

taxisok világa



Ezt is elintéztük!

*1 km díja = 1 liter üzemanyag**

Te mire vársz...?!



Gyere hozzánk gázrendszert szerelni!

BOSCH
Service



Medic-Car Kft. | Dunakeszi, Berek u. 17. | tel: 27/540-040

**Autógáz ára 210 Ft/l - 2011 április 10*

www.kedvencautoszervizem.hu

XXI. évf. 4. sz.

2011.

Április



Éves adóbevallás * Könyvelés * Elektronikus bevallások * NYENYI * Iparüzési 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

TARTALOM

Borotvaél	4.
Csak ősszel jelenhet meg a „taxisrendelet”	4.
Kameraveszély	10.
Transzfer és környéke	10.
Helyszínek, melyekről még nem beszélünk	11.
Büntetés droszton állásért	11.
Környezetvédelmi szigorítások	
Ljpcsében is!	12.
Áprilisi tréfa	15.
Félreérthető, félreértett jelzőtáblák	16.
Minimálbér vagy bérminimum?	17.
10 éve történt, 20 éve történt	17.
Hol állhat meg a taxi?	18.
Citroën C4 Picasso LPG	18.
Tudod vagy tippelsz?	21.
Választások előtt a City Taxi Szövetkezet	22.
Palack, mint önvédelmi eszköz?	28.
Megloptak!	28.
Karsan, a taxiközlekedés megújítója	29.
Tisztelt Szerkesztőség!	31.
Találtunk egy verset	32.
Tarifázzunk!	33.
Meddig érdemes „kályházni”?	33.
Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban	34.
Húszes után százeurós	34.
Tükrök a jelzőlámpák mellett	37.
Ne essünk át a ló másik oldalára!	38.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	40.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	43.
Írások a taxizás elmúlt évtizedeiből	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

Harmadik legstresszesebb szakma a taxisoké

ALACSONY BÉR, ÉLMÉNYGAZDAG HÉTKÖZNAPOK

Egy amerikai internetes portál összeállította a legstresszesebb foglalkozások listáját. Ebben első helyen a tűzoltók szerepelnek, a dobogó második fokára a legfelsőbb vezetésben dolgozó menedzserek állhatnak föl, míg harmadik helyre a taxisok kerültek. Utóbbiak a rosszul fizetett kategóriában is az első három közé „verekedtek” be magukat a lángolvagok és a rendőrök közé.

Időnként romantikusnak tűnhet a taxis foglalkozás. Így kívülről nézve a sofőr vár a utasra, eközben újságot, regényt vagy tankönyvet olvas, rejtvényt fejt, rádiót, zenét hallgat, majd beindítja autóját, s a címre szállítja a kuncsaftot.

Ez az idill. Azt kevesebben veszik észre, hogy mit is gondol magában a taxis, amikor melábusan ül a volánánál, és nemhogy olvasni nincs kedve, de időnként az élethez sem ragaszkodik száz körömmel. Alacsony fuvardíjak, hosszas sorok a droszton, és mire végre jön a várva várt UTAS, két utcahosszal odébb kiszáll. Mindez közel 400 forintos benzinnel mellett. Sok az eszkimó, kevés a fóka, és időnként még azok is egymásra vadásznak. Azt gondolhatnánk, mindez magyar jelenség, és a világ másik oldalán, ahol a nap is fényesebben süt, más a helyzet.

Az egyik amerikai internetes portál végzett egy felmérést, amelyből kiderült, hogy a legstresszesebb hivatás a tűzoltóké. Őket követik a multinacionális cégek felső vezetésében dolgozó menedzserek, majd harmadik helyen jönnek a taxisok. Már ez is jelez valamit abból, hogy az egész nap a volán mögött ülők és az utat rovó taxisokat igazán sok hatás érheti. Ha pedig a stresszről beszélünk, akkor nem igazán a kellemes, vidám és jópofa történetek jutnak eszünkbe. Csak az elmúlt hetek hírügynökségi anyagait átnézve, volt itt kérem minden, tengeren innen és túl. Kezdjük legtávolabbról hazafelé közeledve.

New Yorkban, annak is a hírhedt Manhattan negyedében éjszaka négy férfi leintett egy taxist, aki pechére megállt. Vasárnap hajnali négy óraker a vidéken még csak lassan áthajtani sem tanácsos, nemhogy megállni. A mindenre elszánt sofőr mégis felvette az utasait, majd mikor azok közölték, hogy a fuvar Bronxbra kerik – ami szintén nem az elsőáldozók Mekkája – kifakadt: a kuncsaftok azonnal szálljanak ki, ő oda 'biz nem megy. A kocsiban hangos veszekedés tört ki, de mivel egyértelművé vált, hogy a sofőrt nem lehet békés eszközzel rábírnai a fuvarra, kezdtek kiskaszálódni a férfiak. A sofőr annyira meg-

ijedt, hogy inkább két férfit elsodorva távozott a helyszínről, semmint megvárja, míg más módon kényszerítik mégis, hajtson a megadott helyre. Az egyik sérült állapota válságos, ezért a rendőrség a taxist őrizetbe vette. Ennyit a happy enddel végződő történetről.

Magazinunkban rendszeresen beszélünk olyan esetekről is, amikor értékes eszközöket, hangszereket, műtárgyakat vagy éppen ékszereket felejtenek szórakozott tulajdonosaik az autóban és a becsületes taxisok ezt leadják a központban, így nem éri kár a magukról és értékeikről megfélemedező utasokat. Ezek a jó hírek, kellemes epizódok, de lássuk be, ezekből van kevesebb. Annál többször fordul elő, amikor az utas „elfelejt” fizetni és olyan háztömbnél próbálkozik, ahol több kapukijárón is

Havi aforizma Vedd észre, hogy valahányszor legyőzöttnek érzed magad, az csak azért van, mert körmődszakadtáig ragaszkodsz valamihez, ami nem működik. Merj elengedni és semmit nem vesztesz, csak egy folyton marcan-goló gondolatot.
Finley

meg tud lépni. A sofőrök zöme ezeket ismeri, de az állandó készenlét is idegörlő. A sztoriknak se szeri, se száma, amelyek a taxisok szívének meglágyítására irányulnak, s ezek nemegyszer azzal párosulnak, hogy a jóhiszemű sofőrt lopják meg a fuvar megrendelők.

Itthon is akadt már példa rá, hogy a vajúdo kismama a kocsiban hozta világra gyermekét a taxis asszisztenciája mellett.

Néhány napja a lengyelországi Bydgoszczban két nőt vett fel egy taxis. Az egyiküknek, ahogy haladtak az úton, szülési fájdalmai jelentkeztek, s bár a sofőr mindent megtett, hogy mihamarabb a kórházba kerüljön a hölgy, útközben elment a magzatvíz és megkezdődött a szülés. Végül nem volt mit tenni, a sofőr hozzálátott a szülés levezetéséhez, ami szerencsére különösebb probléma nélkül megtörtént. A helyzet pikantériája, hogy minderre már a kórház udvarán került sor, addig lehetett a folyamatot visszatartani. A szülés után a kórházba bevitték az anyukát és az orvosok elismerően szóltak a taxis lélekjelenlétéről és a szülés szakszerű levezetéséről. Bárki elképzelheti, egy-egy ilyen örömteli pillanat mit vesz ki a fuvarozóból, akit mindenre nem lehet felkészíteni.

A legfrissebb hírek Ausztriából érkeztek, ahol a Sankt-Pöltentől délre fekvő Traisenben egy taxis sikoltozásra figyelt föl, ami az egyik panzió felől érkezett. A sikolyokat hallva azonnal értesítette a rendőröket, akik pár perccel később már a

Borotvaél

helyszínen konstatálták, egy román prostituáltat támadója miszlikbe aprított egy késsel. Mielőtt megérkeztek a rendőrök a helyszínre, egy férfi jött ki az épületből és igen sietősen távozott. A taxisnak mindez gyanúsnak tűnt, ezért az autó nyomában maradt és rádióján tájékoztatta a zsarukat: merre és milyen útvonalon haladnak. Nem sokkal később megállásra kényszerítették a férfit üldözői, akinek szökését csak úgy tudták megakadályozni az egyenruhások, hogy a férfit lábon lötték. Mindezek után kihallgatások és szembesítés következett, úgyhogy a segítőkész taxis azt az éjjelt a rendőrségen töltötte.

Az amerikai felmérés ilyen és hasonló történetekre alapozva állapította meg, hogy a személyi fuvarozói szakma stresszes, mégis a legtöbb sikerélményt nyújtja gyakorlóiknak. Többek között ezért választják igen sokan a taxizást kenyérkeresetükként még akkor is, ha ez a rosszul fizetett állások közé sorolandó. Ez igaz a túzóltókra, a rendőrökre és taxisokra is – derül ki a felmérésből.

Egyetlen mondatot érdemes szentelni a további helyzeteknek is. A stressz szempontjából a negyedik helyre kerültek a sebészek, őket követik a rendőrök, majd az utasszállító repülőgépek pilótái. A hetedik helyet a közlekedési rendőrök vívták ki maguknak, míg a nyolcadik hely a pr-menedzsereké, a kilencedik a reklám- míg tizedik az ingatlanügynököké.

Azért olvasóink nem igazán erre az eredményre számíthatnak, bár a tények olykor furcsa következtetésekre adhatnak alkalmat.

A hírügynökségi jelentés arról nem szól, hogy ez a felmérés mennyire volt reprezentatív és mennyire fedte le az adott területen élő lakosságot. Mindenesetre az vitathatatlan: taxisnak állni napjainkban, nem egy kényelmes és nyugodt állás, akár idehaza, akár a tengeren túl.

Cash

A bivalycsorda olyan lassan halad, ahogy a leglassúbb tagja. Ha ragadozók támadnak rájuk, legelőször a leglassabban mozgó és leggyengébb bivaly esik áldozatul. Ez a természetes kiválasztódás jól tesz az egész csordának, mert az egészségesebb, erősebb egyedek maradnak meg. Az egész csorda együttes ereje növekszik a gyengék elhullásával.

Az emberi agy is hasonlóképpen működik; csak olyan sebességgel dolgozik, ahogyan a leglassúbb agysejtek. Jelentősebb alkoholeménység bevitele köztudottan pusztítja az agysejteket, melyek közül a lassúak és gyengék esnek először áldozatul. Így megállapíthatjuk, hogy a sör rendszeres fogyasztása segítségével kiiktathatóak a leggyengébb agysejtek. Ezért van az, hogy néhány korsó sör után sokkal okosabbnak érezzük magunkat.

– Nem baj hogy lassan haladunk, mert nem biztos, hogy jó irányba megyünk...

Az elmúlt napokban több olyan kolléga helyzetével volt alkalmam szembesülni, akiknek anyagi helyzete szinte már reménytelennek látszott. Sőt, mondhatnám, hogy nem is csak szinte...

Nehéz tanácsot adni, ha valaki olyan helyzetbe kerül, hogy a köztartozások meghaladják a négy-millió forintot, a lakáson is van még egy kis jelzálog (kis – értsd: sok), és a kocsisrészlet sem telt még le. Időközben a feleség elvesztette munkáját és a taxis üzlet is egyre nehezebben megy. Egy másik kollégánál nemfizetés miatt már kikapcsolták a gázt, egész télen felöltözve, két-három takaró alatt aludt. A saját lakásában! Amire persze szintén vett fel jelzáloghitelt. Tudunk olyanról, aki egy újpesti komfort nélküli szuterénben „lakik”, bérelt kocsival dolgozik, mert lakását, kocsiját már rég elvesztette. Van, aki 2008 előtt 1 300 000 Ft svájci frank alapú hitelt vett fel nyolc évre (!) hogy autót vegyen, már visszafizetett 1 500 000 forintot, és már „csak” 1 650 000-el tartozik a bank szerint. Tucatjával vannak, akik 25-30 év taxis vállalkozói múlttal a há-

tuk mögött ma már kölcsönautóval kénytelenek dolgozni, és a bérleti díj kifizetése után gyakorlatilag fillérek kell megélniük. Egyre többen vannak, akik autócseréjüket már csak a saját ingatlanjukra felvett jelzáloghitel segítségével tudják lebonyolítani, pedig ez igen veszélyes lehet! Olyik taxis a már elárverezett lakásában várja a kilakoltatást, más meg már túl van ezen, és Pest környéki (eladhatatlan) telkén lévő fabódében húzza meg magát jobb híján. Ezek a példák nem a híradóból vannak, amelynek riportjain estéről estére szörnyülködünk, ezek az emberek köztünk élnek, taxisok! Nem akarok senkit megrémisíteni, de a fentebb leírt esetek nem kitalációk, hanem valós tények, hús-vér emberekkel, a mi kollégáinkkal!

Azt javaslom, végre ébredjünk már fel abból az álmunkból, hogy jól keresünk, és mindig is jól fogunk. Vagy legalább szinten tudjuk tartani magunkat. Évek óta romlik a helyzet, ezt mindenki a saját bőrén tapasztalja. A jövedelmünk nemcsak hogy nem nő, hanem egyenesen csökken! Azt javaslom, szán-

Tovább egyeztetnek a taxisokkal

Csak ősszel jelenhet meg a

2009 augusztusában egy új „taxisrendelet” megalkotásáról kezdődött egyeztetés a szakminisztérium és a meghívott taxis szakemberek között. A változtatást – akkor is, ma is – mindkét oldal indokoltan tartotta, igaz más-más okból és tartalommal. A lassan kétéves rendeletalkotási folyamatot az sem zavarta meg, hogy közben lezajlott egy parlamenti, majd egy önkormányzati választás, és a korábbi szakminisztérium is jelentősen átalakult. „A személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról” szóló előterjesztés végül mégsem került idén áprilisban a kormány elé, tárgyalása információink szerint az őszi időszakra csúszik át. Azonban a nem végleges, a kormány által nem is látott szöveg kikerült a taxisok közé, nem kis zavart és felháborodást váltva ki az érintettek közül. Tekintettel arra, hogy a pletykák egy része elferdítve, valóságtartalom nélkül ijesztgeti a kollégákat, megkerestük Dudás Zoltánt, aki szakértőként végigkísérte a rendeletalkotási folyamatot és kértük, segítsen a tisztánlátásban.

- Ki kezdeményezte a 89/1988 (XII. 20) Mt. rendelet módosítását és miért?
- A rendeletmódosítást a minisztérium kezdeményezte 2009 augusztusában, igaz, hogy akkor már több mint 3 éve az íróasztaluk fiókjában hevert egy a kamarák és az érdekképviseletek által közösen összeállított anyag, amelyben a piac átfogó szabályozásával kapcsolatos javaslatainkat írtuk le. Akkor a minisztérium képviselői azt ígérték, hogy átfo-



2011 Budapest. A szabadjelzón jól kivehető a taxi felirat. Tehát utasra vár a repülőtéren. Teheti, mert a hatóságok éppen jogszabályalkotással vannak elfoglalva

junk rá egy napot és tervezzünk, számoljunk. Vegyük számba valós beveteleinket és VALÓS költségeinket. Ne tévesszen meg az a néhány nap, amikor egészen jól ment. Ne tévesszen meg az a néhány hónap, amikor nem kellett a kocsihoz költeni. Ne tévesszen meg az a néhány év, amikor nem kellett kocsit cserélni... Vagy válasszuk azt a módszert, hogy egy hónapon, vagy inkább egy negyedéven keresztül feljegyezzük minden bevételünket és minden költségünket. A vállalkozással kapcsolatosakat és a családit egyaránt. De tényleg mindent, azt is, ha megálltunk valahol egy kávéra, vagy ettünk egy fagyit. Aztán a hónap vagy negyedév végén összesítsük, és álmélkodjunk. Tényleg ennyi lenne? De hát hogyan, és miből?

Jómagam, amikor ezt a módszert követtem néhány hónapig, meglepődve szembesültem azokkal a nehezen magyarázható ténnyel, hogy többet költöttem, mint amennyit kerestem! Hát ez meg hogy lehet? Úgy, hogy néha bizony becsúsztott egy kis hitelkártya-használat, néha bizony a bankszámla hitelkerete is mínuszba ment, esetleg hozzá „kellett” nyúlni a tartalékhoz. Már, ha volt egyáltalán... Arra mindenesetre nagyon jó volt, hogy megállapítsam, hogy mire költök feleslegesen, mit rontottam el, mit kellene másképp csinálni.

Azt javaslom, csináljunk magunknak pénzügyi tervet. Nem egy ördögös dolog, egy kockás papír és egy számológép is elegendő hozzá. Vegyük számba állandó költségeinket, a vállalkozásit és a családit egyaránt, és számítsunk váratlan kiadásokra is. Továbbá tartalékoljunk, tartalékoljunk, tartalékoljunk! Nehéz időkre, rossz üzletmenetre, betegségekre, nem várt kiadásokra. És persze az autócseréire. No, ezt bontsuk ki kissé részletesebben:

Bár pillanatnyilag levették a napirendről a taxis szakma szabályozásáról szóló rendeletet, de őszszel valószínűleg újra előkerül. A kiszívárgott hírekből tudjuk, hogy a taxigépkocsik életkorát tekintve szigorítás várható. Jelesül 10 évben kívánják maximálni azt. Némi átmeneti idő nyilván várható, de szerintem készüljünk fel arra, hogy mondjuk 2013-tól, vagy 2014-től már csak 10 év alatti autókkal taxizhatunk. Ha 4, vagy 5 évig kívánunk használni egy taxiutót, akkor legfeljebb 5, vagy 6 éves kocsit vehetünk. (Új autóról szerintem manapság senki sem álmodik...) Egy ilyen évjáratú, és taxizásra is maradéktalanul megfelelő autó (méret, csapat igény stb.) ára nagy jóindulattal is kettő- és hárommillió forint között van (szerintem közelebb a háromhoz). Mi-

vel hitelhez jutni egyre nehezebb és nagyobb saját részt is igényel, minimálisan 30, de inkább 40 százalék saját tőkére készülhetünk. Az meg bizony egy-, másfél millió forint. Taxinak felszerelve, adminisztrációval, miegymással együtt még talán több is.

Na ezt az összeget kell legfeljebb három év alatt összegyűjtenünk, ha pillanatnyilag nincs tartalék, és jelenlegi autónk elmúlt hétéves. (egy 10-12 éves „taxi volt” autó eladásából túl nagy bevételre ne számítsunk...). Három év alatt másfél millió, az évi félmillió. Havi 40-45 ezer forintot kell minden más költségünk felett félretenni mostantól kezdve, ha három év múlva még taxizni akarunk. Emellett jelenlegi autónkat is fenn kell tartani, a közterheket pontosan fizetni (hiszen különben nem kapunk „nullás papírt”), és hát élni is kéne valamiből...

Azt javaslom, többé ne dugjuk a fejünket a homokba, hanem tényleg kezdjünk el gondolkodni. A „valahogy megélünk” és a „totális csőd” között – mint az írás elején említett esetek példázak – ma már igen keskeny a mezsgye. Azt javaslom, mostantól kezdve kezdjük a dolgokat nagyon komolyan venni. Borotvaélen táncolunk...-

oli-

„taxisrendelet”

gó tanulmányt készítenek a magyar taxis helyzetről, és ezt követően látnak hozzá a rendeletek megalkotásához. Persze ebből akkor semmi nem lett, lassan a miniszter nevést is elfelejtjük, Kóka Jánosnak hívták.

• *A taxis-oldal idestova két évtizede kéri a négy elem (létszám-tarifa-droaszt-ellenőrzés) egyidejű rendezését. A minisztérium által készített rendelettervezetből ezek a sarkalatos kérdések viszont kimaradtak. Miért?*

• A rendelettervezet alkotói az első alkalommal jelezték, hogy nem vállalkoznak többre, mint arra, hogy az előbb említett 89/1988 (XII. 20) Mt. rendeletből – amely a közúti személy- és áruszállítás szabályozását tartalmazza – kiemeljék a taxival és a személygépkocsis személyszállítással kapcsolatos elemeket, és külön rendeletbe tegyék. Nem kívántak foglalkozni a létszám szabályozással, mert az az Alkotmánybíróság korábbi határozata alapján, olyan a rendeletalkotók számára, mint ördögnek a tömjénfüst. A tarifaszabályozásról éppen ellenkezőleg vélekedtek, mint a szakma képviselői, és az árszabályozás eltörléséről beszéltek, a GVH-val egyetértésben. A taxiállomás-hálózatot területi ille-

tékességűnek, az ellenőrzést pedig jogszabály szerint megoldottnak tekintették.

• *Ezek szerint a minisztérium eredeti elképzelései között valóban szerepelt az Ártörvényben szereplő, a taxisokra vonatkozó lehetőségek eltörlésének javaslata is? Vagyis a maximált, illetve a fix hatósági ár bevezetésének lehetőségét is megakadályozták volna. A tárgyalások ideje alatt bekövetkezett szemléletváltozás minek köszönhető?*

• Az első egyeztetésen valóban elhangzott a minisztérium képviselői részéről, hogy elképzeléseik szerint tovább liberalizálnák a taxis piacot, amelyben ma egyetlen igazi korlátozási lehetőség szerepel, ez pedig az Ártörvény maximált, illetve hatósági rögzített ár (népszerű nevén fix tarifa) vonatkozó kitétele,

Nyilatkozat

Az aláírók kihangsúlyozzák, hogy a közösségi közlekedés fontos és egyre nagyobb részarányú területe a személygépkocsival díj ellenében történő közúti személyszállítás. A szakterület jelenlegi működési feltételrendszere nem alkalmas magas színvonalú szolgáltatás nyújtására, a vállalkozások biztonságos fenntartására, a munkavállalók megélhetését nyújtó munkafeltételek kialakítására.

Sürgető feladat a létszám, a tarifapolitika, az ellenőrzés és a piacvédelmi intézkedések megtétele. Álláspontunk szerint a tevékenység átfogó rendezése önkormányzati feladat és hatáskör. Sikeres, mindenki által elfogadható kormányrendeletet csak az előzőek végrehajtása után lehetne alkotni. A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara előrehaladott jövőt építő tárgyalásokat folytat a főváros illetékeseivel, képviselve az érdekképviseletek véleményét.

Jelenleg az ország alkotmányának megújítása történik, ami lehetőséget adhat a régi alkotmány alapján hozott személyszállítással kapcsolatos állásfoglalások, például a létszámkorlátozás szabályozás megváltoztatására is. Jelen nyilatkozat aláírói a lehetőségekhez mérten elvégezték a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által előzetesen részükre megküldött úgynevezett taxisrendelet tervezet véleményezését, ezzel is hozzájárulva a törvényalkotás szakszerűbbé tételéhez. Kinyilvánítjuk továbbá mindenkorai szándékukat a közös munkavégzésre. Véleményünket azonban fenntartjuk, a rendelet hatályba lépése csak az önkormányzati szabályozás megtörténte után javasolt.

Budapest, 2011. március 25.

Csoltó Gábor s.k. BKIK,
Nedeczky Tibor s.k. MKFE,
Metál Zoltán s.k. OTSZ,

Sipeki József s.k. BKIK,
Dudás Zoltán s.k. MKIK,
Kádár László s.k. TFTSZ,

Peredi Péter s.k. FUVOSZ,
Jakus József s.k. Nit Hungary,
Fárbás Tibor s.k. TGFSZ



amely lehetőséget biztosít az önkormányzatoknak, hogy, amennyiben élni kívánnak a taxitarifa-szabályozás lehetőségével, maximalizálják vagy fixálják az árat. Ezen az egyeztetésen számos érvet felsoroltunk az általunk régóta hangoztatott négyes rendezési elv mellett, és az összegzésül beadott javaslatcsomagunk is hangsúlyosan tartalmazta ezeket.

• *A jelenleg hatályos rendelet a személyes megbízhatóságot, szakmai alkalmasságot, illetve megfelelő pénzügyi teljesítőképességet szabályozza. Mi változhat az új rendelet szerint?*

• Ezen a téren valójában semmi, a három feltétel megmarad, inkább hangsúlyok változtak.

• *A gépjárművel kapcsolatos előírások szigorításának terve komoly felzúdulást váltott ki a taxisok között. Kinek fáj egy gyönyörű 10 éves Mercit? Miért nem jó a KRESZ-meghatározás, miszerint egy szgk. a vezetővel*

együtt 9 főt szállíthat? A taxi viszont a tervezet szerint csak 7-et. Marad a „megbontásos vizsgálat” a korszerű, így nem is vizsgálható járműveknél? Marad az évenkénti minősítő vizsgálat?

• Valóban benne van a tervezetben, hogy gépkocsit csak 10 éves koráig vizsgáztatnak le taxinak a későbbiekben. Ezt az elképzelést az érdekképviseletek is támogatták, hiszen a későbbiekben a fix tarifa megállapításánál egy viszonylag homogén, hasonló költséghányaddal bíró gépkocsipark alapfeltétel lehet. A taxis kollégák döntő többsége a klasszikus, 4 fő szállítására alkalmas taxik üzemeltetését támogatja, az utazóközönség jelentős része is ódzkodik a „kisbuszok” igénybevitelétől.

Ezért javasoltuk, hogy ezek láthatóan különüljenek el a taxi és a személygépkocsis személy-

szállítás területén. A megbontásos vizsgálat kapcsolatban, azt hiszem, komoly sikert értünk el, tekintettel arra, hogy volt olyan időszak, amikor a tervezetben a gépkocsi 0 éves korától megbontásos vizsgálatról kellett volna igazolást vinni a taxivizsgálóhoz! Jelenleg a tervezetben nem szerepel a megbontásos vizsgakötelezettség a 6 évnél öregebb autók tekintetében sem. Az évenkénti minősítő vizsgálat sajnos megmarad, bár több kísérletet tettünk arra, hogy ez ne így legyen. Javasataink között szerepelt, hogy a személyautókkal megegyező vizsgaritmusban, vagy futásteljesítmény függvényében kelljen a taxiüzemben lévő kocsikat is vizsgáztatni.

Folytatás a 9. oldalon

Tisztelt Taxis kollégák, Kedves Barátaim!

Mint a híradásokból értesülhettek róla, az aláírásgyűjtéssel elértük a célunkat! A célt, melynek lényege, hogy a rendelettervezet ebben a formájában ne jöhessen létre, azt további egyeztetések kövessék a TGFSZ aktív részvételével! Hétfőn, amikor a petíció, valamint az aláírások átadásra kerültek a minisztériumban Székely András osztályvezető úr részére, egy közel félórás beszélgetés zárószavaként az osztályvezető úr felkérte szakszervezetünket a további tárgyalásokban való aktív részvételre!

Ez örvendetes hír! Ám ehhez továbbra is szükségünk van minden egyes taxis támogatására, hiszen innentől kezdve már az aláírások nem számítanak!

Egyedül az számít, hogy hány taggal rendelkezünk, mivel ez a rendelet országos vonatkozású, ezért nekünk is országos tagságot kell produkálnunk!

Ha nem sikerül országos szinten tagságot felmutatnunk, akkor a szavunk e rendelettervezet esetében vajmi keveset fog érn!

Ezért kérek, vegyétek fel velünk a kapcsolatot és lehetőség szerint csatlakozzatok a szervezethez, hogy a mostani győzelmünk ne csak egy csata megnyerése legyen, hanem igenis, a mi (Taxisok) akaratunk és igényünk tükröződjön a majdan bevezetésre kerülő rendeletben!

Szükségünk van rátok, szükségünk van minden taxisra, mert csak együtt, csak veletek érhetünk célt!

Mindezek mellett a TGFSZ nem csak kér (tagdíj) hanem azonnal ad is!

A MOL-lal folytatott tárgyalások eredményeként a tagjaink hozzájutnak egy olyan mágneskártyához mely alapból kb. 8 Ft/ liter induló kedvezményt biztosít a tagok részére bármelyik üzemanyagfajtaból (gáz, benzin, gázolaj). A kedvezmény csak induló érték.

A tagok számának (ezáltal a tankolt üzemanyag-mennyiség) növekedésével ez az érték is növekedni fog. Tárgyalásokat folytatunk a LÁNG alkatrész-forgalmazó (országos) hálózattal mely a tagjaink részére 30%-os kedvezményt tud biztosítani az általa forgalmazott termékek árából. További hasonló megoldásokon is dolgozunk, hiszen célunk, hogy minden elérhető módon segítsük a tagjainkat.

Kérlek benneteket, ezt az üzenetet juttassátok el minél több kollégához, hiszen az idő nagyon szorít minket!

Üdvözlettel

**Farkas Zsolt
elnök**

<http://tgfsz.org.hu/index.php/kapcsolat>

Alulírott taxi-gépkocsivezetők tiltakozásunkat fejezzük ki a **Nemzeti Fejlesztési Minisztérium személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításról szóló 2011. március 1-i jogszabály-tervezete** ellen.

Követeljük a jogszabály-tervezet visszavonását és indítványozzuk, hogy a **Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete (TGFSZ)** javaslatának teljes körű figyelembevételével új javaslat kerüljön kidolgozásra

Tisztelt Székely András Úr!

A Taxi Gépkocsivezetők Független Szakszervezete a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által létrehozott, a személygépkocsival díj ellenében történő közúti személyszállításra vonatkozó rendelet tervezetét tanulmányozta és véleményezte.

