

taxisok világa

hiteltaxira.hu
Váltson feljebb!

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

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

XX. évf. 10. sz.

2010.

Október



„1-es kategóriás, nem dohányzó,
IX. kerület Komor Marcell sétány,
MŰPA sorompó, Király István névre.
Nagybőgővel érkezik az úr!”

MOSTANTÓL MINDEN FUVARRA LECSAPHAT!

A Škoda Superb 1.6 TDI taxis kedvezménnyel már 5 490 000 Ft-tól kapható. Így roppant kedvező áron juthat hozzá egy exkluzív megjelenésű, nagy belterű, mégis gazdaságosan üzemeltethető dízelautóhoz.

A Škoda Superb 1.6 TDI jellemzői:

- 1,6 literes, közös nyomócsöves (CR) turbódízel, 105 LE.
- Átlagfogyasztás: 5,0 l/100 km.
- Új fejlesztésű, modern erőforrás, Euro 5 szabvány szerint.
- Alacsonyabb cégautó-adó besorolás
- Óriási hátsó lábtér, tágas utastér.
- Nagy csomagtér, ami a TwinDoor ajtóval könnyen pakolható.

Škoda Superb 1.6 CR TDI kombinált átlagfogyasztás: 5,0 – 5,2 l/100 km,
CO₂-kibocsátás: 130 – 133 g/km.



A kép illusztráció.

www.skoda.hu

TARTALOM

10 éve történt	4.
Segít az ombudsman?	5.
Nyílt levél a közterületi kamerák kezelőinek	6.
Rádió Tele5 Taxi Holding Kft.	9.
Csaló taxisok rács mögött	10.
Az erősek összefognak, a gyengék széthullanak!	11.
Haltenberger Samu-díj	14.
Fény és árnyék a BKIK-ban	15.
Volkswagen Amarak	17.
Szoty-taxi	18.
Tudod vagy tippelsz?	21.
20 éve volt a taxisbloká!	22.
Nem ők voltak...	22.
Találtunk egy verset...	26.
Nyugdíjasoknak és nyugdíj előtt állóknak	27.
Lesz 200 forint a benzin?	27.
GPS alapján számolt tarifa	28.
Ősi gépkocsiszemle a Fótaxinál	29.
Már kapható az új Suzuki Swift	30.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	32.
Morfondáriák	34.
Gyakorlati útmutató taxisok részére	34.
Van segítség	37.
Állati taxi Olaszországban	38.
Nyelvlecke taxisoknak	39.
Jó tanácsok - kezdő taxisoknak	40.
Az új Mercedes Benz Viano	41.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	44.
Beteg a taxis társadalom!	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.

Felelős vezető:

Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Több mint egy éve készül a taxisrendelet

Korábban már beszámoltunk, a KHEM (őkori nevén Közlekedési Minisztérium, újkori nevén NFM) által kezdeményezett kormányrendelet-alkotási folyamatról. A majdan elkészülő és vélhetően 2011 elején életbe lépő új kormányrendelet lesz hivatott szabályozni a taxis tevékenység végzésének feltételeit.

Jelenleg a minisztérium és az általa meghívott szakértők között zajlanak egyeztetések. A szakértőket egyrészt a taxis szakmából és az érdekképviseletekből, másrészt a Nemzeti Közlekedési Hatóság, és részben jogászok köréből választották.

Az egy éve zajló folyamat a végehez közeledik abban a tekintetben, hogy a szakértők javaslatainak figyelembevételével vagy figyelmen kívül hagyásával a minisztériumi apparátus összeállítja a tervezetet, amelyet azt követően tárcaközi egyeztetésre, majd az érdekképviseleteknek véleményezésre kell kiküldeni.

A taxis szakmai és érdekképviseleti szakértők az elmúlt egy évben számos alkalommal fejezték ki egyet nem értésüket a tervezetben foglalt néhány ponttal kapcsolatban és minden alkalommal alternatív javaslattal is éltek. Miután ezeket a jogalkotó apparátus rendre felülírta, a szakértő csoport úgy határozott, hogy levelet ír dr. Völner Pál államtitkárnak, hogy felhívja a figyelmet a szakmai érvek figyelmen kívül hagyására.

Az alábbiakban olvasható a levél.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Dr. Völner Pál Államtitkár úr
részére

Tisztelt Államtitkár Úr!

Közel egy éve, hogy lehetőséget kaptunk meghívott szakértőként részt venni abban a rendeletalkotói munkában, amely a taxis tevékenység önálló szabályozását hivatott elvégezni.

Szakmai oldalról megtiszteltetésnek, és egyben nagy lehetőségnek is tekintettük a felkérést, bízva abban, hogy közel húszéves várakozást követően tényleg sor kerülhet a taxis szakma számára ilyen fontos szabályozórendszer kialakítására.

Lelkesedésünkben hamar túlléptünk azon az első egyeztetésen elhangzott mondaton, hogy az új jogszabály megalkotásának apropóját a 89/1988-as MT-rendelet kényszerű átalakítása adja, nem pedig az a kormányzati felismerés, hogy szükség van egy, a korábbi hibák, hiányosságok kiküszöbölésén nyugvó, új szellemű szabályozásra.

Nem vitás, hogy felkérésünket követően az általunk letett javaslatcsomag több tekintetben túlmutatott a minisztérium hatáskörén, de talán joggal gondoltuk úgy, hogy hosszú várakozás után most jött el az ideje a rendrakásnak, amelynek hajlandóak lettünk volna az árát is megfizetni. (Hiszen hiába gazolom ki a saját kertemet, ha a szomszédból a szél újra meg újra átfújja a gyomot.)

Az első tervezet elkészültét követően már sejthető volt, hogy a várakozásainkkal és megalapozott szakmai javaslatainkkal ellentétben nem olyan szabályozás készül, amely kiutat jelenthet a taxis szakma világából. Az csak egy dolog, hogy a tervezetben a semmiből felbukkanó „iránytaxi” hosszú időre megméltelyezte a szakmai munkát, és elvonta a figyelmet az érdemi kérdésekről.

Többkörös egyeztetés, vita után mára eljutottunk oda, hogy a jelenleg kezünkben

lévő tervezet nem egyéb, mint a 89/1988. (XII.20.) MT-rendelet és a 21/1992. (X.27.) KHVM-rendelet összeollózott változata!

Csakhogy időközben eltelt több mint 20 év!

Szakértő csoportunk becsületére legyen mondván, hogy az eredeti rendeletről sikerült kivetetnünk a jobb oldali tükrök kötelező előírását a taxigépkocsikon, valamint elértük azt, hogy a taxi legyen balkormányos.

Ami viszont nem sikerült, hogy megértsük a rendeletalkotókkal, a vállalkozók a vállalkozásukhoz szükséges adminisztrációs terhek, és azok költségeinek csökkentését várják. Ez annál is inkább időszerű, hiszen hosszasan egyeztetéseink egy kormányzati ciklusváltást is átíveltek, és a jelenlegi kormányzat meghirdetett törekvése a kis- és középvállalkozások adminisztratív terheinek csökkentése.

ecometer

Ecometer taxióra hõnyomtatóval

36.000.-Ft

kezdõbefizetéssel, beszerelve, hitelesítve, taxióra beszámítással üzemképesen elvihető! Havi törlesztõ részletek megállapodás szerint fizethetők!

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

Mobil és ügyeleti szám:

06-20-9344-529

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

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

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

Ennek tükrében különösen furcsa, hogy minden szakmai érvelésünk ellenére nem hogy előre léptünk volna a taxigépkocsik minősítő és időszakos műszaki vizsgáztatásával kapcsolatos eljárási rend tekintetében, hanem éppen ellenkezőleg, az új tervezet visszalépést jelent.

18 évvel ezelőtt még elfogadható volt az akkori gépjárműpark összetételének és a vizsgáztatási technológia ismeretében, hogy „az 5 évnél idősebb autók műszaki vizsgáztatását megelőzően a személytaxi közlekedézbiztonsági szempontból kiemelten fontos fődarabjainak, szerkezeti egységeinek rendeltetésszerű használatra alkalmasságáról három hónapnál nem régebbi, szakértői intézmény által kiállított tanúsítás” (21/1992. (X.27.) KHM-rendelet 2. §. (3) b pont) legyen a vizsga egyik feltétele. Bár ez már akkoriban sem volt egyéb, mint a rendeletalkotó gyávaságából eredő kiskapuja, miután azt nem merték felvállalni – és az érdekképviseletek sem támogatták, hogy az 5 évnél idősebb autók ne lehessenek taxi!

Azóta eltelt egy kis idő, a gépjárműipar technikai fejlődését talán nem kell ecsetelni, de a „vizsgasorok” is jelentős változáson mentek át az elmúlt közel két évtizedben. Mit is jelent az akkori rendelet szövegének szinte szó szerinti áttemelése a mai tervezetbe? Nem más, mint azt, hogy a taxis ugyanazt a műszaki vizsgálatot kétszer végezteti el! Egyszer a tanúsítás érdekében, egyszer pedig a vizsga-

son, igaz, kétszer is fizet. Mindezt már az autók 0 éves korától. Ez egyszerűen elfogadhatatlan visszalépés, ahogyan a szervizkönyv megkövetelése is az. Azt gondoljuk, teljesen jogos az az igény, hogy az egyébként is igen magas minősítővizsga és vizgadíj ellenében elvégzett vizsgálatok legyenek elegendőek annak megállapítására, hogy egy autó alkalmas-e taxinak vagy sem.

Tisztázásra szorul, hogy a szakmai alkalmasság a szakmai vezető esetében a közlekedési hatóság által szervezett képzés és vizsga után, vagy korábbról meglévő ismeretek birtokában letett vizsga után kerül megállapításra. E tekintetben a tervezet 6.§ (1) a.) szakasz és a benne hivatkozott 1. melléklet b.) pontja elentmondásos.

Érthetetlen, hogy amennyiben a megkülönböztető rendszám leadásra kerül, miért kell a tevékenység felfüggesztését indokolni. Miért kellene azt tudni a hatóságnak, hogy tartósan beteg vagyok, átmenetileg külföldön vagyok, járművet eladtam, és még nem tudom pótolni, a pangó piac nem biztosítja a működési költségeket sem, stb.

Többfordulós egyeztetés történt a taxigépkocsi jobb oldali ajtajára kerülő azonosítóról. Az utasok többsége a hatósági engedély számát képtelen felismerni, megjegyezni, de a személygépkocsi forgalmi rendszámát, illetve a javaslatunk szerint az oldalajtón ugyanezt a

hat karaktert igen. (A hat karakter bár azonos a rendszám karaktereivel, de méretben és betűtípusban eltérő lenne, a rendszám-rendelet sem tiltja, és a forgalom többi résztvevőjét sem zavarja.) Ez jelentősen javítaná az utaspanaszok kezelhetőségét.

Továbbra is szakértői javaslatunk, hogy a diszpécserszolgálat működtetése annál a vállalkozásnál is engedélyhez kötött legyen, amelyik saját személytaxi, illetve személygépkocsi személyszállító eszköz állományával rendelkezik.

Tisztelt Államtitkár Úr!

Az elvesztegetett egy évet már nem kaphatjuk vissza! Rövidesen belekerülünk a rendeletalkotási folyamat sodrásába, ahol – keserű tapasztalataink alapján tudjuk – már senkit nem fognak érdekelni a szakmai érvek.

Ezért arra kérjük, hogy legalább most az utolsó egyeztetési körben fogadják el javaslatainkat, hiszen közös felelősségünk egy olyan rendelet megalkotása, amely ismét hosszú időre határozza meg a taxis tevékenység végzésének feltételeit, és teszi élhetővé vagy élhetetlenné a benne dolgozók számára.

Budapest, 2010. szeptember 17.

Tisztelettel;

**Peredi Péter, Sipeki József,
Dudás Zoltán, Tamás Miklós,
Metál Zoltán
szakértők**

Erről írt a **Taxisok Világa** 10 évvel ezelőtt, 2000 októberében

10 éve történt

Vizsgálódott a fogyasztóvédelem

A taxik ellenőrzési jogával felruházott hatóságok időről időre kampányszerű vizsgálatokat végeznek. Így volt ez 2000. év közepén is, amikor országosan 209, ebből Budapesten 72 gépkocsit ellenőriztek. Az ellenőrzés kiterjedt:

- Az ártájékoztatásra (szabályos, a rendeleteknek megfelelő tarifatablák)
- A panaszforumokra való tájékoztatásra
- Nyugta-, ill. számlaadási kötelezettség betartására
- A taxamérő információs adatainak kinyomtatására
- A taxamérő hitelességére, a plombák sértetlenségére
- A személytaxi-vezetői igazolvány meglétére
- A fényképes igazoló lap meglétére
- A taxiengedélyre, annak területi érvényességére

Az ellenőrzés történhetett állóhelyben, próbautazással egybekötve, vagy akár az ún. drosztlezárásos rendszerrel is. Az ellenőrök kirívóan durva szabálysértést nem állapítottak meg. (Nyilván nagy ívben elkerülték azokat a „veszélyes” helyeket, amelyekről bármelyik taxis tudott volna felvilágosítást

adni...) Az ártájékoztatás feltüntetésének ellenőrzése mellett kiemelten vizsgálták a maximált tarifa alkalmazásának feltételeit is. Ebben az időben a maximált tarifáról Budapest, Miskolc, Szeged és Balatonfüred önkormányzatai rendelkeztek (tudomásunk szerint ma sincs több helyen). Vizsgálták a Vásárlók Könyve meglétét, és konstatálták, hogy még soha, sehol nem történt ebbe a felesleges és idejétmúlt okmánya bejegyzés. A taxaméterplombák mindenütt sértetlenek voltak. Több alkalommal feltűnt, hogy a taxaméter hitelesítését követően, akár már másnap javítási bejegyzés került a taxaméternaplóba. A gépkocsik külső és belső állapotát megfelelőnek ítélték az ellenőrök, ugyanúgy a tisztaságot is. A fővárosban tevékenykedő taxik száma ez időben 5700-ra tehető, ebből 4500 különböző taxitársaságok berkein belül szolgált. Összességében megfelelőnek minősítették a taxi szektor szolgáltatási színvonalát, a panaszok a megelőző évekhez képest csökkentek, a felügyelőség ezt főleg a maximált tarifa bevezetésével magyarázta. Kiszabtak összesen 1 246 000 Ft bírságot, 50 esetben alkalmaztak figyelmeztetést vagy kötelezésre szóló határozatot. Taxiengedély visszavonására mindössze 1 esetben tettek javaslatot. (Tehát valóban nem jó helyen ellenőrizgettek...)

EGYENLŐ JOGOK

Férj a feleségnek:

– Gondoltad volna, drágám, hogy a házastársakat ugyanolyan jogok illetik meg?

– Fogd be a pofád, Béla és vasalj tovább!

* * *

Melyik az az állat, amelyiknek több mint a fele zsir?

– A zsiráf.

A Budapest Airport új tendert írt ki taxiszolgáltatásokra

BUDAPEST, 2010. október 7. – A Budapest Airport a mai napon új tendert írt ki a Ferihegyi Nemzetközi Repülőtérrel üzemelő taxi szolgáltatás nyújtásáról. Ezzel párhuzamosan a Budapest Airport az előírásoknak megfelelően tájékoztatta a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft.-t arról a döntéséről, hogy felmondja az eddigi megállapodást a jelenlegi üzemeltetővel.

A Budapest Airport számára a legfontosabb szempont az utasok biztonsága, kényelme és a nyújtott szolgáltatás minősége, ezért alapos piaci elemzést követően több, a budapesti taxispiacra jelenlévő céget hívott meg a részvételre a tenderben. A Budapest Airport célja az, hogy a leendő új szolgáltatót tisztességes és mindenki számára átlátható folyamat során a lehető legrövidebb időn belül válassza ki.

Kamerák, taxisok

SEGÍT AZ OMBUDSMAN?

Kedves Kollégák!

Az utóbbi hónapokban szinte minden héten történt olyan esemény (tarifacsökkentő verseny, fúzió, sárgatető-álomprojekt), ami alaposan felborzolta a taxisok idegrendszerét. Az OTSZ a lehetőségeihez képest nem hagyta szó nélkül ezeket a történéseket, ahogy azt sem, amit posztalán módon képesek az illetékesek eljátszani velünk, a térfigyelő kamerák segítségével. Az ezerszámra kipoztázott, munkavégzés közbeni szabálysértési bírságok behajtása mára már nagyüzemi pénzbehajtássá nőtte ki magát. Az OTSZ

Országgyűlési Biztosok
Hivatala
Dr. Szabó Máté részére
Budapest
Nádor u. 22.
1051

Tisztelt Állampolgári Jogok Országgyűlési Biztosa!

Alulírott Metál Zoltán az Országos Taxis Szövetség megbízásából az alábbi kérelemmel fordulok Önhez:

Az elmúlt időszakban jelentősen megnövekedett azon esetek száma, amikor taxis kollégáink a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése miatt azért kaptak büntetést az illetékes rendőrkapitányságoktól, mert a megállásra vonatkozó szabályok megszegésével álltak meg a közutakon arra a rövid időre, amíg az utas be- vagy kiszállt az autóból.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. (Kkt) 21.§ (1) bekezdés d./ pontja értelmében a gépjármű üzemben tartója, illetve a 21/A. § (2) bekezdésben meghatározott esetben a gépjárművet használatra átvevő személy felel azért, hogy az általa üzemeltetett, illetve használt gépjárművel a járművel történő megállásra és várakozásra vonatkozó – külön jogszabályban meghatározott – egyes előírások betartásra kerüljenek.

A közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabálysértések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII.29.) Korm. Rendelet 5. § értelmében a Kkt. 21. § (1) bekezdés d) pontjához

névében kb. két hónapja ígéretet tettem Nektek, hogy megkeressük azt az ügyvédi irodát, akik felvállalják és végigviszik a jogi képviselőnket, ebben az ügyben. A levél elkészült, már olvashatjátok is ebben az újságban. Az ügyvédi iroda díját többek között azokból a száz forintokból finanszíroztuk, amivel többen támogattatok a szövetség költségeit. Bízom benne, hogy mielőbb választ kapunk a kérdéseinkre, és megnyugtatóan zárul e rémálom.

Üdvözlettel:

Metál Zoltán elnök
Országos Taxis Szövetség
+3670 3838 000

kapcsolódóan a gépjármű üzemeltetője a 4. mellékletben meghatározott összegű bírságot köteles fizetni az abban hivatkozott jogszabályi rendelkezés megsértése esetében. A 4. melléklet szerint a megállás tilalmára vonatkozó szabályok (KRESZ 15. § (1) bekezdés a), c), d), e), f), g), h), i), j), l), m) pont) megsértése miatt kiszabható bírság összege 30 000 Ft.

A büntetések kiszabásának jogpolitikai célja a társadalom

védelme érdekében annak megelőzése, hogy akár az elkövető, akár más, bűncselekményt vagy egyéb szabályszegést kövessen el. Ennek szellemében a Büntető törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. tv. 83. § (1) bekezdése – a bűncselekmények vonatkozásában kimondja, hogy a büntetést a törvényben meghatározott keretek között úgy kell kiszabni, hogy igazodjék a bűncselekmény és az elkövető társadalomra veszélyességéhez, a bűnösség fokához, továbbá az egyéb súlyosító

Havi aforizma

A média uralta világban a legvadabb állítások is tényekké nőhetik ki magukat, ha sokáig hangoztatják őket.
Michael Crichton

enyhítő körülményekhez. Ennek megfelelően sor kerülhet akár a büntetés kiszabásának mellőzésére is.

Ezek a büntetéskiszabási elvek azonban nyilvánvalóan nem csak a bűncselekmények esetében, hanem az annál kisebb súlyú szabálysértések, ill. egyéb jogszértések esetében is érvényesek.

A fentiekben részletezett szabályrendszerben azonban ezek az alapelvek nem érvényesülnek, a megállásra vonatkozó KRESZ-szabályok megsértése esetén a közigazgatási bírság kiszabása automatikusan történik. Az objektív felelősség nem csupán abban az értelemben érvényesül, hogy a felelősségre vonható személyek körét meghatározza és kizárja a felelősség alóli kibújás lehetőségét. A bírság kiszabása során semmiféle mérlegelésre nincs lehetőség és nem kerülhet sor sem

Eljárési határidők szabálysértési bírságolásoknál

A „nulla tolerancia” jegyében mostanában igen csak megszorodott közigazgatási bírságolás eljárásai rendje a következő:

– Először kapunk kell egy „Értesítés” című nyomtatványt, amelyben felhívják a figyelmet a szabálysértés tényére, megnevezhetjük a levélen található kódszám segítségével az interneten az esetről készített képeket, továbbá nyilatkozhatunk, hogy ki vezette a gépkocsit az adott időben. Ez az értesítés nem határozat, nem végzés, tehát nem emelkedik jogerőre, ez csak egy tájékoztatás, amire természetesen lehet reagálni, nyilatkozatot, észrevételt, kifogást beadni, panaszkodni.

Az értesítést követően születik döntés, ezt egy HATÁROZAT formájában kapjuk meg. Amennyiben jogellenesnek találjuk, akkor 10 munkanapon belül fellebbezéssel élhetünk 5000 Ft illetékbellyel lerovása mellett, amit a fellebbezésre kell ráragasztani.

A hatóságnak a bírságot a szabályszegés elkövetését követő 60 napos jogvesztő határidőn belül kell kiszabnia. A 2010. április 1-jén hozott 410/2007. kormányrendelet 9. § (4) értelmében, a bírság akkor tekinthető kiszabottnak, ha azt kézbesítették:

“(4) A Kkt. 21. § (4) bekezdésében meghatározott határidő jogvesztő. A határidő számítása során a bírság akkor tekinthető kiszabottnak, ha a határozatot az ügyfélnek a közigazgatási hatósági eljárás és

szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény szerint kézbesítették.”

Az itt hivatkozott törvény a 2004. évi CXL. törvény (Ket.). Ami a (Ket.) szerinti „főszabálykenti” kézbesítést illeti, az a következő: 78. § (5) bekezdés: „a hatóság a döntést hivatalos iratként kézbesíti.” 78. § (10) bekezdés első mondatának első fordulata: „a döntés közlésének napja az a nap, amelyen azt írásban vagy szóban közölték.” Vagyis amikor az az ügyfél tudomására jutott.

Mit jelent ez a gyakorlatban? Azt, hogy a 60 nap az elkövetés napjától kezdődik és a határozat átvételének a napján zárul.

Lehet kicsi időt nyerni, ha valaki később veszi át a határozatot (nem az értesítést!), de vegyük figyelembe, hogy a jogszabály ma már ismeri és alkalmazza a „kézbesítési vélelem” fogalmát. Ez azt jelenti, hogy a postás által megküldött második kézbesítés napjától számított 5. munkanapon akkor is kézbesítettnek minősül az irat, ha azt senki át nem veszi és visszamegy a feladóhoz. Ugyanis mindenki köteles gondoskodni a hivatalos levelek átvételéről.

Megállapítható tehát, hogy amennyiben a szabálysértési határozat az elkövetéstől számított 60 napon belül nem jut az elkövető tudomására, az jogvesztő határidőnek minősül, vagyis olyan, mintha meg sem született volna. Hozzáteszem azonban, hogy a hatóság időnként vitatja ezt a szabályt...

az „elkövető”, sem a cselekmény társadalomra veszélyességének vizsgálatára, sem pedig méltányosság alkalmazására.

Mindez azonban oda vezet, hogy a taxisok munkája ellehetetlenül.

A Magyar Köztársaság Alkotmányáról szóló 1949. évi XX. Tv. 9. § (2) bekezdése kimondja, hogy a Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.

A 70/B § (1) bekezdése értelmében a Magyar Köztársaságban mindenkinek joga van a munkához, a munka és a foglalkozás szabad megválasztásához. Ez az alapjog természetéből eredően ki kell terjedjen a munka, ill. a foglalkozás szabad gyakorlásához való jogra is.

A fenti szabályozás mellett azonban a taxisok mindennapos szinten találják szemben magukat azzal a ténnyel, hogy ha megakarnak állni az utas felvétele vagy éppen kiszállása érdekében, vagyis ha munkájukat akarják végezni, akkor számolniuk kell a megállásra vonatkozó KRESZ-szabályok megsértése miatt a 30 000 Ft-os bírság kiszabására – naponta akár több alkalommal is. Ráadásul a térfelügyelők kamerák elterjedésével ezen cselekmények elkövetésében igen nagy a „lelepleződés” esélye.

Nyilvánvaló tény, hogy a taxi-szolgáltatás nem működhet úgy, hogy a leendő utast akár több sárral a kiinduló címtől távolabb

Húzni kell az időt!

Nemrégiben olvashattatok kollégánk győzelméről, akivel szemben visszavonták a közlekedési bírságról szóló határozatot. Most újabb kolléga kereste meg szerkesztőségünket, aki hasonló sikerről számolt be. Neki az időhúzással sikerült elkerülni a szabálysértési büntetés kifizetését. Rövidítve és szerkesztve a megszüntető végzés:

VÉGZÉS

Az ügyféllel szemben hivatalból indított közizgazgatási eljárást

megszüntetem.

*A végzéssel szemben hatóságomhoz benyújtott fel-
lebbezésnek van helye.*

INDOKLÁS

Az üzemben tartóval szemben eljárást indult, mert az általa üzemeltetett gépjárművel a KRESZ előírásait megszegve álltak meg.

Az értesítést követően a taxis beadványt terjesztett elő, melyben előadta, hogy a közizgazgatási bírság kiszabását nem tartja jogosnak, mivel taxisoförként dolgozik és taxi rendelés miatt érkezett a helyszínre. Továbbá előadta, hogy kb. 5-10 percet

töltött ott és a gépjárművet nem hagyta el. A fentiek figyelembe vételét kérte a hatóságtól.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 21. § (4) bekezdés alapján a közizgazgatási bírságot a hatóság – szabályszegést követő – 60 napon belül szabja ki. Tekintettel arra, hogy a 410/2007. (XII.29.) Korm. Rendelet 9. § (4) bekezdése alapján Kkt. 21. § (4) bekezdésében meghatározott határidő jogvesztő, és a szabályszegés elkövetésétől a határozat közléséig több mint 60 nap eltelt, így az üzemeltetővel szemben az eljárás lefolytatására, és a közizgazgatási bírság kiszabására nincs jogszabályi lehetőség, ezért a hatóságomnál előterjesztett beadványának elbírálása nem szükséges és nem indokolt.

rendőrségi főtanácsos, főkapitány

Gondolom, célszerű magyarra lefordítani ezt az amúgy magyarul írt határozatot. Ha 60 napig nem szabják ki a közizgazgatási bírságot, akkor arra már nincs lehetőség! Húzni kell tehát az időt levelezéssel, vagy bármi más módon. Kollégáknak sikerült, remélem nektek is fog...

Juhász Péter

tudja csak felvenni a taxis, és az sem, hogy nem az általa kívánt helyszínen áll meg a kiszállás érdekében.

Ugyancsak kivitelezhetetlen, hogy pl. a taxis társaságok diszpécserközpontjai olyan nyilvántartással rendelkezzenek, ami az egész ország területén nyilvántartja a megállni tilos táblákat, s így a telefonos taxirendelés esetén már előre jelzi az utasnak, hogy az általa megjelölt kiindulási ponton nem tudja őt felvenni a taxis.

Ezen szabályok végletes alkal-

mazása egyébként oda vezethetne, hogy akár a mentősök, akár a postások, akár a pénzszállítók, akár a közüzemi szolgáltatók, akár a személyszállító járművek üzemeltetői folyamatos bírságolásoknak lennének kitéve. Amennyiben azonban ezen szolgáltatást végzőkkel szemben nem kerülnek kiszabásra hasonló bírságok, úgy az felveti a diszkrimináció tilalmának megsértését is.

