.

Ezt egyébként már megmondta apám is anno dacumál, amikor unokatestvéremmel mosakodtunk egy hűvös nyári reggel.

– Fiam, neked még a mosdás sem áll jól... Nézd meg csak Miskát! – ő milyen strammul, embereken áll hozzá. Neki minden mozdulata derekas.

No, azóta sem lettem sokkal különb, hiába is próbáltam az évek során emberes jelleget, derekasságot vinni mozdulataimba. Sehogy

sem lettek azok a testbeszéd mintaképei.

Elnézem magam néha bizonyos helyzetekben. Valahogy, valamiért nem vagyok laza, felszabadult. Mesterinek mutatkozó látványról pedig szó sem lehet.

Ahogy itt ülök most is az autóban, és várok egy valamirevaló fuvart, egyáltalán nem tűnök taxinak sem.

Persze, nem is szeretem ezt a taxisságot. Ma hajnalban a transzvesztit se tudtam – amolyan igazi taxis dumával – elküldeni a bánatosba, pedig megérdemelte volna a sokadik beszélása után. Túrtem, hogy olyanokat mondjon: szívesen összenyalná a fületem, meg az ölembe ülne, esetleg kinyalná a számat. Csak félszegen grimaszolva néztem a visszapillantó tükörből, és húzigáltam a számat, meg a szemöldökömet próbáltam kérdőjel formájúra beállítani, de leginkább csak a homlokom ráncoltam bőszen, és kínosan-bambán vigyorgtam, míg az autóban ülő többi hasonszórú utas dőlt a röhögéstől.

Nem volt sokkal jobb utána – ittassága miatt – az egyik kaszinóból elküldött vendéggel sem a diskurzusom. Persze, mit is mondhatnék

egy állítólag sok pénzt vesztettnek, akit még inni sem engedett valami azonosíthatatlan teremmenedzser?

Az ittas férfi ezek után mindenkivel valami igazolást szeretett volna kapni, egy elismervényt, hogy ő egyáltalán létezik. Ezt bizonyítandóan végül még a taxis számom is elkérte, ami egyébként ott viritott előtte a műszerfalon. Hiába, no, piásan is működnek a hétköznapi, munkahelyi sztereotípiák, kis betartások, oda-vissza szurkák. Még számlát is szeretett volna kapni, habár a kaszinó saját költségére szállította haza, transzferáron.

No, szóval a kaszinós manusnak sem állt jól semmi a kezében... Ez valamennyire megvigasztalt, mert mint mondtam neki: én nem iszom, és mint absztinens – gondoltam, hozzá hasonló bárgyú, ostobán részeg magyarázkodásba sem kezdhetek...

Vizont a transzveszti... az jól adta elő, annak minden jól állt a kezében.

No de hát istenem... sok mindenre születni kell.

Mindezek azon egyszerű reggeli látvány apropóján jutottak eszem-

be, hogy hosszasan ülve a taxinak látszó autóban, messziről taxinak tűnő ábrázatommal – me-rengve azon, hogy ugyan az APEH tényleg elárverez-e az ingatlanomat – megfigyeltem egy bagós hölgy mozdulatait cigarettájával bibelődve.

Mesteri volt minden taglejtése. Meglátszott rajta az évek során begyakorolt mozgássorok fesztelen rutinja. A természetes, lezser, fontosnak tűnő, hiteles alakítás minden procedúrája. Az összhatásra, a harmóniára törekvés, és a mindezt összefogó komplex női imidzs.

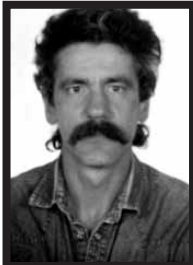
Persze mit ér mindez? – futott át rajtam –, ha valaki meglett ember léteére nem képes rájönni arra: a dohányzás felesleges és buta szokás. Arra gondoltam rögtön: Nos, én még ezt sem tudtam derekasan csinálni, pedig uszkve 35 évig próbálgattam kisebb-nagyobb szünetekkel, míg végül – lassan három éve – erről is le nem szoktam.

Szerintem nekem a lopás sem esne kézre, vagy a hazugság...

Ám vannak néhányan, akik ezeket a dolgokat is mennyire mesteri szinten tudják művelni – ugye?

Ők valószínűleg már gyerekként is kimondottan embereken, sőt derekasan mosakodtak.

**tokio170**



**Kiss Pál**  
(Főtaxi URH 173)

Élt 55 évet.

Hosszan tartó, gyógyíthatatlan betegségben elhunyt kollégánk. Emlékét megőrizzük!