Üdvözljük a Minisztérium azon törekvését mely a taxis szakma rendbetételére irányul! Azonban véleményünk szerint, a szabályozásra irányuló törekvések a jelen helyzetet figyelembe véve hátrányos helyzetbe hoznák a vállalkozókat. A szükséges önkormányzati szabályozás hiánya következtében olyan helyzet alakult ki, amely miatt a rendelet-tervezet jelenlegi formája kivitelezhetetlen a vállalkozók számára. Fontosnak tarjuk elmondani, hogy a megfelelő tarifa, létszám, piacvédelem, ellenőrzés és szankcionálás kialakítását az önkormányzatok részéről elsődleges feladatnak gondoljuk. Eredményes kormányrendeletet csak az előzőek végrehajtása után lehetne kidolgozni és azt végrehajtani.

A TGFSZ a rendelet-tervezet jelen formájában való bevezetése ellen aláírásgyűjtésbe kezdett, amely pár nap leforgása alatt több mint ezer aláírást tudott begyűjteni Budapesten és az ország több részéről. A szakszervezet és a taxi-gépkocsivezetők ezzel kívánják kifejezni til-

takozásukat. Az aláírásokat adjuk az észrevételezett rendelettervezet mellett. Továbbá kifejeznénk azon szándékunkat, hogy a későbbiekben a véleményezésünkkel, javaslatainkkal segítenénk az Önök rendeletalkotó munkáját.

Kelt: Budapest. 2011. 03. 31.
Tisztelettel:

**Farkas Zsolt elnök
Kovács Miklós, alelnök
Fárbás Tibor, ügyvivő**

Az ország több pontjáról is érkeztek aláírások a teljesség igénye nélkül:

Hatvan
Balatonfüred
Eger város
Szekszárd
Tata
Dunapataj
Lajosmizse
Debrecen
Salgotarján
Hernád
Miskolc
Siófok
Soltvadkert
Csongrád
Gyöngyös (és környéke)
Hévíz
Cegléd
Bonyhád
Miske
Babócsa
Adony
Velence
Összes aláírás:
1382 db
Érvényes aláírás:
1189 db

FIGYELEM!

*Felhívjuk a taxis kollégák
figyelmét, hogy kedvező áron
vásárolhatnak nálunk
Castrol termékekből.*

PÉNZTÁRUNK

NYITVA TARTÁSA:

Hétfő: 08.00-16.00

Kedd: 08.00-16.00

Szerda: 11.00-21.00

Csütörtök: 09.00-16.00

Péntek: 08.00-13.30



+361 2-111-111
1119 Budapest, Vahot u. 6.

taxi2000



Tudtad, hogy a Taxi2000-nél

- Most nincs belépési díj?*
- Akciós mobiltelefon flotta szerződést köthetsz?*
- Prémium kategóriás autót is bérelhetsz vagy lízingelhetsz?*
- Magas minőségű MOL DYNAMIC motorolajokat vásárolhatsz szinte ingyen?*

Minden Új belépő részére kedvezményes tagdíjfizetés!

15 év



A biztonságos utazás támogatója a **Don Pepe**.

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

Folytatás a 6. oldalról

Ebben a Nemzeti Közlekedési Hatóság szakemberei hajthatatlanok voltak.

• **A létszám korlátozása nem egy minisztériumi rendelet feladata. Ugyanakkor e nélkül marad a sok felesleges taxi és taxis.**

• Ahogyan már korábban mondtam, a direkt létszámszabályozástól tartanak a rendeletalkotók, és ez valóban nem is egy, a pályára jutás és pályán maradás feltételeit szabályozó kormányrendelet feladata. Ezért szerepelt az általunk készített javaslatban, hogy a létszám – tarifa – droszt – ellenőrzés kérdéskörének megoldása kerüljön az önkormányzatok hatáskörébe. Ennek a gazdaszerepnek a felvállalására, ma úgy tűnik, a Fővárosban megvan a szándék.

• **Az kiolvasható a tervezetből, hogy elkülönül az ún. személygépkocsis személyszállítói, illetve a taxis tevékenység. Lehet mindkettőt egyszerre végezni? Hol vannak a motoros sofőrrel, a riksa, a kisorsvat, a motorkerékpárral végzett taxizás, a betegszállítás stb.-ra vonatkozó szigorú előírások? Ezek nem díj ellenében végeznek személyszállítást?**

• Ez a jelenleg érvényben lévő rendeletben is így van. A két tevékenység nem végezhető párhuzamosan. Céljaink között szerepelt, hogy valamennyi díj ellenében végzett személyszállítás szerepeljen a készülő rendeletben, éppen azért, hogy a konkurens piaci versenytársak is hasonló szabályozás alá eszenek. A rendeletalkotók nem vállalták fel, hogy mindezek a személyszállító szolgáltatások egyenlő piaci körülmények közé kerüljenek.

• **A legnagyobb felháborodást talán az oktatásra és a vizsgákra vonatkozó hírek váltották ki. Egyesek már azt is kiszámították, hogy egy ilyen tanfolyam legalább 100 ezer, a vizsga még 25 ezer forintba kerül. Ehhez jön még veszteségként a legalább egyhetes kiesés a munkából. Azt, hogy esetleg a KRESZ-ismeretek felújítására szükség lehet, gondolom, senki sem vitatja. Ám, hogy vezetésképzésről, pláne helyismeretből egy gyakorló taxinak oktatásra kell menni, elég képtelen ötletnek tűnik. A megszerzett tudás az idő előre haladtával általában bővül. Egy taxis 20 éves gyakorlattal nem vezet rosszabbul, mint 5 évvel korábban. A vállalkozói, adózási ismereteket a folyton változó rendeletek miatt nem lehet napra készen, időálló tematikával oktatni. Akkor minek? Lehet, hogy ez tényleg egy oktatási lobbizás érdeke?**

• Azt, hogy az oktatás és vizsga kinek az érdeke felesleges boncolgatni, hiszen bárkinek lehetősége van ma vizsgaközpontot létrehozni, aki megfelel a közúti közlekedésről szóló törvény idevágó paragrafusainak. Az kétségtelen, hogy a javaslatunk között szerepelt, hogy a pályára jutás feltételei szigorodjanak meg oly módon, hogy a jelenleginél komolyabb vizsgát kelljen tennie annak, aki taxis akar lenni. A már pályán lévőkkel kapcsolatban pedig az

volt az álláspontunk, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatóság által erőltetett rendszeres továbbképzés csak bizonyos területeken vonatkozhat rájuk – mint például a KRESZ-oktatás – vizsgakötelezettség nélkül. Minden ilyen irányú kezdeményezésünket azzal hártották el, hogy az EU-ban a közúti személy- és áru fuvarozók is ötvenként vizsgakötelezettség alá esnek.

• **A rendelettervezet sem tartalmazza a taxisok felesleges adminisztrációs terheinek csökkentését. Miközben a mai számítógéphálózatokra épülő világban már egy hivatalból szinte mindent el lehet intézni. Így egy igazolvány kiadásával a többi meglétét is legalizálni lehetne. Nem lenne szükség felesleges irathegyekre.**

• Az erre vonatkozó javaslatunk is többségükben süket fülekre találtak, a korábbi egyablakos kamarai rendszer továbbra is álom marad.

• **Az ellenőrzés kérdését nem szabályozza a rendelet, pedig ennek rendezése az egyik sarokpontja lehet a szolgáltatásnak. Az erkölcsi bizonyítvány hiánya, illetve az engedély nélkül végzett tevékenység milyen szankciókat von maga után?**

• Tévedés azt gondolni, hogy a rendelettervezet nem tartalmazza az ellenőrzéssel kapcsolatos szabályozást, csak ezt ugyanabban a formában teszi, ahogyan az elmúlt húsz évben, ennek pedig ismerjük a hatékonyságát. Javasoltuk, hogy ez a kérdés is kerüljön az önkormányzatok hatáskörébe, jóval hangsúlyosabban, mint jelenleg. Érveinket nem fogadták el, illetve azoknál a javaslatoknál, amelyek az önkormányzatokat hozták volna helyzetbe, mint a taxitevékenység végzésének igazi gazdáját, lehetőséget biztosítva ezzel arra, hogy a tömegközlekedés részeként kezeljék, azt a választ kaptuk, hogy ehhez az Önkormányzati Törvény módosítására lenne szükség, és ez nem a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kompetenciája.

• **Az eddig is teljesen értelmetlen vagyoni biztosíték a tervezetben a duplájára emelkedik. Egyáltalán mire kell ez?**

• A pénzügyi teljesítőképesség igazolása az egyik feltétele a pályára kerülésnek, ez valamennyi közúti közlekedési ágazatra igaz, a nagyságrendek jelentős mértékben eltérnek. Annak, hogy a vagyoni biztosíték a taxis tevékenységet végzőknél ma ebben a formában jelenik meg, annak történelmi hagyományai vannak. Emlékezzünk a közel húsz évvel ezelőtti szabályozásra, amikor a százezer forintos banki letét kiváltása érdekében az érdekképviseltek tagjaik számára állították ki a kezességvállaló nyilatkozatokat a pénzügyi teljesítőképesség igazolására. Később ezt felváltotta egy a biztosítók által létrehozott konstrukció, amely nem igazi biztosítás, hiszen az esetlegesen felmerülő költségek megtérítése után a biztosító visszaszedi a taxistól a pénzt, tehát csak hitelez. Azért az szeretném elmondani, hogy az általunk áhított nyugat-európai modellekben, ahol szigorúan szabályozott keretek között végzik a tevékenységüket a taxisok, sokkal komolyabb pénzügyi fedezettel kell rendelkezniük a vállalkozóknak, mint nálunk.

Összességében azt kell mondanom, hogy ez a rendelettervezet, ha sikerül elérnünk, hogy a pályán lévőeknek öt évente ne kelljen újból megszerezniük a jogosultságot a taxis tevékenység folytatására, semmi egyébéről nem szól, mint arról, hogy a minisztériumban kipipáltak egy feladatot. Ettől azonban a taxisok helyzete semmivel nem lett jobb és a kilátásaik sem javultak, mert a legfontosabb kérdések, a túlzott létszám, az alacsony ár, a drosztok és az ellenőrzés hiánya változatlanul megoldatlanok maradnak. Az egyértelműen látható, hogy a taxis szakmában megvan a rendezésre való igény, hiszen a másfél évvel ezelőtti több száz taxis által kitöltött kérdőíveken ezek az elvárások megfogalmazódtak. Talán abban bizhatunk, hogy a Főváros ma már hajlandóságot mutat ezeknek a kérdéseknek a megválaszolására, és az érdekképviseltek bevonásával a megoldásra törekszik.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-BK-

A képviselők buliján egy pasas a barátja társaságában odalép egy nőhöz:

– Szerintem mi hárman egy izgalmas, vad, közös szexuális kalandba fogunk keveredni.

– Szerintem is – mondja a barát.

– Szerintem nem! – tiltakozik a lány.

– Sajnálom... a kétharmad az kétharmad... * * *

Csodálatos egy ország ez az Ausztrália! Minden van ott, ami kell! Bárok nekem, strand a gyerekeknek, napsütés a feleségemnek és cápák az anyósomnak. * * *

Beléptem a tükörtojás egyesületbe. Csak a tükörből bírom megnézni a tojásaimat. * * *

70 éves bácsi feleségül vesz egy 20 éves

szépséget. Kérdezi a doktort, van-e akadálya a gyermekáldásnak.

– Hát, direkt semmi akadálya nincs, de azért azt tanácsolom vegyen fel albérlőnek valami fiatal egyetemistát.

Egy év múlva látja az orvos, hogy a férj büszkén tologat egy babakocsit:

– Örvendek, hát látja csak sikerült!

– Igen, doktor úr, az egyetemista nagyon jó ötlet volt, már ő is a hetedik hónapban jár. * * *

Egy ember nagyon fél a szellemektől, egyszer mégis éjszaka egy temetőn kell átmennie. Óvatossan lépked, amikor egyszer kopácsolást hall. Észreveszi, hogy az egyik sírnál egy munkásruhás fickó a sírkövet vési.

– Ó, csak magas túlórázik? A szívbjajt hozta rám.

– Elírták a nevem, azt javítom.

Kameraveszély

Én igazán soha nem értettem meg, miért különböznek annyira a férfi és női szexuális szükségletek. És soha nem értettem meg azokat a Vénusszal és Mars-sal kapcsolatos dolgokat. Ugyanúgy nem értettem, hogy a férfiak miért gondolkodnak fejjel, a nők viszont szívvel. És a végén, soha nem értettem, hogy miért csökken a női szexuális vágy a nagy „Igen!” kimondása után. Például: Egyik este, múlt héten, feleségemmel feküdtünk az ágyban. Már lángolt a vágy és a hormonok, amikor mondta:

– Nem tudok most, nincsen kedvem... Csak akartam, hogy megölelj egy kicsit.
– Miii?? – mondtam – ez most mit jelentsen?

És akkor kimondta a mondatot, amelytől fél minden férj a bolygón:

– Te egyszerűen nem érted az én érzelmi igényeimet, amelyekre szükségem van, mint nőnek, hogy kielégítsem a te férfi testi szükségleteidet.

A furcsa arckifejezésekre csak azt mondta:

– Hát nem tudsz szeretni egyszerűen magam miatt, és nem csak azért, amit az ágyban csinállok veled?

Rájöttem, hogy nem lesz semmi, elfordultam és elaludtam.

Következő nap felhívtam a főnököm és kivettem egy szabadnapot, hogy egész nap a feleségemmel legyek. Elmentünk ebédelni, aztán elvittem egy nagy bevásárlóközpontba ahol egy fél emeletnyi női ruhaüzlet volt. Körbementem vele, amíg kiválasztott néhány drága ruhát. Nem tudta eldönteni, hogy melyiket vegye meg, így mondtam, hogy megvesszük az összeset. Cipőt is akart, amelyik illik a ruhához, mondtam hogy vegyünk mindegyik ruhához valót. Elérkeztünk az ékszerboltig, ahol választottam gyémánt fülbevalókat. Mondhatom, hogy itt már naagyooooo izgatott volt. Biztos arra gondolt, hogy a csőd szélén vagyok. Arra gondoltam, hogy próbára tesz amikor kérte a tenisz csuklópántot, mert még soha életében nem fogott teniszütőt. Biztos gondolkodásba ejtettem, amikor így válaszoltam:

– Persze, drágám.
Szerintem már közel volt a szexuális csúcshoz az óriási izgalomtól. Végre mosolyogva szólt:

– Azt hiszem, hogy ennyi lesz. Menjünk a pénztárhoz.

Alig bírtam ki, hogy ne röhögjek, amikor válaszoltam:

– Nem tudok most, nincsen kedvem. Az arca eltorzult és teljesen elsápadt:
– Miii???

Akkor elmondtam:

– Csak azt akartam, hogy az öledben tartsad egy kicsit ezeket a ruhákat ... Te egyszerűen nem érted az én pénzügyi gondjaimat, amelyekkel meg kell küzdenem, mint férfinak, hogy kielégítsem a vásárlási vágyadat, mint nőnek.

És amikor rám nézett, úgy, mintha ölni akarna, hozzátettem:

– Hát nem tudsz szeretni egyszerűen magam miatt, és nem csak azokért a ruhákért, amiket veszek neked?

Szóval, ma este sem lesz dugás...

Igyekszünk folyamatosan felderíteni azokat a helyeket, ahol a közterületi kamerák kezelői „aktívan dolgoznak”, és büntetik a taxisokat. Talán némi segítséget nyújt ahhoz, hogy hol és mire kell vigyázni.

A BTI-be érkezett jelzések és megkeresések alapján állítottuk össze a listát, ami természetesen nem teljes, csak azokat a helyszíneket vet-tük bele, ahonnan már érkezett szabálysértési feljelentés.

A folyamatos fejlesztés érdekében kérjük jelezd, ha olyan kamerás helyről van tudomásod, ami jelen táblázatban nem szerepel, de büntet-nek.

Helyszín	Büntetési indok	Esetszám
Andrássy út – Liszt Ferenc tér	Megállni tilos tábla	2
Apáczai Csere János utca – szállodák között	Buszmegállóban való megállás	6
Apáczai Csere János utca – Vigadó	Zebra előtt 5 méteren belül való megállás	3
Aradi u. Székely Bertalan u. sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
Bartók Béla út – Csiky utca	Megállni tilos tábla	1
Bartók Béla út – Csiky utca	Zebra előtt 5 méteren belül való megállás	1
Belváros, Hold utca	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás	1
Belváros, Veres Pálné utca	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás	4
Bródy Sándor utca, Vas utca sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
Desseffy utca–Hajós utca sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
Ferihegy-1	Megállni tilos tábla	2
Ferihegy-2	Megállni tilos tábla	1
Hunyadi tér, piac	Zebra előtt 5 méteren belül való megállás	1
Irányi utca	Megállni tilos tábla	1
József körút, József utca sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
József körút, Práter utca sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
Karinthy Frigyes út, Irinyi utca sarok	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás	1
Klauzál tér, taxiállomás	Nem a felfestés szerinti várakozás	1
Kmetty utca, Bajnok utca sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
Kun utca, Teleki tér	Zebra előtt 5 méteren belül való megállás	1
Március 15. tér	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás (Turistabuszok mögött)	1
Március 15. tér, Mátyás pince	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás (mert a droszton magánautók várakoznak!)	3
Március 15. tér, Mátyás pince	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	2
Mária utca, Szemklinika	Zebra előtt 5 méteren belül való megállás	1
Múzeum körút 1., Astoriánál	Megállni tilos tábla	1
Nádor utca	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás	1
Nagymező utca, Zichy Jenő utca	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	2
Régiposta utca, Aranykéz utca sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
Szent István körút 13, Taxiállomás (!)	Megállni tilos tábla	4
Teréz körút, Aradi utca sarok	Zebra előtt 5 méteren belül való megállás	1
Városliget, Petőfi Csarnok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
XI. Bartók Béla út – Gellért tér	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás	2

Transzfer és környéke

Igen érdekes számítást mutatott egy kolléga a közelmúltban. Átalányados lévén a bevételének 80%-a költségnek, 20%-a jövedelemnek minősül. Ez a felosztás egyébként véleményem szerint elég jól megközelíti a valóságot. Nézzük a példát: 5000 forintos transzfer fuvarról van szó, mondjuk a rep-térre, vagy onnan vissza. Az 5000 Ft 80%-a 4000 Ft, ez tehát a költség, ami vállalkozásunk fenntartását szolgálja. A fennmaradó ezres a tulajdonképpeni jövedelem. Amit persze le kell adni a szál-lodaportásnak, vagy a csapatnak „jutalékként”. Mennyit is kerestünk akkor ezen a fuvaron? Csak nem nulla forintot...?

Helyszínek, melyekről még nem beszéltünk

Folyamatosan tájékoztatjuk a kollégákat azokról a helyszínekről, ahol farkasszemet kell nézni a térfigyelő kamerákkal. Vannak nagyon jó összegzések, egyik például nemrégiben Nagy Zoltán kollégánk tollából született. Most nézzük azokat a helyszíneket, amelyekről még nem beszéltünk.

VII. Madách Imre út

Nagyon sok a telefonos rendelés a MADÁCH TRADE CENTER épületénél. (Imre Bátyó' ha tudná, hogy angol nyelven neveznek el róla az épületet ...) A kollégák az épü-



VII. Madách Imre út: Itt is figyel a Nagy Testvér

lettel szemközti részen állnak meg, mert ott senkit sem zavarnak. Ne álljunk meg mégsem ott, mert egy fránya térfigyelő kamera működik a szemközti oldalon!

VIII. Illés utca

Évekkel ezelőtt beszámoltunk a kollégák kálváriájáról, akiket azért büntettek meg, mert a „Gyalogátkelőhely” előtt 5 méteren belül álltak meg. Kiderült, hogy a közeli „Nyugdíjasotthon” lakói festettek fel zeb-
rákat, illegális módon. Akkor felmentették a



VIII. Illés utca: Ne álljunk meg a saroktól 5 méteren belül

kollégákat. Viszont nem mentik fel azokat a taxisokat napjainkban, akik 5 méteren belül állnak meg a saroktól.

X. Gyakorló utca I.

Vadonatúj helyszín! A héten szerelték fel a kamerákat, és a Gyakorló utcát végig figyel! Ne álljunk meg a járdán, „tutizás” céljából, úgy ahogy az elmúlt időszakban!

Büntetés droszton állásért



Amikor a közelmúltban leírtam azt az esetet, melyben a rendőrség azért büntetett, mert a taxidroszton nem a szabálytalan felfestés szerint, hanem a józan ész alapján a járdával párhuzamosan állt meg a taxis, azt hittem, ennél nagyobb meglepetés már nem érhet. Ám a hatóság büntetési kedve határtalan, mindenféle piszlicsaré kifogás nem érdeklí, így már a taxiállomáson szabályosan álló taxist is bünteti. Legutóbb három olyan esetben is kellett kifogást írni, amikor a taxis a droszton a felfestésnek megfelelően állt, és várta utasát. A helyszín a budapesti Szent István körút, ahol 5 taxi várakozására van hely, szabványos taxiállomás-táblával jelölve, és felfestéssel megerősítve. A droszt végén „Megállni tilos – 30 méter” jelzőtábla került elhelyezésre, azzal a céllal, hogy idegen autók még csak véletlenül se álljanak be a drosztra. A közlekedésszervezők jól tudják, hogy a „Taxiállomás” jelzőtáblának nem sok becsülete van a civil autók körében, ám a megállási tilalomra figyelmeztető táblát azért respektálják. Ezért került aztán ki a főváros csaknem minden taxidrosztjának végére egy „Megállni tilos” tábla. A közterületi kamera kezelőjét azonban, úgy látszik, nem világosították fel erről a tényről, mert rendületlenül küldözgeti a TAXIállomáson álló TAXIengedéllyel rendelkező TAXI-sok által vezetett TAXI-kra is a 30 ezres büntetést. Néhány képet mellékelünk az utóbbi idők „terméséből”.



XIV. Kántorné sétány

„Amikor a hóhért akasztják!” Hónapok óta nagyon figyelek a közlekedés szabályaira, de itt én is beleestem a csapdába! Az IKEA mögött nem működik az érzékelő a jelzőlámpánál, ezért



XIV. Kántorné sétány: Csendes mellékutca, de ott a kamera

megálltam egy percre, megnézni mi is a baj. Naná, hogy az egyperces megállás miatt jött az 50 000 forintos csekk. Fél éve tart a levelezés, végeredmény még nincs. Jobb megelőzni a bajt, itt se álljunk meg a tilosban!

VI. Mozsár utca

Kollégánk nagyon kiképezte magát a VI. kerületi Nagymező utcából, ezért inkább befordult a Mozsár utcába, amikor telefonon rendelték



VI. Mozsár utca: Nemcsak a főútvonalon vagyunk a figyelem keresztútjében!

a közeli címre. Igen ám, de a Mozsár utcában nem öt, hanem tíz méterre nem lehet megállni! Taxis kollégánk ezt is megtanulta 30 000 forintért!

Juhász Péter

Válóperes tárgyaláson az asszony ügyvédje felteszi a kérdést a férjnek:

– Elmondaná, mi az oka, hogy el akar válni a feleségétől?
– Kérem, én kamionsofőr vagyok. Egész héten a környező országokat járom. Egyik szombaton, mikor hazamentem, végre ágyba bújtunk a feleségemmel, és hát eléggé viharossá sikerült az együttlét. Kis idő múlva hallom, hogy átkopog a falon az öregasszony a szomszédból: – Nem hagynák abba ezt a lármát legalább hétvégén...?

* * *

A miniszterelnök beszédet tart:

– Jövőre jobban fogunk élni, mint most!

Egy hang a hallgatóság soraiból:

– Önökért nem is aggódnánk, de mi lesz velünk?

Tágabb nézőpontból pedig engedtessek meg az a megjegyzés, hogy a budapesti taxisosok tulajdonképpen csak szabálytalanul tudják végezni a munkájukat. Vagy sehogy. A taxifuvarok túlnyomó része Budapest bővebben vett belső területére korlátozódik, ahol szabad parkolóhely elvéve sem található. A taxi tehát legtöbbször csak valamilyen okból tiltott helyen tudja felvenni és kitenni is utasát (saroktól öt méter, zebrától öt méter, megállni tilos, buszmegálló stb.) Bizvást kijelenthetjük, hogy egy átlagosan napi tíz fuvar teljesítő taxi-gépkocsivezető **600 ezer forint büntetést kockáztat** minden áldott nap! (Tíz fuvar az tíz beszállás, tíz kiszállás, összesen húsz megállás, a büntetési tétel 30 ezer forint alkalmanként.)



Március 1-jétől

Környezetvédelmi szigorítások Lipcsében is!

A Németországba induló kollégák figyelmét felhívjuk arra, hogy március 1-jétől környezetvédelmi szigorítások lépnek életbe Lipcsében, erről számolt be az ADAC Motorwelt, a Német Autóklub lapja. Düsseldorf, Neuss, és Wuppertal után Lipcsébe is csak azok a járművek hajthatnak be, amelyek ZÖLD „Környezetvédelmi matricával” rendelkeznek.

Korábban már közöltük a Németországban bevezetett új „Környezetvédelmi besorolást”. Az autót ZÖLD, SÁRGA, illetve PIROS matricával látták el, figyelembe véve az autó károsanyag-kibocsátását. Az Autóklub honlapján – www.adac.de – mindenki megnézheti, hogy az ő autója milyen besorolású. Március 1. után Lipcsébe már csak a ZÖLD matricával ellátott autót engedik be a



hatóságok!

A Németországba látogatók egyébként nagyon sok városban, belvárosban, védett övezetben találkozhatnak az Umwelt /Természetvédelem/ ZONE táblával, mely alatt kiegészítő táblán szerepel annak a matricának a színe, mellyel a védett övezetbe, vagy városba be szabad hajtani.

E matrica a magyar autósok számára is hozzáférhető például a TUV hazai irodáin keresztül. A matricát a jármű első szélvédőjén, annak jobb alsó sarkában kell elhelyezkedni.

Juhász Péter

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!
• karbantartási díj 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.

DIGITAXI

Taxióra 35 ezer forintért elvihető !

Újra kapható az EÖRDÖGH papagája.

Praktikus pótkijelző
kódkiíróval, térerőmérővel.

Érdeklődjön !
www.eordogh.hu
06/1/282-4280/101m.
06/20/959-0098



EÖRDÖGH TRADE KFT.
DIGITAXI-SZERVIZ
1196 BUDAPEST
Vas Gereben u. 113.

Országos szervizhálózat.

Kép	Típus	Rendszám	Felszereltségi szint	Extrák	Forgalomba helyezés	Km	Szín	Eladási ár
	C5 Berline	LBM-589	2,7 HDI EXCLUSIVE AUT. 208 LE	metál, biztonság csomag, technologia csomag	2008.04.22	110 000	thorium szürke	4 999 000
	C8	LID-522	2,2 HDI EXCLUSIVE 170 LE	metál	2009.07.27	55 000	alumínium szürke	4 999 000
	C4 PICASSO5	LRJ-199	1,6 HDI DYNAMIQUE 110 LE	metál, 17" alufelni, automata klíma csomag	2010.01.18	52 200	gránit szürke	4 399 000
	XSARA PICASSO	LID-817	1.6 HDI TENDANCE 92 LE	metál	2009.10.26	45 000	fekete	2 799 000
	BERLINGO	LRV-527	1.6 HDI MULTISPACE 75 LE	metál, CD	2010.04.30	40 000	szahara	3 299 000
	C4 PICASSO5	LID-766	1,6 VTI THP EXCLUSIVE 150 LE	metál, myway navigáció	2009.09.30	36 000	alumínium szürke	4 599 000
	C4 PICASSO5	LID-909	2.0 HDI EXCLUSIVE 150LE	fekete, myway navigáció	2009.10.30	28 000	fekete	5 399 000

A fenti gépjárművek megtekinthetők előre egyeztetett időpontban: Citroën Hungária Kft. 1194 Budapest, André Citroën u. 1. Tel.: +36-20-549-8086

Automata traffipaxok a fővárosban

Áprilisi tréfa

A média ismét felkapta azt a hírt, mely szerint Budapest 15 forgalmas csomópontján kamerákat szerel a rendőrség a közlekedési jelzőlámpákba, vagy azok mellé, illetve közvetlen környezetébe, amelyek május elsejétől rögzítik a tilos jelzésen áthaladókat és a gyorshajtókat. Nagy lett a pánik, és a különböző hírportálok, szakoldalak ellenőrzés nélkül tették fel oldalaira ezeket a helyszíneket. Mi megkerestük a Budapesti Rendőr-főkapitányságot, ahol röviden közölték, ez nem más, mint egy hírlapi kacska. S ennek bizony igen sokan felültek.

A hír pontosan így szól: a közelmúltban automata traffipaxokat szereltek Budapest területén több forgalmasabb csomópontban lévő közlekedési jelzőlámpába. Így, aki szabálytalanul közlekedik, számíthat arra, hogy megbírságot kell fizetnie, amennyiben fénykép készül róla. Egy másik szakoldalon már azt is lehetett olvasni, miszerint az automata traffipax lefotózza a piros lámpánál és tilos jelzésen áthaladó járműveket, zöld jelzésnél pedig a keresz-

teződésben mért szakaszon áthaladási sebességet mér. A sebességmérő műszer három fotót készít és rögzít a szabálytalanul közlekedő járművekről. A kereszteződésekkel külön fel is tüntették.