Az Alkotmánybíróság 782/B/1998. számú határozata indoklásában kimondja, hogy a személytaxis szolgáltatás rendel-

tetése a közforgalmú tömegközlekedés kiegészítése azáltal, hogy a tömegközlekedési eszközök igénybevétele helyett vagy amellett, a menetrendtől eltérő útvonalakon vagy időpontokban is biztosítsa a felmerülő közlekedési szükségletek teljesítését. E lakossági és idegenforgalmi fogyasztói igények kielégítése tehát azt jelenti, hogy a személytaxis-szolgáltatás a tömegközlekedés része.

Úgy véljük, ez egyrésztől semmiképpen sem lehetett a jogalkotó akarata, másrészt sérti a taxisok munkához, a munka szabad megválasztásához és szabad gyakorlásához való jogát is.

Különösen nem lehetett cél egy olyan tevékenység gyakorlásának korlátozása, mint a tömegközlekedés részét

Folytatás a 9. oldalon

Nyílt levél a közterületi kamerák kezelőinek

Közterületi kamerák monitorai előtt ülő kedves Hölgyek és Urak!

Budapesti taxisok vagyunk. Munkahelyünk az utca. A közterületen dolgozunk, ott várjuk a rendeléseket, ott vesszük fel és tesszük ki utasainkat. Amikor megállunk egy percre az utcasarkon, a járdán, a megállni tilos hatálya alatt, esetleg másodiknak az úttesten, nem Önöket akarjuk bosszantani, nem a többi közlekedőt akarjuk zavarni vagy akadályozni, egyszerűen csak dolgozunk. Ott vesszük fel az utast, ahol ő szeretné, és ott tesszük ki, ahol dolga van. Mi nem mondhatjuk neki, hogy sétáljon el a következő szabályos parkolóhelyig, vagy szálljon be menet közben. Mi nem tehetünk róla, hogy utasaink esetleg olyan helyen lagnak, dolgoznak, vagy intézik ügyeiket, ahol nem lehet szabályosan megállni. Budapest belterületén ugyanis – mint nyilván Önök is nagyon jól tudják – szinte sehol nem lehet szabályosan megállni. Ez nem a mi bűnünk, hanem a város sajátosságából és a hatalmas forgalomból adódó tény. Mi nem szeretnénk szabálytalankodni, de időnként rá vagyunk szorítva. Munkánk során annak a KRESZ-nek az alkalmazására kényszerülünk, ami egy végletekig elavult, a mai gépkocsiforgalom egytizedére tervezett, azóta toldozott-foltozott 1975-ös törvény. Igyekszünk, amennyire lehet, megfelelni ennek a szabályozásnak, de néha a legnagyobb jóindulattal sem tudjuk minden paragrafusát betartani.

Bár minden bizonnyal közöttünk is vannak durva szabályszegők, agresszív vezetők, de higgyék el, a taxisok zöme nem ilyen. Többségünk ragaszkodik a munkájához, szereti azt, és ennek jövedelméből tartja el önmagát és családját. Talán Önök is hallottak már róla, hogy a fővárosban túl sok a taxi. Másokhoz hasonlóan a mi életünk sem könnyű, sokszor napi 12-14 órát vagyunk az utcán, hogy megkeressük a megélhetésünkhöz szükséges pénzt. A mindennapos büntetések egyszerűen nem férnek bele költségvetésünkbe, így lassan egész szakmánk ellehetetlenül, elszegényedik. Bizunk benne, hogy nem ez a cél...

Kérjük és köszönjük megértésüket:

*A fővárosi taxisok.
(Lejegyezte: Nagy Zoltán)*

Ajándék... Feleség a férjének:

– Szívem, tudod mit szeretnék az ötvenedik születésnapomra? Egy nercet vagy egy rókát.

– Rendben van, nekem mindegy, de a ketrecet neked kell tisztítani!

Tisztelt Kollégák!

A City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet **150-200** fő olyan kolléga előzetes jelentkezését várja, aki a jövőben a City Taxis alvállalkozói tagság mellett szívesen vállalna nagyobb mennyiségű szolgáltatási lehetőséget a reptérről.

Feltételek:

- saját névre szóló taxi engedély
- stabil vállalkozói háttér
- 3-4 éves taxis tapasztalat
- alapfokú angol nyelvtudás
- nagyméretű, reptéri szolgáltatásra alkalmas, max. 4 éves gépkocsi



Jelentkezési lehetőség e-mailben

citytaxi@citytaxi.hu

vagy személyesen irodaidőben a következő címen:

**1119 Budapest, Vahot u. 6.
City Taxi ügyfélszolgálat**

A vállalkozás, a gépkocsi és a személyes adatok mellett az írásos jelentkezéshez kérjük csatolni a gépkocsivezetőről, és a gépkocsiról készült fényképet. A City Taxi a jelentkezéseket kizárólag reptéri tender nyertessége esetén, beérkezési sorrendben dolgozza fel.



taxi2000



Tudtad, hogy a Taxi2000-nél

- *Most nincs belépési díj?*
- Csekkjeidet folyamatosan válthatod be?
 - 2 hetente fizeted a tagdíjad?
- Prémium kategóriás autót is bérelhetsz?
- URH-t és POS terminált is kölcsönözhetsz?
 - Több szórakozóhelynél is biztosítunk címfelvételi lehetőséget?

Az elmúlt 10 év legmagasabb címállománya, közel 90 000 megrendelés, korlátozott létszám, biztos tarifa, biztos megélhetés, kockázat és bizonytalanság nélkül továbbra is:

taxi2000

Csatlakozz hozzánk MOST jelentős kedvezmények mellett!

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

Folytatás a 6. oldalról

képző személytaxi-szolgáltatás.

Az elmúlt évek eseményei alapján egyre több olyan szabály született, mely a taxisok védelmét erősítette. A sérelmükre elkövetett cselekményeket is büntetőjogi védelem alá vonták, ezzel is erősítve azt, hogy az általuk ellátott feladat közfeladat.

Mindezekre is figyelemmel tehát egyértelműen megállapítható, hogy a fenti szabályozás sérti a taxisok vállalkozáshoz, munkához, ill. a munka szabad gyakorlásához való jogát, teljességgel ellehetetleníti, hogy közfeladatnak minősülő munkájukat, a tömegközlekedés kiegészítését jelentő sze-

mélyszállítási feladataikat ellássák.

Kérjük tehát a T. Állampolgári Jogok Országgyűlési Biztosa eljárását a fenti anomália felderítésében és hatékony segítségét abban, hogy ezt a helyzetet orvosolni lehessen akár jogszabályalkotással (pl. kiegészítő szabályalkotással, mely - pl. a

buszavók használatához hasonlóan - kivételt teremt a taxisok számára az utas ki- és beszállásához szükséges időtartamú megállási lehetőség biztosításával), akár egyéb eszközökkel.
Budapest, 2010. október 4.

Tisztelettel:

Országos Taxis Szövetség
Metál Zoltán elnök

Fúzió a fővárosban

Rádió Tele5 Taxi Holding Kft.

Az utóbbi hetekben a taxisok között az egyik legnépszerűbb téma a Tele5 Taxi és a Rádió Taxi fúziója volt. A meglepetésszerű akcióról csak a legritkább esetekben szóltak pozitív hangnemen az érintettek. Szídták a tulajdonost a Rádiónál, Tele5-nél egyaránt. Annak ellenére, hogy ilyen egybeolvasásra már volt példa a fővárosban is, legutóbb a Budataxít „integrálták” éppen a Tele5-be. Ez a mostani fúzió az alkalmazotti létszámot is beszámítva, közel ezer embert érintett és igen sokaknak okozott bizonytalanságot. A részletekről és az elképzelésekről Horváth Csabát, a Rádió Tele5 Taxi Holding Kft. ügyvezető igazgatóját kérdeztük.

• **Gondolom, nem titok előtted sem, hogy nagyon sokan szídtak téged is, Pásztor Gyurit is. Ugyanakkor a riport idején már érezhetően elkezdtek rendeződni a sorok. Hol tartotok most az egyesüléssel? Kik alkotják az új kft. tulajdonosi körét? Befejeződött az átalakulás, vagy van, aminek még meg kell történni a közeljövőben?**

• Érdekes azért, hogy a tagdíjak csökkentéséről kevesebb szó esett, pedig ez volt az egyik első, nem csak gesztusértékű lépésünk. A teljes átalakulás hosszabb, közel fél éves folyamat. Az új cég tulajdonosi köre gazdasági társaságok mögött álló magyar magánszemélyekből áll, a Gyurival mi is résztulajdonosok vagyunk. Ami kérdésed további részét illeti, az utóbbi napok egyik legfontosabb jellemzője, hogy minden szinten elkezdődött a megfelelő kommunikáció. A történetek után sokan meglepődtek azon, hogy leülünk a taxisokkal - akiket a jövőben egyébként belső ügyfeleinknek tekintünk - és a valós, vagy vélt problémákat át lehet beszélni velünk. Ezt az elmúlt időszak eseményei tekintetében is hiányolták, de a probléma - úgy hiszem - megoldódott, valamilyeni érintett érdekét szem előtt tartva, folyamatosan egyeztetünk. Mindenkinek azt mondtam, ha észérvekkel jönnek hozzám, vagy a vezetésben részt vevőkhöz, javaslatokat kivétel nélkül átgondoljuk és természetesen, ami ezek közül megoldható, azt teljesítjük. Október első napjaiban pont ilyen okokból volt itt egy társaság, melynek létszáma menetközben 50 főre duzzadt. A két cégnél korábban használt tarifaszorok „összefésülése” volt a problémájuk, fogadtuk a küldöttséget és tisztességes kompromisszumot kötöttünk. Az utcai tarifa marad 240 Ft, a telefonos 218 Ft, a kedvezményes 194 Ft lett, ugyanakkor maradt az állami közbeszerzé-

sekre megállapított 184 Ft-os tarifa is. Egy szerűen azért, mert ezek a fuvarok olyan mértékű visszatérítést igényelnek, melyek-



Horváth Csaba: – A problémákat mi is látjuk, a megoldásokon folyamatosan dolgozunk

nek finanszírozását csak ilyen mértékű vitedíjjal tudjuk vállalni. A Tele5-ösök javaslatára a repülőteri transzfer-áron is változtattunk kicsit, felfelé. Megbeszéltük a taxisok megbízottaival a kérdést, majd kézfogással tudtunk elválni egymástól.

Munkatársaink keményen dolgoznak azon, hogy ezekkel - a jelen piacon egyébként nem alacsony - árakkal is el tudják adni a szolgáltatást. Bizakodóak vagyunk, de ha a szükség úgy hozza, mi sem hagyhatjuk fi-

gyelman kívül a versenytársak lépéseit. Viszont mindenkit meg szeretnénk nyugtatni, hogy elköteleztünk vagyunk az árak tisztességes nyereséget is tartalmazó önköltségi szint felett tartásában. A 150-170 forint körüli kilométerdíjat alkalmazók megítélésünk szerint nincsenek valójában tekintettel a velük szerződésben lévő taxisok jövőjére.

• **Az összeolvasással kapcsolatban szerintem joggal háborodtak fel az érintettek azon, hogy úgy bántak velük, mint néhány zsák krumplival. Sok alkalmazott aznap tudta meg, hogy nincs munkája, egyszerűen ki van rúgva, amikor a dolog nyilvánosságra került. A taxisok is egyik napról a másikra lettek átterelve az új cégbe. Muszáj volt ilyen embertelen stílusban végrehajtani az átalakulást?**

• Lehet, hogy meglepő, amit mondok, de ez a megoldás nekem is nagyon fáj, bár a zsák krumpli hasonlat túlzó. Az új társaságnál maradók, az utasok és természetesen a tulajdonosok hosszú távú érdekeit szem előtt tartva az egyesülést nem nagyon lehetett másképp megoldani! Tudtuk, ha ezt a lépést idejekorán megszellőztetjük, és így tudatosítjuk a kollégákban, hogy milyen mértékű átalakításon megy majd keresztül a fővárosi taxipiac, valószínűleg nagyon sok kárt okoztak volna nekünk azok, akik ebben ellenérdekeltek voltak. Szerintem ezt az állítást beláthatja bárki, aki reálisán átgondolja a helyzetünket. Sokak személyes érdeke is csorbult a fúzióval, bizonyos pozíciók megszűntek, ami ha előzetesen kiderül, az csak nehezítette volna az egyesülést. Ezért kellett az egészet ti-

A bankigazgató rászól a biztonsági őrre, mert az öreg ismét néhány percet késett a szolgálatból.

– Pista bácsi! Vegye tudomásul, hogy a bankban a pontosság ugyanolyan fontos, mint... mint mondjuk a katonaságnál! Volt maga katona?

– Igen kérem, voltam.

– Na, és mit mondott magának az ügyeletes tiszt, amikor késve ment be a laktanyába?

– Azt mondta, hogy: Alezredes elvtárs, jelentem, a zászlóalj felsorakozott...

tokban tartani, de meggyőződés, hogy közel 1000 ember nemcsak, hogy túléli a válságot, de már középtávon is nyer a „fúzióval”. A meghatározó többség érdeke volt az abszolút titoktartás, ami egyébként mint módszer, nem ismeretlen a hazai üzleti világban sem. Erre vannak pozitív és negatív példák egyaránt. Volt Magyarországon olyan multicég, amely az összes alkalmazottat behívta egy szombati napra, és mind a 250 dolgozónak ott mondta el, hogy aznap bezárta a gyár kapuit. Mi viszont nem bezártunk, hanem koncentráltuk erőnket, az év első felében jelentőset invesztáltunk technikai és IT fejlesztésekbe, jelentősen csökkentjük költségeinket, melynek következtében piaci helyzetünk már most jelentősen stabilabbá vált.

• Kítűzött célotok szerint Budapest legnagyobb társaságává kívántok válni. Ami a létszámot illeti, ez már talán az indulásnál megvalósult. Ha ehhez elegendő munkát is tudtok adni a taxisoknak, akkor sikeres lehet az elképzelés. Ugyanakkor az átalakulással kapcsolatban felmerültek apró, napi problémák is, melyek mérgezik miniket csapat viszonyát. Például a „rég” rádiósok címfelvételei lehetőségét jelentősen korlátozza az, hogy a Tele5-től érkezettek rádióinak teljesítményére, antennáinak hosszára és az egyéb segédeszközökre a gyakorlatban nincs semmiféle tiltás. Így a Rádió taxisok szigorúan szabályozott berendezéseikkel labdába sem rúghatnak a munkafelvételeknél. Ezért sokan más céghez mentek. Tervezték e téren egységes követelményrendszert?

• Elsősorban a legjobbak szeretnénk lenni, de természetesen ki fogjuk használni a méretünkből adódó lehetőségeket is. Hiszem, hogy ezt belátható, de reális időn belül a velünk szerződő taxisok, az alkalmazottaink és a velünk utazó utasok is vissza fogják jelezni. Az antennákkal kapcsolatosan látszik, hogy a Tele5-től jött kollégák között is csak egy szűkebb réteg élvezte ennek a helyzetnek az előnyeit. Mint ahogy az a napokban kiderült, működött néhányuknak egy illegális átjátszója is, amire rövid idő alatt rájöttünk. Megkértük ugyanis a rendszer karbantartóját, hogy kezdje el leszerelni a korábbi átjátszókat, mert csak a két korábbi cég 4 legjobb helyén lévő átjátszóit tartjuk meg. Miután ez megtörtént, meglepetéssel vettük észre, hogy bizonyos emberek ugyanúgy beszélgetnek tovább azon a frekvencián, melyen elméletileg már nem is működött az átjátszó. Abba, hogy ez esetleg a korábbi címfelvételeknél, vagy máshol hogyan és kiknek segített – bár tudjuk – most nem megyek bele, ilyen a Rádió-nál nem létezett. Az egyébként a Citadellán elhelyezett kalóz-átjátszót is természetesen kikapcsolták. Mi ezeknek a plusz technikáknak abszolút ellene vagyunk. Egységes feltételeken alapuló, korrekt versenyszellemet szeretnénk, természetesen azonos feltételek mellett. Folyamatban van egy nagy csere-rádió park beszerzése is, aminek köszönhetően napi 8-9 autóban ki fogjuk cserélni a rádiókat, egynélő feltételeket biztosító berendezésekre.

Az antennahosszokat szeretnénk egységesíteni, továbbá a látható kábelek hívei vagyunk, és nem nézzük majd el egyéb „segédberendezéseket” működtetését sem. Egy kis időre még szükségünk van, addig a taxisoktól türelmet kérünk.

• A címre érkezés ideje sem volt azonos a két cégnél. Melyik marad?

• Erről még folynak a tárgyalások a két cég etikásaival. Egyelőre próbáljuk a korábbi rádiós megoldást, de végiggondolunk más lehetőségeket is. Jelenleg a 2/5/10 perccel dolgozunk

• Lesz közös Etikai Szabályzat?

• Lesz! Jelenleg a két cég részéről az etikások „gyúrják” össze a korábbi verziókat. Amikor készen lesznek, menedzsment-szinten egyeztetjük, és majd minden taxisunk megkapja egy könyvecske formájában.

• Az látható, hogy a taxik egyik oldalán az 5-ösök látszanak, a másikon a 7-esek. A szabadjelzők viszont a korábbiak. Melyik marad a végleges?

• Ez most még számunkra is kérdés, valószínűleg fel fogunk kérni egy formatervezőt, hogy rövid időn belül egy új dizájnnal jelenhessünk meg a piacon. Ennek része lehet az egységes, új szabadjelző, amit mindenki el tud majd fogadni.

• Tehát a kettőből születik egy vadonat új?

• Igen. Lehetőség szerint viszont olyat szeretnénk, mely mindkét korábbi formát és ezzel kicsit a hagyományainkat is magában hordozza.

• A korábban a Budánál, vagy a Tele5-nél beszédet kauciókról az utcadán, hogy nem fizetitek ki, holott azt a taxis befizette. Nincs rá pénz?

• Stabil az anyagi hátterünk, és a kérdés félinformáció alapul. Az új cég e tekintetben is garanciát vállal a korábbi befizetésekre. Akár a Budataxinál, akár a Tele5-nél történt. Azonban olyan kaotikus állapotot örököltük a nyilvántartások többségében, hogy ezt előbb rendezni kell. Mi csak türelmet kértünk azoktól a kollégáktól, akik leadták a kilépő papírjukat. Ők feltüntették ezen a telefonszámokat is, így mindenkit egyenként vissza fogunk hívni. Azt senki sem várhatja el, hogy

bemondás alapján kifizessünk bárkinek is olyan kauciót, melyről semmiféle papír vagy dokumentum nincs. A gépekben ezek az adatok rögzítve lettek, időbe telik, amíg rendszerezzük. Azt is tudni kell, hogy Tele5 irányból iszonyú méretű tagdíjelmaradásokat találunk, van köztük több százeres nagyságú is. Úgy gondoljuk, hogy kilépés esetén mindenkinek azt az összeget adjuk vissza, amivel neki a társaság bizonyíthatóan tartozik, ha tartozik. Se többet, se kevesebbet!

• A 2777 forintos bárhonnban bárhová ár marad? Kötelező lesz a Tele5-ösöknek is?

• Marad, de e téren is megállapodtunk a Tele5-ösökkel. Vagyis, az ablakról levesszük a matricát, mert nehezítették, hogy elég sok nagy szállodánál ez problémát jelenthet mindenkinek. Portásnak, taxisnak egyaránt. Ezt az érvet elfogadtuk. Megállapodásunk szerint hirdethetjük tovább ezt az akciót, viszont az ilyen fuvart nem kötelező felvenni. Bár megjegyzem, erről a speciális árról azért már Tele5-östől is kaptam pozitív visszajelzést...

• Panasz volt a diszpécserközpontra is. A telefonok csöngenek a semmibe, a központ nem jelentkezik, a megemelkedett címlománnyt nem képes ez a jelenlegi kapacitás lekezelni. Morogtak az utasok és taxisok egyaránt. Miközben jó telefonosok és diszpécserok váltak munkanélkülivé az azonnali kirúgás miatt.

• Mi minden tőlünk telhető megtettünk, de kétségtelen, nem ment problémák nélkül ez a nagy átállás. A korábbi címmennyiségünk majdhogynem megháromszorozódott. De látjuk mi is a problémákat. Reagálva az első napok eseményeire megnöveltük a diszpécserközpont területét, új állásokat alakítottunk ki, így már műszakonként 12-13 ember dolgozik, ez elég a zökkenőmentes szolgáltatáshoz.

• A központ kapacitása ehhez elegendő?

• Igen, mindössze diszpécserket kell szerződtetnünk. A rendszert eleve jóval felülterveztük, teszteltük is például a BKV-sztrájk alatt. Nem volt vele probléma. A korábban Tele 5-től elbocsátott dolgozókat is szívesen látjuk. Jelentkezni Németh Tamásnál lehet.

• Sok sikert kívánok! berkó

Külvárosi díjszabás a Belvárosban

Csaló taxisok rács mögött

New Yorkban 48 ezer taxi végzi a személyi fuvarozást, ezek közül 59 ellen indult eljárás, mert az ellenőrök azon kapták őket, hogy kétszeres tarifával szállították kuncsaftjaikat. A csúcstartó 5100 esetben csalat másfél év alatt. A jelentésből az is kiderül: az utóbbi két évben 22 ezer taxis használta helytelenül a díjmérőjét, 286 ezerszer számláztak a jogosnál nagyobb összeget, ezzel több mint egymillió dollárral károsították meg utasaikat.

A taxióra egy különleges műszer a gépjárműben, úgy tűnik nem csak hazánkban. Az Amerikai Egyesült Államokban ugyan engedélykövők vannak, mégis igen sok gépkocsiban látni olyan bevándorlót, aki a nyelvet sem beszéli, nemhogy helyismerete lenne. Mindezek után talán az sem meglepő, hogy New York-

ban működő taxisokat ellenőrző bizottság által végzett felmérés számos hiányosságra derített fényt az elmúlt időszakban. Akkor lássuk a tényszerű adatokat. Csak ebben az amerikai nagyvárosban 48 ezer taxi végez személyi fuvarozást. Közülük 22 ezren helytelenül használták az utóbbi két esztendőben a taxi-

Az erősek összefognak, a gyengék széthullanak!

- 1.) „Az erősek összefognak, a gyengék széthullanak!”
- 2.) „Biztos, hogy lesz jövedelemadó-csökkentés! 2011.01.01.-től az sja. 16%”
- 3.) „Támogatni fogjuk a magyar kis- és középvállalkozásokat” (Társasági nyereségadó 10%-al csökkentve!)
- 4.) „Lesz újra Széchenyi-terv!”
- 5.) „Rendet akarunk és teszünk, hogy a tisztességes állampolgár biztonságban érezhesse magát!” (A folyamat elkezdve!)
- 6.) „A ciklus végére 1 000 000 munkahelyet teremtünk!” (Mintha ez is elkezdődött volna, lásd Audi és Opel Gyár.)
- 7.) „Bevezetjük a bankadót!” (Megtörtént!)
- 8.) „Megsegítjük a becsapott devizahiteleseket!” (Folyamatban van!)

Igen ám, de hogyan? Csak úgy sikerülhet, ha mi is segítünk a politikusoknak. Szerintem most jók az esélyeink.

Az idézetek nem szövegrészek! A frissen megválasztott miniszterelnökünkötől valók. Nem vagyok „FIDESZ-drukker”! Most mégis úgy érzem, megérdemlik a támogatásunkat. Szinte minden eddigi, számomra, számunkra fájdalmas dologra pozitív válaszokat kaptunk. Miért jegyzem meg, miért fontos ez egy szakmai lapban? Azért, mert ezek politikai üzenetek, melyeket nekünk kell lefordítani „taxis” nyelvre. A mi dolgunk csatlakozni, nekünk kell az idézetek szellemében megoldani a ránk váró feladatokat, melyekből van bőven!

Sajnálatos módon nem éreztünk rá a fantasztikus lehetőségre. Adott a döntésképes környezet, van karizmatikus, nagy tekintélyű vezetője az országnak, és mi nem szakmai dolgokkal foglalkozunk. Nem, mi acsarkodunk, kibabálunk egymással, hülyének nézzük volt kollégáinkat. Nem a piaci jelenségek vizsgálatával, majd a következtetések levonásával tesszük a dolgunkat. Nem, mi csak acsarkodunk egymással és a taxis kollégákkal! Mi taxisok nem vagyunk különben. Az árálágergetést simán lenyeltük! Kész röhej, de a 150 Ft-os cég növelni tudja a létszámát! Elképesztő ennyi öngyilkosjelölt! Örület 150 Ft alá csökkenteni a tarifát. Persze a 42% vállalt visszapörgetés is már túl van a hülyeség határán. Vagy ez nem is hülyeség?! Szándékos tönkretételi kísérlet, lassú kivégzés? Lehet, hogy valaki vagy valakik már látják, amint „rabszolga” lesz a büszke taxiból?! Kicsit nő a forgalom, nő a visszapörgetés is. Világos, csökkentjük a tarifát, csökken a jutalék is. Nem lenne értelmesebb egymás érdekeinek figyelembevételével haladni, javítani a gazdasági helyzetünkön? Szerintem igen, csak most már nagy a baj, megszületett a bizalmatlanság. Kicsit rázósabb megfelelő koncepciót kidolgozni, ez igaz. A politika érthető és számára is elfogadható szakmai prezentáció nélkül nem tud jó döntéseket hozni. Ha nem reagálunk időben, ezt is elpuskázjuk, akkor a következő 50 évben nem lesz még egyszer ilyen kedvező helyzet!

A miniszterelnök azt mondja, a piac önszabályozó képességéről kiderült, hogy az nem megfelelő, csak bizonyos korlátok között működik.

órát, 286 ezer esetben számláztak többet a jogos járandóságunknál. A vélelmezett túlszámlázás összege meghaladja az egymillió dollárt. Az utasok amúgy nem érezték meg túlzottan a csalást, mivel átlagosan fuvaronként 5 dollárral számolt többet a sofőr, ami úgy 1100 forintnak felel meg. Ennyit talán még Budapesten sem vesz észre senki, főleg ha dugóba kerül, vagy hosszabb utat tesz meg a fővárosban. Persze más a helyzet, ha valaki állandó helyszínek között taxizik, de ezt most hagyjuk.

A taxisok között akadtak olyanok is, akik nem szándékosan állították magasabb viteldíjra órájukat – fogalmaz megértően a jelentés –, hanem csak azon felejtették, vagyis nem állították vissza.

A csalásra a rendőrség is felügyelt, és szeptember közepén egy rajtaütéskor 59 fuvarozót

vettek őrizetbe, és ellenük büntetőeljárást is indítottak. A leggyakoribb trükk, amivel túlszámlázást idéztek elő, hogy a tengerentúlon más tarifával futnak a taxik a belvárosban és a külvárosban, méghozzá az utóbbi utcákon pontosan a dupla pénzért. Az 59 vádlott közül hat több mint 10 ezer dollárral károsította meg az utasait. A „csúcstartó” taxinak mindez 5100 esetben sikerült másfél év alatt. A csupán egy-két alkalommal magukról megfélemlítő sofőrök ellen nem indult eljárás – olvasható az összegzésben.

A nagyváros taxisbizottsága azóta már intézkedett is, így a 48 ezer taxi közül 13 ezret mostanra felszereltek olyan elektronikával, amely figyelmezteti az utast, ha a vezető a külvárosi dupla tarifát alkalmazza a belvárosban.

Arra nem tér ki az írás, hogy ezt egy külföldi miből veszi észre, honnan tudja, hogy a taxióra

A GVH pedig még mindig „piacozik”, fenyeget, demagóg módon! Az ország első és legnépszerűbb embere azt állítja, amit mi mondunk húsz éve a dolgainkkal kapcsolatban. Nem szégyen ilyenkor folyamatosan emelkedő költségek mellett árat csökkenteni? Nem szégyen ilyenkor volt kollégáinkat a „lehaszudott” tarifával lehetetlen helyzetbe hozni? Vagy azt hiszitek, meg lehet élni 140 Ft/km alatt, amikor 240-ért is csak vegetálunk? Ha jól emlékszem, majdnem mindegyik társaság vezetője taxizott is.