Juhász Péter



**A család és a City Taxi nevében ezúton szeretnénk köszönetet mondani mindazoknak, akik részt vettek Kiss Gábor (City 841 - Liget) búcsúztatóján**

## A KRESZ-TESTES helyes megfejtése

- Helyes a „B” válasz.** A „Kötelező megállás” tábla azt jelzi, hogy a táblával megjelölt helyen megállás nélkül továbbhaladni tilos; a táblán levő felirat a megállási kötelezettség indokát tünteti fel.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Kóomlás”.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Kapaszkodósáv”. A kapaszkodósávot a párhuzamos közlekedés szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.
- Helyes az „A” válasz.** Az autópálya leállósávján a forgalmat ellenőrző jármű megállhat, de csak akkor, ha a többi közlekedő számára kellő távolságból észlelhető marad.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az úttesten szabadon élő állatok megjelenésével fokozottan számolni kell. Az állatok a nap bármely szakaszában keresztezhetik a járművek útját.
- Helyes az „A” válasz.** A kijelölt gyalogos-átkelőhelyen – a gyalogosok zavarása nélkül – vissza szabad fordulni.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy a táblát – illetőleg azt az akadályt vagy egyéb tárgyat, amelyen e jelzést elhelyezték – a nyíl által jelzett irányba kell kikerülni.
- Helyes a „C” válasz.** Az út mentén lévő erdősáv vagy más nagyméretű műtárgy (kerítésfal, lakóház stb.) a szél sebességét a talajhoz közel eső magasságban csökkenti. Az ilyen helyet elhagyva, nyílt területre érve számíthatunk jelentősebb oldalszélre.
- Helyes a „C” válasz.** Az úttesten álló járművet éjszaka és korlátozott látási viszonyok között ki kell világítani, kivéve, ha közvilágítás van, vagy a járművet egyéb külső fényforrás kellően megvilágítja.

**10. Helyes az „A” válasz.** A vontatókötél nem lehet hosszabb, mint a vontatott jármű.

**11. Helyes a „B” válasz.** Az alkohol lebomlása után a vezető szervezetében már nem mutatható ki a jelenléte, de másnaposan az idegrendszeri funkciók még nem állnak teljesen helyre. Szédülés, koncentrációs zavarok jelentkezhetnek, és sokkal hosszabb a reakcióidő. Ilyenkor még nem szabad vezetni.

**12. Helyes a „C” válasz.** A távolsági fényszóró használatára a KRESZ – bizonyos feltételek megléte esetén – csupán lehetőséget ad, hogy a jármű vezetője messzebb lásson. Bekapcsolása sehol sem kötelező.

**13. Helyes a „C” válasz.** Az irányjelzést az irányváltoztatás megkezdése előtt olyan időpontban kell adni, hogy a jármű mozgása a többi közlekedőt ne érje váratlanul, és képesek legyenek ennek megfelelő együttműködő viselkedésre.

**14. Helyes az „A” válasz.** A jármű vezetője, mielőtt a gépkocsijával elindul, köteles többek között a rendszámtáblák állapotát ellenőrizni. A rendszámtáblákat jól olvasható állapotban kell tartani, azt letakarni tilos.

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

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

**Veresegyház Ligetek térségben** 90 m<sup>2</sup>-es sorházi lakás, 1+3 fél szobás, garázzsal, jakuzzi-val, 230 nm-es rendezett kerttel, ásott kúttal stb. eladó. Irányára: 25 600 000 Ft.

**Érdeklődni lehet: 06/70-383-8838**



**Gyenesdiáson a Balaton mellett** nyaraló kiadó. Egész ház 10 személy, vagy apartmanként is!

**Telefon: 06/30-561-0717, City 41.**



**E 3220 CDI Mercedes, 1999-es,** ezüstmetál színű, vonóhoroggal eladó. Irányár: 1 490 000 Ft.

**Érdeklődni lehet: 06/20-594-8843.**



**2003-as évjáratú Citroën Xsara kombi** 2,0 HDI, szín: ezüstmetál, kilométeróra állása: 180 000 km, felszereltsége: klíma, 4 légzsák, ABS, szervokormány, elektromos ablak, elektromos tükör, CD-rádió.

**06/20-977-2720, 06/20-591-1007**

**Hájos Endre (City 696.)**



**Maxon PM 100 típusú URH-hoz** való új mikrofon esztétikusan beépített pótnyomógombbal fix 12.000 Ft-ért eladó!

**Tel.: 06/20-934-4381**

**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.**

## 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**