Az elmúlt hónapokban igen sokat foglalkoztunk a tilosban történő áthajtással és a sebességtúllépésekkel, így olvasóink már pontosan tudják, hogy három fotó a tilos jelzésen áthaladókra készül, míg a gyorsajtás bizonyításához egy darab is elegendő. A készülékek üzemeltetői ugyan több felvétellel is próbálják igazolni a szabálysértés tényét, de az nem ezen múlik. Egy kis tárgyi tévedés az alaphírben is elhangzik. A bírság pedig, tekintettel, hogy ezen szabálysértések az objektív felelősség mellett a közigazgatási eljárás hatálya alá tartoznak, így 30–300 ezer forintos kategóriába esnek, függően attól, ki, mennyivel szitette el az önuralmát és önkormányzatát járműve fölött a felvétel készítésének pillanataiban.

Mindezek ismeretében megkerestük a Budapesti Rendőr-főkapitányság Kommunikációs

Osztályát abban a reményben, hogy lesz egy szakelőadó, akár közlekedésrendészet-forgalomszervezési osztályáról,

készülék nem üzemeltet. Ennek ellenére a rendőrség hagyományos ellenőrző módszerekkel ellenőrizheti az ott közlekedők sebességét, KRESZ szabályok betartását."

Dátum, aláírás, ahogyan illik. Csak éppen a röhhögést nem lehetett kihallani az elektronikus levélből. Mindezt a hírlapi kacsát az egyik igencsak látogatott hírportál meg is fejelte, ugyanis a hónap első napján tette közzé. Így aki nem figyelt a dátumra bizony bedőlt az áprilisi tréfának.

Ez a hír két évente körbejár az interneten. Mint holtbiztos forrásból származó, nagyon titkos anyag. Pedig például a Szamueli(!) utca már húsz éve ismét Lónyay utca, aminek Boráros tér felőli részén soha sem volt jelzőlámpa.

Automata traffipaxszal felszerelt területek Budapesten:

- Róbert Károly körúton a Róbert Károly körút és a Reiter Ferenc utca sarkon után következő első lámpásor
- Ferenc körút - Üllői út sarkon
- Rákóczi tér, József körút (Nyugati felé)

- Attila utca - Alagút sarkon
- Hegyalja út Jagelló út sarkon
- Fehérvári úti piacnál
- Budafoki út
- Mártírok útja - Bimbó utca sarkon
- Moszkva tér
- Kőbányai út (Kőbányai út után Egészségháznál)
- Kőbányai út - Könyves Kálmán körút
- Szentendrei út felüljáró + minden lámpásor a Csillaghegyi elágazásig
- Flórián tértől a Timár utca irányába három lámpásor
- Szamueli utca Petőfi híd felhajtójánál

Büntetések mértéke 50 km/h megengedett sebesség túllépése esetén:

Túllépés mértéke:	Kirótt bírság:
15–25 km/h	30 000 Ft
25–35 km/h	45 000 Ft
35–45 km/h	60 000 Ft
45–55 km/h	90 000 Ft
55–65 km/h	130 000 Ft
65–75 km/h	200 000 Ft
+ 75 km/h	300 000 Ft

30 km/órás sebességkorlátozásnál (pl. lakott területen belül vasúti átjárónál) 50 km/óra sebességgel közlekedve 30.000 Ft-os büntetésre lehet számítani. Lakott területen belül (50 km/órás megengedett legnagyobb sebességnél) 80 km/órával közlekedve és traffipaxszal találkozva a gyorsajtási bírság várható összege 45 000 Ft.

aki többet tud erről a beruházásról és magáról a telepítés menetéről. Apró gondot jelentett a BRFK-n, ki közölje, hogy ilyen fejlesztés nincs, ők nem terveznek és szereltetnek se hová illet, erre kapacitásuk és az eszközparkjuk sincs. Ezt óvatosan fogalmazott válaszukban tudatták:

„Elektronikus úton érkezett megkeresésével kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatjuk.

Az Ön által említett keresztezésekben a Budapesti Rendőr-főkapitányság a jelzőlámpákba telepített traffipax

Kedves olvasóink, ne dőljenek be ennek az átverésnek! Idén sincs pénze a BRFK-nak ilyen szintű közlekedésbiztonsági fejlesztésre, ami persze nem jelenti azt, hogy a KRESZ előírásait ne kellene betartani. Erre a 15 kereszteződésre, illetve közlekedési csomópontokra pedig tessék odafigyelni, mert egyrészt valóban veszélyesek, másrészt két évente körbejár a hír: traffipaxokat szerel a közlekedési lámpákba, mellé, alá, fölé a BRFK. Egyelőre ez a hír nem igaz!

K.z.t.

Így is lehet

Mostanában egyre gyakrabban hangoztatják, vásároljunk magyar terméket. Kiegyezett az egyik fényoszóróizzóm, természetesen magyar terméket vásároltam. Mert ha a tulajdonos külföldi is, azért mégiscsak magyar termékről van szó. Gondolom, ez nem a reklám helye, ezért nem nevezhetem meg a gyártó céget, maximum annyit árulhatok el, hogy Budapesten, az újpesti Váci úton van a székhelyük.

Egy (!) hónap után kiegyezett az izzó, nesze neked, magyar termék. Bár a gyár mintaboltjában feleannyiba került, mint a szomszédos benzinkútnál, azért így sem volt olcsó mulatság. Havonta venni egyet, nem lesz szívemelengető. Természetesen panaszlevelet írtam a gyártónak, röviden ecsetelve a tényállást, kértem egy vizsgálatot.

Néhány hét után kaptam egy többoldalas vizsgálati jegyzőkönyvet. Fényképekkel, rajzokkal egészítették ki a jegyzőkönyvben leírtakat, amelynek a felét sem értettem. De a lényeg, nem gyártási hibáról van szó. Ők vétlenek az ügyben. Ezzel együtt küldtek – ajándékba – négy fényoszóróizzót.

Így is lehet ténykedni, eljárási! Így is lehet a vevőt megfogni, megtartani!

Mert én ezentúl is az ő termékeiket veszem.

Juhász Péter

Móricza, a te nagypapád mi volt?

- Tüdőbeteg.
- Jó, de mit csinált?
- Köhhögött.
- Hisz abból nem lehet megélni...
- Tudom, bele is halt.

Félreérthető, félreértett jelzőtáblák

Köszönettel veszem a folyamatos jelzéseket, hiányzó vagy felesleges jelzőtáblákról. Szakmai lapunkban olvashatjátok a kéréseket, kérdéseket, majd a közlekedésszervezők válaszát. Vannak azonban olyan kérések „rossz” jelzőtáblákról, amelyekkel nem foglalkozom, ugyanis azok „jó” jelzőtáblák. Csak félreérthetőek vagy félreértettek. Nézzünk néhányat ezekből.

VI. Király utca – Nagymező utca sarok

Az egyik jelzőtábla szerint elsőbbségünk van, ha egyenesen haladunk, a másik szerint pedig nem. Most hogy van ez? Az egyik jel-



VI. Király utca: Ha egyenesen haladunk nincs elsőbbségünk!

zőtábla (az alsó) azt mutatja, hogy a „Főútvonal” kanyarodik, a másik (felső) pedig azt jelzi, hogy „Főútvonalon” haladunk és most egy mellékútvonallal találkozunk. Csak itt az a „szerencsétlen” véletlen, hogy a „mellékúton” balról nem jöhet senki (mert egyirányú utca), a jobb oldali útnak meg elsőbbsége van, ha egyenesen haladunk tovább...

VIII. Mária utca – Baross utca sarok

Parkolóhely, ahol tilos megállni! Érdekes helyzet! Persze itt sem erről van szó! A „Parkolóhely” tábla itt azt jelenti, hogy olyan kör-



VIII. Baross utca: Csak a „Megállni tilos” kiegészítő jelzőtáblán látható távolság után szabad várakozni!

zetbe érkezünk, ahol fizetni kell a parkolásért. Viszont ezen az útszakaszon éppen tilos a megállás. De ha tovább haladunk, ott már megállhatunk. Igaz, fizetni kell érte...

VIII. Pollack Mihály tér – Bródy Sándor utca sarok

„Elsőbbségadás kötelező!” ott, ahol nincs keresztező forgalom! Nincs kinek elsőbbséget adni! Ugyanis három irányba haladhatunk tovább, mind a három utca „kifelé” egyirányú! Itt is egyszerű a helyzet, egészen másról van szó! A jelzőtábla nem a közúton haladóknek szól, hanem a közforgalomba bekapcsolódóknak! Azoknak, akik a mélygarázsból jönnek ki...

VIII. Fiumei út

Végre engedélyezték a járdán való várakozást a Gázművek előtti szakaszon, erről korábban már beszámoltunk. Azonban taxis kolléga nehezményezte, miért kell a járdával párhuzam-

VIII. Pollack Mihály tér: Nyugodtan menjünk tovább, ha a forgalomban haladunk, nem kell senkinek elsőbbséget adni!



VIII. Fiumei út: Parkolhatunk ferdén, még akkor is, ha az autó a kiegészítő táblán a járdával párhuzamosan áll

osan megállni, a ferde beállásnál több autó férne el. Itt újabb félreértésről van szó! Az egyik kiegészítő jelzőtábla azt mutatja, hol kell megállni (a járdán), a másik pedig, azt hogyan (ferdén). Tehát egészen nyugodtan megállhatunk ferdén, a járdán való várakozás közben.

Juhász Péter

LAPTOP JAVÍTÁS LAPTOP VÉTEL INGYENES BEVIZSGÁLÁS!

Számítógép Szerviz
a Moszkva térnél

1027 Bp. II. ker. Bajvívó u. 7.

COMPUTER PLUS

19 éve ugyanott
és ugyanazon a néven!

Tel: 214-7293

Mobil: 06 70 38 39 621

www.computerplus.hu

Laptop felvásárlás azonnal

készpénzért. Hibás laptop,

notebook, PC vétel reális áron.

A BEVIZSGÁLÁS DÍJMENTES

MINDEN ESETBEN!

Egy néger és egy fehér ember egymás mellett utaznak egy repülőn. A fehér megéhez és elővesz egy banánt. Mire a néger:

– Az mi?

– Ez egy banán!

– Ugyan, ez nem banán! Nálunk 3 kilós banánok nőnek!

Elteszi a fehér a banánt, elővesz egy narancsot. Mire a néger:

– Az mi?

– Ez egy narancs!

– Ugyan, mifelénk strandlabda méretű narancsok nőnek! – dicsékszik a néger.

A fehér elővesz egy paradicsomot, mire a néger megkérdi:

– Az mi?

– Ez? Ribizli, wazze!

Minimálbér vagy bérminimum? 78 ezer vagy 94 ezer?

Múlt havi számunkban közöltük a Nemzeti Adó- és Vámhivatal állásfoglalását arra a sokakat foglalkoztató kérdésre, hogy a taxis egyéni vállalkozó legalább a minimálbér (78 000 Ft/hó), vagy a garantált bérminimum (94 000 Ft/hó) után köteles-e fizetni járulékait. Lapzárta után megérkezett a válasz a Nemzetgazdasági Minisztérium illetékesétől is:

NEMZETGAZDASÁGI MINISZTERIUM
FOGLALKOZTATÁS-STRATÉGIÁI ÉS MÓDSZERTANI FŐOSZTÁLY

Iktatószám: NGM/7386 (2011)

Nagy Zoltán úr

újságíró

Taxisok Világa Magazin

Budapest

Tisztelt Szerkesztő Úr!

A taxis egyéni vállalkozók minimális járulékalapjával kapcsolatos megkeresésére az alábbi tájékoztatást adom.

A társadalombiztosítás ellátásaira és a magánnyugdíjra jogosultakról, valamint e szolgáltatások fedezetéről szóló 1997. évi LXXX. törvény 4. § s) pontja alapján 2011. január 1-jétől a garantált bérminimum havi összege képezi a társadalombiztosítási járulék alapját, ha az egyéni vállalkozó személyesen végzett főtevékenysége vagy a társas vállalkozó főtevékenysége legalább középfokú iskolai végzettséget vagy középfokú szakképzettséget igényel.

A garantált bérminimum eredeti rendeltetése szerint a legalább középfokú iskolai végzettséget vagy középfokú szakképzettséget igénylő munkakörben munkaviszonyban dolgozók számára fizethető legkisebb bért szabályozza. Ennek alkalmazását a taxis egyéni vállalkozó személyesen végzett főtevékenységére kiterjesztve a következők állapíthatóak meg:

A személyfuvarozó képesítésére vonatkozóan a 89/1988. (XII. 20.) MT. rendelet tartalmaz előírást, az azonban nem tekinthető legalább középfokú szakképesítésnek. Ugyancsak nem tekinthető annak a gépjárművezetői engedély és a megfelelő pályaképesítési fokozat, ami szükséges a taxizáshoz. Továbbá személyfuvarozó képesítés nem szerepel az Országos Képzési Jegyzékben sem.

A fentiek alapján álláspontom szerint a személyfuvarozó munkakör (munkaviszony esetén), illetve a személyfuvarozás, mint tevékenység (vállalkozás esetén) nem igényel legalább középfokú szakképzettséget.

Tájékoztatom egyben, hogy az Alkotmánybíróság 60/1992. (XI. 17.) AB határozatában foglaltak értelmében jelen levelem nem tekinthető a joggyakorlat alakítására irányuló, vagy egyedi ügy eldöntésére alkalmas állásfoglalásnak. Az csak a jogszabályok tartalmára vonatkozó tájékoztatásként értelmezhető, amely az egyedi ügyekben eljáró hatóságokat és a bíróságot nem köti.

Budapest, 2011. március 22.

Üdvözlettel:

Lőrincz Leó
főosztályvezető

(kiemelések a szerkesztőségtől)

A válaszok tehát igazolták eredeti álláspontunkat. Mind a NAV, mind a szakminisztérium úgy nyilatkozott, hogy a taxizás, mint „szakma” nem tekinthető középfokú végzettséget vagy képesítést igénylő tevékenységnek. A minimálisan fizetendő havi járulékokat tehát a mindenkor minimálbér (jelenleg 78 000 Ft/hó) alapján kell megállapítani. Ha valaki eddig a garantált bérminimum szerint fizette járulékait, az – választása szerint – visszatérhet a minimálbérhez. Amennyiben visszamenőleg is korrigálni akarja bevallásait, azt önellenőrzés keretében teheti meg. Mindazonáltal kötelességünk megemlíteni, hogy a minimálbér csak a minimum; nagyobb jövedelem, akár a garantált bérminimum, vagy még magasabb jövedelem után is lehet fizetni a járulékokat, ha a vállalkozó úgy dönt, hogy több személyi jövedelmet vesz ki.

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt,
2001 áprilisában

10 éve történt

Hangulatkeltés a taxisok ellen

Már tíz éve sem voltak népszerűek a taxisok a nagyközönség szemében. Sikeresen „leépítettük” azt az imázst, ami a '80-as, '90-es években még sajátja volt a szakmának. Vagyis, hogy a taxisok profi vezetők, segítőkészek, kissé, de nem bántóan „csibészek”. Ja, és van mit a tejbe aprítaniuk...

Jó hírnevünk már a múlté, megítélésünk folyamatosan romlik. Köszönhető ez a sajtó szenzációéhsége miatti általánosításnak is, ami egy 2001-es Magyar Hírlap cikkben jól tettenérhető. Az újság a fogyasztóvédelmi ellenőrzés összefoglaló jelentése kapcsán jelentette meg cikkét, és abban a következő „bombasztikus” mondatokat alkalmazta: „A taxisok ötöde fennakadt a rostán!” „... a vállalkozók jelentős része elképesztően magas összegeket kér el az utasoktól!” „A budapesti taxisokra sokkal több panasz érkezik, mint a vidékiekre.” „A vállalkozók egy jelentős része irracionálisan magas összegekért szállította az utasokat” stb. A valóságban az országosan ellenőrzött 567 taxi, ezen belül Budapesten 139 taxi ellenőrzése során 117 eseményt rögzítettek, ennek nagy része apróbb szabálytalanság volt (engedélyszám hiánya, kopott, kifakult arcképes igazolvány, szabálytalan tarifatabla, stb.) Budapesten a 139 ellenőrzött taxiból mindössze 11 esetben volt szükség valamiféle írásos dokumentációra, ebből 6 esetben csak figyelmeztetés történt. Pénzbírságot Budapesten az egész évben 5, azaz öt alkalommal szabtak ki. Ebben az időben a fővárosban 5700, országosan mintegy 12 000 taxis végezte tevékenységét. Némi alapfokú matematikai ismerettel rendelkezve mindenki kiszámíthatja, hogy hány „súlyos” szabálysértésre derült fény, mondjuk a fővárosban. Segíték: 0,09 százalék...

Erről írt a Taxisok Világa 20 évvel ezelőtt,
1991 áprilisában

20 éve történt

Levél a frakcióvezetőkhez

Az 1990 novemberében megalakult Taxisok Budapesti Kamarája legfontosabb céljául tűzte ki, hogy szabályzott legyen Budapesten a taxik száma. Ez ügyben törvénymódosítást kezdeményeztek, és ennek indoklását eljuttatták minden parlamenti párt frakcióvezetőjéhez. A létszám korlátozásától a következő elnököket remélte a testület:

- A taxiengedély eszmei értéke megnő, ezzel is kényszerítve a vállalkozót a tisztességes munkavégzésre.
 - A taxis vállalkozók egzisztenciális biztonsága
 - A hozzánk érkező külföldiek hazánkról való megítélésének javítása.
- Mint ismeretes, a direkt létszámkorlátozás azóta sem valósult meg. Áttételesen az előírások szigorítása azonban ténylegesen a létszám csökkenése irányában hatott, és úgy tűnik, ez a tendencia a jelenlegi jogszabályok várható módosítása nyomán folytatódni fog.

Néhány számadat 1991-ből

- Budataxi havi tagdíj: 1300 Ft
- Kiállási díj 30 Ft, előrendelésre 40 Ft,
- Budataxi, Rádiótaxi, City taxi tarifa: 20 Ft/km, Fótaxi 22 Ft/km
- 98-as októszámú benzín: 55 Ft/liter, Gázolaj 39 Ft/liter

Székely gyerek az apjához:

- Édesapám, nyilván valami baja eshetett a Riskának!
- Miből gondolod fiam?

– Hozza a pásztor a bőrét...
* * *

- Újranősülhetnél!
- Miért?
- Mert már unom a feleségedet.

Buszmegálló és autóbusz-öböl

Hol állhat meg a taxi?

A napokban parázs vita alakult ki a taxisok között abban a kérdésben, hogy a taxi jogosan megállhat-e a buszmegállóban. Pedig a hatályos KRESZ – bár kissé kacifántos fogalmazásban, de – egyértelműen szabályozza a kérdést. A megállásra vonatkozó talmakat a 40. paragrafus tartalmazza. Ennek (5) bekezdés h) és i) pontja generálja a vitákat. Nézzük először a hivatalos fogalmazást: *(tilos megállni) „h) más járművel a villamos, autóbusz vagy trolibusz megállóhelyet, illetőleg taxiállomást jelző tábla előtt 15 méter, utána 5 méter távolságon belül, kivéve ha útburkolati jelből más következik...”*

A kulcsszó a „más járművel”. Vagyis villamosmegállóban a villamos, autóbuszmegállóban az autóbusz, trolibusz megállóban a trolibusz, taxiállomáson meg a taxi állhat meg. Ezek a helyek és járművek nem felcserélhetők! Vagyis az autóbusz nem állhat meg a taxiállomáson, és a taxi sem állhat meg az autóbusz megállóhelyen! (Arról most ne beszéljünk, hogy a tömegközlekedés szervezői az autóbuszokat helyenként a villamossínpire terelik, és ezek a buszok időnként a

villamosmegállóban állnak meg. Érdekes jogi kérdés lenne ennek büntethetősége...)

Mindenesetre nyugodjunk bele, hogy ezen értelmezés szerint – melyet a hatóság is oszt – taxival autóbusz megállóban nem állhatunk meg. Más a helyzet az autóbusz-öböllel, amely a forgalmi sávól elkülönítve az úttest bizonyos szakaszon történő kiszélesítésével kerül kiképzésre: *(tilos megállni) „i) autóbusz-öbölben és autóbusz forgalmi sávban, kivéve a kijelölt megállóhelyen megálló autóbust (trolibuszt), villamost, a személytaxit, a betegszállító gépjárművet, továbbá 20 és 6 óra között a kommunális szemét szállítására szolgáló járművet;”*

Az i) pont kizárólag autóbusz-öbölre vonatkozik, ott ugyanis jogosan megállhat a taxi. Megállhat továbbá az autóbusz forgalmi sávban is. Igen ám, de mi a helyzet akkor, ha a buszsávban buszmegálló (nem öböl) van? Ilyen például a Kossuth Lajos utcában a Ferenciek téri buszmegálló az Astoria felé vezető oldalon. Álláspontom szerint taxi megállási szempontból ilyenkor a következő a helyzet: az Erzsé-

bet hídról lehajtv buszsáv, taxi megállhat, továbbhaladva buszmegálló, taxi nem állhat meg, csak forgalmi okból, majd folytatódik a buszsáv, taxi ismét megállhat. A buszsávban lévő buszmegállóra eső szakasz tehát nem minősül buszsávnak. Ennél részletesebben és egyben bonyolultabban elemezni az ügyet nem érdemes, már csak azért sem, mert a közlekedési hatóság azonos állásponton van: buszmegállóban büntet, buszsávban és autóbusz-öbölben nem büntet.

Azon persze lehetne hosszú és meddő vitákat folytatni, hogy a rendeletalkotónak vajon mi volt a célja ezzel a megkülönböztetéssel, vagyis, hogy busz-öbölben megállhatunk, buszmegállóban pedig nem (hiszen mindkét esetben elvileg zavarhatjuk a buszt), de szerintem nem érdemes. A hatóság nem tesz mást, mint hogy a törvényben leírtakat megköveteli és alkalmazza. Jogszabály-változtatást kezdeményezhetünk, de a hatályos rendeletet nem bírálhatjuk felül, vagy értelmezhetjük kedvünk szerint.

BTI-hírek

Irodánkban a taxis vállalkozók mellett vállalkozó családtagok, ismerősök személyi jövedelemadó bevallásának elkészítését is. A magánszemélyek adóbevallásának határideje 2011. május 20-a.



Május 31-e az iparüzési adó bevallásának határideje. Bevallást akkor is kell készíteni, ha fizetendő adó nincs. Az iparüzési adóbevallás csak „félíg elektronikus”, tehát az internetről letölthető és kitölthető űrlapot ki nyomtatva, aláírva, postán kell beküldeni. Kérjük a BTI-ben könyveltető kollégákat, hogy május második felében az aláírások végezt keressék fel irodánkat.

Egyik barát meséli a másiknak:

– Képzeld, életem legboldogabb napjait a francia teniszerpartnak köszönhetem.

– Miért? Hiszen te sohasem jártál ott!

– De a feleségem ott nyaralt tíz napig.

* * *

– Katona! Mit érez, amikor látja hazánk zászlaját lobogni?

– Szelet.

A spórolós egyterű

CITROËN C4 PICASSO LPG

A C4 Picasso-ról e lap hasábjain már több cikk is megjelent. Tervezői valóban nagyon kényelmes munkahelyet teremtettek a járművezetőnek, így ideális taxivá vált. Ám nem csak a fuvarozó, de az utas is jól érzi magát a foteleszerűen kialakított jobb elsőn, vagy a hátsó ülések bármelyikén. Még a hétüléses változat utolsó – kihajtható – székei is viszonylag könnyen megközelíthetők. Öt ülés használata esetén, a mozgatható hátsó ülésnek köszönhetően, 500–605 literes csomagtartó áll a tulajdonos rendelkezésére, ami szokatlanul nagy mennyiségű csomag elhelyezésére ad lehetőséget. Ám ezt már többször is leírtuk, így nézzük inkább az LPG-vel szerelt változat kipróbálásának tapasztalatait:

Az 1598 cm³-es motorral szerelt változat ugyanis kapható vegyes, benzin-gáz üzemre átalakítva is. A 120 LE-s (88 kW) motor gyárilag megadott benzinfogyasztása 9,3, 5,4, 6,9 liter/100 km városi, or-

szágúti, illetve vegyes használat esetén. A menetpróba alatt, kizárólag az LPG-t fogyasztva, vegyes (országút, város) használatban nekünk 9,3 litert „evett” az autó.

Ám ez így nem jelent különösebb hírt. Vi-



A pótkerék helyén az LPG-tartály található

szont, amikor az autózás végén megtankoltunk – a Citroën M5-től néhány száz méterre lévő, kizárólag LPG-t árusító kútnál – kellemes meglepetésben volt részünk. Ugyanis 300 kilométerre fizettünk 5600 forintot. Itt 1 liter LPG 198 forintba kerül. Aki nem kiszolgáltatású dízzel jár, az átérzi akkori örömmünket. Városi használat esetén – az ilyen autótaxi kollégák szerint – a C4 Picasso körülbelül 10 litert eszik gázból, vagyis kb. 20 forintra jön ki 1 km, a 35-37 forin-

tos, azonos távolságra vetített benzinárral szemben. Ez bizony még civil használatban is komoly megtakarítást jelent, a taxiüzemről nem is beszélve. A gázhasználat semmiféle plusz teherrel nem jár, ezt is leírtuk már. A C4 Picasso hidegindításkor benzinnel indul, automatikusan, majd amikor az üzem meleg állapotot eléri, „magától” vált át gázüzemre. Mielőtt az LPG elfogyyna, hanggal is jelez, ám amennyiben ezt a sofőr nem veszi figyelembe, azzal sem csinál bajt, mert automatikusan, menet közben vált át benzinre úgy, hogy abból szín-



Csomagtartó pótkerék nélkül és pótkerékkel



– Kérek egy arany Marlborót.
– Rövidet?
– Nem bánom, akkor egy vodkát is.
* * *
– Meg akarok halni! – mondja egy kiadós veszedés után a férj.
– Én is! – így az asszony.
– Akkor én már nem!

te semmit nem lehet észrevenni. A gáztartályt a pótkerék helyére szerelik, vagyis nem látszik. Aki megelégszik a kerékjavítóval, annak a teljes csomagtartó a rendelkezésére áll. Aki ragaszkodik a pótkerékhez, annak a gázbeszerelő helyen akár egy elegáns tokot is adnak. Így könnyebbé válik mozgatása. A gázbetöltő nyílás a hátsó lökhárítóba került, ez sem zavar senkit. A motorterén belül is csak az avatott szem veszi észre a kiegészítő berendezést.

A vezetőülésből jól látszik a gáztartály töltöttségét jelző ledsor, ez ad tájékoztatást arról, mennyi LPG áll még a rendelkezésünkre.

Egyébként LPG-kút ma már minden településen van. A benzinkutak jelentős része pedig képes kiszolgálni ezeket az igényeket is.

Számításaink szerint egy ilyen gázzal kb. 20–25 000 km megtételével megtérül, majd kb. 35–40%os üzemanyagár-megtakarítást hoz tulajdonosának.

Amennyiben a tarifákban nem lehet érvényesíteni a lassan egekbe emelkedő benzínárát, úgy ez is egy megoldás lehet.

Mindenesetre a Citroën-kereskedések készségeggel adnak felvilágosítást átalakítható típusaikról és az egyéb kérdésekről...

KK



A LED-sor a tartályban lévő gázmennyiséget jelzi



A fotelszerű ülések kényelmes munkahelyet teremtenek



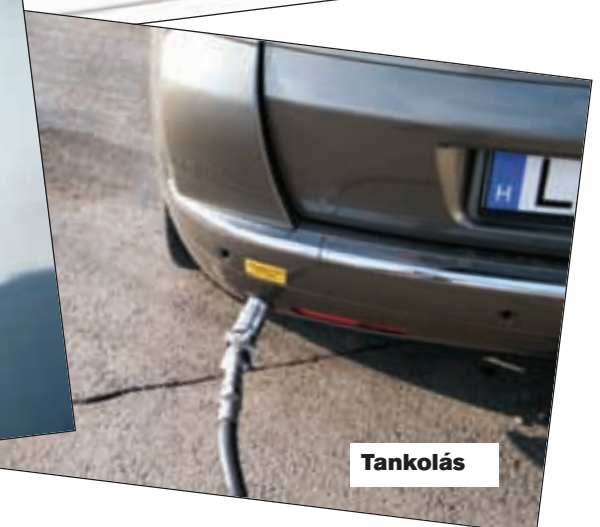
A motorterén csak ennyi változik



A műszer a pillanatnyi fogyasztást gázból is jelzi



A képen is jól látszik: 199 Ft/liter



Tankolás



TAXIS Felvétel!

Kedvező belépési feltételekkel

A FÓTAXI ZRT. az optimális létszám szintentartása céljából felvételt hirdet fiatal, nagyméretű autóval rendelkező - taxiskolegák részére.

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

- szereted a munkádat,
- tisztelsz 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 szerdán 8 órakor várjuk jelentkezésedet VIII. Kerepesi út 15. címünkön.