Bizalom kellett ahhoz, hogy vezetők legyetek. Felelősök vagyunk értünk!

Mit gondoltok, mi történik akkor, ha már nem lesz veszténivalónk? A TAXI4 és a Tele5 megkóstolhatta a szolid ellenállás ízét. Finom volt? Több százmillió cégéről álmódzotatok. Amikor működik a szolgáltatás, ez rendben is van, de mit ér egy taxicég szolgáltató taxis nélkül? A válasz egyszerű, amennyit a használt tárgyi eszközök és az ingatlan eladásából be lehet szedni!

Szerintem ez a tarifacsökkentés fordítva sült el. Majdnem lenullázta a magatokat. Most a napokban látom az új akciók transzfereiteket. Mindig utáltam a becsapós reklámokat. Valamit magára adó cég ehhez a silány eszközhöz nem nyúlhat. Az én értékrendemben azt hirdetni, amiből csak elvéte fordul elő, nem étikus!

T. Urak! Mivel korábban mindenivel jó kapcsolatom volt, bízom benne, hogy kritikai észrevételeim nem sértőek. Nem bántani akarok, ellenkezőleg. Taxis ügyeink rendezése csak közös munkával lehetséges. Ezekről tárgyalni kell, még akkor is, ha bizonyos hivatalnak ez nem tetszik. Emlékeztetnék benneteket, van már másodfokú bírósági döntés tarifakérdésben. Most lehetne tárgyalni mindenről! Létszámról, egységes árról, ellenőrzésről, forgalmazásról, áfáról, KRESZ-szabályokról. Szerintetek ez utóbbi ügy szőnyeg alá söprendő? Az előző kormányzati ciklus legalávalóbb, legembertelenebb döntései közé tartozik a minket súlyosan érintő KRESZ-módosítás és végrehajtása! Gondolok az utasfelvétel és megállás tilalmára, valamint ezen szabályok élettől elrugaszkodott értelmezésére. Feladat van bőven, ezek itt fentebb csak kiragadott példák! Persze, ha a taxis kollégák tönkretétele, a piac átformálása, az alkalmazottakkal történő szolgáltatás kialakítása a cél, akkor baráti szavaimat tekintsetek tárgyalannak! Akkor ügyis „háború” lesz sok „halottal”. Biztos, hogy sokan vonzódnak a szövetségi társasági formához. A telefonszám és a háttér birtoklása már nem áthidalhatatlan dolog. Könnyebben megkerülhető, mint hiszitek.

Üdvözlettel:

PSV

Férj hazaér, párja dühösen rátámad: – Te személtálda! Hogy kerül ez a női bugyi a kabátod zsebébe?

A férj hűvösen végigméri: – A szomszéd adta ide. Tegnap nála hagytad!

sípoló vagy bármilyen egyéb jele esetleg arra figyelmezteti, éppen most duplazzák meg a viteldíjadat. És arról se feledkezzünk meg, ha egy bevándorló víz városnézésre bennünket, arra mi figyelmeztet bennünket, ha maga a sofőr sem beszéli a nyelvet, miközben ő programozza a taxiórát. Lássuk be, azért a rendszer még rejteget meglepetéseket.

Cash

VÉGRENDELET

- Hallom meghalt az anyósod. Hány éves volt?
- Nyolcvannyolc.
- Az elméje még ép volt?
- Az csak holnap fog kiderülni, amikor felbontjuk a végrendeletét.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály kidolgozta és elküldte javaslatait a főváros számára a közeljövő közlekedést érintő feladatairól, teendőiről. A korábban a kamara által szerve-

zett találkozón ugyanis a FIDESZ képviselői megfogalmazták, döntéseik előkészítésébe, a konkrét jogszabályok véleményezésébe bevonják az érintett szakmák képviselőit. Ennek az egyezségnek része az alábbi javaslat.

**Dr. György István Úr részére
FIDESZ Fővárosi Frakció
Frakcióvezető-helyettes**

A közelmúltban történt beszélgetésünkön elhatározottaknak megfelelően, az alábbiak szerint foglalom össze véleményünket a fővárosi forgalomszervezés, áruszállítás és személyszállítás vonatkozásában.

Cél: az elérhető, szerethető, tiszta és biztonságos város, mely tömegközlekedési ajánlata, ha apró léptekkel is, de biztosítja a saját tulajdonú személygépkocsival történő közlekedés önkéntes alapú háttérbe szorítását.

Eszköz: egy átgondolt, összehangolt, hosszú távú budapesti és agglomerációs közlekedéspolitikát, az ehhez rendezett infrastruktúra. Közlekedéspolitikát készült korábban is, lásd Podmaniczky-terv, de ez nem volt több egy étlappnál. Mindent beleírtak, minden ötletet beleírtak, de nem volt hozzá megvalósítási terv, finanszírozás. Ne ilyen legyen!

Követendő módszer: többlépcsős összehangolás, társadalmi zsűriztetés, mindez az igazán fontos és nyomatékos érdekvéköpiseletek bevonásával. Partneri együttműködést kérünk és ajánlunk!

A fentiek megalapozásának időszakában megkezdhető teendők:

- Be nem jelentett forgalomszámlálások, hidak, olyan útvonalak, melyek fő funkcióját valamely elhatározás változtatni akarja, kerékpárutak vonatkozásában. Rögzítsük, hogy a kerékpáros közlekedés kiegészítője a főváros közösségi közlekedésének. Ha azonban a kerékpáros-lobby túlnyeri magát, a helyet elveszi a tömegek közlekedését biztosító megoldások elől.

- A korábbi időben kialakított formai átbocsató képesség csökkentését célzó for-

galomtechnikai intézkedések (terelősziget építése egysávu úton buszmegálló elé stb.) megszüntetése

- Teherfuvarozók részére „bianco” behajtási engedély (nem adott rendszámra) ismételt életbe léptetése, valamint közvélemény-kutatás arról, hogy a jelenleg nehezen beszerezhető behajtási engedélyek helyett a benzinkutakon vásárolható matricás rendszerre való átállásra lenne-e igény. (Az MKIK Közlekedési és Infrastruktúra Kollégium ülésén Vereczkey úr, az MKFE elnöke bejelentette: az MKFE megfinanszírozza a fővárosnak az elektronikus engedélykiadási rendszer kiépítést. Azt, amit 2008-ban megígérték nekünk a tárgyalásokon. Akkor arról volt szó, hogy heteken belül bevezetik.)

- Parkolás tekintetében egységes parkolási rendszer kialakítása, parkolóhelyek felfestése a jobb kihasználás érdekében (+ 15%).

- A közösségi közlekedés rendszerének átgondolása, bővítése, taxi, iránytaxi, hajóforgalom vonatkozásában is, akár közvélemény-kutatási alapon. Érdemes hangoztatni a régiós megoldásokra való törekvést. Ez esetben az összes szakmai csoport feladatahoz tud jutni. Ha nem lesz rövidesen kiépítve a régióban, vagy csak a fővárosban a közösségi közlekedés járművein az elektronikus jegyrendszer, eredménytelen lesz minden erőfeszítés! Ma ui. senki (a BKV sem) tudja, ki, mikor, hova szeretne eljutni. Igenis vannak felesleges kapacitások. Mindenki csak többlétszámot kér, ha nincs rá utaslétszám, akkor is. Ha működne az elektronikus jegy, ez folyamatosan adná a közlekedés szervezéshez az adatokat. A 15-20 milliárdos beruházás négy-öt év alatt megtérülne.

- A fővárosi úthálózat fenntartása a középítkezések olcsóbbá tétele érdekében, a közcélúnak minősíthető építőipari munkavégzéséhez ingyenes „bianco” engedélyek adásának lehetőségét megvizsgálni,

- Taxiközlekedés vonatkozásában a taxiközlekedést a tömegközlekedés részének kell tekinteni, középtávon szükséges a szolgáltatást végzők darabszámának maximalizálása és az egész tevékenység rendelteti háttérének újra-



szabályozása, egyes feladatainak a közösségi közlekedési rendszerbe való integrálása. Ugyancsak fontos a taxis tevékenység szakmunkaként való végzésének bevezetése. A megfelelő helyeken kialakított taximegállók számának kialakításánál alapelv legyen, hogy az érje el a taxik darabszámát. A szakma néhány éve azt az álláspontot képviseli, hogy az engedéllyel rendelkező autódarabszám minimum harmadának legyen droszt férőhely kialakítva (de a fővárosi fuvarok arányában. Belváros relatív több, külső területek relatív kevesebb). A taxis vállalkozások és vállalkozók dolgozzák ki közös vállalkozási szabályzatukat, etikai kódexüket, olyat, amely a Fővárosnak is elfogadható, és csak ennek betartásával lehessen taxizni. A nagyobb taxi vállalkozások – súlyarányuk figyelembevételével – közös ellenőrzési csoportot létesítsenek és üzemeltessenek.

- A fővárosi tömegközlekedés részegységeinek költséghatékonyság szempontjából való felülvizsgálata után a veszteséges egységek központi feltökésítése és hatékonyabbá tétele után – szigorú körülmények között – privatizálандók,

- **autóbusz-közlekedés** (veszteséges vonalakat privatizálni, járműjavítókat gazdaságosságát felülvizsgálni, esetleg privatizálni. Természetesen, kiszervezésnek, alvállalkozásba adásnak is nevezhetjük).

- **villamos-közlekedés** A kötött pálya privatizációja nem igazán járható út. Nagyon drága az infrastruktúra, ezért nem lehet rentábilis soha. Alkalmazható módszer az infrastruktúra megtartása közösségi tulajdonban, a járműállomány privatizációjával,

- **HÉV közlekedés** Csepel – Szentendre összeköttetés (?),

- **metró** (csak szakmai alapon!)?

A szakmai kérdésekből vonuljon ki a politika! Ez a mai rendszer megváltoztatását jelenti. A közlekedési holding lehet jó megoldás a fentiekre.

**Csoltó Gábor
s.k.**

BKIK osztályelnök

Egy papucsférj nagyon megelégedi a házasságban betöltött szerepét, és elmegy a pszichiáterhez. Megtudja tőle, hogy az egész azért van, mert nincs kellő önbecsülése, nagyon kevésre tartja magát és ezen változtatni kell. Ehhez segítségként kap is rögtön egy könyvet. A fickó a hazaúton végig lázasan olvas és szívja magába a tudást. Amikor hazaérkezik, rögtön nekiesik a feleségének:

- Na ide figyelj! Mostantól minden megváltozik! Én vagyok a ház ura, és te azt

teszed, amit én parancsolok. Most azt akarom, hogy azonnal készíts nekem egy pompás vacsorát. Utána hogy azt megettem, egy izletes desszerttel fogsz meglepni. Aztán eresztess nekem kellemes fürdővizet, hogy a kádban kipihenhessem magam. Végül pedig mit gondolsz, ki fog szépen felöltöztetni és megfésülni engem?

A harcias menyecske nem marad adós a válasszal:

- Hát, ha ezt így folytatod, akkor a temetkezési vállalkozó!

RENDKÍVÜLI FELHÍVÁS!

TAXI4[®]

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

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

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



*• belépési díj nincs!
• kaució, letét nincs!*

Amit a **TAXI4**
biztosít számodra:

- URH rádió
- Szabadjelző
- POS terminál

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

Az akció nem vonatkozik a TAXI4 jelenlegi szerződéses állományára.

Eördögh Trade Kft.

DIGITAXI taxióra
1196 Budapest, Vas Gereben u. 113.
061 / 282-4280 / 101 m.
0620 / 959-0098
www.eordogh.hu

ÚJDONSÁG



Új év, új családtag:
Térerőmérő és kódkiíró
a pótkijelzőn!



Haltenberger Samu

Haltenberger Samu-díj

Előző, szeptemberi számunkban már jeleztük, a lapzárta miatt nem tudtunk fényképet közölni a díjátadásról. Ígéretünkhöz híven most megteszük.

A szerk.



A Haltenberger Samu-díjjal kitüntetettek balról jobbra: dr. Szeri István, Sipeki József (öt BKIK oklevéllel tüntették ki), Lolbert István, Bogár László és Dankó Imre



Az ünnepségen részt vett balról jobbra: dr. Kövér László, az Országgyűlés elnöke, Kiss Norbert, a Köztársasági Elnöki Hivatal hivatalvezetője, dr. Parragh László, az MKIK elnöke és Szathmáry Kristóf országgyűlési képviselő, a BKIK elnöke



Az érem

Fény és árnyék a BKIK-ban



Asztalfőn a vendéglátó, Csoltó Gábor, a BKIK osztályelnöke és mellette a találkozó szervezője, Metál Zoltán, az OTSZ elnöke

2010. szeptember 22-én a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara /BKIK/ impozáns tárgyalótermébe igen sokan igyekeztünk. 9 órára voltunk hivatalosak arra a tárgyalásra, amely taxis hivatásunk gyakori nézeteltéréseit, kérdéseit volt hívatott tisztázn.



Előzmények

Korábban a Taxi4 vezetősége úgy határozott, hogy tarifájukat alacsonyabb árban kívánják meghatározni. A tervek kiszivárogtak, és az alvállalkozók egy tüntetés keretein belül markáns ellenvéleményüknek adtak hangot. Problémájukkal az OTSZ elnökét, Metál Zoltánt is megkeresték, aki hatékony intézkedést ígért. Kis idő elteltével, a Tele5 Taxinál is ugyanez a probléma jelentkezett. A vezetőség ott is csökkenteni akarta az árakat. A hír ez esetben is gyorsan szárnyra ka-

pott, és rövid idő alatt eljutott Metál Zoltánhoz is. A szombat esti – indulatokban gazdag – megbeszélést békítő szándékú hadművelet követte. Ennek eredményeként abban állapodtak meg az OTSZ elnökével, hogy néhány nap múlva a City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet tanácstermében, egy taxis fórumon találkoznak újra. A szervezők bíztak benne, hogy az indulatok addigra csillapodnak, és immár „józanul” sikerül megbeszélni a lehetőségeket, vagy a szükséges teendőket.

A taxis fórumra több mint 100 kolléga gyűlt össze, akik társaságoként 2-2 főt választottak ki maguk közül a következő, magasabb szintű találkozóra. Metál Zoltán - lecsende-



A nyomozó kérdi a csinos titkárnőt:

– Hölgyem, nincs valami ötlete, miért ugrott ki a főnöke az ablakon?

– Sajnos nincs. Pedig olyan kedves ember volt. A múlt hónapban vett nekem egy igazi szörmebundát, a múlt héten egy igazi sportkocsit, ma pedig egy igazi gyémántgyűrűt. Aztán mondta, hogy szeretne lefeküdni velem, mit kérek cserébe?

– És mit mondott neki?

– Azt, hogy az irodában mindenki 50 dollárt szokott adni...

– *Mi az: használat előtt merev, amíg igénybe veszik nedves, ha már nem kell, akkor csöpög és lóg?*

– *Esernyő.*

sítve a kartellgyanú miatt a fuvarszervezők aggodalmát – a Gazdasági Versenyhivatal elnökével folytatott megbeszélésen ecsetelte a fent leírtakat, felelős választ várva. A hivatal nemrég kinevezett új elnöke biztosította az OTSZ elnökét, hogy az aktuálissá vált érdekegyeztetésre elküldi szakemberét, aki a kartellügyek szakértője.

hallani Budapest taxitársaságainak vezetőit. Sok olyan kollégával is találkoztam, akiket már nagyon régen nem láttam. Igazán örültem nekik, még akkor is, ha ma már ők a másik oldalon foglaltak helyet, nem a taxisok között. Minden taxis társaság képviseltette magát, kivéve a Taxi Pluszt.

A vita megkezdődött. Levezető elnökünk Csoltó Gábor, a



Tények

Ez a találkozó 2010. 09. 22-én jött létre a fuvarvállalók, és a fuvarszervezők érdekeinek egyeztetése érdekében. A tárgyalásnak a BKIK VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya biztosított kulturált helyszínt.

Jó érzés volt együtt látni, és

BKIK VI-os osztályának elnöke volt, aki egyébként a TransAgent Szállítványozó és Szolgáltató Kft tulajdonos igazgatója is egy személyben. Határozott, szakszerű, gyorsan reagáló ember lévén, egész idő alatt „kézben tartotta” a megbeszélést és időnként a vitát is.

Az első felszólalás után a Gazdasági Versenyhivatal munkatársai kértek szót. Mindenki csendben figyelt, – mi a véleményük? Egy kb. 10 perces gyorstanfolyamra hasonlító monológot hallottunk, melyben az ismeretek tárházára lelhattünk. Mindenki jegyzetelt. Olyan információkat hallhattunk, amik szinte perzseltek a lelkünket. Pl.: „versenyezni kötelező” vagy, „minden eszköz törvénytelen, ha az árakat megpróbálják egyeztetni, még ha a taxisok érdekeit szolgálja, akkor is!” Ahogy kiderült, árat emelni lehet, ha az alvállalkozók többsége erre írásban kéri a fuvarszervező irodát. Amennyiben a kezdeményezés „alulról jön”, és nem a cég kényszeríti rá a tarifát a taxisra, úgy nincs árkartell. Még akkor sem, ha ez több fuvarszervezőnél hasonlóképp zajlik le. Ám egyeztetést még kezdeményezni sem lehet, mert az bizony komoly, több tízmilliósi bírsággal jár.

Egy házaspár az esküvőjük napján megegyezik, hogy az ágyuk alatt tartanak egy kis dobozt, amibe a férj titkos dolgait rejtheti. A feleség 40 évig hősiiesen meg is állja, s nem néz bele, de a 40. házassági évfordulójuk előtt csak belenéz: 3 üres sörösüveget és egy rakás pénzt talál benne. Az ünnepi vacsorán aztán meg is kérdezi a férjét, hogy mit jelent ez? A férj egy ideig gondolkodik, majd válaszol:

– Tudod, nem mindig sikerült

legyőznom a kísértést. Valahányszor megcsaltalak, egy üres sörösüveget tettem a dobozba, hogy emlékeztessen a tévedésemre.

A feleség szemét elfutják a könnyek, de aztán belegondol: 40 év nagy idő, a lángoló szerelem is elmúlt már, a 3 üveg nem is olyan sok.

– És az a sok pénz? – kérdezi szipogva.

– Tudod, valahányszor megtelt a doboz, visszavittem az üres üvegeket és a pénzt a dobozba tettem...

A jelenlévők nem egyformán reagáltak a „hivatal” mondanójára. A beszélgetés vitába fordult. A kollégák, mindkét oldalon kérdéseket tettek fel, válaszokat jegyeztek, és mindez tükröződött felszólalásaikban. Egy idő múlva kijelentettük, hogy a megoldás abban rejlik, hogy mivel a budapesti taxi szolgáltatás felelős tulajdonosa a Fővárosi Polgármesteri Hivatal, így – élve az Ártörvényben rögzített joggal – hatósági FIX árat kellene alkalmaznia.

A jelenlévők ötösrre vizsgáltak diplomáciából.

Kiemelném a Budapest

Taxi igazgatója hozzászólását, melyben rámutatott, hogy a náluk jelenleg használatos tarifával minden alvállalkozója elégedett. Ha meg ez a tarifa esetleg nem tetszik a vállalkozónak, miért nem megy másik céghez?

A Zóna Taxi igazgatója viszont többek között kiemelte, hogy ő egyetértene a magasabb ár kialakításával.

Sajnos voltak olyan cégvezetők is, akik egyáltalán nem szóltak hozzá a témához. Pedig helyzetünk nem reménytelen!

Eredmény: egyetértés

Végeredményben mindenki egyetértett abban, hogy egy átfogó taxirendeletet kell megalkotni, amely a tulajdonos akaratának tiszteletben tartásával minden szereplő részére igazságosan rendezi a ma még oly kusza taxi szolgáltatást Budapesten.

Orbán Tamás
City URH: 851
OTSZ-tag

A legtakarékosabb pick up

Volkswagen Amarok

A Volkswagen új Amarok modelljével a világ egyik legkorszerűbb pick up-ja érkezett Európába. Az új modellben a márka legmodernebb TDI-technikájú – feltöltött közvetlen befecskendezésű dízelmotorjai dolgoznak, amelyek az üzemanyag-fogyasztás és a károsanyag-kibocsátás tekintetében egyaránt új mércét állítanak szegmensükben. A Volkswagen új pick up-ja mindezeken túl a személyautók színvonalát idéző aktív és passzív biztonságot, illetve kényelmet kínál, miközben az Amarok-sorozat minden tagját extrém robusztus konstrukció jellemzi. Az Amarok által képviselt számos technika első ízben jelenik meg a középkategóriájú pick up-ok szegmensében, mint például a csúcsmo-
 del motorjának biturbó-feltöltése, vagy a Torsen-differenciálművel működő, választható 4MOTION állandó összerék-hajtás. Utóbbi csupán az egyik az újdonság háromféle hajtásrendszere közül. Az új Amarok mindezeken túl térkínálata, raktere szélessége és magassága, illetve terhelhetősége tekintetében is egyértelműen kiérdemli a kategória legjobbja minősítést.

A Volkswagen új pick up-ja négyajtós „DoubleCab” karosszériaváltozatban kezdi meg nemzetközi karrierjét, amely akár öt felnőtt számára is kényelmes helyet biztosít. A kétajtós SingleCab fülkével és ennek megfelelően hosszabb rakfelülettel kialakított verzió 2011 első félévére várható.

Az Amarok hajtásrendszerei tekintetében a Volkswagen Haszonjárművek mindjárt piaci bevezetésekor igazi technikai különlegességekkel szolgál: a 120 kW/163 LE teljesítményű, 2,0 literes TDI-aggregát common-rail

közvetlen befecskendezéssel és két fokozatban szabályozott biturbó-feltöltéssel működik. Tekintélyes, 400 newtonméter maximális forgatónyomatéka már 1500 percmé-
 terkénti fordulatszámtól rendelkezésre áll. Az impozáns vonóerőhöz figyelemremél-
 tóan alacsony, 100 kilomé-
 terenként mindössze 7,6 liter átlagos üzemanyag-fogyasztás párosul (Amarok



hengeres TDI is megjelenik majd a kínálatban, amelynek fejlett technikáját egyebek mellett változó geometriájú turbinalapátózással működő turbó-feltöltője jellemzi. A „kis” TDI már 1750 percmé-
 terkénti fordulatszámtól jelentős, 340 newtonméter maxi-
 mális forgatónyomatékokat bocsát a vezető rendelkezésére. E TDI-változat üzemanyag-fogyasztá-
 sa 100 kilo-

4x2).
 Második motorváltó-
 zatként 90 kW/122 LE teljesítmény-
 nyel, egy to-
 vábbi négy-



Két régi cimbora beszélget. Egyikük megkérdezi a másikat:

– Te, ha én elmennék hozzá-
 tók és terbe ejteném a feleséged,
 miközben te horgászni vagy,
 akkor utána ellenségek lennénk?

A másik elgondolkozva vakargatja a fejét:

– Hát azt nem tudom, hogy ellenségek lennénk-e, de hogy kvittek igen, az biztos...

méterenként átlagosan mindössze 7,5 liter. Korszerű motortechnikái révén egyik TDI-erőforrás sem éri el az e kategóriában álmhatárnak számító, kilométerenkénti 200 grammos szén-dioxid-kibocsátási értéket. A rendkívül kedvező üzemanyag-fogyasztás eredményeképpen adódó, több mint 1000 kilométeres hatótávoknak köszönhetően az Amarok számára a tankolás szinte mellékes aprósággá válik. A közvetlen befecskendezésű turbódízelek mindemelt az Euro 5 kipufogógáz-szabvány előírásainak is megfelelnek, s hatfokozatú manuális sebességváltóhoz csatlakoznak.

Az Amarok kínálatában mindjárt háromféle erőátviteli rendszer is megjelenik: az állandó összkerekhajtás (4MOTION), a kapcsolható ö s s z k e r é k h a j t á s (4MOTION), valamint a hátsókerék-hajtás (4x2). Utóbbi belépőmodellként elsősorban azon vásárlókat kívánja megszólítani, akik főként a pick up-karosszéria speciális adottságai, illetve annak széles körű alkalmazhatósága iránt érdeklődnek. A kétféle összkerekhajtás mind-

ezt a legkülönbözőbb terepeken is otthonos közlekedéssel egészíti ki.

Az úttalan utakra a kapcsolható összkerekhajtással szerelt, piros „4” szimbólummal jelölt Amarok



4MOTION

az abszolút ideális megoldás. Az összkerekhajtás a pick up-ok körében bevált megoldásként elterjedt alakzáró, „körmös” tengelykapcsoló segít-

ségével aktiválható, amely a megfelelő gomb megnyomását követően merev kapcsolatot hoz létre a tengely hajtására. Az osztómű a különösen nehéz terepviszonyokra felező fokozatot is kínál. E hajtásrendszerrel a legkeményebb offroad-körülmények is legyőzhetőek, legyen szó akár 45 fokban, azaz 100 százalékos emelkedőről, teljes terheléssel. A progresszív hangolású „Heavy-Duty” rugó-készlet oldalanként három fő- és két segédrugóval a magas kényelmi színvonal megőrzése mellett kínál mindenfajta terhelési állapotban teljes védelmet a túlterhelések ellen.

Állandó összkerekhajtással és még magasabb fokú kényelemmel jelenik meg a fekete „4” szimbólummal jelölt Amarok 4 MOTION a palettán, amely immár utcán is kínálja a négykerék-hajtás menetdinamikai előnyeit. A motor nyomatékát az első és a hátsó kerekek között változó arányban elosztó

Torsen-differenciálmű újdonság a kategóriában. Alaphelyzetben e rendszer 40:60 arányú első-hátsó nyomaték-elosztást valósít meg, amely intenzív vonóerő-átadási képességek mellett biztosít kiemelkedő menetdinamikai tulajdonságokat. Mind-egyik hajtásrendszer differenciálzár-hatást biztosító, automatikus fékezési beavatkozásokkal működő elektronikus funkció egészíti ki, amely mindenfajta útfelületen és terepen hatékonyan fokozza a vonóerő-átadási képességet. Az Amarok kínálatában a különösen nehéz bevetésekre extrafelszerelként mechanikus differenciálzár is szerepel.

Az Amarok háromféle felszereltségi szinttel érkezik a piacra. Az alapváltozat elsősorban a tisztán mechanikus és kifejezetten robusztus technikákra összpontosít.

Kényelmesebb változat az Amarok Trendline.

Határozottan exkluzív kivitel az Amarok Highline.

Szotyí-taxi

A taxizásban, ugyanúgy, mint az élet minden területén, érvek és ellenérvek csapnak össze. Aztán az átlagember levonja a tanulságokat és valahogy dönt. Jól vagy rosszul. Nyilvánvalóan rosszul döntöttek – akár többször is – azok, akik most koldulásból tartják fent magukat.

És ez nem valami költői túlzás. Több – volt – kollégánk van, aki ma áll az utcáson és tartja a markát. Akár a Bartók Béla út-Fadrusz sarokra, akár a Wesselényi-Erzsébet körút sarokra gondolunk. Néhány nap alatt a mennyből a mélységbe lehet jutni. Elég egy rossz döntés.

Kollégánk az egyik „szotyí-taxihoz” ment. Így döntött. Érvelése teljesen tiszta és logikus. „Eddig az egyik átlagos taxitársaságnál voltam. Csináltam napi 15 ezret, mentem rá 150 kilométert. Most termelek napi 25 ezret, igaz, megyek rá 300 kilométert. De kit érdekel? Bérlem az autót, akkor is fix összeget fizetek, ha 150 kilométert megyek, akkor is, ha 300-at. Eddig tankoltam naponta négyezerért, ötezerért. Zsebben maradt 10-11 ezer. Most tankolok kilencezerért, de még így is zsebben marad 16. Ez a lényeg, a többi duma!”