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

A FÓTAXI AUTÓSZERVIZ TÖBB MINT 90 ÉVES TAPASZTALATTAL SZERETETTEL VÁRJA KEDVES ÜGYFELEIT

A szervizünkbe átvizsgálásra behozott autók 3.100,-Ft+Áfa díjában INGYENESEN biztosítjuk a nálunk vásárolt olaj és szűrők cseréjét!

Szerviz: 1151 Budapest, Bogács utca 4.

Részletekről bővebb felvilágosítást a : 06-1-305-1393 és a 06-20-401-2002-es telefonszámon kérhet.

FÓTAXI

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Célszerű-e taxijával a korábbi útszakaszon tartott biztonságos követési távolság nagyságán változtatni, ha a táblával jelzett helyen halad?

- a) Igen, a követési távolságot növelnie kell.
- b) Igen, a követési távolságot csökkentenie kell.
- c) Nem.



2. Milyen távolságot kell szabadon hagynia taxijával a mozgáskorlátozottakat szállító járművek számára?

- a) A tábla előtt 5 métert, utána 15 métert.
- b) A tábla előtt 15 métert, utána 5 métert.
- c) A tábla után kb. 10-12 métert.



3. Befolyásolják-e a táblával jelzett időjárási viszonyok taxija haladási sebességét?

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



4. Helyismereti hiányossága miatt túlhaladt azon a csomóponton, amelyen el kellett volna hagynia a táblával jelzett utat. Mit tehet ilyen esetben?

- a) Lehúzódik a leállósávra, és azon visszatolat.
- b) A forgalom akadályozása nélkül visszafordul.
- c) Továbbhalad a legközelebbi olyan helyig, ahol az autópályát elhagyva visszatérhet az eltévesztett útra.



5. Mikor hajthat be taxijával a táblával megjelölt útszakaszon, ha úti célja ott van?

- a) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakban.
- b) Csak a kiegészítő táblán megjelölt időszakon kívül.
- c) Bármikor.



6. Hogyan kell megközeleltítenie taxijával a táblával jelzett helyet?

- a) Közvetlenül az átjáró előtt erőteljesen fékez, hogy biztosan meg tudjon állni a sínek előtt.

b) Csökkenti a sebességét, hogy minden irányból biztonságosan meg tudjon győződni a továbbhaladás veszélytelenségéről.

c) Fokoznia kell taxija sebességét, hogy minél gyorsabban el tudja hagyni a veszélyes helyet.



7. A táblával jelzett helyen kell utasára várnia. Köteles-e taxiját a kiegészítő táblán jelzett módon megállítani?

- a) Igen.
- b) Csak akkor, ha az egyhelyben tartózkodás az 5 perccel meghaladja.
- c) Nem.

8. Egy útkereszteződéshez közeledve taxija féktávolságán kívül észleli, hogy a forgalomirányító fényjelző készülék sárga fényre váltott. Mi a helyes eljárás ilyen esetben?

- a) A sebességváltót üresbe kapcsolja és hagyja kigurulni a taxit.
- b) Motorfékkel hagyja lelassulni a taxit és csak a lámpához közel érve használja az üzemi féket.
- c) Sebességét nem csökkentve közelíti meg a jelzés helyét, és ott erőteljesen fékez.

9. Mi a taxi holttere?

- a) A gépkocsi kihasználatlan része.
- b) A gépkocsi fordulási sugarán belül lévő tér.
- c) A gépkocsi környezetének az a része, amelyiket a taxis nem lát be.

10. Melyik felel meg a valóságnak az alábbi – perifériás látómezőre vonatkozó – állítások közül?

- a) A szemünk sarkából – a perifériás látómezőben – látott tárgyakkal – színét rosszul látjuk, de távolságukat és sebességüket kielégítő pontossággal fel tudjuk mérni.
- b) A szemünk sarkából – a perifériás látómezőben – látott tárgyakkal a távolságát és a sebességét csak pontatlanul tudjuk megbecsülni, de színét jól látjuk.
- c) A szemünk sarkából – a perifériás látómezőben – látott tárgyakkal a távolsá-

gát rosszul látjuk, a távolságát és a sebességét pedig csak pontatlanul tudjuk megbecsülni.

11. Melyik a helyes megfigyelési technika a gépkocsivezetés közben?

- a) A vezető tekintetét igyekszik az úton közvetlenül a gépkocsi elé irányítani.
- b) A vezető felváltva figyeli az út jobb és a bal oldalát.
- c) A vezető tekintetével követi azt a pályát, amelyen haladni szeretne.

12. A perifériás látómezőt érő fény, vagy az éleslátás mezejét érő fény vakít-e jobban?

- a) A perifériás látómezőt érő fény.
- b) Az éleslátás mezejét érő fény.
- c) Nincs érzékelhető különbség.

13. Gyorsabb előrehaladás érdekében célszerű-e kis távolságon belül többször forgalmi sávot változtatni?

- a) Igen, az így nyert idő gazdaságosabb üzemeltetést tesz lehetővé.
- b) Csak akkor, ha az utas nagyon siet.
- c) Nem, az átlagsebesség alig, az üzemeltetés és a baleseti veszély viszont lényegesen növekszik.

14. Ki kell-e világítania tompított fényszóróval a képen látható autót, ha nappal és jó látási viszonyok között vesz részt vele a forgalomban?

- a) Csak lakott területen.
- b) Csak lakott területen kívül.
- c) Igen, lakott területen belül és kívül egyaránt.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

● **A** hogy a kínaiak például sárkányról, tigrisről, vagy patkányról neveznek el ciklusokat, úgy mi is elnevezhetnénk az elmúlt 3 éves időszakot a recesszióról. A szövetkezet vezetésének második három éve szinte teljes egészében a válságkezelés jegyében telt el. Gondolom nem meglepő, hogy 2008 májusában, az újra választott vezetőség nem erre számítva vágott neki a jövőnek. Komoly terveink, álmaink voltak, hiszen egy nagyon eredményes időszak után voltunk. Fejlesztéseink, beruházásaink jelentős részben megvalósultak. A City Taxi stabilan gazdálkodott, létszáma fuvarszám-arányosan folyamatosan növekedett. Röviden: felfelé ívelő pályán voltunk. Ám a recesszió erősen felülírta kitűzött céljainkat. A gazdaság megtorpanását szolgáltatóként szinte azonnal megéreztük. Ma már talán ebből a szörnyű időszakból lassan kifelé lábalunk, de meggyőződésem, hogy a taxis ágazat, ahogy legelőször érezte meg a válságot, úgy utólagja is hagyja azt maga mögött. Hiszen a gazdaság többi szereplőjének megpróbáltatásai

Stabil gazdálkodás mellett befejeződő beruházások

VÁLASZTÁSOK ELŐTT A

Májusban lejár a City Taxi Szövetkezet vezetésének 3 évre szóló mandátuma, így a szövetkezet közgyűlése ismét választ majd két elnökségi tagot, elnököt és egy felügyelőbizottsági tagot. Ez a ciklikusan visszatérő folyamat első ránézésre egy cég belügyének tűnik, melynek legfeljebb az eredményéről kellene hírt adni. Ám a City Taxi – a konkurencia által sem vitatott – piacvezető pozíciójából adódóan, hosszú évek óta követhető mintát ad a többi fuvarszervező cégnek. Dön-

téseik, fejlesztéseik, érdeklődést váltanak ki az ágazat többi szereplőjéből is. A jelenleg már második hároméves periódusát maga mögött tudó vezetőség 2008-ban szembesülni kényszerült az egész világot megrengető pénzügyi, gazdasági válsaggal és annak minden ágazatot érintő következményeivel. Tamás Miklóst, a City Taxi Szövetkezet elnökét így arról kérdeztük, hogy elképzeléseiket, terveiket mennyiben sikerült megvalósítani, illetve mi az, ami elmaradt a recesszió miatt?

visszagyűrűznek a szolgáltatási szektorba, így hozzánk is.

- *Amikor 2008 vége felé nyilvánvaló lett, hogy nem egy rövid, néhány hónap alatt megoldódó válsághelyzet alakult ki a világ fejlettebb felén, hanem egy elhúzódó, nagy áldozatokat követelő hosszú folyamat elé nézünk, milyen intézkedéseket láttatok célszerűnek?*

- A létszámnövelést azonnal megállítottuk, sőt, tagságunk nyomására erőteljes csökkenésbe kezdtünk.

- *Kirúgtatok taxisokat?*

- Nem, természetesen nem így álltunk a kérdéshez, ez a Citynél

megengedhetetlen eljárás lett volna. A megoldás egyszerű volt, a természetes fogyást nem pótoltuk új kollégák felvételével. Ennek a döntésnek anyagi következményeit azonban tagjaink is megérezték, és érzik ma is. A gazdálkodást, a cég működését ugyanis nagyban befolyásolja, hogy 50-80-100 tagdíjfizető kimarad a pénzügyi rendszerből. Vagyis alacsonyabb bevételekből kell a mai napig gazdálkodnunk.

- *A korábban tervezett beruházásokat leállítottatok?*

- Azt, amit 3 évvel ezelőtt magunk elé tűztünk – meglévő tartalékainknak köszönhetően – megvalósítottuk. Ma már a félcsendes címkialadás, a chip-kártyás elszámolás, az elektronikus számlázóközpontunk ragyogóan működik. Fejlesztéseink az utóbbi években bebizonyították, hogy amikor erre az útra léptünk, nem döntöttünk rosszul. Személyes meggyőződésem, hogy e beruházások nélkül már a gazdasági válság kezdetekor komoly károkat szenvedett volna a City Taxi. A fővárosi piacon legmagasabb viteldíjunk miatt például valószínűleg elsőként kellett volna beállnunk a tarifacsökkentők hosszú sorába. Büszkén mondom, erre nem került sor. Annak ellenére, hogy olyan cég is kevés van Budapesten – a Főtaxit és az új Pentát kivéve – mely az elmúlt három év alatt nem vitte le a viteldíjat.

• *A tagság egy része ennek ellenére úgy látja, a fuvardíjcsökkentés esetleg visszahozhatná az árérzékeny megrendelőket is.*

• A ma már szinte folyamatos üzemanyagár-emelések miatt szerintem

inkább tarifát kellene emelni. Csak példaképp említem, 2008-ban a 95-ös benzin átlagára 300 Ft alatt volt. Ma 400 Ft körül van, és bizonyos piaci elemzők szerint az év végéig akár az 500 forintot is megközelítheti, de ne legyen igazuk. Az áremelkedés tehát csak az üzemanyagokat tekintve 25% körüli volt 3 év alatt. Számoljon mindenki utána, ha ez az ár a taxi üzemeltetési költségeinek kb. 30%-át teszi ki, akkor hol kellene ma lenni a 3 évvel ezelőtti viteldíjaknak? Ám legnagyobb sajnálatunkra, a kialakult válsághelyzetre adott üzletpolitikai válaszként, a taxis ágazaton belül inkább tarifacsökkentési láz tört ki. Ebbe a City Taxi nem szállt be. Annak ellenére, hogy jól tudjuk, tagságunk körében ez a mai napig fájdalmas kérdés, ami nagy vitákra ad okot. Sokan kérdezik tőlem is, hogy biztosan jól döntöttünk, amikor nem az árcsökkentés útját választottuk? Nekem meggyőződésem, hogy amennyiben 30%-kal kevesebbet fuvaroznánk – mint azt teszi a fővárosi taxipiac jelentős része – azzal csak kollégáinkat károsítanánk meg. A számok nem hazudnak, az élet bebizonyította, hogy az utóbbi nehéz időszakot átlagosan mindössze 10%-os fuvarvesztéssel éljük át. Azt pedig őszintén remélem, hogy már mondhatom ezt múlt időben. Egy 10%-os visszaesséssel pedig ma Magyarországon bármelyik területen működő szolgáltató ki egyezne. Tudom, és el is fogadom, hogy ez a taxisainknak, kollégáinknak sovány vigasz. Ők a lélek legmélyén a magyarizátnak szereplő adatokat, tényeket sohasem fogják elfogadni. Ennek ellenére tudomásul kell venni, hogy ez a válság az egész világon, benne Magyarországon is nagyon komoly áldozatokat szedett. A taxisok közül is.

- *Térjünk vissza a tervezett fejlesztésekre. Van ezek közül vala-*

Köszönet!

Sorban szűnnek meg taxiállomások a főváros V. kerületében, erről más többször olvashattatok szakmai lapunkban. Most egy örömteli hírről számolhatunk be. Kollégánk kérte, hogy alakítsanak ki taxiállomást az V. kerületben, a Váci utca – Pesti Barnabás sarkán az idegenforgalom szempontjából frekventált területen.

Féléves átépítés, lezárás után átadták a Váci utca – Pesti Barnabás utca útvonalat, és láss csodát: ott a taxiállomás a Váci utcában! Igaz, nem a kért helyen, hanem egy kicsit hátrébb, de nem az a lényeg, hanem ott a taxiállomás.

Köszönet érte!
Tóth Tibor



• A ma már szinte folyamatos üzemanyagár-emelések miatt szerintem

CITY TAXI SZÖVETKEZET

mi, ami elmaradt, illetve áttolódott a következő 3 éves ciklusra? Esetleg olyan elképzelés, melyről a gazdasági helyzet miatt lemondhatók?

• Nem mondtunk le semmiről!

Ahogy azt már mondtam, gazdálkodásunk stabil, hála a tagságunknak. Tulajdonképpen egyetlen olyan jelentős fejlesztésünk van, mely megakadt, és melynek befejezését valóban korábbra terveztünk. Ez pedig a meglévő címkidó- és elszámoló rendszerünk GPS-modullal való kiegészítése. Ezek beszerzése jelenleg már folyamatban van, olyannyira, hogy a készülék már több autókban működik, tesztüzemben. Tehát a komplett meghatározó rendszer kiépítését, az úgynevezett „néma címkidó rendszer” bevezetését hamarosan befejezzük.

• *Ez egy olyan beruházás, melynek szükségességét sokan vitatják. Miért van erre szükség akkor, amikor sok esetben egy URH-csatorna sem szól folyamatosan?*

• Az új, Budapesten elsőként megvalósított GPS alapú taxirányító és elszámoló rendszer bevezetésének több előnye is lesz. Elsősorban a központ számára egyszerűbbé válik a szabad autók fellelése. Továbbá ez a kollégáknak egy olyan szolgáltatás lesz, aminek következtében a lehető legkisebb ráfordítással, a leggazdaságosabban taxizhatnak majd. Nem kell ezt követően visszamenni a tutikba, a „kályhákhoz”, a jól megszokott drosztokra, hanem az adott helyen is lehetővé válik majd a munkavégzés. Taxisnyelven szólva: javulhat a guruló.

• *Vagyis a taxis pillanatnyi pozíciójától függ, hogy megkapja a címet, vagy sem. A központ nem „dobja fel” a munkát, hanem a GPS-adatok alapján a számítógép választja ki a közel lévő autót.*



Tamás Miklós: – A vállalkozások ma nagyon törekeny lábakon állnak

• Igen. Annak részleteit, hogy majd milyen módon sorolja rá az adott címet egy kollégára a rendszer, még ki kell dolgoznunk. De mindenképpen hisszük, ez a jövő. Ma az üres autók megtalálása a legnagyobb gond, természetesen elsősorban a csúcsidőkben, nem a nap nagyobb részében.

• *Ez egyben fuvarkényzsért is jelent majd?*

• A címkidásban egy, a közönség által elfogadott rendszer alapján dolgozunk ma is. A korszerűbb rendszerhez is tartoznak majd szabályok, melyek között szerepelhet akár a fuvarkényzsér is. Természetesen a kollégák számára az a mozgástér megmaradhat, hogy például napi két címet következmények nélkül visszautasíthatnak. Am ezt még megvitatjuk kollégáinkkal, és meg is szavaztatjuk. A lényeg, hogy ez a rendszer akár a számlázásunk, akár a szá-

bad autók feltalálása miatt egy GPS-modul beszerzéséhez kötött. Szeretném itt is leszögezni: az új számlázási, és címkidó rendszer beindítását egy nagyon hosszú tesztidőszak előzi majd meg. A teljes beindítás közgyűlésünk tájékoztatása után, annak felhatalmazása alapján történhet csak meg.

• *Ki fizeti ezt a fejlesztést?*

• A City Taxinál végső soron mindent a tagság fizet, ezt is. De semmiképpen nem úgy, hogy ezért pluszpénzt szedünk majd. Mint ahogy a POS-terminálra sem kellett többletbebefizetést kérnünk. Ezeknek az eszközöknek a beszerzését, illetve a szükséges szoftveres fejlesztést gazdálkodásunkból, meglévő megtakarításaink felhasználásából fedezzük.

• *A számlázási rendszer korszerűsítése mit takar?*

• Megrendelőink számára a számlázás során többek között a fuvarok, az összegek, a megtett távolságok, időpontok, az indulási, és érkezési adatok folyamatosan ellenőrizhetőek WEB-es felületünkön. Az így nyújtott biztonság és kiszámíthatóság óriási piaci előnyt eredményez. Ahogy már említettem, meggyőződésem, hogy a válság ellenére megszerzett pozíciónkat az ilyen fejlesztésekkel, beruházásokkal tudtuk csak megtartani. Az élet egyébként igazolta döntéseink helyességét, hiszen a többi fuvarközvetítő iroda is szépen lassan rálép az általunk már járt útra, mert erre van komoly piaci igény, amit ki kell szolgálni. A POS-terminálok is egyre több taxiban jelennek meg. A XXI. századi komfortelvárások közé ma már nehezen illeszthető az, hogy az utas kiszáll egy POS-terminálnál vagy egy ATM automatanál, és onnan kártyájáról készpénzt vesz fel, majd visszaül, hogy kifizesse a taxit. Ez nem életszerű. Szerintem a taxiban lévő POS-terminál a világ fejlettebb részén ma már kötelező tartozéka a taxinak. Négy évvel ezelőtt kaptunk épp elég kritikát, hogy minek kell ez. Jelenleg inkább az a kérdés, hogy mely cég autóiban nincs POS-terminál. Sőt, információim szerint

ma már a chip-kártyás fejlesztésünk is egyre több cégnek minta.

• *Korábban a tagság egy-egy eldöntendő kérdésre a központban elhelyezett szavazóíven választott, jó esetben 3-4 nap alatt. Ma már a POS-terminálon keresztül odavissza kommunikációra is lehetőség van. A szavazások akár néhány óra alatt eredményt hozhatnak. Népszerű ez a lehetőség a tagság körében?*

• Igen! A POS-terminál ezer karakterig gyakorlatilag mindenféle üzenet küldésére alkalmas. Ez a terminál mellékfunkciója, melyet nagyon jól ki tudunk használni. Az általánosainkat, a tudnivalókat a kollégák felé már így küldjük szét. Ez jóval diszkrétebb, mint több száz utas füle hallatára beolvasva. Nem beszélve arról az előnyéről, hogy ez megmarad a gépen, bármiikor visszanezhető. Az sem elhanyagolható szempont, hogy minden vezetés évekre visszamenőleg megkapta, hogy nem kommunikál elegendő, így egy idő után elszakad a tagságtól. Ez a rendszer ebben is nagy segítséget jelent.

• *Azt hiszem, az elmúlt 29 év egyik legnagyobb sikere, hogy adható-vehető lett a City-tagság. Így akár nyugdíjba vonuláskor, akár egy nem várt pályamódosításokor a szövetség tagja piaci ár fejében delegálhat egy arra egyébként érdemes taxist a vállalkozók közé.*

• Az egyszerűség kedvéért nevezünk licensz-rendszernek az általad említett megoldást. Annak ellenére, hogy ez nem magyar kifejezés, mégis szinte mindenki ismeri jelentését. Őszintén mondom, nagyon nagy örömünkre szolgál, hogy ezt még e ciklus végén be tudtuk vezetni. Annak ellenére, hogy kissé szkeptikusak voltunk mindannyian a tényleges működésre gondolva. Nem voltunk biztosak abban, hogy valóban beindul-e a licitálás egy-egy ilyen helyért? Hogy van-e valóságos értéke a City Taxihoz való bejutásnak? Azt tudtuk, hogy több száz főt tartalmazó várólistánk van évek óta. De vajon vállal-e közülük valaki is ezekben a nehéz időkben pluszterheket a bejutás érdekében? Örömmel mondhatom, hogy gyakorlatilag a hagyományos várólistánkat már nem is használjuk. Ugyanis kiderült, komoly igény van az ilyen módon történő bejutásra. Akkor pedig miért ne ad-

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: *www.taxisokvilaga.hu*

nánk kollégáinknak, szövetkezeti tulajdonostársainknak segítséget üzletrészüik értékesítéséhez? A piac tehát azt igazolta vissza, hogy van igény a licenszre, ha a Cityről van szó. Én ugyan összegszerűségében a jelenlegi kialakított árnál magasabbat reméltem, ám a jövőben ez nagyban változhat. Különösen, ha a fővárosban egyszer majd létszámszigorítás lesz, méginkább felértékelődhet a City Taxiba bejutás esélye.

• *A lassan két éve készülő kormányrendelet-tervezet elfogadását őszre tették át az illetékesek. Az világossá vált, hogy a droszt-létszám-tarifa-ellenőrzés kérdésköréit a rendelet nem is érintette volna, mert ezek megoldása önkormányzati hatáskörbe tartozik. Ugyanúgy, mint ahogy a térfiyelző kamerák által rögzített szabálysértésekből adódó problémahalmazt is helyben kellene megoldani. Tudtok valamilyen pressziót gyakorolni a fővárosra, hogy lépjen a lassan két évtizedes problémák felszámolásában?*

• *Ami a kamerákat illeti: van olyan kollégám, aki már 240 ezer forintnyi büntetést szedett össze azzal, hogy a napi munkáját végezte! Ez minden taxisnak rettenetes, lélekölő, és a jövedelmét érintő teher. Amiben mi tudunk segíteni, hogy a jogszabályok szinte teljes munkaidéjében a felszólalásokat, fellebbezéseket írja. Meglehetősen jó hatékonysággal. Természetesen végigjártuk azokat a rendőrségi és hatósági fórumokat, ahol valamiféle pluszsegítség, vagy valamilyen méltányosságot lehet kérni. Nem jártunk sikerrel, de ez a helyzet semmiképpen sem tartható! Valamiféle változás szükséges lenne. Ahogy az általad is felsorolt 20 éves problémahalmazban is. A főváros részéről sajnos eddig nem tapasztalunk hajlandóságot a változtatásra. Azt viszont világosan kell látni, hogy ez nem első sorban a taxicégek asztala. Velünk inkább csak a pártok képviselői állnak szóba, és ez így kevés a változtatáshoz. Az érdemi döntéseket az érdekképviselők tudják kiharcolni. Ez irányú törekvéseik mögé teljes mellzélességgel beállunk.*

• *Az elmúlt ciklus egyik legvitatottabb eseménye a repülőtér által kiírt pályázaton való szereplések volt. Egyesek szerint ez kudarc volt a javából, mások szerint viszont ilyen feltételekkel jobb hogy nem nyert a City. Mit gondolsz erről?*

• *A tagság többsége a feltételek megismerését követően felsőhajtott, de jó, hogy nem mi nyertünk.*

Az utolsó CITY taxiállomás

Nemrégiben beszámoltunk az utolsó, Gazdagréten található FÓTAXI taxiállomásról. A rend kedvéért látogassunk el az utolsó, a VII. kerületi Almássy téren lévő CITY TAXI taxiállomásra.

Ez a helyszín napjainkban már inkább csak jelkép, jelenleg a CITY-TEHER központi irodája található itt. És persze még megvan a legendás klub az alagsorban. **Juhász Péter**

Kétségtelen, hogy vannak, akik a mai napig sajnálkoznak. Én 2011. április elején felelősséggel azt mondom, hogy december 4-től a mai napig, finoman szólva nem minden tekintetben rendeződött a repülőtéri helyzet. Elég, ha csak a főváros által május 25-re felmondott taxiállomás-használati szerződésre utalok. A szolgáltatás rengeteg kiadással, feszültséggel jár, csak érdeklődni kell az onnan dolgozóknál.

• *Azt, hogy ez a három év milyen volt a taxisoknak, többé-kevésbé tudjuk. Ugyanakkor, miután a City Taxi Szövetkezet irodaként is funkcionál, így komoly működési költsége van. Miután a szövetkezet bevételei csökkentek, hogyan tudtatok e területen spórolni?*

• *A diszpécserok létszámát a megrendelészám-csökkenéssel arányosan csökkentettük, ezzel jelentős bérmegetkaritást értünk el. Irodai szolgáltatásunkat hozzáigazítottuk a recesszió miatt kialakult helyzethez, vagyis kisebb átalakításokat követően összebb húztuk magunkat, és az így felszabadított területeket bérbe adtuk. Az elmúlt 3 évre a spórolás, a racionalizálás volt a jellemző. Így próbáltuk kompenzálni a létszámcsökkentésből eredő bevételkiesést. Azért nem kis büszkeséggel mondom: az elmúlt három év alatt mi nem emeltünk tagdíjat! Hazudnék, ha azt mondanám, hogy ma ezt nem érezzük meg. Az ugyanis jogos elvárás volt kollégáink és a tulajdonostársaink részéről, ha nekik nem növekszik a bevételük, akkor a tagdíj se emelkedjen. Sajnos ez az igény az inflációt, illetve az egyéb költségeinket nem tartotta a három évvel ezelőtti szinten, így gazdálkodásunk nehezebbé vált, amit eddig eredményesen megoldottunk. A következő ciklusra megválasztott vezetőségnek ezzel a ténnyel majd számolnia kell. Véleményem szerint ez az állapot hosszú távon nem tartható fenn.*

• *Van olyan tervek, melyet meg*

szetnétek valószínű, ha a tagságtól újabb három évre bizalmat kaptok?

• *Nem titok, sokféle tervünk van. Először is a megkezdett fejlesztéseinket sürgősen szeretnénk befejezni. A létszámot stabilizálni kell olyan szinten, ami a tagságnak is megfelel, de a gazdálkodásunkat sem hátráltatja. Szeretnénk, ha a tulajdonostársak egy fuvarszámárányos létszámnöveledést engedélyeznének. A vezetőség a biztos alapokon nyugvó gazdálkodást tudta három évvel ezelőtti ígérni. Az utánunk jövő vezetéstől is ezt várjuk, hiszen a vállalkozások ma nagyon törekeny lábakon állnak. Ha a jelenlegi szintet tartani lehet, már az is komoly eredménynek számíthat. Természetesen – fuvarszervező cégről lévén szó – csak a jelenlegi fuvarszám megtartása, illetve emelése az elfogadható célkitűzés, ez közös érdek!*

• *Jelenleg jelentős piaci átrendeződés tapasztalható a szektoron belül. Tetszik, nem tetszik, az árérzékeny magánmegrendelők a legolcsóbb céget, cégeket hívják. Árcsökkenés nélkül vissza lehet legalább egy részüket csábítani?*

• *Csak apróbb intézkedéseket tudunk hozni. Aki a szakmával foglalkozik, látja, ma már a magánmegrendelői kör egy jelentős részénél a verseny csupán az árrol szól. Mi nagyon sok mindent megpróbáltunk, de ameddig a tarifához nem nyúlunk, addig komoly mozgás itt nem várható. Ezt a lépést pedig, ameddig lehet, nem kívánjuk megtenni. Kampányokat, reklámokat, bármilyen egyéb kezdeményezést lehet tenni, de az a fenti okok miatt számottevő eredményt nem hoz majd. A 150 forint közüli tarifát pedig 400 forintos üzemanyagárak mellett bevezetni következmények nélkül nem lehet.*



Gondoljon bele minden józan, a vállalkozását hosszabb távon működtetni kívánó kolléga: amennyiben bevezetik majd a 10 éves felső korhatárt a taxikra, lesz tartalék pénze egy megfelelő autó vásárlására? Félre lehet ilyen beruházásra tenni 200 Ft alatti kilométerdíjből? Kíváncsi leszek, hol az a pont, amikor a taxis elveszti a türelmét...

• *Talán az őszre áttolt új kormányrendelet rádöbbeneti a kollégákat arra, hogy a napi bevétel nem azonos a keresettel, de erről már anyiszor írtunk, úgy tűnik hiába...*

• *Sajnos úgy gondolom, itt lehet bármilyen szigorítás, nem sokkal lesz kevesebb taxis. Lehet, hogy 50–100 ember elmegy máshová dolgozni, de a többség marad, mert – bárhol is ígérték annak idején – nem tud cukrászdát nyitni Bécsben, nem lesz belőle női szabó, vagy más. A többség ehhez ért, ők taxisok. Mindenáron. Ha kell, hitelt vesznek fel a lakásukra, házukra, ha nem megy, a szüleik lakására. Inkább még jobban eladósodnak, de ebben a szakmában akarnak tovább élni. Tehát a szigorítás szerintem nem oldja meg egyben a létszámkérdést, csak jóval nagyobb terhet tesz a kollégák vállára. Ám a rendelettervezet szövege még nem végleges, bevezetését egyelőre elhalasztották. Így őszig még van időnk az egyeztetések folytatására. Viszont szeretném megragadni az alkalmat, hogy a vezetőség nevében ezúton is megköszönjem a tagság támogatását, mely a rendkívül nehéz hároméves periódus alatt végigkísért bennünket. Köszönjük a bizalmat és a nyugodt körülményeket! E nélkül nem lehetett volna eredményeket elérni egy válságos időszakban.*

• *Köszönöm a tájékoztatást és sok sikert kívánok a továbbiakhoz!*

Fizetendő legkisebb járulékok 2011. **ÁPRILIS** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap	
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén
Járulékalap: a tárgy-hónapban érvényes minimálbér 78 000 Ft	Járulékalap 10,5%-a 8190 Ft	Járulékalap 34%-a 26 520 Ft	Járulékalap 34%-a 26 520 Ft <small>(A NAV magánnyugdíjpénztári számlájára fizetendő 0 Ft)</small>
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költségekénti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2340 Ft	A járulékalap 24%-a 18 720 Ft	

– Egy ember bemegy a vendéglőbe, és levest kér:
– Pincér! Kóstolja meg ezt a levest!

– Miért? Talán légy van benne?
– Nem, csak kóstolja meg!
– Ne tán el van sózva?
– Nem, csak kóstolja meg!
– Jó, de hol a kanál?
– Hopááááá!

* * *

A feleség hazaérvén rajtakapja a férjét egy nővel az ágyban. Hirtelen dühében előkapja a pisztolyt a fiókból, s elkezd üvölni:

– Te szemét, most szétlövöm a tökeidet!!
– De drágám, legalább adj egy esélyt!
– Rendben van. Lóbálhatod!


A magánnyugdíjban maradási választó pénztári tagok továbbra is az állami nyugdíjrendszerbe fizetik a teljes (24%+10%) nyugdíjjárulékot, a magánnyugdíjpénztári számlára nem kell fizetni.

*A befizető csekkeken ezentúl az APEH helyett NAV megnevezés szerepel. A számlaszámok nem változtak, a még meglévő APEH feliratú csekkek felhasználhatók.

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 34%
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Járulékalap 3%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: 	5100 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, <u>akkor is fizetni kell!</u> (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	Járulékalap 10%-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	NAV* Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A BTI kínálata Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

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

Megnevezés	eladási ár
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, ügyintézők	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 hó papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	900.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

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

Üzemanyagárak, 2011 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	350.00	339.00	201.00
Február	365.00	355.00	216.00
Március	365.00	355.00	216.00
Április	369.00	367.00	218.00

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 közúti gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékét a 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet tartalmazza. A költségként elszámolható üzemanyag mennyisége magánszemélyek esetében (ide értve az egyéni vállalkozókat is) nem haladhatja meg az említett kormányrendeletben meghatározott fogyasztási normákat. A kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapszabványt, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabványú, illetőleg a rendeletben

meghatározottaktól eltérő fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabvány értékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján műszaki szakértő állapíthatja meg.

Korrekciós szorzók:

Városi forgalom

Lakott területen belüli forgalom esetében a lakott területet jelző táblák közötti területre alkalmazható.

Értéke:

- Budapesten 35%
 - megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosú városokban 25%
 - egyéb városokban 15%
- Közforgalmú személygépkocsi (taxi) esetében az a), b) pontban feltüntetett városokban
- mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél 35%
 - hidraulikus sebességváltóval szerelt járműnél 45%

Téli üzemeltetés

(December 1-je és március 1-je közötti időszak.)

Értéke: 3%

Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

Légkondicionáló berendezéssel felszerelt gépkocsi május 1-je és szeptember 1-je közötti üzemeltetési időszakában alkalmazható.

A téli, ill. a légkondicionáló szorzó a városi szorzóval összevonható.

Az alapszabvány helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabvány-átalány is használható. A benzinüzemű gépkocsi alapszabvány-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1000 cm ³ -ig	7,6 liter/100 kilométer
1001–1500 cm ³ -ig	8,6 liter/100 kilométer
1501–2000 cm ³ -ig	9,5 liter/100 kilométer
2001–3000 cm ³ -ig	11,4 liter/100 kilométer
3001 cm ³ felett	13,3 liter/100 kilométer

A gázolajüzemű gépkocsi alapszabvány-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

1500 cm ³ -ig	5,7 liter/100 kilométer
1501–2000 cm ³ -ig	6,7 liter/100 kilométer
2001–3000 cm ³ -ig	7,6 liter/100 kilométer
3001 cm ³ felett	9,5 liter/100 kilométer

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű (van ilyen egyáltalán...?), valamint kettős üzemű gépkocsi alapszabvány-átalány mértékét – LPG üzemanyag esetén – a benzinüzemű gépkocsi alapszabvány-átalány 1,2-es szorzatával kell megállapítani.

Egyik szomszédasszony a másikhoz:

- Tudnál ma a teraszon napozni?
- Miért?
- Mert a férjem végre lenyírná a fűvet a kertben.

*A befizető csekkeken eszentül az APEH helyett NAV megnevezés szerepel. Mivel azonban a számlaszámok nem változtak, a megmaradt csekkek változatlanul felhasználhatók.

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 tárgy-negyedévet követő hó 12-ig fizetik.

Fontos határidők

Május 12. Előző havi járulékok bevallása és befizetése

Május 20. Magánszemélyek személyi jövedelemadó-bevallása és befizetése

Május 31. Iparüzési adó bevallása

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2009.12.22 – 2010.01.25	6,25%
2010.01.26 – 2010.02.22	6,00%
2010.02.23 – 2010.03.29	5,75%
2010.03.30 – 2010.04.26	5,50%
2010.04.27 – 2010.11.29	5,25%
2010.11.30 – 2010.12.20	5,50%
2010.12.21 – 2011.01.24	5,75%
2011.01.25-től	6,00%

www.mnb.hu

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

Csekkrendelés

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

06-1-299-4000/4265

Központi Okmányiroda

1133 Budapest,
Visegrádi u. 110-112.
Tel.: 443-5747
Hétfőtől is nyitva!

Intézhető ügyek:

- Járműigazgatás
- Személyazonosító igazolvány
- Útlevel
- 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

Legfrissebb információink szerint a Központi Okmányiroda hétköznaponként 20 óráig tart nyitva!

Taxiállomás Kft.

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

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

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

Ügyfélfogadási idő

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

BTI TAXICENTRUM 1119 Budapest, Vahot u. 6.

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

Szolgáltatások:

- Könyvelés
- Elektronikus bevallások
- NYENYI (visszamenőleg is)
- Iparüzési adó
- Járuléknnyilvántartás
- Táppénz- és nyugdíj ügyek
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Szabálysértési ügyekben fellebbezések, észrevételek, ellentmondások készítése
- Taxis kellekek árusítása
- Tarifatáblák, 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.
Tel.: 430-2738

- Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása
- Kocsicsere
- Visszarendszámzás
- Arcképes taxivezetői igazolványok ügyintézés

Nyitva tartás

Hétfőtől csütörtökig
08.00–15.00
Pénteken
08.00–12.00

Palack, mint önvédelmi eszköz?

Taxis kollégánk egy palackot tart az ülés mellett, oda szorítva az ülés és a karosszéria közé. Vajon miért? Mert szomjas, és kéznél van a palack? Logikus a válasz, de nem ez a magyarázat.



Már átélt egy rablótámadást és biztonságból van ott a palack? Ha kell, jól fejbe kólintja a támadót? Szerencsére még nem támadták meg, nem fél a támadástól!

Akkor meg mi nek a palack?

Mert így véde-

kezik a tolvajok ellen!

Sok kollégánknak vitték el a pénztárcáját, a taxibrifkóját a bal első ajtón levő rekeszből. Kézügyességgel rendelkező „kedves” utasok a bal hátsó ülésen ülve, előrenyúlhatnak és elloppják a hívogató prédát.

Legtöbbször a kiürített tárcát visszahelyezik a helyére, majd odalöknek a műszerfalra valamennyi pénz előlegnek. „Várjon meg, legyen szíves, mindjárt jövőnk!”

A taxis meg vár és vár, az előleg birtokában. Csak akkor döbben rá a valóságra, ha előveszi a – kiürített – brifkóját.

Kollégánk ezért tart egy itales palackot maga mellett. Önvédelemből. Nem a testi épségét védi, hanem a pénztárcára tartalmát.

Horváth András

Drága uram, mindent meg fogunk tenni, hogy otthoni körülményeket biztosítsunk önnek – fogadja a vendéget a kis panzió tulajdonosa.

– Öszintén szólva nem erre számítottam. Csendben és nyugalomban szerettem volna eltölteni ezt a hetet!

A nős férfiak tovább élnek, de jobban várják a halált.

Az alábbi történetet taxis kolléga mondta magnóra szerkesztőségünkben, mondván, ha már ő így járt, legelőbb a többiekkel ne essen meg ilyen csúfság. A történetet köszönjük olvasóink nevében is!

A szerk.

Megloptak!

Utcai leintés volt, a Soroksári út, Koppány utca sarkon. Két férfi és két nő szállt be az autóba. Nem vagyok előítéletes gondolkodású, tehát sokakkal ellentétben én megálltam nekik, nem voltak gyanúsak. Először azt kérték, menjünk a nyolcadik kerületbe, de nem mondtak pontos címet. Elindultunk, de kértem, jó lenne, ha pontosítanák a címet. Erre megjelölték a Tömő utca – Práter utca sarkot. Gondolkodtam, hogy ez nem fog összejönni, de majd menet közben letisztázzuk. Alig hogy átértünk a Kvassay – Soroksári úti lámpán, kérték hogy forduljunk vissza, mert valamit a Koppány utcában felejtettek. Visszamentünk, az egyik srác kiszállt, beszaladt a házba, majd nem sokkal később visszajött, hogy a másik srácnak kell menni, megbeszélni az üzletet. Úgy hallottam, valami telefonüzletről volt szó. Majd visszajött, elindultunk ugyan oda, ahová eredetileg. Amikor már a kilencedik kerületi részen voltam, mondtam, hogy most már döntsék el a pontos címet, mert a Tömő utca nem található a Práterrel. Láttam rajtuk, hogy bizonytalanok lettek. A Tömő utcán gurultam fölfelé, és amikor elértem a Szigony sarokhoz, kérdeztem, merre menjek? Néhány bizonytalan címmegjelölést követően mondták a Tömő 32-38-at – ez egy toronyház - mint végcél. Kérték, hogy itt álljak meg. De én erre mondtam, hogy az út közepén nem tudok megállni, majd betolatok a ház elé. Amikor a tolatás miatt a jobb oldalamon visszaneéztem, a bal hátsón ülő srác közben ellopta a pénztárcámat az ajtózeleből. Persze nem vettem észre. Csak ő szállt ki az autóból, valamit üzletelni. Amikor a srác a kapubejáróhoz ért, a többiek is elkezdtek kiszalogatni, hogy elszívnanak egy cigit. Mondtam, semmi baj, csak valaki maradjon itt. Amikor láttam, hogy elkezdnek távolodni az autótól, kiszálltam, becsuktam az ajtókat, de mire visszaneéztem, láttam, hogy futnak be a házba, mind a négyen. Mire az ajtóhoz értem, az becsukódott, én már nem tudtam bejutni. Visszaszaladtam az autóhoz megnézni, hogy elloptak-e valamit? Akkor láttam, hogy hiányzik a pénztárcám az oldalzeleből. Hívtam a rendőrséget és a diszpécserünket, aki mondta, hogy ezen a környéken ez bevett szokás, és hátul kimennek a házból. Én abban a pillanatban hátraszaladtam a hátsó bejárat-hoz. Valóban nyitva volt a „kukás-bejárat”. Bementem a lépcsőházba, és kettőt meg is fogtam közülük. Mire kijöttek a rendőrök, csak egyet tudtam visszatartani. Miközben az intézkedés zajlott, egy fél órán belül a másikat is megfogtuk. Tehát egy fiú és egy lány megvolt. De nem azok, akik pont mögöttem ültek. A tárcámat a másik kettő vitte el. Akiket megfogtak, azok letagadták, hogy a másik kettőt ismerték volna.

Nem lett meg semmi, és persze tettes sincs. A tárcában mintegy kilencezer forint volt, a személyes irataim, rengeteg névjegykártya, a taxi-zárásaim, rengeteg telefonszám, a feltöltőkártyáim és személyes, családi fényképek

Olvastam annak idején én is a Taxisok Világában azt az ötletet, hogy láncsalaggal rögzítsük a tárcát a tolvajok ellen. Nézegettem is az autót, hogyan lehetne ezt nálam megoldani, de valahogy elmaradt. Van egy saját gyakorlatom is, amikor ilyen emberek ülnek be, akkor kiviszem az oldalzeleből a brifkót és a lábam elé teszem. Onnan nem tudják ellopni, de ezt valamiért most nem csináltam. Ráadásul máskor a pénzemet is szelektálok, így nincs benne csak 5 ezer forint. Az összes többi zsebben, vagy bárhol máshol. Most valamiért ez is elmaradt.

Tényleg csak azért mondtam el, hogy a többi kolléga ne járjon így. Ahogy azt mondani szokták, az okos ember más kárán tanul...

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

Karsan, a taxiközlekedés megújítója

Karsan, a török autóipar 45 éve működő haszonjármű-gyártója, amely úgy nyerte meg New York taxipályázatát, hogy korábban még egyetlen taxit sem készített. Licenc előállítója viszont a Peugeot Partner, a Hyundai HD 35/75, a Renault Trucks Premium, a Citroën Berlingo, a BredaMenarinibus, és a Karsan J-sorozatú minibusz járműveknek. 2010 májusában elindult New York „A Holnap Taxija” nevű pályázatán, amelyen a Nissan és a Ford autóival együtt egyike lett a három döntőbe jutott modellnek.

Emberléptékű pályázati követelmények

A New York-i városcentrumba ritkán téved magánautós, a belvárosi utcaképet taxigépkocsik uralják. Ezért döntött úgy New York város vezetése, hogy az addig nagy számban üzemelő Ford Crown Victoria Stretch gyártásának befejezése után modellpályázatot javasol kiírni a városi taxik megújítására.

E pályázatot mégsem a hatóság, hanem annak taxis szövetsége írta ki, és az ebben szereplő igénypontokat az utasok (autentikus közvélemény) fogalmazták meg. Tehát érdemes kihangsúlyozni: nem a város és nem a taxisok, hanem az utasok. Hja kérem, van még mit tanulni...

A pályázatokat a taxis szövetség gyűjtötte be, melyből az első három helyezettet a szövetség részrehajlás nélkül választotta ki. Az eredmény kihirdetését a világváros közigazgatási hatósága végezte. Az éllovasokkal a városi hatóság kötött tízéves utasszállítási megállapodást.

Az utasok által megfogalmazott pályázati igénypontok a következők voltak:

- A jármű
- feleljen meg a legszigorúbb biztonsági és tulajdonvédelmi előírásoknak;
- kiváló utazási élményt, vezetői és utaskényelmet nyújtson;
- vételára, folyamatos karbantartási és javítási költségei méltányosak legyenek;
- működtetése kis környezeti terhelésű (károsanyag-kibocsátású) üzemanyag-takarékos legyen;
- tágas utastere kis fizikai igénybevétellel elérhető legyen;
- városképi megjelenésében New York-

hoz méltó, ikonikus formai kialakítású legyen.

New Yorkban a taxi sok millió turista városzimbólumot jelentő közlekedési eszköze. Szimbólum, amely számukra érkezéskor és távozáskor a városkaput jelenti. A taxi a turisták városi bejárata, amit ezért az új New

A török taxi utasterét átlátszó üvegtető fedi, amelyen keresztül az utasok úgy gyönyörködhetnek a New York-i felhőkarcolókban, hogy a gépkocsivezető feje fölötti kijelzőn olvashatják az utcanevet, amelyen járnak



A Karsan V1 természetesen a new york-i taxik sárga színében készül



A Karsan V1 taxik hátul beépíthető földgáz (CNG), benzin-hibrid, vagy akkumulátoros villamos hajtóművel rendelhetők

York-i taxiknak az első ránézésre kell sugározniuk.

Az épületek, terek, hidak, kupolák és tornyok, a folyók és a körutak világszerte rangos jelképei nagyvárosoknak. Az Eiffel-torony, a Szent Péter-bazilika és a Szent Pál-székesegyház, a Golden Gate vagy a Brooklyn-híd, ugyanolyan vonzó részei a vá-

rosoknak, mint metrók, az autóbuszok és taxik. Mint a Big Ben, a piros emeletes buszok, a piros telefonfülkék és a fekete taxik Londonban. Ezért fontos, hogy mit jelenítenek meg New Yorkban a taxik. Ha még hozzátesszük azt is, hogy tartalmilag mit nyújtanak ezek a járművek, követhető mintát kaphatunk a közlekedési kultúra eme, városképi leg is meghatározó összetevőiről.

A török taxi innovatív alkotás. Panoráma üvegtetője főként függőleges irányban nyújt akadálytalan kitekintést a bennlők számára, hiszen New York a felhőkarcolók városa. A kitekintők látóterét a vezető feje fölé épített navigációs képernyő felirataival informatív kijelző gazdagítja. Róla leolvashatók azoknak az utcáknak és tereknek a feliratait, melyeken a taxi épp halad. Ily módon elégtíve ki az utasok aktualizáló tájékoztatói igényeit.

Célszerű részletkialakítások, másokénál humánusabb megoldások

A kis fizikai igénybevétellel elérhető utaster-kialakítás a fogyatékkal élő, mozgáskorlátozott utasok érdekében került a pályázati igénypontok közé. A Magyarországnál nagyobb lélekszámú New Yorkban 13 és fél ezer taxi működik. Közöttük mégis alig háromszáz a keresztes utasok szállítására alkalmas jármű, ami az ezzel kapcsolatos igények kielégítésének erős alulreprezentálását jelenti.

Vajon az 1,7 milliós Budapesten hány taxi reprezentálja ugyanezt?

Az erre is gondoló Karsan-tervezők színvo-

nalas megoldást fejlesztettek ki a mozgáskorlátozott utasok számára. Nekik köszönhetően a New York-i Karsan-flotta az első a világon, amely 100%-ig megfelel a fogyatékkal élő amerikaiak törvényi előírásainak [ADA-kompatibilis (ADA = Americans with Disabilities Act)].

Ez közelebbről annyit jelent, hogy a Karsan-taxi vezetője, a jármű mindkét oldalán, hidraulikus működtetéssel, kis lejtésszögű rámpát tud kitolni a székével az utastérbe behajtani szándékozó utas számára. Úgy, hogy az utas begördülése után a rámpa nyugalmi helyzetbe állítható.

Kényelmes, korszerű, környezetkímélő

A Karsan-taxi, utasok által használt területe 2,63 m². E terület előre néző ülésorán 3 utas ülhet úgy, hogy a negyedik velük szem-

ben, lehajtható ülésen foglalhat helyet. Rajtuk kívül kerékessék, kerékpár, babakocsi is elhelyezhető benne. A kézcsoomagok az utastér képernyő alatti részében, az utasok szeme előtt tárolhatók. Anélkül, hogy értük akár a gépkocsi vezetőnek, akár az utasoknak, valahová a jármű mögé kellene mennie. Azt valamennyi taxis kolléga tudja, hogy ez a hagyományos csomagelhelyezésnél miért és mennyivel biztonságosabb megoldás.

A gépkocsivezető munkatere az utastértől átlátszó műanyag fallal van elválasztva. A vezető és az utasok között a beszédkapcsolaton túl képernyő-kommunikáció számára is van lehetőség. A képernyőn mind a navigáció, mind másfajta írott információ megjelenítésére van lehetőség, ideértve az internethasználatot is.

A jármű erőforrásának farmotoros beépítése funkcionálisan a legésszerűbb megoldás. Maga az erőfor-

rás PB-gáz, földgáz, vagy benzin-hibrid és akkumulátoros villamos hajtás lehet. Környezetkímélő. Igény szerint, amennyire csak lehet.

A Karsan eddigi megítélését jól jellemzi, hogy az előzetes közvéleménykutatás alapján a válaszadók kétharmada a török járművet választotta. Ami a jármű további sorsát illeti, a cég amerikai forgalmazója 2013-tól, 10 éven át, évi 2650 járműegység értékesítésére kötött megállapodást.

Az előbbieket alapján biz-



A kerekesszékes utasok a jármű mindkét oldalán kitolható rámpán gördülhetnek az utastérbe



vást mondható, hogy „**A Holnap Taxija**” pályázat mind módszertanilag, mind a végeredményét tekintve mintaszerű megoldást hozott.

Dugódíj nélkül. New Yorkban. Ilyen minta nyomán a budapestiek tényleg csak a dugódíjra számíthatnak?

Petrók János

A felnyitható utastértetőn át szabad kilátás nyílik a felhőkarcolókra. A jobb tájékozódást a vezető feje fölött látható adatmegjelenítő segíti. Csomagok az utastér, képernyő alatti részében tárolhatók



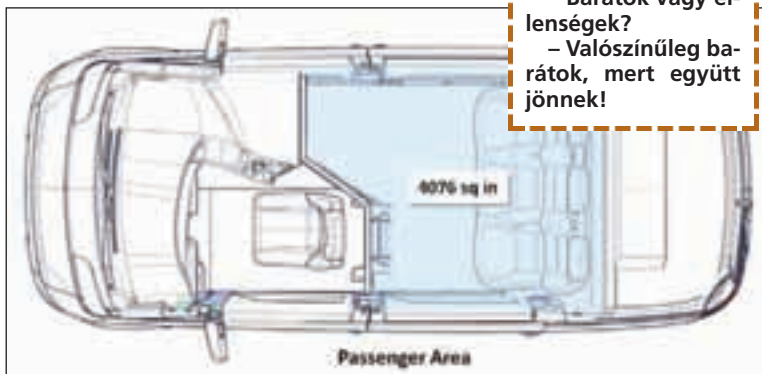
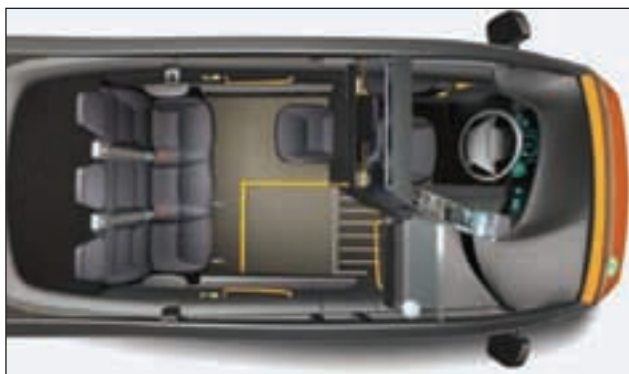
Szöke nő a lottózóban:

- Ez milyen játék?
- El kell találni 5 számot...
- És milyen meszszerűl?

* * *

Amerikai katona őrt áll az erőd tetején. Egyszer csak lekiabál a parancsnoknak:

- Parancsnok úr, jön két indián!
- Barátok vagy ellenségek?
- Valószínűleg barátok, mert együtt jönnek!



Az utastér 2,63 m²-es hasznos alapterületén 3 utas egy ülésorán, a negyedik velük szemben, lehajtható ülésen foglalhat helyet

Olcsó hús kutyának való!

Lengyel közmondás, de mennyire igaz kishazánkra is! Persze más népeknek is vannak bölcs közmondásai: az angol például azt mondja, „Ami kibillen, az visszabilen!” Ha ezt magunkra vesszük, úgy is érthetjük, hogy egy jó taxis nem idegesíti magát, ha rövid a fuvar. Tudja ugyanis, hogy a másik fuvar majd hosszú lesz. Ami kibillen, az visszabilen!

A kínai azt mondja: „Ha leszakad az ég, először az óriásokat csapja agyon!” Európában ezt úgy mondjuk: „Minél magasabban vagy, annál nagyobb tudsz esni!” Célzás ez a törtétkre, az ügyeskedőkre. De van nekünk is alapmondatunk: „Három a magyar igazság!” Ezt általában a barátom dűnyögi, a második után...

„Olcsó hús kutyának való!” Nagyon sok utas elvből nem rendel olcsó taxit, mert nem kíváncsi a lepukkadt, szakadt autókra. Viszont ezekből a rémálom-tarifákból nem lehet az autókat korrekten javítani. Nem lehet gumit cserélni, jó minőségű olajat, gyertyát, izzókat venni. A lengyelek erre mondják, hogy az „Olcsó hús kutyának való!”

Nyugatiak az alkatrészarak, a szervizdíjak, így szerintem nem lehetne „keleti” tarifákat alkalmazni. Ez nem Románia, ahol „üveggyöngyökért” fuvaroznak a taxisok. Aki igénybe vesz egy szolgáltatást, az fizesse meg annak valóságos árát. Nem lehetünk „olcsóságosok”! 2011-et írunk! Nem szabadna egy évtizeddel ezelőtti tarifával taxizni!

Mészáros Szabolcs

Nagy dolgok a kis dolgok!

Időnként szégyellem magam, hogy taxis vagyok! Fényes nappal, a város különböző pontjain megállnak a taxik, a kollégák kiszállnak az autóból, tesznek egy-két lépést és elvágzik /kis/dolgukat. Én pedig szégyenkezem helyettük...

Megértem a biológiai szükségletet, emberek vagyunk. Ám erre a problémára találni kell emberi megoldást is.

Majd mindenki egy, legfeljebb két-három helyről dolgozik. Így aztán ismeri azt a környéket. Tudnia kell, hol vannak ingyenes „lehetőségek”! Mert nyilvánvalóan elsődrendű kérdés, hogy ingyenes legyen a dolog. Egészségügyi intézmények, rendelők, kórházak, milliós hely, ahol rendezni lehet a problémát. Én a Keletitől dolgozom, itt a Péterfy Rendelőintézet. Lépcsőn fel, aztán jobbra. Vagy az Alsóerdősor utcai kórház: itt az udvarban a porta mellett a helyiség. Gázművek Fiumei út, jobbra a folyosó, folyosó közepén balra a szürke ajtó.

A város tele van benzinkutakkal. Persze tudom, „égő” csak azért bemeni. De lehet pénzt váltani a kézi mosóhoz. Akkor már megvan a „jogalap”, igénybe lehet venni egyéb szolgáltatást is, néhány óra múlva mehetünk újságot venni, aztán munkakezdekor vagy a munkavégzéskor tankolni is kell...

Ennél csak egy „égőbb” van: az utcán a járóelők, az ablakból kinézők szeme láttára pisilő taxis!

H

Alkalmazottnak lenni jó!

Kérem önöket, hogy ne mindig bántó formában írjanak az alkalmazottról. Vagy ahogy minket neveznek, a „droidokról”! Nem tudom, miért az általános támadás az alkalmazotti viszony ellen? Én például droid, vagyok, ez az én döntésem, mert nekem így egyszerűbb az életem. A főnök odaadja a kocsi kulcsot, én meg hétvégén adom neki a pénzt! Nincs gondom szervizre, könyvelőre, nem kell foglalkoznom a vállalkozói csekkekkel. Én csak egy egyszerű taxis vagyok, nem pedig Superman! Mert a jelenlegi szabályok legalább is ezt feltételezik egy taxisról.

Elvégeztem a tanfolyamot még a kilencvenes években, amikor még vállalkozó voltam. Semmi hasznát nem vettem, később sem. Minek tanultam a vállalkozói tanfolyamon azt a rengeteg felesleges ostobaságot? Könyvelés, adóismeret, vállalkozási ismeretek, taxis etika. Mennyi sületlenség. A könyvelésre ott vannak a könyvelők, az ő dolguk az adminisztráció.

A vállalkozó taxisok este, a műszak után összeszedhetik a nap közben született papírokat, amit aztán visznek a könyvelőjüknek. Göröcsölnek a számlákkal, a nyomtatványokkal. E mellett egy vagyont fizetnek a könyvelésért, továbbá fizetik a járulékokat, a csekkeket, az adókat. És akkor egész nap fáj a fejük, csak ne legyen gond az autóval. Most úgy hallom a vállalkozókat megint beültetik az iskolapadba, de ez az ő gondjuk.

Az én kezemből kifolyik a pénz, én egyszerűen nem tudok félretenni, ám így ez nem gond.

Hat napot fizetek, hét napot van nálam az autó. A hetedik nap az én tiszta pénzem! De azért hétköznap is marad ennyi-annyi.

Amerikában miért működhet ez így évtizedek óta, ragyogóan? Annak ellenére, hogy ott többségében turbános pakisztániak a gépészek. Most csinál egy százast, ami a főnöké, utána csinál egy százast, ami az övé. Ha több jön össze, több marad a zsebben. Ha kevesebb, akkor kevesebb...

Ott ez természetes, csak nálunk illetik az ilyen taxist külön jelzővel. Pedig én és társaim pontosan ugyanazt csináljuk, mint a vállalkozó kollégák. Tehát ezúton is kérem: ne bántuk az alkalmazottakat, a droidokat! Működött ez a rendszer a kockásoknál évtizedeken keresztül, még hozzá kiválóan, és szerintem működni fog még sok évtizedig!

Kovács Krisztián
taxisofőr

TISZTELT

SZERKESZTŐSÉG!

Tarifakáosz

Az érvényes rendelet szerint maximum nyolcféle tarifát lehet alkalmazni a taxizásban. A szándék jó volt. Van egy alaptarifája és vannak a pluszszolgáltatások. Erre van ott a nyolc lehetőség a tarifátáblán. Ezzel szemben – napjainkban – van az „alaptarifája” (az utcai), és a társaságok vezetői egymással versenyeznek, milyen kedvezményeket találjanak még ki, természetesen a taxisok zsebére...