Az ő szempontjából teljesen igaza van. Viszont van azért a kérdésnek több oldala is, nemcsak a taxis nézőpontja. Ha kétszer annyit megy az autó, akkor a többi költség is kétszeres. A szerviz, a gumikopás, az olajfogyás stb. Kétszer olyan gyorsan elérkezik a

kötelező szerviz ideje. Azt is fizetni kell valakinek, nem? A tulajdonos ugyanannyi bevételből nem tud kétszer annyit kifizetni. Valahol takarékoskodni kell. Hol, hát például csak a legvégső esetben viszik a kocsit szervizbe. Amúgy a szervizlátogatás a taxisnak sem érdeke, még akkor sem, ha nem ő fizeti a számlát! Ugyanis ez idő alatt nem megy az autó, nincs bevétel. Tehát a taxisnak is és a tulajdonosnak is az az érdeke, hogy minél kevesebbszer menjen a taxi műhelybe.

A végeredményt mindannyian látjuk. Lepusztult, szakadt autók városzerte. Igaz, évente egyszer mindenképpen vizsgáztatni kell a taxikat, de az autók vizsgáztatása külön témakör... A hírek szerint az egyik „tolóembert” éppen a Mozaikból vitték el, bilincsben. De ebbe ne mélyedjünk bele, mert nem tartozik a nyilvánosságára. A lényeg, hogy kifogástalan taxik szolgáltatásnak, mert az elveszett bizalmat nehéz visszaszerezni.

A szotyí-taxik bevételeiből viszont nem lehet kitermelni az autók normális fenntartásához szükséges összeget. Nem beszélve az alkalmazottak által befizetendő tételekről. Mert egyre több kolléga két (!) órára van bejelentve. Ha baj van, ez után jár majd a nyugdíj, a munkanélküli-ellátás, és minden más. Ami nélkül, adott esetben csak a koldulás marad...

F. P. K.

– Jaj, doktor úr, azt hiszem, a sok kagylótól vagyok rosszul.

– Friss volt? – kérdi az orvos, miközben a beteg hasát tapintja.

– Honnan tudnám?

– Hogy nézett ki, mikor szétnyitotta?

– Szét kellett volna nyitnom ...?

– Doktor úr, kérem, segítsen! Nagyon hullik a hajam! Mit tegyek, hogy ne veszítsem el mindet?

– Tegye egy dobozba ...!

Szeret-e Ön szabadidejében:

Jelölje X-szel a megfelelőt!

	Igen	Nem
1 Adójogszabályokat böngészni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 Pénztárkönyvet írogatni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 Bevalló programokkal bajlódni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 Adóbírságot fizetni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 Határidőkre figyelni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 Nyomtatványokat kitölteni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 Táppénz ügyeket intézni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 APEH levelektől rettegni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9 Hibákkal szembesülni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 Revizorokkal vitatkozni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 Beadványokat fogalmazni?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Értékelés

Ha a válaszok többsége **igen**:

Önnek lehet, hogy elmeorvosra van szüksége...

Ha a válaszok többsége **nem**:

Önnek **biztos**, hogy könyvelőre van szüksége.

Könyvelés * Elektronikus bevallások * NYENYI * Iparüzési adó * Cégautó adó
Járléknyilvántartás * Táppénz- és nyugdíj ügyek * Teljeskörű vállalkozói ügyvitel

www.taxicentrum.hu bti@taxicentrum.hu

1119 Budapest, Vahot u. 6. * Tel.: 06-1-229-3736

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

BTI **TAXI** CENTRUM



TAXIS Felvétel!

Kedvező belépési feltételekkel
A FŐTAXI Zrt. az optimális létszám szinttartása céljából felvételt hirdet 12 fő
- elsősorban egyéni vállalkozó – taxiskolléga részére.

Alapkövetelmény: leendő munkatársunk olyan segítő hozzáállással végezze feladatait, amiből a FŐTAXI Zrt. szolgáltatásait választó valamennyi megrendelő, utas számára egyértelműen és nyilvánvalóan kiderül

- szereted a munkádat,
- tiszteled utasaid,
- becsületesen dolgozol.

Ha úgy érzed, hogy fenti követelmények nem jelentenek számodra teljesíthetetlen elvárásokat, és a jövőben szívesen végeznéd munkádat egy nagy múltú, stabil háttérrel rendelkező, a jövőre vonatkozóan komoly fejlődés előtt álló cégnél minden kedden 13 órától várjuk jelentkezésedet Kerepesi út 15. címünkön.

Részletekkel kapcsolatban érdeklődni:
Juhász Györgynél a 422-2160-as telefonszámon lehet.

**A FŐTAXI AUTÓSZERVIZ TÖBB MINT 90 ÉVES TAPASZTALATTAL
SZERETETTEL VÁRJA KEDVES ÜGYFELEIT**

**AZ ŐSZI SZERVIZ-AKCIÓJÁRA!
EZT ÖN SE HAGYJA KI!**

A szervizünkbe átvizsgálásra behozott autók

3.100,-Ft+Áfa díjában

INGYENESEN biztosítjuk a nálunk vásárolt olaj és szűrők cseréjét!

A téli gumicserére behozott autóknál a 4.800,-Ft+Áfa

díjban benne van egy INGYENES átvizsgálás és a nálunk vásárolt olaj és szűrők cseréjének munkadíja!

***= 17"-os lemezfelniis garnitúráig**

Az akció ideje: 2010. október 1-től november 30-ig tart.

Téli gumi-abroncsok beszerzését vállaljuk, már akár 14.000,-Ft+Áfától.

Szerviz: 1151 Budapest, Bogáncs utca 4.

Részletekről bővebb felvilágosítást a :

06-1-305-1393 és a 06-20-401-2002-es telefonszámon kérhet.

FOTAXI

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mi a teendője, ha taxijával nagy sebességgel közeledik a táblával jelzett hely felé?

- a) A taxi sebességét a biztonságos kanyarvételhez szükséges mértékben csökkentenie kell.
 b) Szorosan az úttest jobb szélére lehúzóva kell továbbhaladnia.
 c) A kanyarban többször szakaszosan fékez, és állandó íven kell haladnia.



2. Az alábbiak közül milyen veszéllyel számolhat, ha egy ilyen táblával jelzett úton, több órán keresztül vezet taxiját?

- a) A leállósávon figyelmetlen kerékpárosok haladhatnak.
 b) Az úttesten keresztirányban gyalogosok közlekedhetnek.
 c) Monotóniára.



3. Milyen sebességgel kell megközelítenie a táblával, illetve az azonos jelentésű útburkolati jellel jelzett helyet?

- a) Lakott területen legalább 30 km/h-ra, lakott területen kívül pedig legalább 40 km/h-ra mérsékelt sebességgel.
 b) Csak olyan sebességgel, hogy a gyalogosok részére elért elsőbbségadási kötelezettségének eleget tudjon tenni, és amennyiben szükséges, az útburkolati jel előtt meg tudjon állni.
 c) Olyan sebességgel, hogy a gyalogosokat ne biztassa a járdáról az úttestre lépés megkezdésére.



4. Mit jelez az ilyen tábla?

- a) Az úton olyan fényzorompóval biztosított vasúti átgjáró van, ahol teljes vagy felsorompó nincs felszerelve.
 b) Az úton jelzőórral biztosított vasúti átgjáró van.
 c) Az úton fény- és felsorompóval biztosított vasúti átgjáró van.



5. Mit jelez a tábla?

- a) Az útkereszteződésben a járműveknek elsőbbségük van a keresztező forgalommal szemben.

- b) A gépjárművek részére javasolt kerülőutat.
 c) Az útkereszteződésben egyenes irányban kell továbbhaladni.



6. Behajthat-e taxijával a táblakombinációval megjelölt útszakaszra?

- a) Igen, a taxi részére még az átmenőforgalom is megengedett.
 b) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakban, ha úti célja ott van.
 c) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.



7. Mit jelez az útburkolatra festett X-jel?

- a) Rakodóhelyet.
 b) Megállási tilalmat.
 c) Várakozási tilalmat.

8. Mi a motorfordulatszám?

- a) A forgattyús tengely perccenkénti teljes körfordulásának a száma.
 b) A motorban az összes dugattyú teljes körfordulásának egységnyi időre eső száma.
 c) A motor egy dugattyújának a szívóütem alatt megtett ideje.

9. A fordulatszám emelkedésével hogyan változik a motor forgatónyomatéka?

- a) Folyamatosan nő.
 b) Egy darabig nő, majd egy bizonyos fordulatszám elérése után csökken.
 c) Folyamatosan csökken.

10. Az alábbiak közül mi az, ami négyzetesen arányos a taxija sebességével?

- a) A teljes fékhatással megtett út.
 b) A gumibroncsokat az útburkolathoz szorító tapadóerő.
 c) A csúszósúrlódási erő.

11. Mi a motor átlag tüzelőanyag-fogyasztása?

- a) A felhasznált benzin, illetve gázolaj mennyiségének 100 km útra eső része.
 b) A gépkocsi egy napra vezetési időszak alatt elfogyasztott tüzelőanyag-mennyiség tizenketted része.
 c) A gépkocsi üzemeltetésének a költsége egy órára vetítve.

12. Mit nevezünk tapadási körnek az autós fizikában?

- a) A kanyarban haladó gépkocsi kerekei által az úttesten hagyott guminyomokat.
 b) A kerék és a talaj érintkezési központjából kiindulva minden irányban meghúzott legnagyobb tapadóerővektorok végeit (nyílhegyeit) összekötő folytonos vonalat.
 c) Az olyan sugarú ívet, amelyen a gépkocsi a megengedett legnagyobb sebesség tartása mellett is képes sodródásmentesen haladni.

13. Az alábbiak közül melyik a helyes taxis viselkedés az utassal szemben?

- a) Ha minden közlekedéssel kapcsolatban kérdésben tájékozottabbnak, felkészültebbnek mutatja magát utasánál.
 b) Ha minden körülmények között a taxitársaság, illetve saját érdekeit igyekszik érvényesíteni az utas ellenében.
 c) Ha rugalmasan alkalmazkodik utasához, és igyekszik együttműködni vele.

14. Előre sorolhat-e a képen látható kerékpáros a szabad (zöld) jelzésre váró gépkocsik között, vagy azok mellett?

- a) Igen.
 b) Csak jobbról szabad előrehaladnia az úttest szélén álló járművek mellett.
 c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

– Miért nehéz a nőknek érző, tördő és jóképű férfit találniuk?
 – Mert azoknak a férfiaknak már van pasijuk...

20 ÉVE VOLT A TAXISBLOKÁD!

A mai fiatalok már csak a történelemkönyvekből ismerik azokat a csodálatos eseményeket, melyeket mi annak idején átélünk. Van olyan korosztály már a



A rendőrség kettős sorfalal védte az ország házát...



A tömeg mégis ott volt, mindenütt

Az utacról az egész országban eltűntek az autók



A nép az utcára vonult, volt aki csak bámészkodott

taxisok között is, akik még nem is éltek 1990-ben. Számukra, de talán számunkra is érdekesek lehetnek az általam készített képek.

- Juhász

A pilóták minden repülés után kitöltöttek egy

Pilóták és szerelők

panaszlapot, melyben közlik a szerelőkkel, hogy milyen mechanikai problémák léptek fel a repülés alatt, melyeket helyre kell hozni. A szerelők elvégzik a javításokat, és a panaszlap alján leírják, hogy mit végeztek.

Azt nem lehet mondani, hogy a földi kiszolgáló személyzetnek és a mérnököknek nincs humoruk. Itt van néhány valós karbantartási panasz és probléma, a rájuk adott válasz úgy, ahogy a Quantas légitársaság pilótái és mérnökei a panaszlapokat kitöltötték. Mellesleg a Quantas az a légitársaság, melynek még sose volt balesete.

P = A pilóta által leírt probléma.

M = A mérnök által közölt megoldás.

P = A 3-as motor hiányzik.

M = A 3-as motort rövid keresgélés után a jobb szárny alatt megleltük.

P = Mókásan viselkedik a repülőgép.

M = Figyelmeztettük a repülőgépet, hogy változtasson a viselkedésén, repüljön rendesen, és komolyodjon meg.

P = A célradar dúdol.

M = Átprogramoztuk, és most már énekel.

P = Egér van a pilótafülkében.

M = Üzembe helyeztünk egy macskát.

P = A bal belső abroncs már majdnem cserére

érett.

M = Bal belső abroncs majdnem lecserélve.

P = Tesztrepülés OK volt, de a leszállási automatika nagyon húzós.

M = A gépen nincs leszállási automatika.

P = Valami lötyög a pilótafülkében.

M = Valamit meghúztunk a pilótafülkében.

P = A szélvédőn döglött bogarak vannak.

M = Kérésére kicseréltük őket élőkre.

P = A robotpilóta rögzített magasságálásban percnként 70 méterrel süllyeszti a gépet.

M = A földön nem tudtuk reprodukálni a problémát.

P = Olajszivárgásra utaló nyomok a jobb futóművön.

M = Nyomok eltüntetve.

P = DME hangereje hihetetlenül nagy.

M = DME hangereje beállítva hihető szintre. (DME= távolságmérő berendezés)

P = A rögzítőkar bekapcsolása után a gázkar nem mozdul.

M = Azért találták ki.

Nem ők voltak...

Nemrég egy érthetően mérges kolléganő kereste meg szerkesztőségünket panaszával, hogy közterület-felügyelők várokoztak az egyik belvárosi taxiállomáson. Miután ezt szóvá tette, csak egy gúnyos mosoly volt a hivatalos emberek válasza. Kolléganőnk erre az esetet lefotózta, amit a Taxisok Világában láthatatok is.

Nos, a panaszra megérkezett a Fővárosi Közterület-felügyelet igazgatójának a reagálása: nem ők voltak:

A mellékelt fényképfelvételen látható Ford típusú gépjármű nem a Fővárosi Közterület-felügyelet tulajdonát képezi. A felügyelet egyik együttműködő partnerre 2010. augusztus elejéig ellenőrzés céljából biztosította a gépjárművet, amelynek szélvédője mögött maradt a Fővárosi Közterület-felügyelet nevét tartalmazó A/4-es lap. Ennek eltávolításáról gondoskodtam.

Továbbá tájékoztatom, hogy felhívtam a közterület-felügyelői állomány figyelmét, hogy a közlekedési szabályokat minden esetben maradéktalanul tartsák be.

A Közterület-felügyelet igazgatója

A választ közzétük, köszönjük.

-JP-

A BTI kínálata Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6. Tel.: 229-3736 Mobil: 30/989-4279

E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu

Nyitva tartás: hétfő–csütörtök 10.00–17.00-ig, péntek 10.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.500.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI stb.)	2.500.-
Fellebbezések, kifogások, észrevételek, panaszok, ügyintézesek	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI-tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	15.-tól
Budapest és környéke atlaszok	2.600.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	2.400.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

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

BTI Hírek

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

Üzemanyagárak, 2010 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	314.00	292.00	174.00
Február	316.00	298.00	175.00
Március	317.00	298.00	179.00
Április	326.00	304.00	180.00
Május	335.00	310.00	179.00
Június	339.00	316.00	183.00
Július	340.00	322.00	183.00
Augusztus	348.00	334.00	189.00
Szeptember	343.00	327.00	189.00
Október	340.00	327.00	188.00

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

kapcsolatosan alkalmazható 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.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2008.12.23. – 2009.01.19.	10,00%
2009.01.20. – 2009.07.27.	9,50%
2009.07.28. – 2009.08.24.	8,50%
2009.08.25. – 2009.09.28.	8,00%
2009.09.29. – 2009.10.19.	7,50%
2009.10.20. – 2009.11.23.	7,00%
2009.11.24. – 2009.12.21.	6,50%
2009.12.22. – 2010.01.25.	6,25%
2010.01.26. – 2010.02.22.	6,00%
2010.02.23. – 2010.03.29.	5,75%
2010.03.30. – 2010.04.26.	5,50%
2010.04.27-től	5,25%

www.mnb.hu

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

Fizetendő legkisebb járulékok 2010. **OKTÓBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

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

Fontos határidők

November 12

- Főfoglalkozású vállalkozók havi járulékvallása
- Alkalmazottak járulékának bevallása


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

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

MUNKAVISZONY MELLETTI EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

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

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: 	4950 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképzetlenség időszakát.)	Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. (Itt nem kell az adónál említett korrekciós tétellel számolni!) Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkenti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

TAXIRENSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 30 559-1294

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

AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel
NORDEX TRADE Kft.
autóalkatrész szaküzlet
1139 Bp., Röpentyő u. 45.
Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927
Nyitva: H-P 08-17-ig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 30% kedvezmény!

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

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

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

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

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

AUDI, VW, Seat, Skoda
Santen 95 Bt.
autóalkatrész szaküzlet
1196 Bp., Ady Endre u. 49.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva: H-P 8-17 óráig, Sz: 8-12 óráig
www.santen.hu
Taxisoknak 20% kedvezmény!

Csekkrendelés

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

06-1-299-4000/4265

Központi Okmányiroda

1133 Budapest,
Visegrádi u. 110-112.

Hétvégén is nyitva!

Intézhető ügyek:

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

Ügyfélfogadási idő:

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

Taxiszolgáltatás TEAOR száma

2007-ig	6022
2008-tól	4932

Taxiállomás Kft.

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

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

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

Ügyfélfogadási idő

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

BTI TAXICENTRUM

1119 Budapest, Vahot u. 6.

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

Szolgáltatások:

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

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 10.00–17.00
Pénteken 10.00–14.00

Fővárosi taxi- engedély ügyek

Nemzeti Közlekedési Hatóság
1033 Budapest Mozaik u. 5.

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

2011 január 1-jétől változások várhatók!

Nyitva tartás

Hétfőtől csütörtökig
08.00–15.00
Pénteken
08.00–12.00

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Nekem mindegy: van isten vagy nincs
S bizonyisten hinnék benne,
De még annyi szabadidőm sincsen.”

(József Attila)

Az Isten-ügy azért ennél jóval komplikáltabb. Tudta ezt Attila, úgyhogy ne tessenek hinni ennek a szándékosan provokáló, hányaveti-nyeg-lén (?) odavetett három sornak, hiszen életműve lelki vívódásainak, és igen: Isten-keresésének is hű tükröke.

A gyermek (tán mindenik) eljut egyszer odáig, hogy fölteszi, nekiböki valakinek a kérdést: Van-e Isten? Magam ezt Béla bátyámnak, kamaskorom mentorának böktém oda, anno. „Van, aki úgy gondolja, neki bizony van, van, aki úgy gondolja, neki ugyan nincs” – volt a válasz, amivel persze nem lettem kifizetve. Még hogy egyiknek van, a másiknak nincs? „Béla bátyámnak van?” – sunyítok rá álnokul. „Nyűgös egy köllök vagy te, hallod! De megmondom, hogy lenyugodjál: néha úgy érzem, van, néha meg, hogy nincs”.

Ettől a választól még nyűgösebb lettem. „Fölmondok neki! Ki van rúgva!” – mondtam volna, ha akkor ismertem volna ezt a ma oly gyakori barátságos és humánus felszólítást. De már régóta másképp érzek: ez az egyszerű munkásember a kérdésre adott választ a legszemélyesebb ügyének tartotta. Úgy vélte, ez az ő dolga, hiszen ő veszködik vele nap mint nap. Senkinek semmi köze hozzá! Ám mivel mentorom má polcolódott (tornászódott), valami választ illik kitessékelnie magából. Megkaptam hát: töprengőset.

A töprengő ember – akár a hit kérdésében is – mostanában hiánycikk. Tetszettek megfigyelni? Cirka húsz év alatt ugyan bizony gyanúsán megszaporodtak a minden fölntartás, kételkedés és töprengés nélkül „hitet vallók”! Azt mondja nekem közülük az egyik: „Már kicsiny koromban is titokban jártam templomba, gyónni, áldozni, hittanra, igen mély volt bennem a hit, de hát akkoriban ugye nem volt szabad...”

Az anyukádat áltasd, ne engemet! Ez a jóember elfeledte, hogy kisgyermek korunktól ösmerjük egymást! Még hogy „titokban”, s éppen ő!

Mondom, mintha tudnám: az ilyeneknek soha nem lesz részük az őszinte hit nagy élményéből, a belső megrendülésből. Ők a hirtelensült-hívók, a hamburger-hívók, akik úgy „falják” a hitet, mint más a gyorsbüfében a szendvicset, s persze tünetőleg, lássa a *friss bizsgalmat* az is, aki ma „számit valamit”. Ők a hit konjunktúra-lovagjai, ők azok, akik a Jóistent legszívesebben maguk mellé ültetnék az elnöki asztalukhoz, ők azok, aki nagy hangon hirdetik, hogy a Jóisten csakis és kizárólag nekik „dolgozik”, így hát kényük-kedvük szerint ráncigálhatják, és ők azok, akiknél a Jóisten neve – hát hogy is mondjam – valóban csak „áruvédegy, mint megannyi mosóporé”...

Aztán ott a Jóisten, mint derék pártkatona – de ennek taglalását momentán inkább nem forszirozom.

A mi költőink Istennel viaskodók vagy hozzá menekülők, vele vitatkoznak vagy nála bizonyosságot találók, vagyis: töprengők-vívodók, elutasítók vagy ellenkezőleg kétségbeesésükben hozzá fohászodók. „Mikor elhagytak, / Mikor a lelkem roskadozva vittem, / Csöndesen és váratlanul / Átölelt az Isten” – írta például a protestánsnak keresztelt Ady Endre. „Dolgaim elől rejtegetlek, / Istenem én nagyon szeretlek” – ezt meg a görög katolikusnak keresztelt József Attila írta, cáfolván a mottóbeli sorokat.

Jaj de messzi állnak ők e mai harsány-hözöngő-ripacszkodó, álszent és hazug, mindent – eszmét, hitet, érzelmet – aprópénzen olcsó haszonra váltók világától!

Attilát a nem önként vállalt, hanem kényszerből, sorsként viselt magány tette töprengővé és társat keresővé: „Senkije sincs, nem éri gyász, / Akire csak egy párt vigyáz / Sejhaj / Akire csak egy párt vigyáz” – vélte egykor magabiztosan, ám ez az „egy párt” csöppet sem vigyázott rá. Aztán – persze nem egy csapásra – nem hirtelenül, de fölfedezte a „párt”-nál gondoskodóbbat, azt, Aki vigyáz (ügyel) a gyerekekre, felnőttekre, őrá, egyszóval az egész nagy, kerek világra, ráadásul annak minden kicsiny és nagy gondjára, bajára, örömére.

Tessenek csak megfigyelni, milyen szimpatikus, barátságos, figyelmes, derék „ember” az Attila Istene:

ISTEN

Hogyha golyóznak a gyerekek,
az isten köztük ott ténfereg.

S ha egy a szemét nagyra nyitja,
golyóját ő lyukba gurítja.

Ő sohase gondol magára,
de nagyon ügyel a világra.

A lányokat ő csinósítja,
friss széllel arcuk pirosítja.

Ő vigyáz a tiszta cipőre,
az utcán is kitér előre.

Nem tolakszik és nem verekszik,
ha alszunk, csöndesen lefekszik.

Gondolatban tán nem is hittem.
De mikor egy nagy zsákot vittem
s ledobván, ráltem a zsákra,
a testem akkor is őt látta.

Most már tudom őt mindenképpen,
minden dolgában tetten értem.
S tudom is, miért szeret engem -
tetten értem az én szívemben.

A költő megszenvedte a maga hitét. Ő bizony nem haszonlesésből öltötte azt magára, mint valami új cifra ruhát, mutogatnivalóként.

A megszenvedett hit bizonyára a legmélyebb és ezért a legmegrendítőbb. Mert az nem úgy van ám, jelen és jövőd kicsinyke neofitái, hogy bemegy az ember gyermeke a boltba, s mintha parizert vásárolna, azt mondja: „Kérek tíz deka hitet, de szépet tessék adni, mert beteglelkűnek leszek.”

A hit elvesztése ugyanúgy küszködés és megrendülés, nem gyün az egyik napról a másikra, fenéket! Utána úr marad a léleken, lyuk, ami-be aztán a vesztes igyekszik belegyömészkölni hol ezt, hol azt. A ritka erősebbje megkapaszkozik, oszt kitart élete végéig egy általa helyesnek vélt eszme mellett, a gyöngébbje (a többség) hol erre áll, hol meg amarra, majd ha valamék „oldal”-tól kap egy maflást, még a saját magába vetett hitét is elveszti.

Moralizáltunk egyet – kéretlenül, mert ugyan kinek is hiányzik az ilyesmi.

Magam csak helyeselve, ám röstelkedve bólogatok, valahányszor Ady e néhány sorát olvasom: „De jó volna tiszta szívből / – Úgy mint régen / Fohászkodni, / De jó volna megnyugodni... / Igaz hittel, gyermek szívvél / A világgal / Kibékölni / Szeretetlen üdvözülni.”

Feliratok a kutyás házak kapuján:

– Bodri 6 másodperc alatt gyorsul százra. És Te?

– Nem veszünk semmit, nem adunk el semmit, nem térünk át semmilyen hitre. És ezt a kutyák is tudják.

– Csöpike sem vegetáriánus!

– Kutya : Betörő – 15 : 0

– Nyugi', csak az eleje harap!

– Amputációt és alakformálást vállalok. Próbáld ki. Gyere be csengetés nélkül!

– A kutyák szabadon mozognak, Ön szabadon dönt!

– Kedves betörő! A kutya mindenkit beenged, a gond kifelé jövet kezdődik.

– Ne félj a kutyától! Ha csengetés nélkül jössz be, előbb lölek le, mint hogy a kutya megharapna!

– A farkaskutya veszélyes, a másiktól meg még én is félek!

– Jaj, doktor úr, én érzem, menyire árt, de sehogy sem tudok megszokni a dohányzásról.

– Rágógumival próbálkoztam már?

– Igen, de nagyon büdösen ég...

Nyugdíjasoknak és nyugdíj előtt állóknak

Mikor mehetek nyugdíjba?

Teljes jogú öregségi nyugdíjhoz jelenleg 62 éves életkor betöltése szükséges (egységesen férfiak és nők esetében), valamint legalább 20 év szolgálati idő. A nyugdíjkorhatár 2012-től fokozatosan 65 évre emelkedik. Előrehozott öregségi nyugdíjban részesülhetnek a férfiak 60., a nők az 57. életév betöltése után, amennyiben rendelkeznek legalább 38 év szolgálati idővel.

Rokkantsági nyugdíjra az jogosult, akinek orvosi bizottság által megállapított egészségkárosodása legalább 80 százalékos, vagy amennyiben 50-79 százalék közötti mértékű, rehabilitáció nélkül nem foglalkoztatható, és nem is rehabilitálható. 2008-tól új elemként megjelent a rehabilitációs járadék. Ezt azok kaphatják, akik 50-79 százalék közötti egészségkárosodást szenvedtek, rehabilitáció nélkül nem foglalkoztathatók, de rehabilitálhatóak.

Mi a szolgálati idő?

Szolgálati idő minden, az első munkába állástól a nyugdíjba vonulásig ledolgozott idő, amikor a bruttó bérből nyugdíjjáradékot fizettek. Nem számít be az az időszak, amikor szünetel a járadékfizetés (pl. táppénzes állományok, fizetés nélküli szabadság, egyéni vállalkozóknál a vállalkozás szüneteltetése). Növelik a szolgálati idő hosszát a törvényben külön nevesített időszakok, például az 1997 előtt a felsőoktatásban eltöltött idő, a katonaság, vagy a munkába állás előtti gyermekszülés. A szolgálati idő mértéke jelentősen befolyásolja a várható nyugdíj összegét: minél több a szolgálati idő, annál nagyobb nyugdíjra számíthatunk.