Nézzük, milyen tarifákat láthatunk Budapesten: Akciós, Akciós utalvány, Állami közbeszerzés, Clubkártya, Csekkes, Egyszerű, Éjszakai utcai, Extra kedvezmény, Hotel, Kedvezményes, Kiemelt céges, Korrekciós, Különleges kívánságok, Négy utas vagy több, Öt utas vagy több, Pályázat, Szerződéses, Telefonos, Törzsutas, Transzfer korrekció, Utcai, Vendég, Vendéglátó, Vidéki, Vidék 200 km felett, VIP.

Most lehetne bevezetni az egységes tarifát, úgy, hogy a Gazdasági Versenyhivatal se tudjon belekötni. Ugyanis a jelenlegi helyzetet tudomásul veszi a GVH. Azt, hogy a társaságok majd mindegyike ugyanazt az utcai tarifát alkalmazza. A legtöbb taxitársaság (City Taxi, FÓTAXI, Max Taxi, MB Elit, MiniMobil, Nemzeti Taxi, Normál Taxi, Penta Taxi, Rádió-Tele5 Taxi, Taxi4, Volán Taxi) elérte a 240 forintos, maximális viteldíjat. Csak három társaság (6x6 Taxi: 229, Budapest: 239, Taxi Plus: 230) marad el ettől az összegtől!

Most kellene egy azonos tarifát alkalmazni és csak az „utcaival” dolgozni. Minden mást elfelejteni. A taxisoknak még órát sem kellene állítani, hiszen minden órában bent van a 240 forintos tarifája. Talán most kellene összefogni!

Horváth András

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

Az élet olyan, mint a Lánchíd.

(Karinthy Frigyes)

Az történt, hogy eltűnt a faluból a bölcs rabbi. Égre-földre keresték, mindenhova benéztek, mindent átkutattak, de sehol nem találták. Volt rabbi, nincs rabbi. Ám hosszú-hosszú évek után megjelent. A falubeliek örvendezve körülállták, kérdezősködtek, faggatták: „– Hol voltál?”, „– Mit csináltál?”. „– Gondolkodtam” – válaszolta a rabbi. „Gondolkodtál? – csodálkoztak a hívek –, és min gondolkodtál?” „Azon, hogy mi az élet” – így a rabbi. „No, és mire jutottál, mi az élet?” – kíváncsiskodtak és sürgették izgatottan. „Az élet: egy mély kút” – mondta a rabbi meggyőződéssel. Ám a falubeliek a válaszon igen megütköztek: „Ennyi sok év után, ennyi évek önemésztő gondolkodása után csak ezt tudod mondani: mély kút?” Mire a rabbi: „Igen, az élet egy mély kút..., de lehet, hogy nem az...”

Hogy mi az *élet*, micsoda, mi fán terem, mi az értelme stb., stb. – fennkölt gondolatok sokasága boldogíthat és elégíthet ki kedves mindnyájunkat. Mint gyarló halandóknak az a kivételes szerencsénk, hogy halhatatlan írástudók, gondolkodók, magasztos elmék igyekeztek fölvilágosítani minket e tárgybul, tessenek csak beütni a Gugliba azt, hogy: „Mi az élet?” vagy azt, hogy „Az élet értelme”, és máris ömlenek, zuhognak ránk az információk, akár csak a reklámszövegek. A „bölcs” mondások terén bőségebb a választék, mint teszem azt a mosóporok esetében – pedig az nagy szó ám! Versengenek egymással a „lényeglátók”, hogy belénk szuszakolják magasztos „életeszmeiket”, amit aztán persze – tisztelet a kivételnek – bolondok lennének maguk gyakorolni.

Mivelhogy akár tetszik nekem, akár nem, életem (magasztosan: életutam) valószínűleg utolsó szakaszát élem, megengedhetem magamnak azt a ridegnek tűnő úri gesztust, hogy csak legyintsek, amikor ilyes kioktatást hallok, olvasok, miszerint: „Azért élünk, hogy...”, s morgok egy jóízűt: „Húzzál el, kisapám a tudományoddal, nekem *te* ne mond meg, hogy *én* miért élek, mi végre vagyok a világon!”.

No jó, de valami gondolatfélét már csak az illendőség kedvéért is ki kéne izzadni magambul arra az esetre, ha netán egyszer hátulról mellbe kapom a kérdést: *Mi az élet?*

Kendteknek bevallom: nekem abszolúte mindegy, hogy az élet egy mély kút, felőlem lehet akár Lánchíd is. De: ilyen és ehhez hasonló faggatódzással mélyégesen megsérteném például azt a korosodó édesanyát, aki *élete értelmét* abban látja, hogy évtizedek óta egymaga ápolja mozgásképtelen magatehetetlen gyermekét, azt a feleséget vagy férjet, aki évek-évtizedek óta reménykedve küzd párja *életben maradásáért...* és még sorolhatnák, kendtek is tudnának példákat.

Mégis: van ám minékünk olyan költőnk, aki igen hasonlatos hozzánk, egyszerű emberekhez. Vagyis olyan, mint mink (többségünk). Aki tudatosan kerülte a „fennkölt” gondolatokat, az élet úgynevezett „nagy kérdéseit”, vizolygott minden költői „magasztosságtól”, nem akart népet-nemzetet „csatára hinni”, „helyes útra téríteni”, ugrabugráltatni, kioktatni. Ő „csak” az élet, az emberi lélek „apróságait”, kicsinyke rezdüléseit érzékeltette játékosan, könnyedén és utánozhatatlan bájjal.

Kosztolányi Dezsőnek hitták, s éppen Virágvasárnap született e drága ember, vagyis a húsvét előtti vasárnapon, a Nagyhét kezdetén, barkaszentelés napján, amikor a kisgyerekek azt énekelik, hogy: „Bújj, bújj, zöld ág, zöld levelecske, nyitva van az aranykapu, csak bújjatok rajta...”

Gyermek módjára szeretett volna átbújni az „aranykapun”, de hát elé tolakodtak a „felnöttes” kérdések, amelyekre persze a maga sajátos módján válaszolt, pedig hát őt sem kímélte a szenvedés – de erről majd a vers után:

ÉNEK A SEMMIRŐL

Amit ma tartok, azt elejtem,
amit ma tudtam, elfelejtem,
az arcomat kezembe rejtem,
s elnyúlok az üres sötétben,
a mélyen-áramló delejben.

Annál mi van, a semmi ősebb,
még énnekem is ismerősebb,
rossz sem lehet, mivel erősebb
és tartósabb is, mint az élet,
mely vérrel ázott és merő seb.

Szokatlan-új itt ez a köntös,
pár évre szóló, szűk, de göncös,
rossz gúnya, melyet a könny öntöz,
beh otthonos lesz majd a régi,
a végtelen, a bő, közömbös.

Én is öröktől ebbe voltam,
a semmiségre ráomoltam,
míg nem javultam és romoltam,
tanulni sem kell, tudjuk ezt rég:
eltűnni és feküdni holtan.

Ha félsz, a másvilágba írd át,
verd a halottak néma sírját,
tudd meg konok nyugalmuk írját,
de nem felelnek, úgy felelnek,
bírnak mi is, ha ők kibírják.

Pajtás, daloldj hát, mondd utánam:
Mi volt a mi bajunk korábban,
hogy nem jártunk a föld porában?
Mi fáj szivednek és szívednek
Caesar, Napoleon korában?

Ez lenne hát az élet.

Csak rövid közjáték?
Előtte-utána nincs
semmi? Magunknak
kell *mindent* elviselni?

Naná! Hiszen mihe-
lyettünk más nem élhet-
ti a magunk életét! Ép-
pen ezért abba lehető-
leg ne szóljon bele
más anya szülőtte.

Íme utolsó versei-
nek egyike. Ekkor már
nagybeteg. 1933-ban
fedezték fel inyén a rá-
kot, három évig műté-
tek sokaságát végez-
ték el rajta. Irgalmatlan
szervenvedések közepet-
te, orrán keresztül,
csövön át juttatták fo-
lyékony ételhez. Besz-
zélni már nem tudott
– de írni igen, szinte
élete utolsó percéig.

1936. november 3-
án ért véget földi élete.

A Kerepesi temetőben
nyugszik, ha van ide-
jük, kedvük, hangula-
tuk, egy derűs tavaszi
hétvégén látogassák
meg őt.

Valamék évforduló-
ján új síremléket ka-
pott, kissé megszep-
pentem, amikor azt
megláttam, illik-e, nem
illik-e őhozzá? – de
ezt döntse el versei-
nek olvasója.

Házastárs feleség mondja a férjének:

– Mennyivel jobban tettem volna, ha magához az ördöghöz mentem volna feleségül!

– Erre ne is gondolj! Közeleli rokonok nem házasodhatnak!

Egy nő bemegy a zöldségeshez és kér két kiló szőlőt.

– A férjemnek viszem, tudja, nagyon szereti. A szőlő nem tartalmaz semmi mérgező anyagot?

– Nem asszonyom, azt a patikusnál vehet rá.

Három elítélt beszélget a börtönben:

– Titeket miért ítélték el? – kérdi az egyik.

– Elkötöttem egy autót, egymillió forintos kárt okozva. És te?

– Én loptam az állam pénzéből, kétmillió forintos kárt okozva.

– Hát te cimborá? Te mit csináltál?

– Én hárommillió forintos kárt okoztam.

– Na akkor te vagy itt a legjobb. Hogy csináltad?

– Hóvirágot szedtem.

Tarifázzunk!

Orök vita forrása Budapesten a taxik eltérő tarifája, az „alágérgetés”. Legutóbbi információink alapján ma a fővárosban nappali időszakot feltételezve 140 és 240 forint közötti kilométerdíjak bármelyikével találkozhat a kedves utas (a „visszapörgetések” nyomán kialakuló ennél is alacsonyabb, esetenként 106-108 forintos tarifákkal itt nem foglalkozunk). Melyik a rentábilis? Meg lehet élni 140-150 forintos kilométerdíjból? Vagy még a 240 is kevés? A vélemények eltérőek, mindenki körömszakadtáig védi a saját igazát, pedig tulajdonképpen itt nem egy elvi, hanem egy igencsak gyakorlati, matematikai kérdésről van szó.

Százféle tarifaszámítás készült már az elmúlt években, de két egyforma eredménnyel még nem találkoztunk. Persze ez nem csoda, ha figyelembe vesszük az igen heterogén gépkocsiparkot, úgy típus, mint évjárat tekintetében. A legidősebb taxi tudomásunk szerint egy 25 éves Merct, a másik véglet pedig egy szintén Mercedes, csak hogy a legújabb, 2010-es modell. Gondolom, kicsit több mint tízmillióért... De találkozhatunk az utcán Suzuki Wagon R-rel, és Ladával is. Az

autók árának és amortizációjának mértéke tehát igen nagy szórást mutat. Csakúgy, mint a kihasználtsági százalékok. Ma, a „kályhataxizás” korában a hasznos kilométerek aránya az összes kilométerrel összevetve a 40 százalékot alig éri el. Száz megtett kilométerből legalább hatvan utas nélkül teszünk meg. Ám vannak az „öreg rókák”, akiknek a kisujjukban van a város, és a külterületről is tudnak fuvart felvenni, ezért nem jönnek vissza a megszokott drosztra üresen, hanem várnak. Várnak. Néha igen sokat várnak...

Ezzel együtt hetven százalék feletti kihasználtságról nem beszélhetünk, ez a Főtaxi norma volt még abban az időben, amikor a „fák is integettek”.

Van egy konkrét példám: november közepétől december végéig terjedő időtartam teljesítése tekintetében megvizsgáltunk egy olyan taxit, amelyen két taxis felváltva dolgozott éjjel-nappal, tehát az autó szinte folyamatos üzemben volt. Ezen időszakban a gépkocsi 6392 összes kilométert tett meg, a hasznos ebből 3426 volt. Bevétel 739 860 forint. Kihasználtság, vagyis a hasznos kilométerek aránya 53,6%. Egy hasznos kilométerre 216 forint bevétel jut (alapdíjjal, ketyegővel együtt, tehát rögtön kiderül, hogy nem lehet túl magas az alkalmazott tarifa...). Az összes kilométerre jutó bevétel azonban sokkal fontosabb mutatószám, hiszen a költségek tekintetében ezzel kell számolnunk. Nos, esetünkben a 739 860 forint 6392 kilométeren oszlott meg, egy megtett kilométerre tehát 116 Ft jutott. Hát ez nem valami sok. Átlagos autót számolva az önköltség – amortizációval együtt – valahol 70 és 100 forint között lehet, taxisaink tehát 16 és 46 forint közötti összeget realizálhattak vállalkozói nyereségként minden egyes kilométerre. Összesen tehát 102 000 és 294 000 forint közötti összeget. Nem is rossz! – mondod. De nem is jól – mondom én. Nézzük, mit kell fedezni ebből a jövedelemből: a munkabért, annak adóit és járulékait, a társasági tagdíjat,

a drosztdíjat, (ezek nincsenek benne az autó önköltségében), egyéb privát kiadásokat. Számoljunk minimálbérrel, ami jelenleg bruttó 78 000 Ft. Ezt illik megtermelni. Ennek járulékai 34 710 forintot tesznek ki, ennek is ki kell jönni. Társaság tagdíja mondjuk 60 000 Ft. Hol is tartunk? Közel a 173 000 forinthez. Az első határra számolt nyereséget már túlhaladtuk, veszteséget termeltünk. De még mindig lehetünk nyereségesek, ha ügyesek vagyunk! Valóban? Akkor most e fenti összeget szorozzuk meg kettővel, hiszen két gépkocsivezetőről volt szó. Aztán szorozzuk meg még másfélszerrel, mert nem egy, hanem másfél hónapról volt szó. A végeredmény 516 630 Ft. A nyereségünk legfeljebb 294 000 forint volt. Szívós, kitartó, éjjel-nappali munkával elértük, hogy ezt a másfél hónapot – amelyek egyébként az év taxizás szempontjából legideálisabb időszakára estek – sikerült 222 630 forint veszteséggel zárjunk.

Ezek a számadatok egy konkrét esetre vonatkoztak. Készítsd el te is a saját számításodat mondjuk egy hónap tekintetében, ne csalj, ne csapd be magad és a végén ne fakadj sírva: saját magadnak fogod bebizonyítani, hogy dacára a nap mint nap a brifkóban megjelenő néhány ezer forintnak, jelenlegi tarifáddal hosszú távon csak veszteséget termelsz.

Meddig érdemes „kályháznunk”?

Egy taxis vállalkozó mielőtt elkezdi tevékenységét, számol, ha jól akar magának. Napjainkban egy átlag taxinak körülbelül 600 000 ezer forint összbevétel szükséges havonta. Erre megy – átlagosan – 4000 kilométert (napi 130-135 kilométert). Így egyértelmű az alaphelyzet: kilométerenként (minden megtett kilométerre értendő!) 150 forint bevételt kell „csinálni”.

Ebből nyilvánvalóan következik, hogy a 150 forintos viteldíjak, illetve az ez alattiak teljesen komolytalanok, gazdasági szempontból veszteséget jelentenek. Egy „szotyitaxinak” szinte állandóan (!) utassal kellene mennie, hogy gazdaságos legyen! Ezen csak a fuvaronként beütött alapdíj, illetve a ketyegő javít valamennyit, de nem eleget. A taxitársaságok egy része – szerencsére – realisabb, 220-240 forint körüli tarifával dolgozik.

Érdeemes megfigyelni, hogy ezzel a tarifával meddig éri meg „kályháznunk”? Milyen hosszú fuvar hoz nyereséget azoknál, akik így taxiznak? Mert legyünk őszinték, hiába a „sorelső” vagy a „droszelső” rendszer, nagyon sokan még „kályháznak”. Kérdés tehát, meddig érdemes visszamenni a „bázisra”?

Számoljunk a 220 Ft-os kilométerdíjjal, ketyegő nélkül, az egyszerűség kedvéért. Ha egy kilométer a fuvar, akkor ezek szerint a bevétel 520 forint (300 forint az alapdíj, 220 forint a kilométerdíj). Erre – jó esetben – megy a taxis két kilométert (egyét oda, egyet vissza). Tehát már csak 260 forint összbevétel jut

egy kilométerre. Ez ragyogó! Ha két kilométer a fuvar, akkor a bevétel – a példa kedvéért továbbra is ketyegő nélkül – 740 forint. Az

szabbb löketek gyakorlatilag a reptereket jelentik. Sajnos, ha nincs visszafuvar, az ilyen út veszteséget jelent.



egy kilométerre eső bevétel viszont jó esetben már csak 185 forint, ám még ez is jó. Négy kilométer esetén a ketyegő nélküli bevétel 1180 Ft, vagyis oda-vissza számolva már csak 147 Ft jut egy kilométerre. Ezen a kapott összegben természetesen javít a ketyegő és ront, hogy a taxisok többsége jóval 50% alatti kihasználtsággal dolgozik.

A mellékelt táblázat kissé leegyszerűsítve mutatja, milyen bevételt érhetünk el kilométerenként, figyelve a fuvarok átlagos hosszát.

Egyértelmű, hogy a 4 kilométeres fuvarnál még érdemes visszagarulni a kiinduló helyre. (Egyébként ez megegyezik napjainkban az átlagos fuvarhosszal...) De a hosszabb fuvar – egyértelműen – veszteséget termel, ha „kályháznak”! A 10 kilométernél hosz-

Raadásul majd' minden taxitársaság különböző elképesztő mértékű kedvezményeket vezetett be a repülőtéri fuvarokról. Így viszont a taxisnak még nagyobb a vesztesége az ilyen utakon. Ebből csak úgy lehetne jól kijönni, ha jutna mindenkinek visszafuvar, ám ez ugye még mesének sem menne el ma Budapesten. De én az alaphelyzetet sem értem. Miért kell kedvezményeket adni a repülőtéri fuvarokról? „Alaphangon” kifizez az utas több tízezer forintot egy repülőjegyre, tengerentúli esetben akár félmilliót! Mi szüksége van a 4-600 forint kedvezményre? A taxisnak meg létkérdés ez a pénz is!

Ha varázsló lennék, megszüntetném a repülőtéri kedvezményeket, és persze a 200 forint alatti tarifákat is!

Kérések taxiállomásokkal kapcsolatban



I. ker. Ostrom utca. A taxisok már csak hátrébb mernek megállni

Ostrom utca

Terelőszigetet alakítottak ki a taxiállomás elejének magasságában. Ez roppant balesetveszélyes, mert mindössze 1 méter 80 centiméter maradt a járdasziget és a taxiállomáson álló taxik között. Erre a ténnyre már akkoriban is felhívtuk a kivitelezők figyelmét. Azóta két taxit is összetörték. A taxik most már csak hátrébb mernek megállni. Kérjük a taxiállomást hivatalosan is hátrébb helyezni.



V. Március 15. tér. Elkoptak a felfestések és büntetnek a kamerák kezelői

V. Március 15. tér

Egymás után büntetik a taxisokat a térfelügyelő kamerák felvételei alapján, mert a saroktól 5 méteren belül állnak meg. De itt éppen így van kialakítva a taxiállomás, csak éppen a felfestések elkoptak! Kérjük az útburkolati jeleket („Taxiállomás”) újra festeni.

Hamis bankókkal próbálkoznak a taxisoknál

Húszezres után százeurós

Az elmúlt hetekben az ország több pontján is megjelentek hamis százeurósok, amelyekkel elsősorban taxisoknál próbáltak meg fizetni északi szomszédunktól érkező fiatalok. Míg korábban a húszezresek voltak különösen szemrevalók az éjszakai félhomályban, most a valután próbálnak így túladni egyesegek. Egy nyitrai férfit már őrizetbe vett a rendőrség, úgy tűnik, ő és két társa a pénzgyártó a Felvidéken.

Éjszaka, hajnali órákban fiatalok érkeznek a taxishoz. Beülnek, összehoznak vagy 2500 forintnyi viteldíjat, majd hangosan, jó hangulatban távoznak a sofórtól. A kormányánál ülő pedig figyel a társaságot, nehogy megkarcolják az autót, nehogy letörjék a visszapiillantó tükröt. A pénzzel szinte alig foglalkozik. Látja, hogy húszezres. Visszaad, majd megy tovább az éjszakába. Órákkal később, a reggeli elszámolásnál válik számára gyanússá a papírpénz. Jobban szemügyre veszi, s csak akkor látja, hiányzik belőle a vízjel, s bizony ez csak egy jó minőségű – hivatalosan – a megtévesztésre alkalmas, másolt bankjegy. Utasairól semmit sem tud, a rendőrségen bejelentés tesz a történetekről. Ott vallomását jegyzőkönyvezik, a „húszezresét lefoglalják”, neki pedig marad a tapasztalat: hajnali órákban a nagyobb címleteket alaposan nézze meg, mert könnyen pórol járhat.

Mint az a rendőrségi jelentésekből kiderül: az elmúlt időszakban nem csak a hamis húszezresek, de Szlovákia felől hamis százeurósok is bekerültek az országba. Ennek is egyik áldo-

zata egy taxis volt, aki ugyancsak késői éjjeli órákban, rossz látási viszonyok között kapott egy ilyen bankót. Ő azonban még időben észrevette, hogy hiányoznak a biztonsági azonosító jelzések.

Értesítette a rendőrséget, akik ezt követően előállítottak majd kihallgattak egy 27 esztendő nyitrai férfit, aki elmondta, két társával pénzt állítottak elő, de az általa forgalomba hozni próbált hamis bankó volt az első, amellyel próbálkoztak. Ellene pénzhamisítás gyanújával indult eljárás, míg társai felkutatását a rendőrök azonnal megkezdték.

Az egyik elkövető fiatalkorú, esetében a büntetési tétel felelődik. A három pénzhamisító szabadlábon védekezhet.

A hamis húszezer forintos gyártójáról egyelőre nincs bővebb információ, ám ezek az esetek is figyelmeztetnek: érdemes alaposan



megvizsgálni a nagyobb címletű hazai bankjegyeket, a külföldieket pedig különösen, nehogy pórol járjunk.

Cash

Pistike bóg, mikor az anyja hazaér. Kérdezi, mi a baj?

- Apu kétszer is megvert.
- Miért?
- Megmutattam az ellenőrzőt.
- És?
- Tele volt egyessel, kettessel.
- Ezt megértem, de miért vert meg másodszer is?
- Mert kiderült, hogy az ő gyerekkori bizonyítványát mutattam meg.

Öreganyó megy az utcán és meglát egy úthengert az árokba borulva. Rosszallóan így szól:

- Mert mennek, mint az állat!

A repülön egy nő nézeget kifelé az ablakon, amikor megjelenik egy férfi ejtőernyővel, és így szól:
- Nem jössz velem, szivi?
A nő sértődötten elfordul. Mire az ejtőernyős:

- Kár, pedig én vagyok a pilóta.

Mosóporreklám:

- Nézze milyen ragyogóan fehér lett ez az ing!
- Szép, szép de nekem kockásan jobban tetszett...



A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.

Mérvégi Irgalmasok
20/583-1957
Ventus-953 Kft.
H-1191 Budapest, Keresztúr s. 55.
www.ventus-953.hu (36-1)307-5200, (36-1)306-7579

DOBJ EGY 6-OST ÉS ÁLLJ KÖZÉNK!

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

Feltételeink, illetve elvárásaink a következők:

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

Kedvezmények:

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

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

www.6x6taxi.hu



SZERVIZ NÉLKÜL IS:

JOBBAN HÚZ! – KEVESEBBET FOGYASZT!!! TÖBBSZÁZEZER km UTÁN is tökéletes!!!

Ki az az autós – pláne taxis! - akinek mindegy, hogy napokra kiesik a munkaeszköze?

Ki az, akit nem érdekel, hogy mennyibe kerül az üzemanyag?

Kinek közömbös, hogy hosszú életű-e a gépjárműve – ráadásul jó állapotban, minimális fogyasztással és környezetszennyezés nélkül?



A balra látható Suzukit láthatja a fővárosi utcákon.

15 éves, 1100 Swift. 360 ezer km-t futott. Pozsonyban vette a feleségem. Csak gumi- és fékbatét cserére volt szervizben. Hengernyomása maximális. Fogyasztása kisebb mint új korában. Nem füstöl, jól húz!

- Miért is? - Mert 15 éve rendszeresen megkapja a maga RESTORER motorfelújító adagját, ami egy egyedülálló, semmivel sem behelyettesíthető motorfelújító és kenőanyag!

- **Hogyan működik?** - Olajcsere után betöltjük a tiszta motorba - és elindulunk az autóval! Az üzemhőfok alatt a dugattyúgyűrű - mintegy bevasalja - a réz-ólm ezüst mikro-fémszemcséket, amelyek 500-800 km-nyi menetáv alatt szilárdan és tartósan beépülnek a hengerfal kopásába!

- **Nincsenek nem kívánatos mellékhatásai?** - 17 éve használom a terméket: nincsenek! 13. éve vagyunk Magyarországon - reklamáció nélkül...

- **Milyen mennyiséget kell alkalmazni és milyen időközökben?** - 8 féle kiserelés van, 250 ml-től

1000 ml-ig. A megfelelő mennyiséget a motor hengerűrtalma és kopottsági szintje, olajfogyasztása alapján tudjuk megadni. (Márkabolunkban Pócza Gábor, több évtizedes ex-taxis a megfelelő adagot megállapítja! — (06-30) 487 8176) Méréseink és visszajelzéseink szerint 20-60 ezer km-ig tartja a termék az elért szintet.

- **A RESTORE cég milyen termékeket gyárt még?** - Hűtő- és váltófelújító. Hűtőtisztítót, motor-belső tisztítót, füstölésgátlót, hidegindításjavítót, összesen 30, auto-javító adalékot, valamint 100%-osan BiO, nagyon hatékony autópolási termékeket.

- **Mi az ára a motorfelújítónak?** - 6.600-16.990 Btto -ig. A „legolcsóbb” a literes - az egységárát tekintve. Ha 4 drb. 250 ml-es helyett, 1000 ml-t veszünk, ami mennyiségileg ugyanannyi, akkor csaknem 10 ezer Ft-ot megtakarítunk! De kiszámítjuk, hogy már 20 ezer km megtétele után is, a termék ára többszörösen megtérül - üzemanyag, olajon, szervizen. És a nyugodt problémamentes autózásnál!

- **Hogyan jutunk a RESTORERHEZ?** - Címeinket, telefonszámainkat lent megtalálja. Az országban több tucat viszonteladónk is van. Hívás után megadjuk elérhetőségüket. Csomagküldő szolgálatunk is van.



A HENGERNYOMÁS



RESTORER ELŐTT



RESTORER UTÁN

Autópatika, Göd, Terv u. 17.: Fiat Ducato 2,5 TD 250 000 km után kezelték először Restorerral. Az első betöltés után csökkent az olaj- (21%) és üzemanyagfogyasztás (15%), míg a harmadik alkalmazás után teljesen megszűnt az olajfogyasztás. A gépkocsi azóta 500 000(!) km-t tett meg (hetente jár Zürich-be), és a 14 literes gázolajfogyasztás 10 liter alá csökkent!

Rajnai Zoltán, NKSZ elnöke, Tatabánya: A szállító-fuvarozó vállalkozó minden DAF 95-ösükbe 3 liter RESTORER-t töltött, és így átlagosan 4 literrel csökkentették a járművek üzemanyagfogyasztását, valamint növelték azok teljesítményét.

Gazdaságos és üzembiztos, olcsóbb autózást kíván a személy- és áruszállítóknak:

Galán

cégalapító



7Galán Kft. (06-1)347 0337 – (06-30) 9708 242
Iroda: XIX. Bp., Pannónia út 32. (H-P: 8-16)
XIX. Bp., Ady Endre út 9. (H-P: 9-17)
galangeza@t-online.hu

TAXISOKNAK 15% KEDVEZMÉNY!
a következő megjelenésig

Egy pohár sört se Továbbra sem engedélyezik az alkoholfogyasztást

Egy német megebédél, megiszik egy korsó sört, utána autóba ül, ha akar. Aztán elmegy Ausztriába, megebédél, megiszik egy korsó sört, utána autóba ül, ha akar. Eljön Magyarországra, megebédél, megiszik egy korsó sört, utána autóba ül, ha akar. Aztán meg jól megbüntetik. Ugyanis itt tiltott, ami Európa majd' minden országában engedélyezett! Természetesen megkerestem a – folyton nevet változtató – közlekedéssel foglalkozó minisztérium illetékesét.

Irány Európa! Engedélyezzék az európai normákat az alkoholfogyasztásban járművezetés közben!

Néhány éve Magyarország az európai csatlakozás mellett döntött. Rajtunk kívül három országban van teljes (!) alkoholtilalom autóvezetés közben. Romániában, Csehországban és Szlovákiában.

Mi baj lehet egy üveg sör vagy egy pohár bor elfogyasztásából? Most inkább abból van baj, hogy elmenekülnek a helyszínről a járművezetők, akkor is, ha nem felelősek egy adott balesetért, de tudják, a csekély mennyiségű alkohol elfogyasztását szigorúan veszik!

Kérdésekre megérkezett az illetékes válasza:

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975.(II.5.) KPM-BM rendelet az alábbi rendelkezést tartalmazza:

„4.§ (1) Járművet az vezethet, aki
a) a jármű vezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes engedéllyel rendelkezik, és a jármű vezetésétől eltiltva nincs,

b) a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van, továbbá

c) a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.

Az idézett rendelkezés felülvizsgálatát – a baleseti alapokra alapozottan – jelenleg nem tartom indokoltnak.

Barna Péter
NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM
Közlekedési Szabályozási Főosztályvezető

Tehát jelenleg (!) ez az állapot. Reméljük, előbb-utóbb megváltozik az illetékes álláspontja.

Juhász Péter

Tükrök a jelzőlámpák mellett

Szomorúan látjuk az út mellett fehérre festett kerékpárokat, gondoljunk csak a zuglói Thököly út – Stefánia kereszteződésre, vagy a Kőbányai út – Horog utca sarokra. Ezek mind egy-egy tragédiát jelentenek, egy-egy kerékpáros elgázolását. Sajnos ez így van Németországban is, ott is nagyon gyakori a kanyarodó autó és egyenesen haladó kerékpáros „találkozás”. Ugyanis sok esetben nem látni a jármű mellett álló kerékpárost a jelzőlámpánál való várakozásnál.

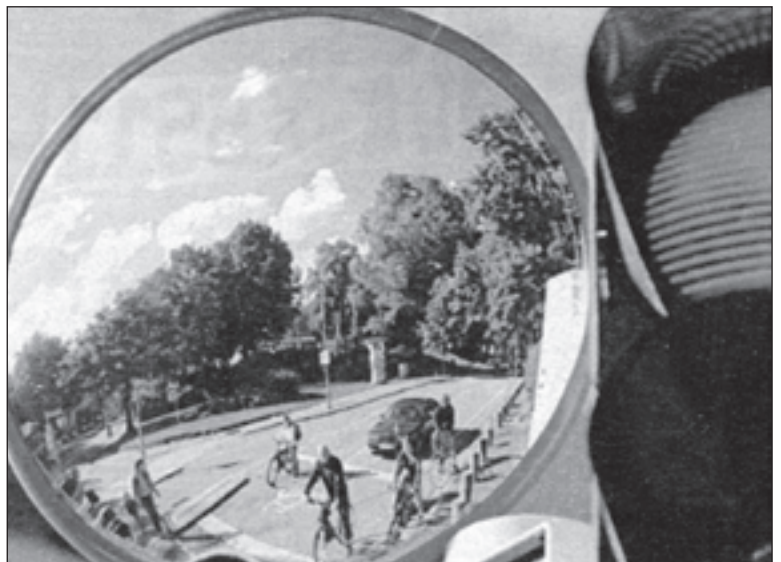
Éppen ezért a gázolások elkerülése érdekében nagyszerű újítást vezettek be Freiburg városában! Erről számolt be az ADAC MOTORWELT, a német autókлуб lapja. Tükröket (!) szereltek fel a forgalomirányító jelzőlámpák mellé ott, ahol sok volt a baleset.

2007-ben, egyetlen év alatt, három halálos gázolás volt, egyedül Freiburgban! Ekkor döntöttek úgy, hogy valamit tenni kell a balesetek elkerülése érdekében. Az egyetemi városrészben tükröket helyeztek el a veszélyes keresztezésekben. Az autóveze-

tők a kanyarodás előtt már láthatják a mellettük álló kerékpárosokat. A tükrök kihelyezésére egy társulást hoztak létre, és e mellett a német Autókлуб anyagilag is segítette a kezdeményezést. Az autóvezetők szerint is nagyon jó az ötlet, ez segített abban, hogy csökkenjenek a kerékpáros-balesetek, megszűnjenek a halálos gázolások. Több nagyvárosban, Frankfurtban, Münchenben, Darmstadtban szeretnék folytatni a kezdeményezést, a tükrök kihelyezését a jelzőlámpák mellé.

J.P.

Pillantás a volán mögül: jól láthatóak az autó mellett álló kerékpárosok



– Apu, veszel nekem egy high-tech, 3G-s, USB-s, Bluetooth-os, 12 megás Hard-disc-kel és integrált fotókamerával felszerelt mobiltelefont, amivel mp3-at, pdf-et és java utilities-t lehet letölteni?

– Édes fiam, nem tudnál te is csak drogozni, mint mindenki más?

Növér a beteghez:

– Remélem nem babonás!

– Miért?

– Ezentúl csak bal láb-bal tud felkelni...

Az új vendéget megvágja a borbély. Némi mellébeszéléssel próbálja kiengesztelni:

– Khmmm... bocsánat uram, járt már nálunk?

– Nem, a lábamat a háborúban vesztettem el.

TAXIRENSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 70 620-2222

KIPUFÓGÓ szerelés, javítás
személy, kisbusz, kisteher
DÍZEL KATALIZÁTOROK és
RÉSZECSKESZÜROK tisztítása
SPORTDOBOK és **KRÓMVÉGEK**
Nyitva: H-P 8-18-ig
Sombaton: 9-16-ig
Tel.: 06-30/252-1955, 06-20/4939944
1162 Bp., Guárdia u. 52B
www.lenderkipufogo.hu

AUDI, VW, Seat, Skoda, Opel
NORDEX TRADE Kft.
autóalkatrész szaküzlet
1139 Bp., Róppentyő u. 45.
Tel.: 06-1-329 2926, 06-1-329 2927
Nyitva: H-P 08-17-ig
www.nordestrade.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.mercibelt.hu
Taxisoknak minimum 10% kedvezmény

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

BAEVO **INVERMAT** **VA-MOTION** **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
postautóvalyról 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!

NE ESSÜNK ÁT A LÓ MÁSIK OLDALÁRA!

Nagyon helyes, hogy a taxitársaságok rendet akarnak tenni portájukon! Az egyik szoty-taxi cég a napokban egyetlen nap alatt 19 kollégájától vált meg túlszámlázás miatt! Halkan jegyezzük meg, azt csinálták a sofőrök, ami várható volt. Miután a nyomott tarifával nem lehet taxizni 2011-ben, ezért sajátos módon emeltek árat. Persze tudom, ez nem járható út. Ha bevállalta, hirdeti autóján, hogy annyival jár, akkor járjon is annyival! Nagyon helyes volt a kirúgásuk.

De van, amikor nem dönt jól az illetékes bizottság. Van, amikor feleslegesen rendelik be a taxis kollégákat a fegyelmi bizottság elé. Ne essünk át a ló másik oldalára! Idegbeteg az ország, idegbeteg a társadalom. Veszekednek az emberek a postán, az autóbuzson, a boltokban. Ki azért kapja fel a cukrot.

És ez természetesen lecsapódik a taxis szakmában is. Nemrégiben rám szólt az utasom, hogy kapcsoljam ki az irányjelzőt, mert idegesíti a kattogása. Hamar emelik fel a telefont az utasok ezzel vagy azzal a panasszal. A taxist rögtön berendelik elbeszélgetésre. Volt olyan taxitársaság, ahol az egyik alkalommal a 10 utaspanaszból 9 volt nem megalapozott, a kollégákat sorban felmentették.

De be kellett menni Etikára, egy héti idegeskedhetek azon, hogy mi is a probléma. Ugyanis erről természetesen előzetesen nem tájékoztatják a taxisokat. Nagyon sokszor már a betelefonáláskor le lehetne zárni az ügyet. Például az utas panaszt tesz, mert a kolléga nem viszi el. Ez ugye egyértelmű utaspanasz. Aztán a meghallgatáson kiderül, a kedves utas akkor éppen magatehetetlen részeg volt, így önmagát zárta ki a fuvarozásból. Ilyenkor már a

betelefonáláskor meg kellene nyugtatni az utasjelöltet, feküdjön le, pihenje ki magát. És persze le kellene zárni az ügyet.

Nagyon sok az indokolatlan, felesleges berendelés. Van a taxisoknak elég bajuk egyébként is. Ott a család, az anyagi gondok! Aztán az állandó félelem a térfigyelől

kamerától, a különböző feljelentgetőtől. Rettegni kell, mi hibásodik meg az autón, lesz-e elég pénz a szervizre? És akkor még növelik a feszültséget a gyakori indokolatlan berendelésekkel is. Kérem tehát: ne essünk át a ló másik oldalára!

Ferenczy P. Károly

Turista betéved egy falusi kovácsműhelybe, épp akkor készül el az új patkó, de még meleg. Mire a turista:

- Megnézhetem ezt a patkót?
- Hát persze.

A turista fel is veszi, de abban a pillanatban el is dobja, mert forró. Mire a kovács:

- Mi van, meleg volt?
- Nem, wazze, én ilyen gyorsan tudok patkót nézni!

* * *

A villamoson egy nagyon csinos nő ölében egy kis pincsi kutya ül. Cirogatja, becézgeti, mire megszólal a vele szemben ülő férfi:

- Szívesen lennék a kutyus helyében!
- Nem hinném!
- Miért?
- Az állatorvoshoz viszem, levágatni a farkát...

Városi bérautó-hálózat Münchenben

A bajorok a BMW-ben bíznak

Az autóipar még mindig válságban van. Igen komoly visszaesés tapasztalható a gépjárművásárlások területén, éppen ezért igyekeznek a gyártók és a marketingesek minden olyan lehetőséget megragadni, ami lendíthet a kereskedelmi mutatókon. Magazinunkban több elképzelésről és tesztéről beszámoltunk már. Most a bajor példát ismertetjük, amely április eleje óta már működik Münchenben.

Új típusú autókölcsönzőt nyit Münchenben a BMW, amelynek lényege: regisztrált felhasználók a város bármely pontján, akár csak egy taxiba, beszállhatnak egy autóba, és miután célba értek, egyszerűen ott hagyják a járművet a város valamelyik nyilvános parkolóhelyén. Ettől a szolgáltatástól a város előljárói azt remélik, kevesebb dugó lesz a fővárosban,

míg a gyártó szeretne München számára több autót értékesíteni.

Ezt a kettős célt alapul véve dolgozták ki azt a szolgáltatást, amelyet bárki igénybe vehet, ha van jogosítványa, és 29 euróért regisztráltathatja magát. Ezért kap egy chipkártyát, amely egyrészt azonosításra, másrészt slussz-kulcsként is szolgál az autóhoz. A sofőr, ha

Szemetesedényeket a taxiállomásokra!

Taxis kolléga kereste meg szerkesztőségünket javaslatával, hogy tegyenek minden taxiállomásra szeméttartót! Nagyon jó gondolat, nem is kell részletezni az indokokat. Halkan jegyzem meg, vagy három évvel ezelőtt – a kollégák kérésére – én is kértem a Fővárosi Közterület-fenntartó Zrt. illetékesétől, hogy helyezzenek ki szemetesedényeket a VII. kerületi Klauzál téren a taxiállomásra. Akkor ezt néhány nap elteltével megtették.

Természetesen megkerestem a Taxiállomás-kezelő Kft. és a Közterület-fenntartó Zrt.

vezetőjét. A Közterület-fenntartó Zrt. illetékes igazgatói válaszoltak:

A Főváros területére mindenkor érvényes köztisztasági szabályrendeletben meghatározottak alapján: „meghatározott, természetes vagy jogi személy által kizárólagosan vagy rendszeresen használt közterület tisztántartásáról a használó, több rendszeres használó együttesen köteles gondoskodni.” Az idézett rendeletben foglaltak jelen esetben azt jelentik, hogy a taxiállomások üzemeltetőinek feladata az érintett területek tisztántartása, esetleg olyan módon is elősegítve a cél elérését, hogy oda hulladékgyűjtő edényeket helyez ki. Társaságunk hasonló célra felhasználható pénzügyi kerete jelenleg nem teszi lehetővé az általa kezelt hulladékgyűjtő állomány bővítését.

**Közigazgatási igazgató sk.
Értékesítési igazgató sk.**

Természetesen elküldjük ezt a levelet is Taxiállomás-kezelő Kft. vezetőjének, hátha erre már válaszol.

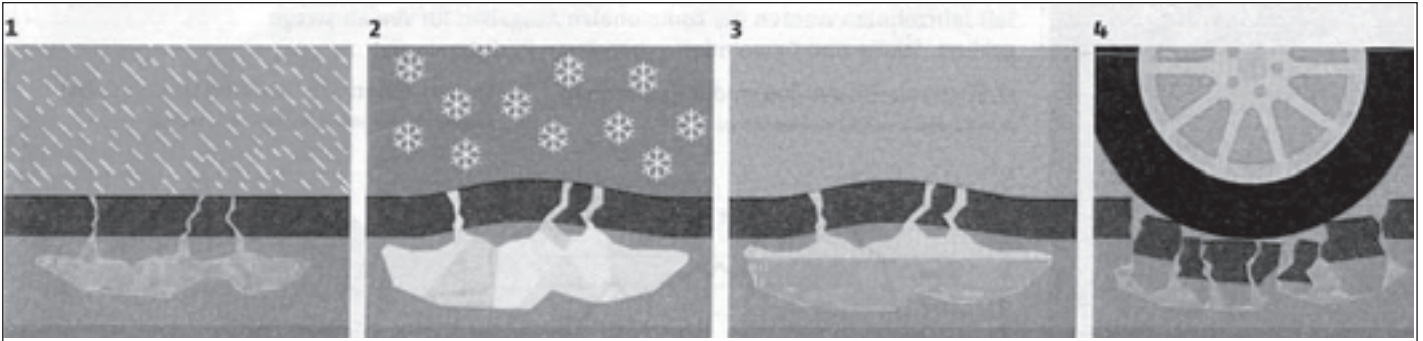
Miért vannak a kátyúk?

Itt a tavasz, aminek Magyarországon az egyik elengedhetetlen jellemzője, hogy tele vannak az utak kátyúkkal. Sokan nem értik, mitől töredezik fel az aszfalt télen, és miért lesz tavaszra csatatér nagyon sok út. Ugyanígy nem értik ezt sokan Németországban sem, ezért az ADAC

Motorwelt, a Német Autóklub lapja egyszerű kis rajzokkal próbálta megmagyarázni a dolgot. Tehát:

1. Az esős időben a repedéseken leszivárog a víz az aszfalt alá.
2. Télen ez a víz megfagy.
3. A jég megduzzad és a fizika törvényeinek megfelelően alulról megrepesztí az aszfaltot.
4. A járművek kerekei pedig még jobban szétördelik ezt az aszfaltot.

Juhász Péter



Egy ember elmegy az orvoshoz. Az orvos megvizsgálja és alaposan ki-kérdezi.

– Itt egy marék tableta. Reggel kéket vegyen be, és igyon rá egy nagy pohár vizet! Délben egy nagy

pohár vízzel egy sárgát vegyen be! Este, lefekvés előtt egy piros tablettára igyon egy nagy pohár vizet!

– Mi a bajom, doktor úr? – kérdezte aggódva a beteg

– Nem iszik elég vizet.

* * *

– *Mi szeretnél lenni, öcsi? – kérdezik a srácot a pályaválasztási tanácsadáson.*

– *Télen medve, nyáron pedagógus.*

céljához ér, egyszerűen otthagyja a járművet a legközelebbi parkolóhelyen, ahonnan a következő kuncsaft elviheti.

Jogos a kérdés: honnan fogom én, újdonsült kocsitkereső tudni, merre induljak. Ma már az okostelefonok idején ez sem gond. Létezik ugyanis olyan program, amelyet mobiltelefonra letöltve, a GPS alapján jelzi, hogy hol parkol legközelebb igénybe vehető gépjármű.

Az elmélet a németeknél bizonyára működik is, bár nem minden kérdésre ad választ a sajtóközlemény. Így nem tudni, ki, mikor tankolja a járműveket és a bajor fővárost el lehet-e hagyni azzal? Ha igen, akkor erre külön engedélyt kell kérni, vagy az autóba szerelt jeladó folyamatosan jelzi a jármű útvonalát, s ha valaki megfelelően magáról elhagyja Munchent, leállítja a gépkocsi mo-

torját, riasztja a rendőrséget. Az is elképzelhető, hogy az üzemanyagtank állásáról is információt kap az üzemeltető, így a tartalékjelzőlámpa felgyulladásán esetén mennek és utántöltik a járművet. Szóval akad még megválaszolandó kérdés e területen, mint ahogyan az is, hogy ugyan 29 euró a regisztrációs díj, de mennyit kell fizetni kilométerenként?

A BMW értékesítési igazgatója szerint a városokban egyre nagyobb igény mutatkozik a különféle rugalmas közlekedési szolgáltatások iránt, amelyek, ha beválnak, csökkenthetik a torlódásokat is. Egyelőre a BMW-ket, és csak az ugyancsak a német vállalat gyártotta Miniket lehet bérelni. Ha a program sikeres lesz, kiterjesztik ezt a rendszert Berlinre is, ahol félezer autóból álló flottával indul az új kínálat.

Az egyelőre próbaképpen bevezetett rendszer azon az elképzelésen alapul, hogy a fiataloknak már nem olyan fontos a saját autó, emiatt kevesebb kocsit vásárolnak. Az így kieső bevétel egy részét azonban fedezheti az új szolgáltatásban rejlő nyereség. Sajtóhírek szerint a luxuskocsik gyártására szakosodott stuttgarti Daimler cég is hasonló kölcsönzési rendszer indítását fontolgatja.

Elképzeléseknek és terveknek – mint látjuk – se szeri, se száma. Münchenben azonban április elseje óta már az is feszíthet a városban BMW-vel, aki ezt a kategóriát, komfortot és technológiát egyébként nem tudná megfizetni. Sőt, csajozni se utolsó egy „bömössel”...

Cash

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

A közelmúlt „nagy eseménye” a fociválogatottunk szereplése volt. Nem vagyok rosszindulatú, azért nem használtam a „le” igekötőt. Másrészt nem is felel meg a valóságnak. Két ellentmondásos mérkőzést játszottunk a világ egyik legjobbjával. Az érzelmeim ezzel párhuzamosan vegyesek.

Hozsannázni nevetséges lenne, de temetni sem kell! Tulajdonképpen a miniszterelnökünk nyilatkozatával értek egyet. Nevezetesen akármilyen is a csapatunk, azért a miénk! Lehet, hogy az ő biztató szavai is kellett ahhoz, hogy a második meccsen sokkal bátrabban, jobban játszottunk Hollandiában. A látottak alapján sok minden megfordult a fejemben. Gondoltam néhány szakmai megjegyzésre, egy-két elfelejtett fiatal játékosra stb. Úgy éreztem mindezekről írni kell. Most mégsem teszem. A válogatott jó kezekben van. A játékosállomány adott. Sokkal jobbat összehozni én sem tudnék. – Pedig pizkosul értek hozzá! – A lényeg, van még remény! Nem esélyről beszélek csak reményről, de szerencsével elérhetjük a második helyet.

Befejezésül annyit, szurkoljatok ti is! Ez feltétlenül jár a nemzeti csapatunknak. Bizalmunk erősítheti őket is!

Gasztronómia, turisztika

Foci után jöjjön a „zaba”! Ismét Erdélybe látogatunk, Kolozsvárra. Közéleg a húsvét, az ünnep. A húsvétal összefüggésben sokféle szokás él még mai napig is. Gyermekkorom legkedvesebb ünnepe volt. A tavasz, a vidámság, a jókedv járt együtt a húsvétal. Természetesen a szokások jól megjelennek a konyhában is. A hazai dolgainkat jól ismerjük. Sonka, tojás, sült hús, kocsonya, locsolkodás stb.

Nézzük meg, hogy van ez Erdélyben, hogyan ünnepelnek Kolozsváron?

Nos, ugyanúgy locsolkodnak, csak vízzel, és pénz helyett népies kedvességekkel fogadják a legényeket. A vendéglátás hasonlóan szívélyes, mint nálunk, de vannak különbségek is. Nálunk jellemzően megmaradt húsvéti ünnepi ételek az egybesült bárány.

Peternel Attila kolozsvári barátomat kértem meg, hogy egy ízletes báránysültet mutasson be nekünk.

Most a rozmaringos töltött báránycsombot mutatom be nektek, ahogy azt Attilának szokták készíteni.

Hozzávalók 8 személyre:

1 egész kicsontozott hátsó báránycsomb
10 db sós, borsos tejben áztatott zsemle
30 dkg vékony szeletekre vágott kolozsvári szalonna

csombor, borsikafű, kakukkfű, rozmarin (1-2 teáskanállal), 2-3 szál friss rozmarin

bors, só

1-2 fej hagyma

1 fej fokhagyma

5 db tojás

2 csokor petrezselyem

1/2 liter olaj, de inkább ennek megfelelő zsír az elősütéshez

2-3 dl száraz rozé bor, vagy száraz fehér bor

Körethez:

1/2 kg barnarizs

1/2 kg erdei gombakeverék (vargánya, róka, csiperke, stb.), vagy 2 doboz szárított (pl. nagy bevásárlókban kapható)

Salátához és díszítéshez:

1-2 db paradicsom felcíkkozva vagy kockára vágva

1 db zöldpaprika

1 fej saláta felszeccskázva

1 db kígyóborka csíkokra reszelve vagy nem túl vékonyra szeletelve

1/2 vagy 1/4 fej édeskáposzta laskázva

1-2 fej csíkokra reszelt cékla

olaj, ecet, méz keverékéből dresszing

Nézzük meg az elkészítés módját!

Kb. négy nappal a sütés előtt megbizható helyen megvásároljuk a húst. Alaposan megtisztítjuk, a nagyobb faggyúdarábokat eltávolítjuk róla és kicsontozzuk, megmossuk, lecsepegtetjük, esetleg papírtörölvél szárazra töröljük. A szárított fűszerekből keveréket készítünk, 2-3 gerezd fokhagymát reszelve, valamint borsot is hozzákeverünk, és annyi

olajjal, hogy pépessé váljon a keverék, összekeverjük, majd a húsról kenjük és még locsolunk rá olaját, alaposan átkenjük. Ezután sütőpapírba vagy zsírpapírba csomagoljuk és a készítésig a hűtőben tartjuk. A készítés napján először készítsük el a töltelékét a sós tejben áztatott zsemle, tojás, petrezselyem, finomra vágott hagyma, egyéb fűszerek felhasználásával ízlés szerint, ezt bizonyára minden háziasszony tudja. Ezután a húst megtöltjük, majd összetűzzük vagy kötözzük. Egy lábában, amelybe befér a hús, zsírt forrósítunk,

majd a húst beletesszük és forgatva minden oldalán megpirítjuk, kérésztjük. A tepsi, amiben készre sütjük majd, kikenjük zsírral, a húst beletesszük, mellé- vagy ráhelyezzük a friss rozmarinot – meghagyva egy szálát és letakarjuk alufóliával (készen lehet cserépedényben is, akkor csak a tetejét ráteszük). A sütőben 120 fokon kb. két órát sütjük.

Ez idő alatt elkészíthetjük a köretet a gombakeverék felhasználásával. Ezt sem részletezem, ezt is minden háziasszony tudja.

Most jön a saláta előkészítése. Minden zöldséget megtisztítunk, megmosunk és alaposan lecsepegtetjük. A salátából néhány levelet egészben félreteszünk, végül felaprítjuk és összekeverjük. A dresszinget egy kisebb tálba elkészítjük, de nem tesszük rá, majd az asztalnál mindenki tesz rá magának.

Két óra leteltével levesszük a húsról a fóliát, a sütőt 200 fokra (vagy annak megfelelő fokozatra) kapcsoljuk, a maradék fokhagymát gerezdekre szedjük, a gyökér felőli végét levágjuk és így egészben a húsmellé tesszük (így nem keseredik meg, de az ízét átadja). Egy fej hagymát feldarabolva szintén a hús mellé szórunk, majd a rozé borból 2-3 dl-t aláöntünk és az utolsó szál rozmarinot is a tepsihez tesszük. A vékonyra szeletelt szalonnával a húst beborítjuk és időnként locsolgatva kb. 1/2-3/4 óra alatt készre sütjük. Ha kész kivesszük a tepsiből, deszkára tesszük és letakarjuk fóliával, hogy ne tudjon teljesen kihűlni. A tepsiből a pecsenyelét kisebb edénybe tesszük, a fokhagymákat a héjúkból kinyomjuk, a héjat eldobjuk. Botmixerrel a hagymát, fokhagymát elpépesítjük, 1-2 teáskanál keményítőt vagy lisztet szórunk bele, simára keverjük, 1/2-1 dl bort öntünk rá és felforraljuk.

Jön az ünnepi tálalás. Egy nagy ovális tál közepére tesszük a félretett salátaleveleket, a húst a deszkán óvatosan felszeleteljük, úgy, hogy az alja egyben maradjon, majd szintén óvatosan a salátákra csúsztatjuk. Ügyeljünk arra, hogy a salátalevelek a húst közrefogják és elválasszák a körettől és a korábban felszeccskázott salátától, amit a következők szerint teszünk mellé, hogy szép és ünnepi legyen a látvány. A rizsből készre gyanánt egy keveset.

A pecsenyeléből egy-két kanállal fényesítésül önthetünk a hús tetejére, a többi kisebb tálban tegyük az asztalra a salátadresszingsel együtt.

Befejezésül jó étvágyat!



Peternel Attila

Fontos, hogy étkezés előtt és után borokapálínkával segítsük elő e kitűnő étel emésztését. Bármilyen furcsa, ez a báránypecsenye úszni is szeret, éppen ezért étkezés közben, borral, sörrel – ki mit szeret – állandóan locsolni kell.

Jaj, el ne felejtsem! Férfi társaim figyelmét kell még felhívnom arra, hogy ettől a kitűnő kolozsvári töltött báránytól jobban érzitek majd a „tavasz közeledtét”. A mellékhatás kezelését már rátok bízom.

A recept közös alkotásunk Peternel Attilával, az alapötletet köszönöm neki.

Végül kellemes húsvéti ünnepet kívánok mindenkinek!

Üdv: City231

Következzen Soós Pista barátom írása:

Tisztelt Kollégák!

Ismét itt a húsvét, a napsütéses tavasz, így hát feladataink akadnak a kertben, a telken is. Így összekötöttem én is a kellemest a hasznossal. Kenesén voltam megmeteszeni a szőlőt és a gyümölcsfákat, de a lemosópermetezés sem maradt el. A jól végzett munka végén tettünk egy kirándulást a kenesei löszpart tetején, ahonnan csodálatos kilátás nyílik a tóra.

A fizikai munka és a lelki felüdülés után pedig élvezkedjünk kulináris területen is. Az idei sonkát is már február óta pácoltuk fűszeres páclében, majd 3 napig füstöltük, vékony, hideg füstön. Egy nap pihentetés után ki kellett próbálni, annyira kínálta magát. Szeltünk egy szép szeletet, hozzá egy darab ropogós friss kenyeret, s lilahagymát. A próba jól sikerült, egy laza fröccs simán lement utána. Aztán másnap reggelire sütöttem néhány szelet sonkát, tükörtojással, s ahogy az igazi,

tunkoltuk a kenyeret a tojás sárgájába. Természetesen a torma sem maradt le a sonkáról.

Nos, tekintsük ezt a bevezetőnek, mert a következő fogás kicsit komolyabb. Ismét abban a szerencsében volt részünk, hogy kaptunk vadhúsokat vidékről, s ennek egy része mufloncomb volt. A fiatal combokat megtűzdeltem szalonnával, fokhagymával, erősen fűszereztem zöldfűszerekkel, befedtem szalonnával, majd némi zsiradékot és vörösbort adtam alá, mielőtt a sütőbe tettem volna.

Közepes lángon fólia alatt sütöttem mintegy másfél órát, s így puha, omlós lett a hús. Közben készítettem

hozzá kapormártást, sültkrumplit. Fél fej hagymát aprítok, kevés olajon pirítom, rádobok egy csokor apróra vágott kaporot, kevés lisztet, s némi vízzel kikeverem, majd egy doboz tejfölt adok hozzá, és ad-



Mufloncomb sütés közben

dig keverem kis lángon, amíg szép krémes lesz az állaga.

A krumplit egy speciális spirálvágóval szelem fel, kihajtom rózsaformára, megtűzöm fogvájóval, s így sütöm meg.

Tálalom a sültet a mártással, a rózsaformás krumplival, savanyúsággal.



Ha tetszik, próbáljátok ki, esetleg lehet muflon helyett nyúlal is.

Fakanalas jó étvágyat kívánok:

Soós István City 22

– **Ő Ted bácsikám. Nem volt ki mind a négy kereke. Azt állította magáról, hogy elrabolták a földönkívüliek. A földönkívüliek persze tagadták az egészet....**

Pistikének azt mondja az anyukája:
– Kisfiam! Ha egy hétig jó leszel, akkor kapsz egy medencét.

Pistike nagy szenvedések árán egy hétig jól viselkedik. Az anyukája megveszi neki a medencét. Anyukája napozik és örömmel nézi, hogy Pistike fejeseket ugrik. Azt mondja neki:

– Pistike, ha egy hétig megint jól viselkedsz, akkor kapsz bele vizet is!

Két hulla sétál a temetőben, az egyik sírkövet cipel a hátán. Megkérdezi a másik:

– **Minek cipeled azt a sírkövet?**

– **Manapság az ember nem sétálhat az iratai nélkül.**

Halálos ágyán fekvő öreg bácsika almáspiteszagot érez. Gondolja, hogy még egyszer, utoljára az életben egy falatot bekapna a kedvenc süte-

ményéből. Iszonyatos kínokat kiállva, egy fél nap alatt lekászálódik emeleti szobájából, majd a konyhában megpillantja a pitét.