Hogy kezdjem el?

Már nem annyira fiatal kollégáknak javasoljuk a nyugdíjbiztosítási igazgatóság felkeresését akár egy-két évvel a nyugdíjjogosultság kezdete előtt, egy ún. szolgálati idő elismerési kérelem beadása céljából. Érdemes a rendelkezésünkre álló igazolások másolatát is magunkkal vinnünk (munkakönyv, munkaszerződések, egyéni vállalkozói igazolvány, stb.) Ezt követően a nyugdíjintézet a saját adatbázisából megállapítja, hogy az adott személy összességében mennyi jogvisztonnyal rendelkezik, és ezt írásba is adja. Ha nincs eltérés a saját magunk által ismert adatokkal,

akkor a tényleges nyugdíjba vonuláskor már csak a fennmaradó néhány hónap igazolására van szükség. Egyéni vállalkozók 2000. évtől a NYENYI lap beadásával igazolták jogviszonyukat, előtte az adóbevalláson, ill. a külön tb-bevalláson kellett nyilatkozni. A nyugdíjjogosultság kezdete előtt legalább egy, de inkább több hónappal már adjuk be a nyugdíjkérelmet az illetékes igazgatóságához.

Mennyi lesz a nyugdíjam?

Sokan szeretnék előre tudni, mennyi havi fixet kapnak majd, ha elérik a nyugdíjkorhatárt. A szabályzórendszer azonban gyakran változik, a havi összeg több dologtól is függ. Az azonban bizvást kijelenthető, hogy az állami, a magán- és az önkéntes nyugdíjpénztár

eljárás a 2013. január 1. előtt nyugdíjba vonulók esetében. A 2012. december 31. után nyugdíjba vonulók esetében nem változtatnak a bruttó kereseteken.

A következő lépésben egységes értékre hozzák a különböző években elért keresetünket, ezt nevezzük valorizációnak. A valorizáció egyfajta speciális jelenérték számítás, amikor múltbeli kereseteket mai értékét szeretnénk megtudni, és ehhez az átlagkereset növekedési ütemét használjuk.

2012. december 31. után a nyugdíjba vonulást megelőző harmadik év előtti évek keresetét a nyugdíjazást megelőző második év szintjére váltják át. A nyugdíjba vonulás előtti harmadik, második és első évi kereset változatlan marad. 2013. január 1. előtt a nyug-

LESZ-E 200 FORINT A BENZIN?

Néhány éve olvashattunk az újságokban arról a gazdasági vitáról, hogy lesz-e valaha 200 forint a benzin ára Magyarországon. Azaz átlépi-e ezt a lélektani határt? Ma már tudjuk a választ: átlépte... Ekkor már rég elfeledkezünk 1995. június huszonkettedikéről, arról a történelmi nappalról, amikor a benzin ára átlépte a 100 forintos - szinten lélektani - határt.

Nagyon gyorsan írom le, most 350 forintnál tartunk. Lehet, előbb-utóbb átlépjük a 400 forintos küszöböt is, mert ez a lehetőség benne van a pakliban. Ekkor viszont nekünk már nincs tovább. A taxizásnak vége.

A környező országokban már most is mindenhol (!) olcsóbb a benzin, mint nálunk. Ennek ellenére a tarifák nálunk LEFELÉ mozognak, pedig az üzemanyagár alapvető része a taxi-viteldíjnak. Legalábbis ahol épeszű emberek dolgoznak taxisként.

Egyszerű elemzők szerint a mindenkori viteldíj egyezzen meg a mindenkori benzin literenkénti árával. Fogadjuk el az árképzést mi is. Úgy tűnik, jelenleg nincs jobb megoldás. Igazolásul nézzük meg a „bekebeli” tarifákat:

6 forint volt az indulás, 3 forint 50 fillér a kilométerdíj. Igaz, ez tartalmazta az első néhány száz métert is. A benzin 3 forint 30 fillér volt. Tehát a mai benzin ára pontosan százszorosa az akkorinak! A viteldíjnak is annyinak kellene (!) lenni! Jogosan kéri a taxisok egy csoportja az 500 (600) forintos alapdíjat és a 350 forintos kilométerdíjat a jelenlegi 150-200 forintos helyett. Aki taxizni akar, az fizesse meg a taxis költségeit, munkabérét.

Ferenczy P. Károly

rák együttes használatával és előzetes megalkarításokkal készülhetünk fel legnagyobb bizottsággal nyugdíjas éveinkre.

Az állami nyugdíj összegét befolyásoló legfontosabb tényezők: a megszerzett szolgálati idő és az átlagos kereset.

Az induló nyugdíj kiszámításának menete a következő:

- Keresetpálya meghatározása: a múltban befizetett járulékokból kiszámítják a munkába állástól, de legkorábban 1988-tól a nyugdíjba vonulásig tartó időszak minden évre vonatkozó bruttó keresetét

- Az előző lépésben meghatározott éves keresetekből először levonják a bruttó kereset terhelő járulékokat (egyéni nyugdíjjáradék, egészségbiztosítási járulékok, illetve munkavállalói járulékok), majd ezt az összeget a számított SZJA-val is csökkentik. Ez az

díjazást megelőző valamennyi év keresetét a nyugdíjazást megelőző év szintjére váltják át. (Ezt a szabályt csak a nyugdíjszámítással foglalkozó szakemberek értik. Vagy ők sem...)

- Kiszámítják a valorizált keresetből az aktív időszak átlagos keresetét.

- A fentiek alapján számított valorizált átlagbért besorolják egy táblázatba, és ellátják egy legfeljebb 1-es értékű szorzószámmal, ez az ún. degresszió. 2013. január 1. előtt a valorizált átlagkereset e táblázat szerint csökkentik. 2012. december 31. után nincs degresszió, a valorizált átlagkereset nem változik. (ez szintén egy bonyolult nyugdíjszakmai számítás...)

- A jogszabályban meghatározott nyugdíj-szorzóval az átlagkeresetet meg kell szorozni. Ezzel a szorzószámmal csökkentett érték adja az első havi, azaz az induló nyugdíj összegét. A szorzószám nagysága függ a megszerzett szolgálati idő mértékétől, valamint a magán-nyugdíjpénztári tagságtól. (A magánnyugdíjpénztártartók kb. 75 százalékát kapják annak

Az orvos alaposan megvizsgálja a beteget, ellenőrzi a leleteit, de meg sem szólal, csak hümmög a papírok felett. A beteg türelmetlenül kérdezi:

- Doktor úr, hát mi bajom van?
- Azt majd a boncolás mutatja meg...

* * *

- Szőke nő hogy csinál lekvárt?
- ???
- Kinyomja a buktából...

a TB-nyugdíjnak, amit a nem pénztárgyak kapnak. A fennmaradó 25%-ot saját magánnyugdíjpénztárak biztosítják.)

Az állami nyugdíj összege minden évben indexálódik, azaz emelkedik.

Nyugdíjfizetés

A nyugdíjat választás szerint vagy postai kézbesítés útján, vagy bankszámlára utalva juttatják el az érintettekhez. Amennyiben a nyugdíjat postai úton kézbesítik, egy ún. postai kifizetési naptárban – melyet a Magyar Posta juttat el a tárgyévét megelőzően – követhetők a nyugdíjfizetési napok, vagyis, hogy mikor hozza a nyugdíjat a postás.

Ha pénzügyintézetnél vezetett számlára kértük az ellátást, akkor a banki jóváírások időpontjai az ONYF honlapján ellenőrizhetők. (2010 még hátralévő hónapjaiban november 12 péntek, december 3. péntek)

A nyugdíjat mindig az adott hónapra fizetik, legkorábban attól a naptól kezdve, amelytől azt határozattal megállapították, egészen a jogosultság megszűnéséig.

A kifizetés megkezdésekor a Nyugdíjfolyósító Igazgatóság az alábbiakat küldi ki a nyugdíjasnak:

- a folyósított ellátás törzsszámáról szóló igazolást (nyugdíjas igazolást)
- utazási utalványt
- a folyósítás megindításáig már esedékesé vált és az egy összegben kiutalt ellátásról, az esetleges levonásokról szóló elszámolást
- a bejelentési kötelezettségről, illetve „fontosabb tudnivalókról” szóló tájékoztatót.

Evente egyszer, a tárgyévét követő év januárjában minden nyugdíjas elszámolást kap a tárgyévben kifizetett nyugdíjáról. Ez az igazolás nyugdíj melletti vállalkozóknak az adóbevallásuk elkészítéséhez elengedhetetlenül szükséges.

Nyugdíjmelés

Az eddigi szabályozás szerint az emelés évére tervezett fogyasztói árnövekedés és a tervezett nettó átlagkereset-növekedés átlagával kellett emelni az előző évben megállapított nyugdíjakat. 2010. január 1-jétől a nyugdíjak emelésére vonatkozó szabályok azonban megváltoztak. Az idei évtől már a GDP (a nemzeti össztermék) növekedési rátája is beszámít.

Anélkül, hogy a bonyolult részletezésbe belemennénk, nézzük a lényegét: minél magasabb a GDP növekedése, annál nagyobb arányban számít a nyugdíjmelésbe az országos nettó átlagkereset-növekedés. Ha a GDP-növekedés legalább 1 százalékkal meghaladja a tervezettet, akkor november hónapban kiegészítő nyugdíjmelést kell adni egész évre visszamenőleg.

Mi van a 13. havi nyugdíjjal?

2009. július 1-jétől megszűnt a 13. havi nyugdíj. E helyett úgynevezett nyugdíjprémium került bevezetésre, amelynek mértéke változó. Akkor éri

el az eddigi 13. havi nyugdíjnak megfelelő összeget – de legfeljebb 80 ezer forintot – ha a gazdasági növekedés meghaladja a 7,5 százalékot

Meg fogok élni a nyugdíjamból?

Nem! Nem fogsz belőle megélni, amennyiben egyéni vállalkozóként az utóbbi néhány évben a minimálbér után fizetted járulékadat. Nem fogsz belőle megélni, legalábbis azon a szinten nem, ahogy most éled életed. Nem fogsz belőle megélni, mert bármit is mond a propaganda, a nyugdíjak vásárlóértéke évről évre romlik. Két lehetőség van, ezek egymással is kombinálhatók. Egyrészt eldöntheted, hogy nyugdíjasként, mintha mi sem történt volna, tovább dolgozol. Terheid csökkenni fognak, hiszen kevesebb járulékot kell fizetned, és minimális jövedelmedről sem kell számot adnod, mert megélhetésedet – legalábbis elvben – fedezi kapott nyugdíjad. Ugyanannyi bevételből több marad a zsebedben, és még nyugdíjat is kapsz. Ez az oka annak, hogy az egyéni vállalkozók 99%-a a lehető legkorábbi időpontban elmegy előrehozott nyugdíjba, majd tovább folytatja tevékenységét. A nyugdíj melletti tovább dolgozás tehát jó terv – egy ideig. Életkorod előrehaladtával azonban azzal kell majd szembesülnöd, hogy egyre több pihenésre van szükséged, és egyre kevesebbet tudsz dolgozni. Jönnek a kisebb-nagyobb betegségek, hiába vagy edzett, a szervezeted elhasználódik. Erőlteted még a dolgozást, de már nem megy. Meg nem esik jól, nincs is kedved hozzá... Ekkor kezd fontossá válni a másik lehetőség, amelyet még a nyugdíjas kor előtt, erőd teljében kell elhatározni, és véghezvinni. Az öngondoskodás. Ha egészségben megéltél 45-50 évet, kezdheted remélni, hogy talán nyugdíjas is leszel egyszer, és ha józanul gondolkodsz, tudod, hogy az a nyugdíj nagyon kevés lesz. Elkezdesz tehát töprengeni azon, hogy miből fogod kipó-

tolni. Több lehetőség áll előtted a sima bankbetétől, egészen a részvényvásárlásig (ez utóbbival azért óvatosan...). Köthetsz nyugdíjkiegészítő biztosítást, lejáratra szóló életbiztosítást, beléphetesz önkéntes nyugdíjpénztárba. Lehetőség van magánnyugdíj-pénztári befizetéseid kiegészítésére is. Vethetsz kötvényeket, befektetési jegyeket, tarthatod a pénzted bankban, széfben, vagy akár „malacperselyben”. Lényeg, hogy mire eléred a nyugdíjas kort, legyen annyi megtakarításod, ami segít baj esetén. Ez az összeg mindenkinél más, igényei és lehetőségei szerint. Van, akit néhány százezer forint félretett pénz már megnyugtat, és akad, akinek tízmillió is kevés. De valamennyi mindenképpen legyen!

Mikortól kapom euróban a nyugdíjamat?

Az euró magyarországi bevezetésére ma már semmilyen pénzügyi elemző vagy gazdasági szakember nem mer dátumot mondani, így én sem teszem. Viszont nagyon valószínű, hogy azért előbb-utóbb mi is euróval fizetünk majd, és a nyugdíjakat is euróban folyósítják. Ne beszéljünk most itt majdani átváltási árfolyamokról, nézzük inkább, mi lenne, ha már ma euróban számolnánk.

Abban ugye megegyezhetünk, hogy a megélhetési költségek egy kicsivel sem alacsonyabbak, mint bárhol Európában. Némely téren még akár magasabbak is (pl. üzemanyag). A jövedelmünk viszont meg sem közelíti a túllünk nyugatabbra eső jövedelmeket. És a nyugdíjunk sem. Ausztriában a legalacsonyabb nyugdíjak valahol 1000 euró körül járnak. Tehát nem az átlagos, hanem a legalacsonyabb! Ha egy idén 60. évébe lépő hazai taxis vállalkozó kezdő nyugdíját – ami néhány év minimálbéres járulékfizetés után bizony nem több negyvenezer forintnál – „eurósítjuk” 145 euró körüli összeget kapunk. Ez bizony még hidegvízre sem elég... **-oli-**

Új technológia a cseh fővárosban

GPS alapján számolt tarifa

A csehek is megelégtettek a taxisok különböző trükkjeit, ezért olyan, akár a mobiltelefonra ingyenesen letölthető szoftvert fejlesztettek ki, amely a fuvardíjat a ténylegesen megtett útvonal alapján kiszámolja, és már az autóban ellenőrizheti az utas, hogy a legrövidebb utat tette-e meg vele a fuvarozó és a tényleges díjat számolta-e fel számára.

Prágában sem csak a szentlelkűek kapnak taxis engedélyt, így itt sem ritka a megbuherált taxióra, és a városnéző körfuvarok sem ismeretlenek. Számos trükkről szerezhettek olvasóink már magazinunkból is információkat, és felfigyeltek ezekre a stílikre a cseh főváros idegenforgalommal foglalkozó munkatársai is. A fej-

lesztő céget is az inspirálta a szoftver kidolgozására, hogy az egyik külföldről érkező vendégüket a helyi taxisok jól megkocsi-káztatták, majd ezért „természetesen” borsos árat is kértek. Számlát pedig elfelejtettek adni. Ez egyébként nem ritka jelenség arrafelé sem, sőt, akadt olyan fuvarozó is, aki az akadékoskodó utas ülésébe elektromos áramot vezetett, amelyet ő tudott irányítani, így aki vitatkozott vele, azt sokkolta egy kicsit, így bírva mihamarabbi távozásra.

Az új csodafegyvert az *Et netera* cseh cég fejlesztette ki a globális helyzet-meghatározó rendszer /GPS/ felhasználásával. A mobiltelefonos alkalmazás jelzi a taxi által megtett utat, kiszámolja az elérhető díjat is. Így már a taxiban ellenőrizheti az utas, hogy a sofőr nem akarja-e

átvágni. A készülék arra is képes, hogy útvonaltervet készítsen, így ha a kuncsaft azt érzékeli, hogy az eszköz által javasolttól lényegesen hosszabb és jelentősen eltérő irányba haladnak, bizony számíthat az átverésre.

Az *Et netera*, amely a rendszert a városnak ajánlotta fel, olyan funkcióval is ellátta azt, amely család esetén egyenesen a diszpečersert riasztja. A vállalat ingyenesen szánta a szolgáltatás letöltését. Ha térítésmentesen hozzáférhetővé válik a fejlesztés, az igencsak megnehezíti a család taxisok dolgát. Bár a külföldiek erről a kontroll lehetőségről még nem tudnak, úgyhogy egy ideig még a prágai taxisok is halászhadhatnak a zavarosban, de ez azért ennek ellenére egyre kockázatosabb.

Casth

Őszi gépkocsiszemle a Főtaxinál

A Főtaxinál évek óta megszokott tavaszi gépkocsiszemle mellé a cég vezetése idén először szeptember végén is megszervezte a teljes gépjárműpark ellenőrzését. A mostani alkalommal kizárólag a gépkocsik külső-belső esztétikai állapota került felmérésre, valamint kiválasztásra kerültek azok a gépkocsik, melyek megfelelőek egy magasabb szintű szolgáltatás nyújtására, azaz a felmérések alapján hamarosan kialakításra kerül a Főtaxinál az exkluzív kategória. Az új kategóriába történő besorolásnál a szemlézést végző Etikai Bizottság tagjai a gépkocsi méretei, állapota mellett a gépkocsivezető megjelenése alapján tették meg javaslatukat. Egy másik – nem kevésbé fontos – feladat volt a POS-terminálok működésének ellenőrzése, valamint a Főtaxi őszi reklámkampányának keretében kiosztott reklámmatricák elhelyezése. Természetesen az egységes kódadóval ellátott URH-készülékek szűrőpróbaszerű ellenőrzésére a mostani szemlén is sor került. Az időjáráshoz, valamint a hó végi befizetésekhez időzített szervezésnek köszönhetően az őszi szemle zökkenőmentesen zajlott le.

A Főtaxi vezetősége ezúton is szeretné kifejezni köszönetét valamennyi munkatársa számára a szemlén tanúsított fegyelmzett és segítőkész hozzáállásért.

-kó-



A professor egy röntgenfelvételt mutat a orvosoknak:

– Nézzék, uraim! A beteg nagyon sántít, mert a bal lába kétszáz millimé-

terrel rövidebb, mint a másik. Nos, kolléga – fordul az egyik hallgatóhoz –, ön mit tenne ilyen esetben?

– Hát, én is sántítanék...



A megnövekedett fuvarmenyiségre való tekintettel a MaxTaxi vezetősége kedvezményes tagfelvételt hirdet!

Csatlakozzon most egyedi feltételekkel, a belváros legtöbb szórakozóhelyénél jelen lévő és megállási lehetőséget biztosító csapathoz!

TÁRSASÁGAINKNÁL A TAGDÍJ: 38.000 FT-TÓL!

Képviseleti rendszerben keresünk vállalkozókat (URH bérlésre van lehetőség), valamint alkalmazotti rendszerben gépkocsi vezetőket keresünk a cég saját autóira.



A szerződéses helyeknél megállási lehetőséget biztosítunk:

Négy Szürke Étterem, Négyszáz, Dunaparti Panzió, Hotel Oriental, Hotel Berlin, Apartman Hotel, Ráday Panzió, Corner's Pub, Galéria Pub, Morisson's 1, Morisson's 2, B7 Music Club, Instant, Piaff, Gödör Club, Creol Bár, Alterego, Silenus Étterem és Pub, Olaf Palme Ház, Múcsarnok Café, Negro Café, Mix Art, Ellátókerth, Kőleves kert, Mumus, Grandió Bár, Y Café, Matiné, Pánik Pub, Sunny, Vénhajó, Zöld Oliva Étterem, Ezüst Farkas, Budha Étterem, Angelo, Zöld Béka, Met Café, Fekete Holló, Mátyás Kert, Zorbas, Callas, Submarine Station, Jókai 8, After Music Pub, Joe Bácsi, Jules Verne, Toronyház Étterem, Kávés Katica, 7x24, Central Hostel, Corner's Pizzéria, Rákóczi Grill, Hostel, Dobos Étterem, Astoria City Kőleves Étterem, Cook kapitány, Ezüst Fenyő Étterem, Pertu, Rézangyal Pálinkaházak, Sunny Corner, Café Vian, Soho London, Margitkert Étterem, Zugligeti Camping, Villa Origo Vendégház, Roham Sörház, Grand Hostel, Casa de la musica Hostel, Factory Hostel, FM Logistic, Steak House, BMF Hostel, Colors Budapest Hostel, Dominika Apartman, Haller Camping, Anadin Hostel.

Részletes információ és felvilágosítás: WWW.MAXTAXI.HU +36-30/768-71-88



Már kapható az új Suzuki Swift



A Suzuki egykor a Swifttel indította el globális stratégiáját. A modellt világszerte hét üzemben gyártották, s több mint 100 országban és régióban forgalmazták. Dinamikusága és sportos megjelenése 19 országban 63 Az év autója díjat hozott a Swiftnek, és a Suzuki minden más modelljénél rövidebb idő alatt érte el az egymillió darabos értékesítést.

A Suzuki most még magasabb szintre fejlesztette a Swift teljesítményét és megjelenését, tovább csökkentette az üzemanyag-fogyasztást, és az új modell még az

eddiginél is környezetbarátabb lett.

Az autó nemrég a maximális öt csillagot kapta az Euro NCAP töréstesztjén.

A nagy sikerű Swift legújabb, 3. generációja elődjénél sportosabb, elegánsabb megjelenésű. A vezetés öröme új benzínmotor fokozza. Mindkét motorváltozat – az 1,2 literes benzínmotor, illetve

az 1,3 literes dízel – kevesebb üzemanyagot fogyaszt és kevesebb káros anyagot bocsát ki a környezetbe a korábbiaknál.

A Swiftre jellemző nagy kerék- és kis tengelytáv az új generáció esetében is megmarad, az első és hátsó felfüggesztés nagyobb szilárdsága ugyanakkor javítja a kormányozhatósá-

got. A karosszéria a megnövelt szilárdságú acélnek köszönhetően merevebbé, egyszersmind könnyebbé válik, ami a kocsit stabilabbá és kényelmesebbé teszi.

Az utastérben megmutatkozik az a komoly tapasztalat, amit a Suzuki a kompakt autók belső térének gazdaságos kialakításában szerzett. Az optimálisan kialakított arányok tágassá, kényelmessé teszik az autót. A Swiftben – kompakt méretei dacára – bőven van hely a hátul ülők és a csomagok számára is. A beltér látványja is markáns, dinamikus, illeszkedik az új Swift teljesítményéhez. A dinamikus, sportos formák és a kifino-



mult kivétel sokban hozzájárul a kiváló vezetési élményhez.

A Swift függeségének és kezeségének, könnyű irányíthatóságának kulcsa részben a széles keréktáv és a rövid tengelytáv. Az új Swiftnél a Suzuki továbbfejlesztette és finomította ezeket az alapvető tulajdonságokat. A méretek és a hátsó felfüggesztés megnövelt szilárdsága nagyobb stabilitást biztosít mind az egyenes haladásnál, mind pedig a kanyarokban. Mindezek mellett az új Swiftet olyan abroncsokkal szerelik fel, amelyek szintén az autó remek irányíthatóságát és teljesítményét sugározzák.

Új Swift hossza: 3850 mm (3760 mm), szélessége: 1695 mm (1690 mm), magassága: 1510 mm (1500 mm), a tengelytáv: 2430 mm (2380 mm). Zárójelben a korábbi típus adatai.

Az első felfüggesztés (spirálrugós MacPherson), a továbbfejlesztett lengőkar és spirálrugó-elrendezés eredménye a jobb menetstabilitás, anélkül hogy a súly jelentősen megnövekedett volna. A hátsó felfüggesztésnél (torziós rudas, spirálrugós) a torziós rúd perselyének fokozott dőlése jóvoltából 50%-kal megnőtt a futómű oldalsó stabilitása, s ettől kevésbé deformálódik a futómű. A torziós rúd új felépítése kisebb súlyt és jobb menetstabilitást tesz lehetővé.

Az újonnan bevezetett, 15 collos hűtött első tárcsafékek (16 collos kerekekhez) mellett új, alumíniumötvözetű féknyerges hátsó tárcsafékekkel szerelik fel az új Swiftet. Ezenkívül az autót 14

collos, hűtött tárcsafékekkel (15 collos kerekekhez) is gyártják, amelyek kapacitása nagyobb, mint az előző Swift esetében, mégpedig an-



nak köszönhetően, hogy a féktárcsa vastagsága 20-ról 22 milliméterre nőtt.

Az ötfokozatú kézi sebességváltónál alkalmazott új rásegítőrendszer jóvoltából kisebb erő szükséges a váltó kezeléséhez. A sebességváltó optimalizált járatkialakítása szintén a lágyabb váltást szolgálja. Az új Swiftet szintén új, lineáris, négysebességű

automata váltóval is gyártják.

Az új Swift motorjai – az 1,2 literes K12B benzinmotor változtatható szívó- és kipufogószelap-vezérléssel (VVT), valamint az 1,3 literes D13A 1,3 DDiS dizelmotor alkalmazásánál a Suzuki a környezetbarát működés és a vezetési élmény szempontjait egyaránt figyelembe vette. Mindkét motorváltozat kevesebb üzemanyagot használ fel és kevesebb káros anyagot bocsát

ki, míg teljesítményük és nyomatékuk nagyobb a korábban alkalmazott motorokénál a kisebb lökettérfogatnak és számos más technológiai megoldásnak köszönhetően, mint amilyen a változtatható szívó- és kipufogószelap-vezérlés (VVT) és az Engine Auto Stop Start System (automatikus motorleállító és indító rendszer). A CO₂-kibocsátás a K12B motor esetében mindössze 116 g/km, a D13A esetében pedig 109 g/km. Az üzemanyag-fogyasztás a K12B motor esetében csupán 5,0 l/100 km, a D13A motornál pedig 4,2 l/100 km. A Suzuki számos szempont figyelembevételével fejlesztette ki

az új Swift az aktív biztonsági rendszerét. Ennek eredményeképpen, a különböző típusú útfelületeken való még magasabb fokú stabilitás és irányíthatóság érdekében az új Swift minden változatában alapfelszereltség az ESP®* (Electronic Stability Program).

Apróságok

Hogy köszönnek egymásnak a Parlamentben a miniszterek?

– Legyen ön is milliomos

– Mondja, hölgyem, van már partnere a következő tánchoz?

– Még nincsen.

– Akkor legyen szíves, vigyázzon a sörömrre, amíg visszajövök!

Egy hosszú repülőút közepén az egyik pilóta elkezd rémülten ordítani:

– Ó, istenem! Nézd a jelzést! Kifogyott az üzemanyag! Mindannyian szörnyethalunk!

– Hülye barom, ez a lámpa csak azt jelzi, hogy hallanak minket az utasok!

– Én valahogy úgy vagyok a nőekkel, mint a zsiráfokkal: Tetszik, tetszik, de otthonra azért nem kéne...

Feltaláltak egy új eszközt, amitől az autó belsejében 95%-kal csökken a zajszint.

És ráadásul pontosan illeszkedik az asszony szájára.

Megérkezik a fáradt utazó, leszáll a vonatról, kérdezi az állomásfőnököt:

– Mondja, hol van itt a falu?

– Ezen a bekötőúton elindul, és három kilométer múlva ott lesz.

– Nem tudták volna egy kicsit közelebb tenni az állomást a faluhoz?

– Tehették volna, de akkor messze lenne a sínektől.

A fényképészetbe betér egy matektanár:

– Szeretnék erről a filmről képeket csináltatni.

– 9x13?

– 117. Miért?

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Gasztronómia

Tisztelt kollégák!

Megvolt a nyár, a Balaton, s a ritkább jó időt kihasználva elfogadtunk egy baráti meghívást Szegedre. A téma aktualitása most a halfőző-



A gyönyörű szegedi városháza



A verseny helyszíne



Az új villamos

fesztivál volt a Tisza partján. Igaz, mostánában mindennek fesztiválja van, még a töknek is, de azért ez más, ennek neve van. Egyik igazán magyaros ételünk a halászlé, s most mindegy is, hogy ki hogy főzi, mi a sorrend, mi a trükk, minden hallé finom, amiben az alapanyagok gondosan benne vannak. A főzőüstök és a bográcsok megtekintése után, a mennyei illatfelhőkben szinte szédelegve megállapodtunk az egyik standnál, s ki-



Szegedi halászlé

próbtuk a szegedi pontyhalászlét, valamint a rántott halat is. Az ételek igen ízletesek voltak, s az asztalnál ülve, sörünket szorongatva, tekintettünk a Tiszára. Közben pedig néztük a távolban evező sárkányhajókat. No, de ne csak ők sportoljanak, mi is nekivágtunk egy ebéd utáni sétának



Az Aranycsapat emlékoszlopa

ebéd utáni sétának Szeged belvárosában. A Tisza-parton mindjárt szembe találoztunk egy szoborral, mely a város megemlékezése a hajdani aranycsapatról. Innen pár lépés a Városháza gyönyörű épülete, s mellette a parkban éppen bemutatják az új városi villamosokat, melyek nem-sokára forgalomba állnak. A nevezetes Virág cukrászda éppen bezárt, de a Kárász utcán azért megittunk egy jó kávét is (gondoltam is, most jön a fekete leves). Tétován szűr-csölgöttem a törököktől kölcsönvett italt, mert míg a hölgyek fagyikelyhet nasiztak, az én gondolataim már a beigért vacsorán matattak. Az ugyanis birkapörkölt lett, ahogy azt vendéglátó háziasszonyunk készíti. Itt, mint látjuk, nem kellett főznom, de a receptet kikérdezve, most felsorolom okulásként mindnyájunknak:

Először is egy igen fiatal jószágról van szó, melynek zsenge húsa szinte zsír és fagyúmentes volt. A felaprított húst és minden egyéb alkotórészt, ami egy pörköltbe kell, egyszerre tettük az edénybe, a piros paprikán kívül! A hús annyi levét ereszt, hogy lefedve ebben főzzük gyenge lángon míg meg nem puhul és a leve is besűrűsödik, ekkor adjuk hozzá a szegedi piros paprikát, pár perc rotyogás, és készen van. Közben kész lett mellé a vízben főtt hasábburgonya is, valamint friss

puha kenyér is járt hozzá, és persze kellemes gyöngyöző rozé. Vacsoránk utáni ejtőzés közepette már a holnapon (nem a másnapon) járt az eszem, mivel a következő ebéd ismét kulináris élvezetet sejtetett. Házigazdáink grillezést terveztek, mégpedig tárcsán.

Na most itt egy kicsit álljunk meg és beszél-gessünk a grillezés módozatairól. Mert lehet ugye grillezni faszén-parázson, rácson. Ugyanott fólián, vagy alutálcán. Lehet aztán elektromos grilt alkalmazni, teflon bevonat-tal. És lehet grillezni tárcsán. Ez abból a mezőgazdasági eszközből készült, leszerelt tárcsa, amivel tárcsázták a talajt, még vetés előtt, hogy simább legyen. Aztán a tsz udvarán ette a rozsda, mignem divatos griltárcsává lényegült át. Lett lába, gázégőt dugtak alá, s máris lehet rajta sütni. Ámde nem mindegy, ho-



Grillezünk

gyan. Ha sok olaj kerül alá, úszik minden, az már nem grill. Ha kevés a zsiradék, hamar megég minden. Tehát nagyon kell figyelni, jól pácolt húst lehet jól sütni, és nem kell sok zsiradék, a pácolaj elegendő. Használjuk a hús-villát, vagy a húsfogó csipeszt a forgatáskor, s bátran grillezzünk szeletelt és karikázott zöldségfélét is. Így a megsült húsokat jó étvágy-gyal falatozzuk, akár hideg sörrel vagy gyöngyöző borral locsolgatva.

Tarsolyomban van még sok egyéb recept, s ígértem is, hogy foglalkozom a lekvárokkal is, de ezt inkább a következő számban adnám elő.

Most ezekhez kívánnék jó étvágyat!

Fakanalás üdvözzlettel:

Soós István City 22



Birkapörkölt

Csirkepörkölt vagy csirkepaprikás?

Egyszerű kérdés, azt gondoljuk, hogy mindenki tudja, mi a különbség, aztán amikor el kell készíteni, elbizonytalanodunk. Én mindkettőt készítettem már többször, most mégis megkérdeztem tanult barátomat, Láng Áront, a Silvanus Hotel volt séfjét, szerinte mi a különbség?

Nos a válasz rövid volt: „a tejföl.” Azért ennél többről van szó a napi gyakorlatban, hiszen a szokások tájaktól is függenek, valamint a mennyiség is számít. Másként készül otthon négy főre, és egy picit másként készül 20-30 főre.

Én az utóbbit mutatom be nektek.

A pörköltet a CITY TAXI őszi teniszversenyén készítettem, és kifejezetten pörköltnek, belsőséggel gazdagon és csirkeláb sem 2 db főtt benne, hanem 1 kg. Ettől vastag, enyves szaftot kapunk, ami nem hétköznapi élmény a teniszben megfáradt, ebédre éhes kollégáknak. Tiszteletben tartva Áron barátom véleményét a különbséget illetően azt azért le-



gagyományosan. Kicsit gazdagabban fűszerezzük. Ilyenkor a pörkölt alapba még majorannát és egy kevés kakukkfűvet és egy csipetnyi örölt köményt is tesztek. A paprikást hosszabb lével főzöm. A húsokat nagyobb darabokban hagyom és tálalás előtt kevés liszttel, csipetnyi örölt fehérborssal, valamint ízlés szerint egy kevés csípős paprikával simára kevert tejföllel behabarom. 5-6 percig lassú tűzön főzöm tovább. Forrón tálalom. Köretnek nokedlit javasolok, de

nagyon finom knédivel, zsemlegombóccal és puliszkával is. Remélem, sikerült valami újat mondani a jellegzetesen magyar étellel kapcsolatban.

Sport

Most hagyjuk a „nagyokat”! Beszéljünk magunkról. CITY TENISZ „Gála” a BKV X. ker. Sport utcai pályáján. Régi és új arcok, kb. 25 fő résztvevő, jó idő, remélem, hogy finom ebéd és kitűnő hangulat.

Nos, ilyen volt a verseny. Reggel 9 órakor kezdődött és este 7 után lett vége. A férfi egyest az egyik esélyes, City 861 Hajduska Tibor nyerte, a tavalyi győztesrel szemben. Mindezt – ha jól tudom, combhúzózással – produkálta. Szerteszét futotta a pályát. Én csak bámultam, honnan ennyi energia, ennyi erő. Később a City 734 Károly és City 478 Kupás Feri (Cino) revansot vett és rövidítésben nyertek a City 861 Ciccó és City 90-es Nagy Balázs páros ellen. Fantasztikus!

Gratulálunk a nyerteseknek és a helyezetteknek egyaránt, valamint a többi résztvevőnek külön a sportszerű versenyzésért.

Egy dologra külön reflektálnék. A versenyen indulók között egyaránt voltak régi és új kollégák. Ennek külön örülök, hiszen a szóra-

kozáson túl a rendezvényünk látványosan megfelelt a közelkerülés igényének, mert ilyen van. Új barátságok szövődhetnek, melyek erősítenek minket. Másként nézünk egymásra munka közben is. Ajánlom figyelmeztetekbe a fotókat és versenyen indulókat az eredményekkel együtt.

Foci

Ki nem maradhat a sport rovatból! Sokan tudják rólam, én is terelgettem a labdát, mégpedig a BKV Előrében, vagyis kicsit otthon voltam a teniszversenyünk alkalmával. Főzés közben néztem a műfüves pályán a 11-13 év körüli gyerekek meccseit. Két korcsoport is játszott. BKV Előre – Soroksár. Mindkét mérkőzésen nyert az Előre. Öröm volt nézni a megalukást nem ismerő srácokat. Edzőiket látva rögtön eszembe jutott három kiváló szakvezető ifjúkoromból. Újhelyi Géza bácsi, Czigi Ali bácsi és Csáky Gyula bácsi. Sajnos mindhárom elmentek már. Béke poraikra! Szerettük őket...! Emlékeztem, és közben láthattam két üvöltő dervist a jelenben. Eltelt húsz perc, és világos volt, miért győz a számítógép a labda felett. A nagyoknál látjuk a lemaradást, melyhez – ezt látva – azt hiszem jelentősen hozzájárul az, hogy gyermek- és ifjkorban alkalmatlan emberek foglalkoztak velük.

Minket is szidtak és dicsértek, mert ez benne van a sportban. Igaz, ezt mindig szeretettel, jobbító szándékkal tették. Amit ezen a két meccsen láttam, az viccnek is rossz volt. Ilyen idegfeszültséget kelteni nem szabad. A foci nem angolkísasszonyok dalversenye, de nem is bolondokháza. Érdemes lenne a mestereknek egyszer visszanezni magukat, pláne visszahallgatni, milyen szavakat használnak!

Polinger Sándor
City231

– *Mi van az idegbeteg ló lábán?*
– *Pszichopata...*

* * *

A tömött pesti buszon két barát nő beszélget:

– *Képzeld, lehet, hogy gyerekem lesz!*
– *Hát ez nagyszerű, és kitől?*
– *Nem tudom, nem tudok hátrafordulni.*



A szakács Polinger Sándor, beöltözve

írom, hogy én mit teszek még a csirkepaprikához a tejföln kívül.

Először röviden a 2010.10.02.-i CITY Teniszversenyen készített pörköltről. Semmi extrát nem csináltam. Só, bors, paprika, hagyma, fokhagyma és a húsok. Összesen 7,5 kg csirkét használtam fel, vegyesen, belsőséggel együtt. Részletesen erről nem írok, hiszen ezt Magyarországon mindenki remekül főzi.

Én inkább a pörkölt és paprikás közötti különbségre hívnám fel a figyelmet. Áron barátom egyszerűsített válaszával szemben én egy kicsit bonyolultabban látom a dolgokat.

Kezdjük az elején. Feltesszük a pörköltet



A teniszgála résztvevői

MORFONDÁRIÁK

Először is szeretnék gratulálni a Haltenberger Samu-díjazottaknak! Továbbá sok sikert, jó egészséget, és balesetmentes közlekedést is egyúttal. Ezen kívánságom természetesen az egész taxis társadalomra is értem. Vége van a nyárnak, jönnek a csúnya borongós napok. Nem kell már a léghódi. Kell viszont a fűtés. Ahogy olvastam legutóbb, vannak helyek a nagyvilágban, ahol ezekért a szolgáltatásokért külön díjat kérnek. Emlékszem, még a magántaxiás hajnalán nekem is panaszkodott egy utasom, hogy 20 Ft-ot kért a kisparos, a fűtés bekapcsolásáért. Hogy is van a mondas? Nincs új a nap alatt. Dehogy nincs! Itt van például a legutóbbi taxis megmozdulás. Még tojást is törtek. Miért? Azért, mert a tulaj rég nem látott szint alá kívánta csökkenteni az árakat. Személy szerint én nem ezt a formáját választottam volna a tiltakozásnak. Nem tudom mit tett volna a tulaj, ha a reggeli órákban egy címet sem tudott volna a diszpécserre eladni. Kínézőn az ablakon meg ott látta volna az alvállalkozóit, a kocsijaik mellett, békésen beszélgetni. Na jó, egyikük-másikuk tojásoz szendvicset falatozott volna. Elismerem egy ilyen jellegű megmozdulást, vagy inkább meg nem mozdulást napjainkban elképzelhetetlen lenne megszervezni. Mindez azért van, mert a taxisok nem a legjobb anyagi háttérrel rendelkeznek. A tulajdonosok meg sok mindenről hajlamosak megfélemlíteni. Arról például, hogy volt olyan időszak, amikor a taxisoktól fejlesztés címén majd egy havi tagdíjat szedtek be. Ez volt akkoriban a 13. havi tagdíj. Ezekből a pénzekből is fejlődtek a cégek. Meg ugye eladták a taxisok járműveinek a felületét reklám céljára. Az is a fejlesztést szolgálta. Mindezt a taxisok annak reményében viselték el, hogy ha áttételesen is, de az ő üzletmenetük is javul ezáltal. Hát nem egészen így lett. Sajnos hiába vállalkozó a taxis, rosszabb helyzetben van, mint egy minimálbérrrel bejelentett melós. Neki ugyanis zsebből is fizetnek. Általában. Vagy nem. Mint a Megyeri híd kivitelezőinek. Ott sem a törmeléket tologatták az egy nyomon guruló furikában...

Új főpolgármestere van Budapestnek. Gratulálok neki is. Remé-

lem, reméljük, hogy ha nem is ő oldja meg személyesen a taxisok problémáit, legalább valakit megbíz vele. Lehetőség szerint olyan személyt, akinek van egy kis érzéke, tudása és empátiája is. Habár ezeket a tulajdonságokat feltételeztük az előző főpolgármester úrról is. Hiszen üldözött korában ő is taxizott, bár ezt nem propagálta soha. Sajnos rossz tanácsadókkal és helyettesekkel vette körül magát. Leegyszerűsítették az eszközt. Négy kerék helyett csak egykerekűk. És tolták. Oda üresen, vissza tele. Különben is, új seprű jól seper. Reményeim szerint nem csak a koszt, hanem a szemetet is. Sajnos ehhez nem kevés idő kell. Majd meglátjuk. De aztán lássuk is meg! Na meg is láttam rögtön. Azt írja az újság, hogy várhatóan több száz riksa lepi el Budapest belvárosát. Már meg is alakult a cégük. RIKV, azaz Riksa Közlekedési Vállalat. Az interneten képek is vannak. Azt mondja, hogy „lábbal hajtott elektromos rásegítővel rendelkező” környezetkímélő személyszállító jármű. Ennél már csak a svájci csodabicska tetszik jobban. Mindenesetre ezek az eszközök az idegenforgalmi szezonban szerintem érezhetően csökkenteni fogják a taxik forgalmát. Volna is egy jó tanácsom. Egy „A” kategóriás taxi árából gyorsan be kell szerezni vagy három ilyen járgányt, és bérbe adni az RIKV-nak. Gondoljatok bele! Se súlyadó, se kötelező biztosítás, se tagdíj, Se ez, se az. Csak dől a lé. Mint Kolontáron a vörös iszap. Borzasztó! Nem találok jobb kifejezést rá. Vajon lesz, aki vállalja a felelősséget? Kíváncsi vagyok, mi lesz a vizsgálat eredménye. És mikorra? Talán addigra az is kiderül, hogy a Fót felé vezető úton ki volt a hibás? A Pali bácsi vagy esetleg a Buci. Nem is tudom. Nem kisbétűvel kellene írnom a nevét, mint Nemeček Ernőnek. Talán úgy kisebb lenne a súlya a cselekedetének? És még mennyi hasonló kérdésre várhatjuk a választ. A motoros rendőr, vagy a másik, akit brutális módon agyonlöttek. Szerintem az sem öröm, hogy minden hónapban megjelenik egy ismerős képe a szokásos kíséző szöveggel, hogy élt ennyi és ennyi évet. Mint ahogy az sem a legtermészetesebb állapot, hogy egyre többen vannak, akik 70 évesen és a felett is kénytelenek még taxizni. Mindezek ellenére kívánok mindenkinek jó egészséget, és ahogy mondani szokás „keves munkát, sok pénzt”.

Tisztelettel:

Kapitány

Hogyan veszítsük el utasainkat?

Gyakorlati útmutató taxisok részére

- Folytassunk vidám beszélgetést utasunkkal. Ha ő mégsem akarja, erőltessük!
- Fennen hangoztassuk politikai és vallási nézeteinket, keveredjünk éles vitába és ne hagyjuk magunkat meggyőzni.
- Ne tudjunk visszaadni hűszerezsből. Sőt, tíz- és ötezresből sem, hátha nálunk hagyja a visszajárót.
- Fuvar végén ne adjuk oda a nyugtát utasunknak. Ha ragaszkodik hozzá, sértődötten dobjuk a lába elé.
- Engedjük utasunkat önállóan cselekedni, tehát hagyjuk, hogy maga pakolja be a bőröndjét a csomagtartóba.
- Tárjuk piszkos és olajos tárgyakat a csomagtartóban, összegyűrt újságokat, ablaktörőrongyot, uzsonnászacskót az üléseken.
- Köszönés helyett csak morogjunk valamit az orrunk alatt.
- Ha megítélésünk szerint kevés borraalót kaptunk, hajtsuk ki az ablakon „költse gyógyszerre!” felszólítás kíséretében.
- Ebédünknel részesítsük előnyben a hagyományos, fokhagymával és savanyú uborkával

készült ételeket. Fokozhatjuk a hatást, ha mindezt a kocsiban fogyasztjuk el.

- Aludjunk a kocsiban és ébredésünk után se szellőztessünk ki.
- Vezetés közben fennen szidjuk a közlekedés többi résztvevőjét. Néhány cifra káromkodást is eljethetünk, főleg ha gyermekes család ül a kocsiban.
- Nyáron szolgáltatassunk ujjatlan trikóban és strandpapucsban, hiszen meleg van. Ha nem használunk dezodort, a hatás még átütőbb lesz.
- Ha megérkeztünk a címre, udvariasan jelezzük ezt a kaputelefonon. Javasolt a „mondja, meddig várjak még”, esetleg a „vonszolja már le azt a lottiyadt seggét” kifejezések használatát.
- Ne zavartassuk magunkat, ha bűdösek vagyunk. Nem illatszertolt ez, hogy szaglásszának!
- Ha az utas az útirányba akar beleszólni, torkoljuk le! Mi jobban tudjuk!
- Térképet, atlaszt ne hordjunk magunkkal. Ha elromlik a GPS, kérdezősködjünk a járókelőkkel!

- Minél többet dohányozzunk a kocsiban. Ha nemdohányzók vagyunk, szotyizzunk!
- A vendéget, főleg ha külföldi, az ideális útvonalon vigyük. A hosszú, városnéző körutak az ideálisak...
- Menet közben minél többet babráljuk a taxiórát. Ha utasunknak már vöröslik a feje, szóljunk hátra biztatóan: – Állandóan vacakol ez a ketyere...
- Beszállás után állapodjunk meg a viteldíjban. Aztán amikor fizetésre kerül sor az út végén, emlékezzünk ennek a duplájára.
- Ha médiaszemélyiséget fuvarozunk, azonnal zúdítsuk rá összes orvosi, jogi, közgazdasági problémánkat, közbenjárását kérve.
- Idősebb, jól szituált uraktól kérjük kölcsön. Fiatal hölgyutasoknak ajánljuk fel, hogy felkísérjük a lakásáig.
- Akasszunk a belső tükörre minél több illatosítót. Ha utasunk sokallja, sértődötten kérdezzük meg: – Lábszag jobb lenne?
- Rövid fuvar esetén célszerű „legközelebb menjen rollerrel” kifejezést alkalmazni.
- A közlekedési szabályokból csak annyit tartsunk be, amennyi nekünk megfelel. Ne foglalkozunk záróvonal-, meg piroslámpaszabályokkal.
- Vezessünk lendületesen. Ha utasunk már nagyon sikoltozik, kicsit lassíthatunk...



A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.

Hátvégi díj: **20/583-1957**
Ventus-953 Kft.
H-1151 Budapest, Kossuth u. 55.
www.ventus-953.hu (36-1)307-5200, (36-1)306-7579



6x6

bennünk megbíz6!

www.6x6taxi.hu

Tel.: 6-666-666





Fordul a világ...

RÁDIÓ TELES TAXI



www.radiotaxi.hu
www.teles taxi.hu

Felvétel kizárólag kiemelt kategóriás gépkocsival rendelkező, idegen nyelvet beszélő vállalkozók részére!

555-5555



777-7777

Más kárán...

VAN SEGÍTSÉG

Aki közlekedik, azt bizony baleset is érheti, ez régi alapigazság. Viszont akár áldozatként, akár okozóként lesz valaki részese ilyen eseménynek, nem árt, ha odafigyel a rendőri intézkedésre, esetleg helyszínelésre. A biztosítónál, vagy a későbbi eljárás során döntő jelentőségű lehet, amit a balesetről a helyszínen dokumentáltak az illetékesek. Alábbi történetünk is jó néhány tanulsággal szolgál, melynek közzétételéért köszönet a Gördülők Kft.-nek.

Ügyfelünket 2009. október 27-én a délutáni órákban közlekedési baleset érte Gyálon, az Ady Endre út – Vak Bottyán utca kereszteződésében.

Ő az általa vezetett személygépkocsival az útkereszteződésben úgy kanyarodott balra, hogy közben nem biztosított elsőbbséget a vele szemben közlekedő – egyenes irányban továbbhaladni szándékozó – segédmotor kerékpárosnak, és azaz összeütközött. Sajnos a baleset súlyos eredményt hozott, a segédmotor kerékpárt vezető fiatal és utasa (!) nyolc napon túl gyógyuló, súlyos sérülést szenvedett. Ügyfelünk cselekményével megszegte a KRESZ 31. § (5) bekezdés c./ pontjában foglaltakat, így alapos a gyanú a Btk. 187. § (1) bekezdésébe ütköző és aszerint büntetendő közúti baleset gondatlan okozása vétség elkövetésére. Minden egyszerűnek tűnik, és az alább leírtak alapján mégsem az!

A rendőri helyszínelés megvan, a rongálódott személygépkocsit autómóntó viszi a telephelyre (motorja kiszakadt az ütközés erejétől), a segédmotor kerékpárt a rendőrség a helyszínen lefoglalja, igazságügyi műszaki szakértői vizsgálat céljából. A sérülteket a helyszínről rohammentő viszi kórházi ellátásra.

Bűncselekmény elkövetésének alapos gyanúja megvan, indul a nyomozás...

Kihallgatják a résztvevő feleket, igazságügyi gépjármű-szakértőt, orvos szakértőt vonnak be, majd iratismertetés, ügyfelünk az elkövető – gyanúsított, hiszen büntető

eljárásról van szó –, majd vádat is emelnek ellene, amikor megkeres bennünket.

Szerencsére rendelkezésére áll a nyomozati iratok minden lapjának másolata, szakvélemény, vallomások, rendelkezések stb...

Az hagyján, hogy majd egy évig tartott a nyomozás a hatóságnál, majd utána jött a vádemelés, de hogyan? Azt hiszem, erre az ügyre is elmondható, hogy a nyomozó hatóság mindent megtett, amellyel egyszerűsíteni tudta az ügyet.

Kezdjük az elején...

Az iratanyag áttanulmányozása után helyszíni találkozót beszél meg ügyfelünkkel, akinek ezt megelőzően otthonában a totálkáros gépjárművét is megtekinttem. A motor ténylegesen kiszaladt a tartóbakból, megroggyant az ütközés erejétől. Sajnos a rendelkezésekre álló iratanyag hemzseg a hibáktól, amely félrevitte az egész ügy megítélését. Kezdvé onnan, hogy a helyszíni szemle jegyzőkönyv NEM jól mutatja az ütközés helyét. Mivel a motorkerékpár nem a gépkocsi bal első sárvédő végét, az ajtóoszlop elejét érintette, hanem az ütközés már a bal első kerék előtti részen bekövetkezett. Később az ügyben eljáró igazságügyi műszaki szakértő ezt észlelte és korrigálta a szakvélemény rajzában.



A helyszínrajzon nem szerepel megjelölve a motorkerékpár és utasának esési helye, annak ugyanis ismét jelentősége lenne a számítások szempontjából. (Ütközési energia stb.)

A baleset helyszínén – annak egyszerű, és első megtekintése után – (még soha nem jártam) feltűnt, hogy a tényleírásban a legnagyobb gond az, hogy egyszer sem említi meg az intézkedő járőr, hogy a baleset helyszínén a megengedett legnagyobb sebesség 30! km/h!

Es ez mindjárt más megvilágításba helyezi a történeteket! A jelzőtábla után jön a kijelölt gyalogos-átkelőhely (Ady Endre utca – Rákóczi Ferenc utca kereszteződése) – amelyről említést tesz a segédmotor kerékpár sérült vezetője – hogy itt lelassított, majd innen újra gyorsítva érte el a baleset helyszínét, amely ettől a helytől kb. 80 méterre van.

A jelzőtábla hatályát nem oldja fel semmi sem, nincsen a baleset helyszínéig útkereszteződés, amely feloldaná a 30-as sebességkorlátozó jelzőtábla hatályát, csak egy iskolabejárat és egy poros parkoló, az úttest jobb szélén. Éppen a Vak Bottyán utcai kereszteződés lenne az, amely feloldaná a sebességkorlátozást, ahol a baleset történt.

Sajnos az ügyben eljáró szakértő sem tekintette meg a helyszínt, akkor ugyanis egyértelművé vált volna a megengedett sebesség határa. Az igazságügyi műszaki szakértői véleményben a szakértő úr is folyamatosan 50 km/h megengedett sebességről beszél és ír, ennek ellenére bizonyítottan 30 km/h a megengedett sebesség!

Az igazságügyi műszaki szakértő véleményében a segédmotor kerékpár ütközéskori sebességét 70-75 km/h-ra értékeli! A korábbi haladási sebességét 79-85 km/h-ban jelölte meg. Ismétlem: a megengedett sebesség az adott útszakaszon 30 km/h! Ez már felveti a felelősségét büntetőjogi értelemben is a segédmotor kerékpár vezetőjének, a KRESZ 26 § (1) bekezdése alapján!

Így a segédmotor kerékpár vezető részéről a Btk. 187. § (1) bekezdésébe ütköző közúti baleset gondatlan okozás vétség elkövetésének alapos gyanúját, amely miatt őt is gyanúsítottként kellett volna kihallgatni a nyomozás során.

Közben az elkészült igazságügyi műszaki szakértői vélemény érdekes felfedezést tesz. A segédmotor kerékpár nem segédmotor! A Honda motorkerékpár igazoltan – a szakvélemény is kiemeli (bekérve a Honda márkakereskedés szakvéleményét és adatait is) – 125 cm³. Azaz az adásvételi szerződés szerint is valótlán adatokkal, 50 cm³-esnek tünteti fel a motorkerékpár műszaki adatait, amely ebben a formában megfelel az okirathamisításnak. Ezzel akarták elkerülni a rendszámozást, nagyobb biztosítás fizetését, és azt hogy a vezetői engedélye érvényesnek tűnjön erre a kategóriára.

A zsúfolt buszon hepciás kis öreglány beszél az ajtóban ácsorgó úrnak:
– Menjen már innen azzal a hordó hasával!

– Hö-hö. Hordó has... Csak látná a csapját, angyalom! – hangzik a válasz.

Csúcsforgalomban a buszra nehezen férnek fel az utasok.

– Menjenek már beljebb, any-

nyi hely van ott, hogy sakkozni lehetne!

– Jöjjön csak, jóember! Úgyis hiányzik egy sötét paraszt

Egy pasas lélekszakadva rohan a lejtőn haladó busz után. Odaszól egy járókelő:

– Mit erőlködik annyira? Mindjárt jön a következő!

– Az lehet, de annak nem én vagyok a vezetője!

Ezzel szemben a mostanra már motorke-rek-pár vezetőjévé vált személynek NEM volt érvényes vezetői engedélye erre a motor kate-góriára, és rutinja sem. Nem is lett volna sza-bad a közúti forgalomban részt vennie ezzel a motorke-rek-párral. Felelőssége egyértelműen megállapítható, még ha ez nem is hozható okozati összefüggésbe a baleset bekövetkezé-sével.

A helyszínen a motorke-rek-pár izzóját nem foglalta le az intézkedő járőr – amelynek lé-nyege annak megállapítása, hogy a tompított fényoszórója égett-e a baleset pillanatában – azaz láthatósága megvolt-e kellően – azt 1 hó-nappal később az igazságügyi gépjármű mű-szaki szakértő foglalta le, fizikus vizsgálat cél-jából. Ez a szakvélemény azonban a mai na-pig nem áll a hatóság rendelkezésére. Ennek figyelmen kívül hagyásával is megtörtént a vádemelés az ügyben ügyfelünk ellen.