Elcsoszog hozzá, és egész testében remegve odanyúl egy szeletért, amikor hatalmasat vernek a kezére:

– **Ne nyúlkájlj, az a temetésre lesz!!!**

Kovács kinéz az ablakán és látja hogy a szomszéd veri a feleségét.

– **Mit csinál a szomszéd? – kérdi a felesége.**

– **Javítja a mosógépet!**



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, Körösi 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.**

8 fő profi taxist keresünk!

- Ha nem vagy fészekrakó,
- Ha nem vagy trehány,
- Ha nem akarsz „szotyí” áron dolgozni,

De

- Igényes vagy önmagaddal és a szolgáltatásoddal szemben,
- Ha jó csapatjátékos vagy,
- Ha tulajdonosa akarsz lenni saját taxi-társaságodnak

Akkor nálunk nyerő lehetsz!



Ki kicsoda az utcanévtáblákon?

Koch Aladár utca

Koch Aladár (1883-1914) gépészmérnök, pilóta, repülőgép-építő.

Kodolányi János tér

Kodolányi János (1899-1969) író, publicista, kritikus. Posztumusz Kossuth-díjas. Éveken keresztül élt Rákoshegyen.

Kolbányi Géza utca

Kolbányi Géza (1863-1936) mérnök, a magyar repülés egyik megteremtője.

Kolosy tér

Kolosy (Kolossy) György (1826-1850) egyetemi hallgató, hadnagyként hősiesszen harcolt Bem seregében, majd főhadnagy Komáromban. Később már százados a felső-tiszai hadseregben. A bukás után elfogták és kivégezték.

Kolozsvári Tamás utca

Kolozsvári Tamás festőművész a XV. század első felében. Az első táblakép-festő, akít név szerint ismerünk. Egyetlen hitelesnek tekinthető oltárképét az esztergomi keresztény múzeum őrzi.

Koltói Anna utca

Koltói Anna (1891-1944) vasmunkásnő, a szociáldemokrata női szervezetek egyik vezetője. A nyilasok elhurcolták a Vas- és Fémmunkások Szakszervezetének székházából, és meggyilkolták.

Komjáti Béla utca

Komjáti Béla (1892-1933) sportújságíró, sportoló. A Magyar Úszó Szövetség elnöke, a magyar vízipólósport vezetője, új edzés módszerek bevezetője.

Komjáti Gyula utca

Komjáti-Vanyerka Gyula (1894-1958) tanár, festőművész, grafikus. Rajztanár Kispesztén, majd a Képző- és Iparművészeti Gimnázium tanára.

Komócsy utca

Komócsy József (1836-1894) újságíró, költő. A Hírmondó szerkesztője volt, és a Petőfi társaság egyik alapító tagja.

Komor Marcell utca

Komor Marcell (1868-1944) építész, Lechner Ödön stílusának követője. Budapesti művei a fumei úti OTI központ, a Palace szálló, a Liget és a Park szanatórium. A magyar szecesszizmus egyik legnagyobb mestere. Származása miatt megölték.

Kondor Béla sétány

Kondor Béla (1931-1972) festőművész, grafikus, illusztrátor, költő.

Konkoly-Thege Miklós út

Konkoly-Thege Miklós (1842-1916) meteorológus, csillagász, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. Saját költségén csillagvizsgáló intézetet állított fel, melyet az államnak adományozott. Az Országos Meteorológiai és Földmágnességi Intézet volt igazgatója.

Korányi Frigyes utca

Korányi Frigyes báró (1827-1913) orvos, belgyógyász, egyetemi tanár, a főrendiház örökös tagja, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. Egész életét a tüdőbaj elleni küzdelemnek áldozta.

Korányi Sándor utca

Korányi Sándor báró (1866-1944) orvos, belgyógyász, egyetemi tanár, a főrendiház tagja, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A Corvin-lánc kitüntetettje.

Kósa Pál sétány

Kósa Pál (1921-1959) asztalosmester. 1956 októberében az Újpesti Nemzeti Bizottság tagjaként dolgozott, majd november 4. után részt vett a fegyveres harcok-

ban. 1956 novemberében letartóztatták, halálra ítélték és kivégezték.

Kosciuszkó Tádé utca

Kosciuszkó Tádé (1746-1817) lengyel szabadsághős. Részt vett az Amerikai Egyesült Államok függetlenségi háborújában. 1794-ben a lengyel felkelés idején a lengyel nemzetgyűlés államfővé választotta.

Kós Károly tér

Kós Károly (1883-1977) építészmérnök, író, politikus, grafikus, könyvkiadó. A Corvin-koszorú kitüntetettje. Erdélyben élt, de építészeti munkái Budapesten is láthatóak: például az Wekerle-telep, az Állatkertben több állatház, a Városmajor utcai iskola. A XX. századi magyar művelődéstörténetének egyik meghatározó alakja.

Kosztá József utca

Kosztá József (1864-1949) Kossuth-díjas festőművész.

Kotász Károly utca

Kotász Károly (1872-1941) festő, grafikus, aki Rákoskeresztúron élt.

Kovácsi Kálmán tér

Kovácsi Kálmán (1862-1935) pap, Rákospalota első evangélikus lelkésze, Rákospalota díszpolgára.

Az elnök személyesen vett részt az átadáson

1500 LADÁT VÁRUNK NICARAGUÁBA

Ne tessék fűtyülni, ez nagyon jó volt! - üvöltötte három évtizede a színpadról Nagy Ferő a Beatrice frontembere, amikor operettet kezdett játszani a banda és nemtetszését így fejezte ki a nagyérdemű. Nálunk is volt olyan időszak, amikor a Lada nagyon jó volt, igaz, nem volt jobb, amiből válogatni lehetett.

Idehaza még elvétve látni az utakon Ladát, amely évtizedeken keresztül a legjobb márka volt hazánkban is, amit kapni lehetett. Persze annak is meg volt az ideje és az ára. Egyesek még arra is emlékeznek, amikor egy Zsiguli – fiatalabb korosztály okán, ez volt a Lada elődje – és a Skoda S100 egy árban, úgy 80 ezer forint körül volt beszerezhető, ha valaki kívarta a MERKÚR-nál a sorát. Ez ma már történelem – a '70-es évek vége –, és így is van jól, félreértés ne essék, nem sírom vissza a Ladákat, bár nekem is volt „parasztmercim”. És kicsoda különbség volt az a Trabant után. Minden csak viszonyítás kérdése.

A hírügynökségi jelentések között akadtam a következőre: „LADA KALINA személygépkocsikra váltanak a taxisok, legalábbis Nicaraguában. A közép-amerikai állam két éve döntött úgy, hogy orosz járművekre cse-

relí taxiparkját, és megállapodott összesen 1500 Lada szállításáról.

Az első gépkocsiknak már tavaly nyáron üzembe kellett volna állniuk, de a szállításra csak most került sor. (Ez azért már nekünk is ismerős, a határidő nem volt az erős oldaluk.)

Az első transzporttal érkező 450 Kalina átadásán személyesen Daniel Ortega államfő is részt vett.

Az Avtogaz továbbra is perspektivikus modellnek tartja a Kalinát, noha a típus már megjelenésekor is elavultnak számított, műszaki okok miatt történő visszahívások pedig többször megtörténtek az elmúlt években. (A mi időnkben ez nem volt gyakorlat.)

Ennek ellenére tovább folytatják a típus fejlesztését. Az 1,6 literes, 79 lóerős gépkocsi immár légkondicionálással és ABS-szel is megrendelhető – derül ki a hírügynökségi jelentésből. Erről meg a Hofi Géza régi poénja jut eszembe, amikor a Magyar Ifjúság című lapban szexuális felvilágosítás folyt. A kérdés így hangzott: Lehet-e nemi életet élni a kecskével? Hofi válasza pedig valahogy így: – Lehet, de hogy meg fogsz lepődni, ha megismered a tehenet! Szóval innen üzenem Ortega elnök úrnak és a nicaraguai taxisoknak: Van élet a Ladán túl is!

Cash

Két villanyszerelő ácsorog az állványon. Rászólnak egy arra járó öregasszonyra: – Nénike, legyen szíves, addja már fel azt a piros drótot!
A mamóka odaadja.
– Köszönjük! Látod, Józsi, mondtam én, hogy az a nulla, te meg jössz itt a hülyeségeddel, hogy a fázis!

Kozma utca

Kozma Sándor (1825-1897) ügyvéd, kúriai bíró, főügyész, országgyűlési képviselő. Az államügyészség szervezésében és működésében vállalt nagy munkát.

Kozma Ferenc utca

Kozma Ferenc (1826-1892) a magyar lótenyésztés újjászervezője. Az állami méneseket mintagazdaságokká fejlesztette, amivel elősegítette, hogy a magyar lóállomány világhírű legyen. Emlékére a Magyar Lovaregylet emlékdíjat alapított.

Könyves György utca

Könyves György (?-?) XVI. századi bibliafordító.

Kőrösy József utca

Kőrösy József (1844-1906) statisztikus, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Előbb Pest szabad királyi város Statisztikai Hivatalának, majd a Fővárosi Statisztikai Hivatalnak az igazgatója.

Kövér Lajos utca

Kövér Lajos (1825-1863) novella- és drámaíró.

Krecsányi utca

Krecsányi Ignác (1844-1923) színművész, színigazgató. Vándorszínész társulatával a Budai Színkörben is játszott évekig.

Krepuska Géza sétány

Krepuska Géza (1861-1949) fül-, orr- és geszszakorvos, egyetemi tanár. A Szent Rókus Kórház vezető főorvosa, a Fülészeti Tanszék alapítója. Az első magyar nyelvű fülészeti egyetemi tankönyv szerzője.

Kresz Géza utca

Kresz Géza (1845- 1901) orvos, számos orvosi szakkönyv szerzője. Nevéhez fűződik a Budapesti Önkéntes Mentő Egyesület megalapítása.

Krisztina körút

Krisztina Mária főhercegnő (1742-1798) Mária Terézia leánya, Albert herceg magyarországi helytartó felesége.

Kriza János utca

Kriza János (1811-1875) unitárius lelkész,

Két kannibál találkozik az utcán. Az egyik egy csontvázat cipel. Kérdi tőle a másik:

- Hová viszed azt a csontvázat?
- Megyek visszaváltani.

* * *

Új beteg érkezik a kórterembe. Kelemetlenül érinti, mikor már első nap a bal oldali ágyszomszédja elpatkol. Mikor még ugyanaznap a jobb oldali szomszédját is letakarja a nővérke, felháborodottan fakad ki:

- Igazán fenntarthatnának egy külön kórtermet haldoklóknak.
- Röhögni fog. EZ AZ!

Pérez, ékszer, mobiltelefon**Becsületes taxisok**

Időről időre találni olyan híreket, amelyek arról számolnak be, hogy a fuvarozó visszaadta tulajdonosának az autóban felejtett értékeit. Igaz ez határainkon belül éppúgy, mint akár a tengerentúl. Az elmúlt heti hírek közül egy New York-i eset érdemel említést, ahol több mint 20 millió forintnak megfelelő érték maradt egy táskában az autó ülésén. Történt Magyarországon is egy eset, de az egészen más aspektusból vált hírré.

A taxisokról megoszlanak a vélemények az egész világban. A hazánkba érkező külföldiek először rajtuk keresztül ítélik meg országunkat és az itt élőket. Aki rossz belépővel indít, néhanem átvágja a kuncsaftot, megkocsikáztatja a fővárosban többször érintve Budát és Pestet, az jó időre elintézi a magyar imázst. De igaz ez fordítva is, az udvarias idegen nyelvet beszélő taxisra jó szívvel gondolnak vissza a turisták. A benyomások változók és vannak előítéletek is. Utóbbira jó példa, az a 21 esztendőes máltai fiatalember, aki azt állította a rendőrségen, hogy a mobiltelefonját ellopta az a taxis, akivel Győrből Pápára vitette magát. A pápai rendőrök presztizskérdést csináltak az ügyből. Kihallgatták az utast, aki elmondása szerint Győrben mulatott, vasárnap taxival vitette magát Pápára. A kocsiban út közben elaludt, miután kiszállt, akkor vette észre, hogy eltűnt a 130 ezer forintot érő telefonja. A barátja mobiljáról megpróbálta hívni a sajátját, de szerinte nem sikerült, mert már ki volt kapcsolva. Lopás miatt megtette feljelentését a rendőrségen.

A pápai rendőrök igyekeztek kiköszörölni a csorbát, sikeresen azonosították a taxist, a kocsi utasterében megtalálták a telefont is, ami egyébként be volt kapcsolva. A telefont a nyomozók a bejelentés után néhány órával visszaadták a gazdájának, aki a tények ismerete előtt meghajolva módosította kijelentését, feltehetően kiesett a zsebéből a készüléke és nem a taxis lopta el.

New Yorkban kicsit nagyobb érték maradt az autóban. A helyi művészetet pártolók egyesülete elnökének ikertestvére, John James felejtette a kocsiban a táskát más egyéb, számára fontos tárgyakkal együtt. A Sierra Leonéről származó sofőr jelentette a talált tárgyat főnökének, és a központba beszállította leadta a társaságnál. Nem sokkal később megjelent az értékek tulajdonosa is, aki a becsületes taxisnak 200 ezer forintnyi jutalommal köszönte meg tettét. A táskában pénz és nagy értékű ékszerek voltak. A taxis csak annyit mondott az esettel kapcsolatban: – Hitemnél fogva sem tartanám meg más tulajdonát. Nekünk muzulmánoknak ez olyan, mintha más húsából ennénk – nyilatkozta Zuniru Jalloh a New York Times tudósítójának.

Cash

püspök, népköltészeti gyűjtő, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. Számátalan népdalt, mesét, balladát, közmondást mentett meg a feledéstől.

Kruspér utca

Kruspér István (1818-1905) mérnök, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja, 1879-ben a Magyar Tudományos Akadémia Nagyjutalmát kapta. A közeli Műegyetem tanára volt 44 évig.

Kubinyi Imre utca

Kubinyi Imre (1860-1909) fővárosi mérnök, aki a XIX. és XX. század fordulóján a község önállóodásának egyik elősegítője, Pestszentlőrinc virilista polgára volt.

Kulich Gyula utca

Kulich Gyula (1914-1944) szabó. Az illegális Kommunista Ifjúsági Szövetség, majd Párt aktivistája. Sokszor bebörtönöztek, Dachauban, koncentrációs táborban ölték meg.

Kund utca

Kund. Búvár Kund – a krónikában Zotmund – 1502-ben Pozsonynál meglékelte és elsüllyesztette III. Henrik német

császár hajóit. Vörösmarty Mihály hőskölteleményt írt róla.

Kunigunda útja

Kunigunda (magyarul. Kinga) (?-1285) IV. Béla unokája, cseh királynő. 1999-ben II. János Pál pápa szentté avatta.

Kuny Domokos utca

Kuny (Cuny) Domokos (1754-1822) keramikus, Budán – ebben az utcában – fajansz- és keménycserep-gyárat alapított. Az 1875-ben megindult gyár néhány év múlva beszüntette működését.

Kupeczky János utca

Kupeczky János (Jan) (1667-1740) szlovák származású festőművész.

Kuróczy Pál utca

Kuróczy Pál (1895-1944) hentes. A Húsipari Munkásszövetségének tagja. Részt vett az illegális munkásmozgalomban. Letartóztatták, majd Dachauban, koncentrációs táborba vitték, ahol megölték.

Kutassy Ágoston utca

Kutassy Ágoston aviatikus. Az első magyar, aki felszállt a levegőbe. A rákosi repülőtér első lakója és felavatója.

Írások a taxizás elmúlt évtizedeiből

Egy cikk, amely megjelent az Érdekes Újság, 1957. június 22-i számában.

Ez az írás nem a taxizással foglalkozott, hanem általában a közlekedéssel, ám a fuvarozást is nagymértékben érintette. Minden sora igaz a mára is. Hányan gondolják jelenleg is, hogy kötelező (!) a gyorsajtás...

Ahol kötelező a gyorsajtás!

Ez az út a Nagyvárad térnél kezdődik és a Ferihegyi repülőtérén végződik. Ez a sebesség útja, a szabad vágatásé, ahol tövig taposhatod a gázpedált, ahol nincs betorkolás, keresztezés, nincs tiltó tábla és nincs sasszemű közlekedési rendőr, aki utána tekint a vágatató gépkocsinak és felírja a számát. Ezen az úton hatvan kilométernél kezdődik a sebesség...

Valamikor a Bécs–budapesti műút volt a „nemzetközi ütőér”, amely az országot összekötötte a világgal. Mióta a nemzetközi utasforgalmat át helyezték a levegőbe, a Ferihegyi repülőtér a bázis, az érkező, induló és átmenő állomás, ahonnan Szegedre éppúgy eljut az utazó, mint Szingapúrba.

Egyetlen hétköznap délelőtt ezt jegyeztük fel a híres ikerúton, amelyik egyik szalagján suhannak az autók, autóbuszok, a másikon csöndes tempóban zajlik a polgári forgalom. Reggel negyed hétkor a MALÉV zöldesszürke Ikarusa átcammog a Nagyvárad tér hurokvágányain, hőmpolygó gyalogosáradatán s valamivel odébb ráfut a ferihegyi sztrádára. A motor felbűg, a busz előreszökken, s egyenletes gyorsulással fut a célja felé, mintha ízelítőt akarna adni utasainak abból a sebességből, amelyben majd részük lesz.

Az utasok nyugodtan nézegetnek ki az ablakon, bár innen édeskeveset látni, csak az összefutó villanyoszlopokat, amelyek a sebesség növekedésével úgy sűrűsödnek egymás mellé, mint a fésű fogai. Az út ereszkedik, mély betonvályúba fut s fölötte, a karcsú, szép ívű viadukton teherautók, taxik „ballagnak”, egy tejszállító furgon fehér foltja villan el.

Amikor az autóbusz az emelkedőre szalad s veszít a gyorsaságból, amint az ilyen testes jószágához illő, elsuhan mellette egy vajsárga Consul, külföldi rendszámmal. A KLM kocsija ez, a holland légitársaságé, amely valóságos versenyt fut azzal az óriási, ezüstszürke utasgéppel, amely most fordul rá a repülőtér kilométerekre nyúló betonszalagjára. Siet a pesti KLM ügyvivő, mert az a dolga, hogy ott álljon a kifutópálya szélén, amikor az óriásgépet landol egy kis nyújtózásra, egy cigarettára kiszállnak az utasok Amszterdamból jövet, via Surabaja, Hongkong, Sydney, via Csendes-óceán...

A felüljáró viadukt olyan magas, olyan törekenynek és légiesnek tűnik, hogy a repülőtéri utas újabb avató élménnyel gazdagodik, így száll majd néhány perc múlva a világ fölött, de akkor már nem érzi az út apró dőcencéseit, odafenn majd a levegő lágy hullámzását érzi, ha meglebbenti a gépet a nyári szellő.

Aztán elfogynak a széles hátú betonhullámok s az út a síkon fut, az alacsony kerítés mögött kéményseprő karikázik szemközt, fekete bőrpapucsával vígan tapossa a pedált, fekete arcából fehér szemek és fehér fogak mosolyognak. Az utasok arca felderül, kéményseprőt látni szerencse dolga, s aki a levegőbe emelkedik majd, az azért egy kicsit jó néven veszi, ha szeme közé nevet a szerencse kormos hírnöke...

A repülőtér előtt újabb fecskéfarkú autósoda előzi a tempós Ikarust, a Sabena világoskék kocsija, s benne a belga igazgató, aki a Kairóba in-

duló gépéhez siet... Az út már széles legyezőbe torkollik, amikor a kerékpár vontatású „törpeautó” marad el mögöttünk, benne egy igazi törpeautós, aki kurta kis gyereklábai erejét sokszorozza meg apja lábaival...

És beáll az autóbusz a repülőtér mellé. Alig húsz perce indult a Vörösmarty térről, s az utasokat máris elnyeli a nagy márványcsarnok, ahol percnként szólal meg a hangszóró Szegedre, Pécsre, Kairóba és Kalkuttába invitálva az utasokat. Motorok bögnék a kifutón, nehéz acéltestek ereszkednek alá olyan könnyedén, mint egy elhullott sirálytoll, kocsik robognak a város felé a gyorsaság útján, amely Budapestet most az egész világgal összeköti...



Házasság. – Fogadni mernék, hogy kétszer is meggondolod, mielőtt magára hagyod a feleségedet éjszakára – mondja egy férfi a barátjának.
 – Igen, először azon gondolkodom, hogy mit mondjak, hogy megyek, aztán meg azon, hogy miért nem jöhet velem.

* * *

Ha boldog akarsz lenni egy férfival, nagyon meg kell értened és egy kicsit szeretned.
Ha boldog akarsz lenni egy nővel, nagyon kell szeretned, és ne is próbáld megérteni.

TÖBBEKNEK!

Felhívjuk olvasóink figyelmét arra, hogy szerkesztőségünk multifunkciós telefonja legnagyobb sajnálatunkra NEM JELZI KI a hívó fél telefonját, továbbá az üzenetek meghallgatásakor sem közli, ki is volt a telefonáló. Így azokat a kéréseket, melyekben a hívatok vissza, vagy a küldjétek el sms-ben szerepel, nem áll módunkban teljesíteni.

Marad tehát a már kissé idejét múlt megoldás, mely szerint a hívó bemutatkozik, érthetően elmondja a telefonszámát. Az így jelentkező olvasót minden esetben visszahívjuk, az üzenet meghallgatását követően.

A szerk.

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

President Grant, vagy Stalker9 CB-rádiót vásárolnék.

Tel.: 06-20-217-0005



DUNAHARASZTI ligeti részén, 574 m²-es telek, 80 m²-es felújítandó családi házzal eladó. Irányár: 11.5 millió forint.

Érd.: 06-70/383-8772

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

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

1. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Veszélyes emelkedő”. A követési távolságot nem a fékúthoz, hanem a cselekvési időhöz kell igazítani, hiszen az elől haladó jármű fékezése alatt megtett út a mögöttes járműnek is rendelkezésére áll. Feltételezve, hogy mindkét jármű azonos fékhatással, megközelítőleg azonos lassulásra képes, az elvi legkisebb követési távolság a reakcióidő alatt megtett úttal egyenlő. A reakcióidőt pedig nem befolyásolja az adott helyen lévő kaptató.

2. Helyes a „C” válasz. A „Várakozóhely” tábla a mozgáskorlátozottakat szállító járművek részére kijelölt helyet jelzi. A tábla vonalától kezdődően kell a két gépkocsi hosszúságú helyet szabadon hagyni.

3. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése „Oldalszél”. Járművel az időjárás és látási viszonyoknak megfelelően kell közlekedni. Az erős oldalszél hatását a gépkocsi sebességének mérséklésével és ellenkormányzással lehet ellensúlyozni.

4. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése „Autópálya”. Az ilyen gyorsforgalmú úton megfordulni, hátrafelé menni nem szabad.

5. Helyes az „A” válasz. Ha a kivéte célforgalom feliratú kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, az útra célforgalomban is csak ebben az időszakban szabad behajtani.

6. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése „Sorompó nélküli vasúti átjáró”. Az ilyen helyen teljes vagy felsorompó felszerelve nincs, ezért csak fokozott óvatossággal és mérsékelt sebességgel szabad megközelíteni. A jármű vezetőjének meg kell győződnie arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű egyik irányból sem közeledik.

7. Helyes az „B” válasz. A tábla jelentése „Várakozóhely”. A tábla alatt elhelye-

zett kiegészítő tábla jelzi, hogy a jobboldali kerekkel a járdára állva kell várakozni. Ha a taxis 5 percet nem meghaladó ideig tartózkodik az így megjelölt helyen, akkor még nem kell a járdára hajtania.

8. Helyes a „B” válasz. A sárga fény a forgalom irányának megváltozását jelzi: az útkereszteződésnél – a kijelölt gyalogos-átkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában a fényjelző készülék előtt – meg kell állni. A jármű helyes megállítást a második válasz ismerteti.

9. Helyes az „C” válasz. Holttér a gépkocsi környezetének a kocsiszekrény által a vezető elől eltakart része.

10. Helyes a „C” válasz. A perifériás látómező csak a mozgás, a változás érzékelésére alkalmas, így figyelmeztető jelző szerepet tölt be.

11. Helyes a „C” válasz. Vezetés során a taxis akkor jut a legtöbb lényeges információhoz, ha tekintetét végigfuttatja azon a pályán, amelyen haladni szeretne.

12. Helyes a „B” válasz. Az éleslátás mezéjét érő fény jobban vakít, ezért ne nézzen a szembejövő gépjármű fényforrásába.

13. Helyes a „C” válasz. A forgalmi sávok kis távolságon belüli többszörös változtatása növeli a baleset bekövetkezésének a kockázatát és szükségtelen többlet üzemanyag-fogyasztást is eredményez.

14. Helyes a „C” válasz. A képen egy L6e járműkategóriába sorolt könnyű négykerékű segédmotoros kerékpár (mopedautó) látható. A forgalomban részt vevő, tompított fényszóróval felszerelt segédmotoros kerékpárt – tompított fényszóróval – nappal és jó látási viszonyok között is ki kell világitani.

Külföldi tapasztalattal, nagy gyakorlattal szakma- és beszédorientált angolnyelvi vállalkozó, kezdőtől bármilyen szintű nyelvvizsgálóig.

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

Hívd bizalommal
Ildikót

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



Kocsis András
1960–2011

**Egy taxis
emlékére**

Egyszer volt egy életvidám taxis. Ő volt a Pótlék, másnak a Pampuska, aki a várost a kisujjából kirázta. Majdnem minden taxitársaságot bejárt, a Főtaxitól a Taxipluszig. Gondolt egyet, s ment tovább.

Súlyos betegség vitte el, március 20-án.

Akik kedveltük, sokáig emlékszünk rá!

Egyik barátod: Bandi



Tomács József
(City 719)

Élt 54 évet

Mennyire egyszerű és nyers ez a tragikus hír, és mennyivel több van mögötte.

Szerethető, segítőkész és nem utolsósorban nagyon jó kollégánktól búcsúzunk, ismét.

Fájdalmasan gyorsan hagytál itt minket. Hosszú éveket közöttünk taxiztál. Később a sors és a körülmények más irányba vetettek. A Tele5-ösök családjába léptél, ahol 4 évig dolgoztál. Citys érzéseid sosem változtak, mindig visszavágytál, így tavaly nyáron visszajöttél közeink. Lelkesen, boldogan megújulva dolgoztál. Két hónapig, majd megtámadott az alattomos kór, ami semmi esélyt nem hagyott a számodra. Megragadott és többé nem engedett...

Búcsúzik Tóled a Taxisok Családjá. Emlékedet megőrizzük!

Nyugodj békében, Fifi!

A közösség nevében:

Tamás Miklós

A nagy érdeklődésre való tekintettel
MEGHOSSZABÍTVÁ!



Airport

IRÁNY EURÓPA!



NINCS MEGÁLLÁS!

Tájékoztatjuk utasainkat, hogy egyedülálló módon Magyarországon bevezetjük a magas szintű **utaskiszolgálás** érdekében a terminálok előtti teljes útszakaszon gépjárművekből való menet közben történő ki- és beszállást.

Javasoljuk először a csomagok be- és kidobálását, majd ezután lassú futással megközelítve a ki- és beszállást. A balesetek elkerülése érdekében „megállni tilos” táblákat **szereztünk fel**, valamint méterenként biztonsági őrök segítik tanácsaikkal új szolgáltatásunk **megismerését és elsajátítását**.



Ha támogatni szeretnél bennünket....

Interneten: www.taxiszovetseg.hu

SMS-ben: +36 70 3838 000 (nem emelt díjas)

Küldd el neved, postacímed, stb...

(pl.: Olcsó János 1116 Budapest, Lágymányosi u. 2.
Ingyen-taxi company)

A SZÁLLÍTÁSBAN IS ÉLEN JÁR

AKÁR GÁZÜZEMŰ ÁTALAKÍTÁSSAL

CITROËN C3 PICASSO 1.4 VTi COLLECTION

- > 4 légszák
- > ABS
- > Klíma
- > Elektromos ablakemelő
- > Elektromos tükör
- > Központi zár
- > Ködlámpa
- > 385-500 l csomagtér*

> MÁR 3 460 000 FT-TÓL



CITROËN C4 PICASSO 1.6 VTi TENDANCE

- > 6 légszák
- > ESP
- > ABS
- > Klíma
- > Elektromos ablakemelő
- > Elektromos tükör
- > 500 l csomagtér
- > Tempomat

> MÁR 4 410 000 FT-TÓL



CITROËN GRAND C4 PICASSO 1.6 VTi TENDANCE

- > 6 légszák
- > ESP
- > ABS
- > Klíma
- > Elektromos ablakemelő
- > Elektromos tükör
- > 7 önálló ülés
- > Tempomat

> MÁR 4 850 000 FT-TÓL



A CITROËN a TOTAL-t választotta.

Az akció 2011. 02. 01. és 2011. 06. 30. 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. Az ajánlat kizárólag taxitársaságok, illetve taxis egyéni vállalkozók részére érvényes a készlet erejéig. *A hátsó ülésor beállításától függően.

ADAC

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