Ahogy azt már az előbb említettem, nem megfelelően rögzített a helyszínrajzon a sze-mélygépkocsi ütközési helyzete, hiányzik a motorke-rek-párt vezető és utasának esési he-lye, azok testsúlya. A szakértő úr nem számolt 2 fő terheléssel az ütközési sebességnél, ügy-felünket is 75 kg-os átlagos súlyú gépjármű-vezetőként jelöli meg, ugyanakkor annál jóval kisebb a súlya (kb. 52 kg)

Mindez csak azért érdekes, mert az igazság-ügyi gépjármű szakértők által használt Pc Crash program bemeneti adatai, ha nem megfelelőek, akkor a kimeneti kapott adatok sem felelnek meg a valóságnak.

Az igazságügyi műszaki szakvélemény sze-rint a motorke-rek-páros elkerülhetette volna az ütközést, ha nem halad gyorsabban 38–41 km/h sebességnél! A megengedett tempó, hangsúlyozom 30! km/h. Amennyiben ő is a közlekedési szabályokat betartva közlekedik, a baleset NEM KÖVETKEZETT VOLNA BE! Az-az felelőssége egyértelműen megállapítható, csak a nyomozó hatóság nem tett erre vonat-kozólag intézkedést.

Az iratanyag áttanulmányozása után ügy-felünknek pótnyomozási indítványt kellett tennie.

Az iratokból az állapítható meg, hogy na-gyon egyszálalú nyomozás és eljárás folyt és folyik ügyfelünk ellen, ugyanakkor a másik fél felelőssége legalább akkora súllyal kellene, hogy latba essen. A balesetért a motorke-rek-pár vezetőjének felelőssége NEM vitatható! Ezt a helyszínen rosszul felvett, hiányos bal-eseti jegyzőkönyv és helyszínrajz indította el, mintha egyszerű felelősség megállapításról lenne is szó.

Nézzük sorban: ügyfelünk részéről a KRESZ

31. § (5) bek c./ pontjába ütköző szabálysze-gés róható fel egyedül. Ezzel szemben a mo-torkerék-pár vezetője cselekményével meg-szegte a KRESZ 26. § (1) bekezdésében, a KRESZ 4. § (1) bekezdés a./ pontjában, a 190/2004 (VI.8) Kormányrendelet 2. § (1) bekezdésében foglalt szabályokat, valamint amennyiben a fizikus szakértő vélemény alapján nem égett a világítása, akkor továbbá a KRESZ 44. § (7) bekezdésében foglaltakat. És ez csak a közlekedési része. Hol van még az adásvételi szerződéssel összefüggő cselek-ménysor? Cizókirat hamisítás alapos gyanúja miatt is eljárást kell indítani a motorke-rek-pár vezetője ellen.

A beadványt beadtuk, iktatták. Hogy mikor várható előrelépés vagy válasz? Már eltelt az ún. „ítélkezési szünet”, de mint tudjuk, Isten malmai lassan örölnék... és néha pontat-lanul...

Illés János

Közlekedési tanácsadással is segítjük ügyfeleinket a hasonló esetek elkerülése érdekében, egyéni vagy társasági ta-xisként helyszíni kivonuló szolgáltatá-sunk mindenki számára elérhető. Bőve-bet minden szolgáltatásunkról megtalál honlapunkon: www.gordulok.hu.

Külön autóval utazhatnak kedvenceink

Állati taxi Olaszországban

Úri hóbortoknak se szeri, se száma. Ezek közé sorolható a házi kedvencek iránti ra-jongás. Milánóban egy taxis arra vállal-kozott, hogy az állatokat furikázza, ha kell a gazdával együtt, ha úgy kívánja a kedves kuncsaft, akkor nélküle. Olaszor-szágbn már erre is egyre nagyobb az igény.

Azért nem kell a déli Itáliába utaznunk, hogy magunk találkozzunk extrém helyzetekkel, ami-kor a gazdi nem tud és nem is akar egyetlen pil-lanatra sem megválni kis házi kedvencétől. Ebből szoktak kisebb vagy éppen nagyobb problémák adódni az üzletekben, éttermekben és olykor még utazás közben is. Napjainkban olyan válto-zatos állatvilágot tart maga körül az ember, ami szinte már a képzeletet is fölülmúlja. Régebben egy-egy aranyhórcsóg, tengerimalac vagy éppen az ékszerteknőc tartozott a gyermekek kedvencei közé a szokásos cica és kutya mellett. Ma már a különböző egzotikus állatok egész seregét képe-sek a közelükben nem csak megtűrni, de szeret-getni is. Nagy divat napjainkban a vadászgörény, amely prémes jószág, de ha naponta nem fürde-tik, nem megfelelően gondozzák, akkor rémes is egyben. A kigyók ugyancsak belopták magukat a házi kedvencek közé, nem is beszélve a különféle pókokról, csúszómászókról. Mindezek elviselése – lássuk be –, egy hétköznapi ember számára nem is olyan egyszerű.

Gianluca Baldon olasz taxis gondolt egyet és bővítette szolgáltatási körét. Újabbn úgy hir-deti magát, mint aki bármilyen helyre elviszi a család házi kedvencét, akár gazdival, akár nél-kül. Egyre több megrendelést kap, mind jöve-delmezőbbé válik e szolgáltatás. Mint azt az olasz hírügynökség munkatársának elárulta: a leggyakoribb, hogy a pályaudvarra vagy a repü-lőterre szállítja utasait, de előfordult már, hogy egy hölgy egészen a spanyolországi Alicanteba vitette magát, mert még a nyaralás idejére sem volt hajlandó lemondani macskája és papagája társaságáról. (Lehet, hogy ő már megszokta a Tom és Jerry-sorozatból a macska és a madárka sztorijait, amit ő élőben élvezhet?)

Vannak, akik városnézésre fizetik be négylá-bújukat. A kutyus helyet foglal a hátsó ülésen, majd két lábával a lehúzott ablaknak támasz-kodva figyeli a suhanó tájat, épületeket, embe-reket, miközben élvezi, ahogy a menetszél bor-zolja a szőrt a fején. Van, aki azért hívja Baldon urat, hogy a kutya- vagy a cicaközme-tikába szállítsa őket a taxis, de akad olyan törzsvendége is a milánói férfinak, aki meg-rendeli a fuvart, és egyedül „engedi” el szeret-ve féltett négylábúját a taxissal egy kis fazon-igazításra.

A tudósítás arról nem szól, miszerint az egzo-tikus állatvilágot mennyire tűri meg a lelemé-nyes taxis az autójában, az azonban kiderül: Baldon úr hosszú ideig egy olasz állatvédelmi

szervezetnél dolgozott, itt szerzett tapasztalato-kat az állatokkal való helyes bánásmód terén, és megtanulta hogyan kezelje a kritikus helyzete-ket.

Újabb ötlet, amely talán Budapesten vagy a nagyobb városokban – ha egyelőre nem is ki-zárólagos elfoglaltságként, teljes munkaidő-ben –, de kiegészítő szolgáltatásként a taxitár-saságok vagy egyes fuvarozók figyelmét felkelt-hetnék, ezzel olyan területre is betörhetnének, ahol eddig nem voltak jelen. Azt persze azért jó előre meg kell fontolni, hogy mely állatok körét szállítanák szívesen a sofőrök, akár gazdi nélkül is.

Azon is érdemes elgondolkodni, hogy egy-egy szőrét, tollát hullajtó jószág esetén mibe ke-rülhet az autó kárpitjának tisztítása, arról nem is szólva, mi a helyes magatartás, ha netán a dolgát végzi az utastérben a kis kedvenc. Mert azt ugye még sem lehet elvárni, hogy az állati utas gumilepedőn vagy egyéb, a takarítást meg-könyvítő eszközön utazzon. Ez ugyanis már diszkrimináció lenne, amely miatt nem csak a tulajdonos, de talán egyik másik állatvédő szer-vezet is szót emelne. Mi ugyanis még e terüle-ten is különleges országnak számítunk, ahol egyes kérdésekben hangosabb lehet egy kis egyesület is, ha az különféle állatok érdekeit vé-di, mint a teljes taxis társadalom. Ez a mai ma-gyar valóság.

Cash

London már a 2012-es Olimpiára készül

NYELVLECKE TAXISOKNAK

Az angol világnyelv, mégis úgy ítélik meg a brit sziget fővárosának előjárói, hogy a taxisofőröknek is illik ezen kívül még egy-két nyelvet beszélniük ahhoz, hogy a turisták elégedettek legyenek majdan szolgáltatásaikkal. Itt már nem helyeznek köpözcacskókat a sofőr mellé, mint azt a korábbi helyszínen, Pekingben tették, ők egyéb területen próbálják fejleszteni a fuvarozók kultúráját. A 2012-es Olimpia idejére ugyanis tízmillió külföldi vendéggel számolnak Angliában.

Arról már magazinunk korábbi számaiban is hírt adtunk, miszerint Ázsia egyes országai-
ban külön hangsúlyt helyezett arra az állam,
hogy az idegenforgalom szempontjából frek-
ventált helyeken dolgozó fuvarozók ne csak a

saját nyelvüket, nyelvjárásukat beszéljék, ha-
nem valamely világnyelvet is. A képzésre kü-
lönféle megoldásokat dolgoztak ki: volt, ahol
mobiltelefonon lehetett rövid nyelvleckét
meghallgatni, míg előfordult, hogy kisebb
adathordozón helyezték el a megtanulandó
napi anyagot a virtuális tanárok. Londonban
most egy program keretén belül három nyelv
kifejezéseit oktatják a vezetés közben is hall-
gatható nyelvi cd-ken, több mint 3000 alkal-
mazottnak.

Már a nyelvek kiválasztása sem volt egysze-
rű feladat, hiszen arról nincs pontos felmér-
és, hogy mely nyelvterületről érkeznek majd
az olimpiai városba legtöbben 2012-ben. Vé-
gül úgy döntöttek a program létrehozói,
hogy a francia, spanyol és a mandarin kínait
választják, úgyhogy a legalapvetőbb szavakat
és kifejezéseket ezeken a nyelveken mondat-

ták fel a cd-kre, amelyeket már a Radio Taxis
vállalat munkatársai meg is kaptak. Ennek
segítségével akár menet közben – ha nincs
utasuk –, illetve a kényszerű várakozás idejé-
t is hasznosan tölthetik a sofőrök. Arról nem
szól a tudósítás, hogy az alapfokú nyelvi is-
mereteket tartalmazó cd-ket követi-e a ké-
sőbbiekben olyan, amely szélesebb választék-
kal és változatosabb kifejezésekre oktatja a
taxisokat.

Az azonban már tudható, hogy az alapvető
kifejezésekből sikeresen levizsgázó taxisofő-
rök nyelvtudását majd egy kis zászló fogja je-
lezni a taxijukon. Így talán a turisták, akik a
legelső benyomásukat Londonról gyakran egy
taxiban szerzik, még otthonosabban érezhe-
tik majd magukat az immáron háromszoros
olimpiai városban.

Cash

Két részeg észreveszi, hogy pont a buszgarázs előtt álldogálnak.

– Figyelj csak, vigyünk el egy buszt, azzal gyorsan hazajutunk.

– Jó, te menj be, köss el egyet, én meg idekint figyelek.

Eltelik fél óra, az örökös már türelmetlen. Bemegy a társa után, és lát-
ja, hogy az idegesen rohangál a járművek között.

– Te meg mit csinálsz?

– Az istennek sem találok 7-es buszt!

– Hát te teljesen hülye vagy?! Kössünk el egy 9-est, aztán majd gya-
logolunk egy saroknyit.

* * *

Nyegle ifjú felszól a buszsofőrnek:

– Mikor indul ez a szemétláda?

Mire a sofőr egykedvűen:

– Mikor megtelik szeméttel...

Logikus tevékenység

Fuvarátadás taxis társaságok között

Minden taxitársaságnak az az érdeke, hogy őt, kizá-
rólag csak őt hívja a kedves utas telefonon. Ha lehet,
minden fuvar az övé legyen. Természetesen erre
nincs lehetőség, ezért van munkája szinte minden
társaságnak. De ha már minden utast nem is tud el-
szállítani az adott cég, legalább a régieket igyekszik
megtartani.

Erre vannak a kedvezmények, a vevőcsalogatók kitalál-
va.

Am ha ezt a kérdést jobban megnézzük, találko-
zhatunk egy érdekességgel. Egyre több taxitársaság
adja át a fuvarokat a vele szerződésben álló másik
taxitársaságnak. Mert az a lényeg, hogy az utas taxit
kapjon. Mэгhöz a minél előbb. Ha a társaság tele-
fonos rendelésnél éppen nem talál saját szabad
taxit a közelben, akkor nem várakoztatja a megren-
delőt, menjen inkább a másik társaság autója az
utasért. A jól dolgozó taxitársaság nem fél attól,
hogy elveszíti a kuncsaftot!

Mert erre is lehetne példát hozni: az utas eddig
őket hívta, őket ismeri, aztán megjelenik egy ismer-
etlen csapat képviselője rendelésekor, azzal, hogy a
hívott társaságnak éppen nincs autója, így ők jöttek
a hívásra. Így persze elméletileg elképzelhető, hogy
kifogástalan szolgáltatás esetén a legközelebb már
őket hívja majd a „kedves”, és nem a régi, megszo-
kott telefonszámot.

De a jól szolgáltató cég bízik magában, abban,
hogy az utas nem „csalja meg” legközelebb sem!
Mert a gyors autóküldéssel mindenki jól járt. Az
utas kapott kocsit, emellett a másik társaságnak
meg egy plusz cím jutott.

A lényeg: legközelebb ugyanez esetleg fordítva
történik.

Tasnádi Áron

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

zöld
butélia

borszaküzlet

1223 Budapest, Török Bálint u. 22.
Telefon: 06 30 853 52 56

Nyitvatartás:

kedd-péntek 14-20 óráig,
szombaton 8-14 óráig,
vasárnap, hétfőn sajnos zárva

Kínálatunkból:

Verpeléti Olaszrizling 250 Ft/lit.

Mátrai Olaszrizling 250 Ft/lit.

Szekszárdi Chardonnay 380 Ft/lit.

Szekszárdi Kékfrankos Rosé 380 Ft/lit.

Világ bajnok Font Rosé 880 Ft/palack

Chardonnay világ bajnokságon

ezüstérmes Orbán Kötenger

Chardonnay 1990 Ft/palack

Jó tanácsok – kezdő taxisoknak

Szerencsére még napjainkban is vannak, akik elkezdik a taxizást. Három évtized tapasztalatával néhány jó tanácsot szeretnék adni a kezdő kollégáknak, rövid indoklással.

Váltópénz

Valamikor a Közúti Személyszállítási Szabályzat szerint az utasnak kellett rendelkezni a várható viteldíjjal. Ha a személyszállítás során járművezető nem tudott visszaadni, akkor postai úton (!) kellett visszajuttatni a visszajáró pénzt. Napjainkban azért inkább célszerű, hogy már induláskor legyen nálunk körülbelül 10 000 forint értékben váltópénz, benne legalább ezer forintért aprópénz. Egyszerűbb, mint rohagálni benzinkutakhoz, éjjel-nappali köztertekhez felváltani a „nagy-pénzt”...

Esernyő: kocsitartozék!

Nem írott szabály, de logikus egy esernyőt tartani a csomagtartóban. Van, amikor ki kell szállni, be kell tenni az utas csomagjait a csomagtartóba. Vagy amikor telefonos rendeléskor meg kell keresni az utast. Nem beszélve arról, milyen elegáns a szakadó esőben az esernyő nélküli utast a kocsitól a háza kapujáig kísérni.

Vonóhorog

Költséges dolog, de megéri. Nem a vontatás miatt... Több taxisofőr lelki nyugalma érdekében szereltesse fel a vonóhorogot. A hátulról érkező nem várt találkozó miatt. Ha valaki belénk csúszik, neki legyen kellemetlen, ne nekünk. Bár az is igaz, nagyobb erejű ütközésnél a jól rögzített vonóhorog „elviheti” az autót alját, komoly kárt okozva...

Ne tegyünk megjegyzéseket!

Legyünk diplomatikusak. Ne tegyünk megjegyzéseket az utasra! Lehet véleményünk, de azt lehetőleg tartsuk meg magunknak. Ide értve az utas ruházatát, hajviseletét illető nézeteinket. Mi az utasokért vagyunk, az ő pénzükből élünk. Természetesen nem kell lenyelni egy – esetleges – személyes sértést, de mi magunk ne tegyünk megjegyzést az utasra.

Kábelkötegelő

Rutinos taxisok rendszeresen mennek a villanyszerelő-boltba és veszik a kábelkötegelőket. Merthogy ez a hivatalos nevük.

Persze nem kábeleket akarnak kötegelni... Ezzel a dísztárcsát rögzítik biztonságos módon a kerékekre. Természetesen a mai drága autókön nagyon stabilan vannak felhelyezve a dísztárcsák, de elég egy „járdázás”, és deformálódhat a dísztárcsa. Akkor meg könnyen elveszítethetjük. Ezért jó a kábelkötegelő.

Rendszámtábla-rögzítés

Erről is beszéltünk már korábban, de egy újszülöttnek minden vicc új! Sajnos lopkodják a rendszámtáblákat például azok a taxisok, akik befejezik a vállalkozásukat és le kell adniuk a rendszámtáblát. Ezután lopott sárga rendszámtáblával taxizgatnak tovább. Ezért kell csavarral rögzíteni a rendszámtáblát. Kétségtelenül nem szabályos megoldás, tehát arra vigyázzunk, hogy a csavar feje ne takarja se a betűket, se a számokat a rendszámtáblán. Érdemes a megfelelő színű csavart – fekete vagy fehér – alkalmazni.

Telefonrendelésnél ne te mondj nevet

A telefonos rendeléseknél mindig az utas mondja előre a nevet, ne a taxis. Előfordulhat, hogy a taxis bement a nevet, amit kapott a diszpécserőtől, a taxizni szándékozó meg – mert siet – rábólint, igen, ezen a néven kértem a taxit. Közben a tényleges utas még ottthon öltözik...

A kesztyűtartó sincs biztonságban

Közismert a közbiztonság katasztrofális állapota. Többek között rengeteg a kocsifeltörés. És a taxiautókat is török fel sorozatban. Sokan a kesztyűtartóba dugják a portékáikat. De hát az sem biztonságos! Oda se tegyünk semmit, ha eltávolodunk az autótól. Legjobb, ha nyitva hagyjuk a kesztyűtartó fedelét, lássák, nincs benne semmi.

Benzinkanna

Nem kötelező, csak egy pluszszolgáltatás. Sok amatőr autóvezető nem figyeli a kilométer-számlálót, vagy eleve rossz a műszer. Ilyenkor tárcsázza valamelyik taxitársaság telefonszámát, hogy vigyenek neki benzint. Egy eséllyel több, hogy munkához jussunk! Nem beszélve arról, hogy nekünk is biztonságot jelent, ha van egy kis tartalék benzínünk...

Tartalék ablakmosó víz

Érdemes előre gondolkodni. Mindig akkor fogy el az ablakmosó víz, amikor szakad az eső. Természetesen az előrelátó autóvezető rendszeresen ellenőrzi az olajsintet, az ablakmosó folyadék szintjét. De előfordulhat, hogy elfeledkezik róla. Kis helyet foglal el a csomagtartóban, érdemes előre gondoskodni a tartalék ablakmosó vízzel.

Pénztárcába csak aprópénz

Az áldoztattan egyik közismert alaptörvénye: „Alkalom szüli a tolvajt!” Csak kevés pénz legyen a pénztárcánkban! A papírpénz legyen a zsebünkben, jól elrejtett helyen. Lehet, hogy nem is rossz szándékkal ül taxiba a kedves utas, de meglátja a bankókat. És elveszíti józan értékítéletét...

Előleg kérése

„Jobb félni, mint megijedni!” Ha bizalmatlan kinézetű az utas, ha bizonytalanok vagyunk, tud-e fizetni a fuvar végén, akkor bátran kérjünk előleget! Jogosultak vagyunk előre elkérni a várható viteldíjat. „Majd otthon fizetek, otthon van pénzem!” nem a legjobb bevezető induláskor. Ha nincs pénz, nincs taxizás.

Zálogtárgy

A rossz információkkal ellentétben igenis van zálogtárgyat kérni és kapni, ha nem tud fizetni az utas a fuvar végén. Megengedi a Polgári Törvénykönyv. Természetesen a zálogtárgy-kérés nem lehet erőszakos, nem lehet agresszív. És nyilvánvalóan csak önkéntes lehet a zálogtárgy átadása. Mert ennek ellenkezőjét már rablásnak hívják...

A „Kék-sárga” legyen kéznél

Ez se kocsitartozék, de jó, ha ott lapul a kocsirakatok mellett a kék-sárga, azaz a Baleseti bejelentő. Reméljük, hogy nem nekünk lesz rá szükség, de még az is meglehet... Viszont gyakran kérnek segítséget a taxitársaságtól a balesetet szenvedett utasok, vigyen valaki kék-sárgát. Jó, ha van nálunk, kéznél, egy fuvarral több, hiszen ez is fizetős szolgáltatás.

Kiszállás a járda felé

Gondoskodjunk arról, ha lehet, hogy az utasok csak a járda felé szálljanak ki. Már nagyon sok hirtelen kinyitott majd elsodort ajtót láttam a taxis kollégáknál. Mindig rögzítsük le a bal hátsó ajtót, hogy ne tudjon kiszállni váratlanul a kedves utas. Ha mindenképpen ott kell kiszállnia, mi szálljunk ki elsőként, és csak akkor szálljon ki a „kedves”, ha mi kinyitottuk az ajtót.

Ha csak egy jó tanáccsal, ha csak egy új információval tudtam segíteni, akkor már megérte a munkálkodás.

Tóth Tibor

MEGÁLL AZ IDŐ...

Van egy kis falu, Domszló a Mátra lankáin, ahol úgy látszik, megállt az idő...



Az új Mercedes-Benz Viano



A legjobból is lehet még jobb – ha a világ lepatinásabb, és haszonjárművek terén is legtapsaltabb autómárkájá, a Mercedes-Benz nemcsak saját tudáskincsét sűríti bele egy-egy új modell fejlesztésébe, hanem nagyon alaposan feldolgozza és figyelembe veszi a járműveit használó ügyfelek észrevételeit. Ekkor előre borí-

zések, amelyek egyben kifejezik az igényt a korábbinál is komfortosabb, csendesebb, kisebb fogyasztású és a kemény használatot nyom nélkül elviselő járművek iránt, hiszen ez annak a fejlődésnek a velejárója, amelynek legfőbb előmozdítója éppen a Mercedes-Benz.

A Mercedes-Benz Viano külön-



Hajtás: környezetkímélő motorok BlueEFFICIENCY technikával

A Viano megújításának középpontjában a teljesen új fejlesztésű, különösen takarékos és környezetkímélő hajtómű állt. Vala-

menyi motor Euro 5-ös. A jelentősen lecsökkentett fogyasztás egyben mérsékli a CO²-kibocsátást is – motorváltozattól függően akár 15 százalékkal. Rendkívül sima és halk, kulturált működésről kiegyensúlyozó tengelyek gondoskodnak. A vezértengelyeket fogaskerekek és egy rövid lánc kombinációja hajtja – ez a szinte elnyúlhatatlan megoldás rendki-

Folytatás a 43. oldalon

tékolható az eredmény: minden tekintetben kiváló típus jön létre, amely megint évekig etalonnak számít majd. Pontosan ez történt a csillagos márka két testvértípusával, az elsősorban áruszállító, de kombi változatként komfortos utasszállítónak bizonyuló Vito, illetve a tágasság és kényelem etalonjának számító nagyterű személyautó, a Viano esetében. Mindkettőben messzemenően érvényesültek a vásárlói visszajel-

leges jármű – olyan nagy, mint egy kisbusz, de attraktív vezetőhelyével és egész berendezésével, csendességével, kimagasló komfortjával és minőségi hatásával, s nem utolsósorban a csillagos márka aktuális formanyelvéhez igazodó dizájnjával a Mercedesekre jellemző abszolút első osztályú utazást biztosítja. Új motorjaival és váltóművével minden korábbinál gazdaságosabb és kisebb karbantartási igényű is lett.





A Budapest Taxi diszpécserközpontjának minden munkatársa köszöni azon taxis kollégák munkáját, akik az elmúlt hónapban részt vettek a gyors és megbízható utaskiszolgálásban.

BUDAPEST TAXI

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



DEBRECEN

www.fonixtaxi.hu

Telefon: (06-52) 444-444

Fax: (06-52) 518-008

E-mail:

fonixtaxi@fonixtaxi.hu

Cím:

**4024 Debrecen,
Petőfi tér 12.**

Két nő utazik vonatfülkében. Velük szemben ül egy őszes szakállas férfi.

A szőke súgva kérdezi a barnát:

– Te, ez nem István, a király?

A barna súgva válaszol:

– Hülye vagy, az ezer éve meghalt!

Kis idő múlva belép egy férfi a fülkébe. – Helló, István! Hogy vagy? Ezer éve nem láttalak.

Erre a szőke: – Na, ki a hülye?

* * *

Székely törvények:

– A nő nem ember.

– A sör nem alkohol.

– A medve nem játék.

* * *

Tudod-e, hogy hívják a székely energiatalt?

– Kútbul.

* * *

– Uram, az ön idegei tönkrementek.

– Tudom, doktor úr, a horgászás miatt.

– Hogyan? A horgászás nyugtatja az idegeket.

– Persze, engedélyel...

* * *

Mit mondott az orvos, mama?

– Azt mondta, hogy jót tenne a testmozgás, még hozzá magaslati levegőn.

– Nagyszerű! Úgyis régen volt már kitakarítva a padlás.

* * *

Mi az, fehér, és megzavar evés közben?

– ???

– Lavina...

Folytatás a 41. oldalról

vül hosszú élettartamot garanzál. Nagy súlyt helyeztek a tervezők a segédberendezésekre is. A szárnylapátos olajszivattyút éppen szükség szerint vezérli az elektronika, mint az üzemyag-szivattyút, a vízpumpát és a generátort. Az új, hatfokozatú ECO Gear sebességváltó mellett különleges jelentőségű az alapfelszereléshez tartozó BlueEFFICIENCY-technika Start-Stop funkcióval: ez az innovatív intézkedéscsomag páratlan a nagyterű járművek körében.

Az új motornemzedék középpontjában természetesen a soros négyhengeres (OM 651) áll, amely kétféle teljesítménnyel kapható a Mercedes-Benz Viano-hoz:

Viano CDI 2.0

Teljesítmény 100 kW (136 PS) 3800/percnél
Nyomaték 310 Nm 1400–2600/percnél

Fogyasztás: 7,2 l/100 km
CO²-kibocsátás: 190 g/km
Csúcssebesség: 174 km/h
Gyorsulás: 0–100 km/h 14,1 s
Rugalmasság 60–100 km/h ötödikben, illetve 80–120 km/h hatodikban: 12,5/18,2 s

Viano CDI 2.2

Teljesítmény 120 kW (163 PS) 3800/percnél
Nyomaték 360 Nm 1600–2400/percnél

Fogyasztás: 7,2 l/100 km
CO²-kibocsátás: 190 g/km
Csúcssebesség: 188 km/h
Gyorsulás: 0–100 km/h 12,1 s
Rugalmasság 60–100 km/h ötödikben, illetve 80–120 km/h hatodikban: 10,8/14,6 s

Valamennyi dízelmotorhoz oxidációs katalizátor, részecske-szűrő és hűtött kipufogógáz-visszavezetés tartozik. A valamennyi négyhengeres motorhoz járó új, hatfokozatú ECO Gear sebességváltónak széles az áttételskálája, ami mind a menetdinamika, mind a fogyasztás és az emisszió szempontjából előnyös.

Minden tekintetben fokozott elvárásoknak felel meg a Viano 122 CDI V6-os motorja: rendkívül kulturáltan jár, teljesítménye (165 kW; 224 LE), húzóereje, gaz-

daságossága és környezetkímélte egyaránt kiemelkedő. Hasonló színvonalat képvisel benzindorozos párja, a nagy teljesítményű és komfortos Viano 3.5, amelynek V6-osa 190 kW-ot (258 LE) ad le.

Még jobban leszorítható a fogyasztás és az emisszió a BlueEFFICIENCY-technikával. Ez az innovatív intézkedéscsomag egyedülálló a nagyterű autók világában! A páratlanul gazdag csomag tartalma a következő: ECO start-stop funkció (automatikus váltóhoz nincs), csökkentett gördülési ellenállású gumibroncs, ECO kormánysszivattyú, felkapcsolásjelző és néhány konstrukciós változtatás a motorban.

A BlueEFFICIENCY csomag, modelltől és motorváltozattól függően, további 0,2–0,3 liter/100 km-rel (6,6 g/km CO²) csökkenti a Viano eleve szerény fogyasztását.

Hozzájárul a gazdaságossághoz a hosszú szervizperiódus is. Az alapfelszereléshez tartozó ASSYST-rendszer a tényleges igénybevételnek megfelelően számítja ki az olajcsere intervallumát, amely átlagosan 30 000 km, illetve két év, de kíméletes használat esetén hosszabb is lehet.

Akár az új váltókart, akár a középkonzol felső mezőjében elhelyezett nyomógombokat, vagy a tökéletesített opcionális mennyezeti kezelőpanelt nézzük, azt látjuk, hogy minden korábbinál könnyebben kezelhető lett a Viano. Számos új felszerelés fokozza értékét, ad lehetőséget egyedi kialakításra, és ami a legfőbb, segíti a vezető munkáját. A Viano Trend kivitelről kezdve alapfelszerelés a multifunkciós kormánykerék, új kezelőgombokkal és matt krómbetétes küllőkkel. A kormánykereket és a váltókart különösen kellemes fogású nappalborrel vonták be.

Számos új felszerelési tétel értékelt fel és teszi egyedivé a Vianót, illetve tehermentesíti vezetőjét. Az első utasülés alatt egy további 12 voltos dugaszolóaljzat látja el a különféle elektromos

készülékeket, de ennek alternatívájaként lehet rendelni ugyanoda széfet is (széria a Viano Marco Polo modellben). A COMAND rendszert egészítheti ki a praktikus tolatókamera, amelynek „szemét” a hátsó rendszám tábla keretébe süllyesztették. A hátramenet bekapcsolásakor a COMAND képernyőjén jelenik meg a kamerakép, a manőverezést megkönnyítő segédvonalakkal ellátva.

A Viano valamennyi kivitelébe bevonult egy új rádió-nemzedék. Bluetooth kihangosító, CD- és DVD-lejátszó, valamint külső készülékek részére Aux-csatlakozó tartozik hozzá. A csúcskivitel kezelését új generációs Linguatronic hangvezérlés könnyíti meg, amely az előbb említettek kivül a navigátort is vezérli. A

Bluetooth kihangosító alternatívájaként lehet megrendelni a komfort-telefont, fixen beépített telefontartóval, tetőantennával és természetesen a lehető legjobb hangminőséggel.

A hátsó részben helyet foglaló utasokat a „Rear Seat Entertainment” berendezés szórakoztatja és tájékoztatja. Akár a családnak játszanának le egy filmet vagy üzleti partnereknek mutatnánk be egy prezentációt, a Viano minden kívánságot teljesít. Igény esetén gyárilag beépítik a kábelezést és a mennyezeti tartót a készülékeknek. A Mercedes-Benz Accessoires révén lehajtható tetőkészülékek, monitorok, DVD-lejátszók és infravörös fejhallgatók kaphatók. Mindezeket a csillagos márka műhely-partnereinél lehet beszereltetni.

Házasságtörés nyugdíjas korban

Egy 60 év körüli pároccka beállít a szexológushoz. Kérdi a doktor, hogy miről van szó.

– Doktor úr, végignézné a szexünket?

A doktor csodálkozik, de rámondja, hogy OK. Végig is nézi, és mondja, hogy nincs itt semmi probléma, majd elkerül tőlük 50 dollárt a vizitert.

Ez így megy hosszú heteken át. A pár újabb és újabb vizitet kér, semmi probléma a szexszel, fizetnek a doktornak és távoznak. Végül a doktor megkérdi, hogy mit is akarnak ebből kihozni.

– Nézze, doktor úr, nem akarunk semmi különöset, de hát a barátnőm férjnével van, így nem mehetünk az ő házába. A feleségem miatt ugyancsak nem mehetünk az én házamba. A Hotel Ritz az 90, a Hilton 108, a Hotel Canada meg 147 dollár. Mi itt fizetünk 50 dollárt, amiből aztán a nyugdíjbiztosító 43-at visszafizet.

* * *

A jamaikai terrorista lekerül a pokolba. Térül-fordul, nem lát azonban semmi mást, csak hatalmas kenderültetvényt, tele jó gyantás bugákkal. A látványtól teljesen felvillanyozódik, járkál összevissza. Egyszer csak szembe jön Bob Marley, egy hatalmas spanglival:

– Helló, Bob! Örülök, hogy látlak. Figyi, nem úgy van, hogy a pokolra jutottunk? Nem értem, akármerre nézek, gandszamezők, ez itt inkább a mennyország.

– De tüzed neked sincs, wazze!

* * *

Lepusztult, neandervölgyi jellegű műegyetemista száll fel a 7-es buszra. A sofőr nagyon menő akar lenni és kiszól a toloajtón, jó hangosan:

– Mi újság az őserdőben, öreg?

A válasz gyors és meglepő:

– Anyád nem üzent semmit.

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: *www.taxisokvilaga.hu*

Ki kicsoda az utcanevtáblákon?

Kacsóh Pongrác út

Kacsóh Pongrác (1873-1923) tanár, zeneszerző. Legnevezetesebb műve a János vitéz című dalmű.

Kada utca

Kada Mihály (1827-1894) 1846-ban lépett Pest város szolgálatába, részt vett a szabadságharcban. 1861-ben főjegyző, 1868-ban alpolgármester. Az egyesítés után is megtartotta ezt a tisztségét. Itt volt szőlőbirtoka.

Kadosa utca

Kézai Simon szerint 406-ban a hunok választott kapitánya volt. Arany János Keveháza című eposzában a százhalmattai csata egyik vezéréként említi.

Kaffka Margit utca

Kaffka Margit (1880-1918) költő, regényíró.

Káldor Adolf utca

Káldor Adolf (1882-1944) Budafok város tisztiorvosa volt. A nyilas uralom idején öngyilkos lett.

Káldy Gyula utca

Káldy Gyula (1838-1901) karmester, zenetanár, rendező, az Operaház igazgatója.

Kálló esperes utca

Kálló Ferenc (1895-1944) római katolikus pap, honvéd alezredes, tábori főesperes. Több mint száz üldözött életét mentette meg a nyilas terror idején. A nyilasok elfogták és kínvallatás után megölték.

Kálmán Imre utca

Kálmán Imre (1882-1953) zeneszerző, operettkomponista. A francia becsületrend tisztje.

Kalmár Ilona sétány

Kalmár Ilona (1894-1942) pedagógus, 1930-ban magán leánygimnáziumot alapított Pest-erzsébeten, abban testvérével együtt tanított. A sétány az egykori iskola mellett húzódik.

Kálvin János utca

Kálvin János (Jean Calvin, Calvinus) (1509-1564) francia svájci hitújító. A református egyház megalapítója. Saját vallási elveit 1536-ban jelentette meg, amelyet 1624-ben fordítottak le magyarra.

Kamer Mayer Károly tér

Kamer Mayer Károly (1829-1897) Budapest első polgármestere. Jelentős érdemei vannak a városrendezés terén és a szociálpolitikai szervezetek kiépítésében. Nyugalomba vonulása alkalmából a főváros díszpolgári címmel tüntette ki.

Kandó Kálmán utca

Kandó Kálmán (1869-1931) gépészmérnök. A Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a Műegyetem tiszteletbeli doktora, a Mérnöki Tanács elnöke, a Corvin-koszorú kitüntetője, a Ganz Villamossági Gyár igazgatója.

Kanizsai Dorottya utca

Kanizsai Dorottya (?-1532) előbb Péter nádor, majd ennek halála után Perényi Imre nádor felesége. A mohácsi csatavesztés után ő temetette el a magyar halottakat.

Kántorné sétány

Kántorné, azaz Kántor Gerzsonné Engelhardt Anna (1791-1854) színművésznő, a Magyar Nemzeti Színház tagja.

Kapisztrán tér

Kapisztrán János (Giovanni di Capistrano) (1386-1456) itáliai születésű, Ferencrendi szerzetes, inkvizitor. Döntő része volt a nándorfehérvári győzelemben. A római katolikus egyház 1724-ben szentté avatta.

Kapy utca

1. Kapy Gábor (1658-1728) római katolikus, jezsuita hitszónok, egyházi író, a nagyszombati egyetem rektora, az ellenreformáció kiemelkedő egyénisége.

2. Kapy Ede Pest vármegye megyei biztosa (főispánja) Valószínű, hogy az utcát a Pesten lakó Kapy Ederől nevezték el.

Karácsony Sándor utca (III. kerület)

Karácsony Sándor (1891-1952) pedagógiai, filozófiai író egyetemi tanár. A nevét viselő díjat minden évben a legkiválóbb pedagógusok kapják.

Karácsony Sándor utca (VIII. kerület)

Karácsony Sándor ((1892-1944) vasesztergályos, szociáldemokrata politikus. Részt vett az ellenállási mozgalomban, a nyilasok letartóztatták és agyonlőtték.

Karap utca

Karap Ferenc (1820-1906) budapesti ítéltáblai tanácselnök, a főrendiház tagja.

Karikás Frigyes utca

Karikás Frigyes (1891-1942) lakatos, író, műfordító. Az I. világháborúban Oroszországban volt fogoly, majd részt vett a fehérek elleni harcokban. Hazatérése után a Tanácsköztársaság idején katonaként harcolt a románok és csehszlovákok ellen. 1935-ben Moszkvába ment, ahol a sztálini törvénytelenések áldozata lett.

Kármán Tódor utca

Kármán Tódor (1881-1963) gépészmérnök, egyetemi tanár. 1930-ban megbízták a pasadenai (USA) Guggenheim Aeronautical Laboratory megszervezésével, majd igazgatósával. Kidolgozta hangsebesség feletti repülés-sel összefüggő elméleteket. A Hold túlsó oldalán és a Marson krátert neveztek el róla.

Károli Gáspár tér

Károli (Károlyi) Gáspár (1529-1591) gönci református esperes. Ő készítette el az első teljes magyar nyelvű bibliafordítást.

Karolina út

Karolina Augusztia (1792-1873) I. Ferenc király negyedik felesége.

Károlyi István utca

Károlyi István gróf (1797-1881) földbirtokos, diplomata, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A szabadságharc alatt egy huszárezredet állított fel, ezért elfogták és bebörtönözték. 1848-ban Pest vármegye főispánja. Károlyi Mihály nagyapja. Újpest az ő birtokán jött létre.

Károlyi Mihály utca

Károlyi Mihály gróf (1875-1955) nagybirtokos, liberális politikus, országgyűlési képviselő. 1918. október 31-én miniszterelnök lett. 1918-ban Kápolnán birtokát felosztotta a parasztok között. 1919. január 11-én köztársasági elnökké választották.

Károlyi Sándor utca

Károlyi Sándor gróf (1831-1906) nagybirtokos, országgyűlési képviselő, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A szabadságharcban a Károlyi-huszárezred századosa. Károlyi Mihály nevelőapja. Megalapította a Magyar Gazdaszövetséget, és a Hangya Szövetkezetet. Újpest részére saját költségén kórházat épített. Az út az ő korábbi birtokán vezet át.

Kassák Lajos utca

Kassák Lajos (1887-1967) költő, író, festőművész, Baumgarten- és Kossuth díjas. A magyar avantgárd művészet megalapítója.

Kasza János utca

Kasza János az 1848-as szabadságharcban fegyverkovács volt. Világos után börtönbüntetésre ítélték. Később Kiszpekre költözött, ő volt a község első kovácsa. Egy jegyzőválasztás alkalmával tett kijelentése miatt meggyilkolták.

Kecskeméti József utca

Kecskeméti József (? -?) jómódú kelenföldi polgár, több telek tulajdonosa. Örökösei nem voltak, ezért telkeinek egy részét az egyháza hagyta. Ilyen adományozott telekre épült a kelenföldi templom és iskola is.

Kelemen utca

VIII. Kelemen pápa (1693-1605), uralkodott 1592-1605. Sokat segített Magyarországnak a törökök elleni harcokban.

XIII. Kelemen pápa (1693-1769), uralkodott 1758-1769. Mária Terézia kérésére elismerte a magyar király apostoli címét.

Kelemen László utca

Kelemen László (1760-1814) a magyar nyelvű színház fáradhatatlan és áldozatkész harcosa. Társulata Pesten a Rondella épületében működött.

Keleti Károly utca

Keleti Károly (1833-1892) statisztikus, köz-

gazdász, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A Központi Statisztikai Hivatal igazgatója, az első hivatalos statisztikai kiadvány megalkotója.

Kemal Atatürk sétaút

Kemal Atatürk (1881-1938) A „törökök atyja”, felvett név, eredeti nevén Gazi Mustafa, katonatiszt, államférfi, Törökország modernizálására törekvő politikus. A modern török

állam megalapítója és első köztársasági elnöke.

Kemény Gusztáv utca

Kemény Gusztáv (1829-1908) Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye váci járásának főszolgabírója. Sokat tett Újpest község fejlesztése érdekében, ezért Újpest diszpolgári címmel tüntette ki.

Kemény István utca

Kemény István (?-?) táblabíró, aki Rákospal-

tán az Országos Földbirtokrendező Bizottságnál annak a területnek a parcellázását intézte, ahol utcát neveztek el róla.

Kemény Zsigmond utca

Kemény Zsigmond báró (1814-1875) író, publicista, politikus. A Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja, a Kisfaludy Társaság tagja, majd elnöke.

J. P.

Beteg a taxis társadalom!

Valami nagy baj van, nagyon nagy baj. Beteg a taxis társadalom egy része testileg-lelkileg egyaránt. Ki kell menni hajnalban az utcára. Minden sarkon ácsorog egy taxi, benne elalélt, elfáradt, szunyókáló taxis. Szuszókálnak fél órát, egy órát, és mennek a következő utasért. Sokan borostásan, meggyúrt ábrázattal, gyűrött ruházatban, kialvatlanul várják a csodát, de az nem jön, csak a számlák gyülekeznek. A testi gondoknál talán még nagyobbak a lelki gondok. Stressz, feszültség, idegeskedés.

Felébredni az éjszaka közepén arra a gondolatra, hogy pár nap alatt mennyivel több lett a befizetetlen számla. Remegő kézzel nyúlni a következő cigarettáért, ernyedten kortyolni a sokadik energiátalt, hátha az földob. Önbecsapás, pillanatnyi siker! Pihenés lenne a gyógyszer. Pihenés, amire nincs lehetőség. Munka mindennap, reggeltől estig, estétől reggelig, pihenés szabadnap nélkül...

Mi a megoldás? Nincs megoldás! A jelenlegi körülmények között tovább romlik majd a taxisok mentális állapota. Még többen lesznek depressziósok, idegbetegek. Egyre többen menekülnek az italhoz, mint a feszültségoldás utolsó reményéhez. Ez se megoldás, csak időleges segítséget adhat...

És akkor még nem beszéltünk az eltűnt kollégákról. Akik ideiglenesen, vagy véglegesen eltűntek. Hányan fekszenek otthon hetek óta, hónapok óta, és senki sem látogatja meg őket. Lehet, már éheznek, mert tartalékuk nincs. Szem mindenkinek családja, támogatója, segítője. És hányan menekültek a halálba? Van taxitársaság, amelyik egyetlen év alatt három olyan kollégát veszített el, akik önkézükkel vetettek véget életüknek.

Szomorú, lesújtó kép. A helyzet pedig, úgy tűnik, tovább romlik...

Ferenczy P. Károly

Pontrablás az Ilovcsky-stadionban!

Vasas – Főtaxi 0:0

Labdarúgó-mérkőzés az Öregfiúk nagypályás bajnokságában, a Kiemelt csoportban.

Helyszín: XIII. Fáy utca, 50 néző

Játékvezetők: Patkó, Zubovics – Pus-kás

Vasas: Fonád, Bogdán, Körösi, Tóth, dr. Birinyi, Fekete, Aranyosi, Keresztúri, Váncsa, Molnár, Ács Cserék: Kecskés, Birinyi J., Rácz, Edző: Józsa Sándor

Főtaxi: Timár, Tóth Sz., Schwarcz, Lanczok, Bartha, Tóth G., Szuntner, Grácki, Pfeiffer, Babik, Urbán Cserék: Lörincz, Jóni, Mucza Edző: Oroszki Péter

Jók: Fonád (a mezőny legjobbjá) Aranyosi, Váncsa, illetve Schwarcz, Bartha, Pfeiffer

Biztató előjelekkel várta a mérkőzést a vendég taxis csapat. Ugyannyi gólt lőttek eddig a bajnokságban, mint az első helyezett Újpest, és kevesebb gólt kaptak, mint a második helyezett MTK. Ráadásul az utolsó mérkőzésen kilenc (!) gólt

„rámoltak” be a Rákoskeresztúriak kapujába.

Ezen a mérkőzésen bátran, támadólag léptek fel a taxisok, egymás után vezették támadásaikat, egyáltalában nem illetődtek meg a neves hazai csapattól. Azonban a sorozatos támadások egyikéből sem lett gól, ami érthető, ha a másik csapat kapusa a mezőny legjobbjá volt. A második féldőben sem változott a játék képe, többet birtokolta a labdát a Főtaxi csapata, igaz rendszerek voltak a hazai ellentámadások is. Végül egyik csapatnak sem sikerült gólt rúgni, igazságos döntetlen született, még akkor is ha a vendégek közelebb álltak a győzelemhez, lényegesen több helyzetük volt. Ha ilyen lesz a támadó játék, ha ilyen lesz a csapat felfogása, akkor nyugodtan várhatják a következő mérkőzéseket, köztük a lapzártá előtt közvetlenül lejátszott év mérkőzését, a Főtaxi – Ferencváros rangadót.

Juhász Péter

Azok számára, akik nincsenek tisztában a végtelen ciklus fogalmával egy számítógépes program esetében, a következő magyarázatot mellékeljük:

Egy igazgató így szól a titkárnőjéhez:

– Egyhetes kongresszusra utazunk külföldre, és remélem, jól fogjuk magunkat érezni együtt. Tedd meg a szükséges előkészületeket..

A titkárnő felhívja a férjét:

– Egyhetes kongresszusra utazunk külföldre a főnökkel. Légy szíves, vigyázz magadra, míg távol leszek, drágám!

A férj felhívja a szeretőjét:

– A feleségem külföldre utazik egy hétre. Mi is bulizhatnánk együtt, Hercegnőm.

A szerető (iskolai tanító-nő) a gyerekekhez:

– Jövő héten elintézendő dolog miatt nem jövök, így nektek sem kell iskolába jönnötök.

Egyik gyerek a nagypapához siet a hírral:

– Nagyapa, jövő héten nem kell iskolába mennünk, és a múltkor azt ígérted, hogy elviszel kirándulni a hegyekbe, ha nem kell suliba mennem.

A nagypapa (a történe-

tünkben eddig igazgatóként ismert) imádjá az unokáját ezért felhívja a titkárnőjét:

– Az unokám megkért, hogy töltsen vele a következő hetet, így nem megyek a kongresszusra. Kérlek töröldesd a foglalásokat...

Titkárnő a férjhez:

– Az igazgató lemondta az utat, így a következő héten együtt leszünk, Drágám.

Férj a szeretőhöz:

– Sajnos nem lehetünk együtt, Édesem, a feleségem mégsem utazik el.

A szerető értesíti a gyerekeket az iskolában:

– Az elintézendő dolog közben megoldódott, így a tanítás mégsem marad el.

Gyerek szól a nagypapának:

– Mégis lesz suli, nem tudunk most menni kirándulni.

Igazgató a titkárnőnek:

– Az unokám lemondta a kirándulást. Kérlek folytatd a megfelelő előkészületeket a kongresszussal kapcsolatban...

Remélem már mindenkinek világos mi is az a végtelen ciklus.

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



Gyere, nézz be!
 Mondd el a véleményed, vagy szólj hozzá!

Egy fórum a taxisoknak.
www.taxisforum.hu

Maxon PM100 típusú URH-hoz való új mikrofon esztétikusan beépített pótnyomógombbal fix 12 000 Ft-ért eladó!
Tel.:06-20-9344-381

Használt taxit kersek hitelátvállalással, közjegyzői okirattal. Minden megoldás érdekel! Telefonszám:
06/20/374-5080

Mercedes 124-es taxinak kiadó (előre fizetve, heti elszámolással).
Tel: 06/ 20-9-173-300

Parlament közeli, 35 m²-es összkomfortos 1 szobás lakás kiadó. 65 ezer + rezsi/hó.
06/ 20/ 917-3300

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Veszélyes útkanyarulat balra”. A korábbi egyenes szakaszon még biztonságos sebesség a kanyarban már veszélyes lehet, alkalmasint lassítani kell.

2. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Autópálya”. A végtelennek tűnő eseménytelen hosszú úton a monotonia csökkenti a figyelmet, és így a vezetőt felkészületlenül érheti egy váratlan konfliktushelyzet.

3. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Kijelölt gyalogos-átkelőhely”. A jármű vezetőjének az ilyen helyet csak fokozott óvatossággal és olyan sebességgel szabad megközelítenie, hogy amennyiben szükséges, a gyalogos-átkelőhely előtt meg is tudjon állni.

4. Helyes az „A” válasz. A „Sorompó nélküli vasúti átkelő” tábla alatt a kiegészítő tábla azt jelzi, hogy az átkelőt fény-sorompó biztosítja.

5. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Kötelező haladási irány”. A tábla azt jelzi, hogy az útkeresztvezetésben a nyíl által jelzett egyenes irányba kell továbbhaladni.

6. Helyes a „B” válasz. Ha a „Kivéve célforgalom” feliratú kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra célforgalomban is csak ebben az időszokban szabad behajtani, és azt a megjelölt időszak véréig el kell hagyni.

7. Helyes a „C” válasz. Az egymást keresztező vonalak a várakozás tilalmát jelzik, ahol a jelzett területet valamely okból (pl. kapubejárat, tűzcsap stb.) szabadon kell hagyni.

8. Helyes az „A” válasz. A fordulat-szám a forgattyús tengely percenkénti teljes körbefordulásának a száma.

9. Helyes a „B” válasz. A motor a vo-

nóerejét nem egyenletesen fejt ki; alacsony fordulaton nem ad vonóerőt, egy bizonyos fordulaton legnagyobb a vonóerő, a fordulat további növekedése esetén a vonóerék visszaesik.

10. Helyes az „A” válasz. A teljes fékhatással megtett út négyzetesen arányos a sebességgel. Kétszeres sebességről fékezve négyszeresére nő a fékút.

11. Helyes az „A” válasz. A taxi átlagfogyasztását kiszámíthatjuk, az ún. „teletank” módszerrel. Az utolsó tankolásakor feltöltött tüzelőanyag mennyiségét elosztjuk az előző tankolás óta megtett száz kilométerek számával. Természetesen ilyen esetben másodsor is teletöltjük az üzemanyagtartályt.

12. Helyes a „B” válasz. A kerekek több irányban kell tudni erőt átadni. Fékezéskor a kerekeket hátrahúzó, gyorsításkor előrefelé mutató, kanyardáskor pedig oldalirányú erő keletkezik. Ha vízszintesen minden irányban megmérjük a tapadással elérhető legnagyobb erőt, azt tapasztaljuk, hogy azok megközelítően azonos nagyságúak, vagyis egy kört, a tapadási kört határozzák meg.

13. Helyes a „C” válasz. A taxisnak az utashoz igazodóan kell jó kapcsolatot teremtenie. Helyes, ha már az első találkozásakor megtalálja vele a megfelelő hangnemet. A szolgáltató tevékenysége nem csupán a gépkocsi vezetésében nyilvánul meg, hanem mindenben segítenie kell partnerét, szükség szerint meg kell adni részére a megfelelő tájékoztatást.

14. Helyes a „B” válasz. Kétkerekű kérekpárral az úttest szélén, a forgalmi okból álló járművek mellett jobbról szabad előrehaladni.

Nem fuvarozták otthonába, ezért levetkőzött

TAXIT LOPOTT A MEZTELEN NŐ

Egy felháborodott 29 éves nő meztelenre vetkőzött a taxi hátsó ülésén, mert a sofőr nem volt hajlandó az 1600 kilométerrel távolabb található otthonába fuvarozni. Mindez a Louisiana állambeli Covingtonban történt. Amikor a sofőr autójából kiszállt, hogy a rendőröktől segítséget kérjen, az utas elkötötte a taxit.

Vasárnapra virradó éjjel intette le a taxit a 29 esztendő Jennifer Gille a Louisiana állambeli Covingtonban, majd egy helyi címet adott meg a sofőrnek célként. Amikor megérkeztek, gondolt egyet és közölte: vigye őt a fuvarozó a Michigan állambeli St. Clair Shoresba, ahol valójában lakik. A sofőr előbb nem akart hinni a fülének, mivel a távolság a két település között kb. 1600 kilométer. A fuvarozó közölte, hogy ezt a megrendelést nem teljesíti, a nő hagyja el a kocsiját. Jennifer Gille egyre elszántabban akart hazajutni, ezért elkezdett vetkőzni az autó hátsó ülésén. Folytatta ezt mindaddig, amíg teljesen meztelen nem lett.

A taxis nem tudta jobb belátásra bírni utasát, így megállt a rendőrségnél, hogy segítséget kérjen. Ahogy kiszállt autójából, a meztelen nő a volánhoz ült és elhajtott a taxival. A rendőrök nem sokkal később, pár utcával távolabb találták meg az autót és a még mindig ruha nélküli utast.

Jennifer Gille-re pokrócot borítottak és előállították a rendőrségre. Ellene illetéktelen járműhasználat és közszeméremisértés miatt indítottak eljárást a hatóságok. A tudósításból nem derül ki, hogy a magáról megfeledkező és önmagából kivetkőző hölgy ittas volt-e, vagy egyéb tudatmódosító szer hatása alatt követte el tettét.

Cash

Az a legszebb a kopaszságban, hogy az ember hallja a hópelyheket.

* * *

– **Hogy hívjak a kigyópásztort???**

– **Anakondás.**

* * *

Szőke nő hűtőgépet vesz, az eladó győzködi:

– **Hölgyem, ez kiváló minőség, AA osztály, és az ajtó is megfordítható...**

Mire a nő:

– **És miért jó nekem, ha kívül van a tojástartó?**

* * *

A politika olyan, mint az ablakpucolás. Hamar rájössz, hogy a mocsok a másik oldalon van...



Bármennyiért?

A LEGMEGBÍZHATÓBB SZÁLLÍTÓ AKÁR GÁZÜZEMŰ ÁTALAKÍTÁSSAL

CITROËN C4 PICASSO

- klíma
- 6 légszák
- tempomat
- 500 literes csomagtartó
- 5 vagy 7* különálló ülés

CITROËN XSARA PICASSO

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



A CITROËN a TOTAL-t választotta.

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

ADAC

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

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



CITROËN