

taxisok világa



Látogassa megújult honlapunkat!

Böngéssze archívumunkat!

<http://taxisokvilaga.hu>

XXI. évf. 5. sz.

2011.

Május



Éves adóbevallás * Könyvelés * Elektronikus bevallások * NYENYI * Iparüzési adó
Járadéknyilvántartás * Táppénz- és nyugdíj ügyek * Teljeskörű vállalkozói ügyvitel

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

BTI **TAXI** CENTRUM

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

TARTALOM

Tanulmány a magyarországi (fővárosi) taxipiac problémáiról és azok megoldási javaslatairól	4.
A többség érdekében	6.
Végre rend lesz!	10.
Kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban	11.
Javaslatok Főváros-BA taxiállomások üzemeltetésére	12.
Szegjünk szabályt!	15.
Megállás a tilosban	
- 35 másodpercig	16.
Kameraveszély	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Padlón	21.
Taxival indult betörni	21.
Taxisok kérései	
- közlekedésszervezők válaszai	22.
Rontják az országimázst	24.
Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér	24.
Ki kicsoda az - új - utcanévtáblákon?	28.
10 éve történt - 20 éve történt	31.
Találtunk egy verset	32.
Júliustól újabb szankciók	33.
Vesztett a Karsan	34.
Intelligens hálózatok felé 1. rész	35.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	38.
Bemutatkozik a Citroën M5 Center	40.
Főtaxi-Vasas 1-1 (0-1)	44.

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

Egyelőre tagadnak a gyanúsítottak

ŐRIZETBEN A TAXISTÁMADÓK

A BRFK Életvédelmi Osztály munkatársai 24 órán belül azonosították, majd elfogták a május 3-án a Budapest VIII. kerület Kis Fuvaros utca egyik lépcsőházában életveszélyesen összevert taxis támadóit. A 25 esztendő F. Oszkár kezén még aznap este kattant a bilincs, míg társának, a 21 esztendő F. Lászlónak erre másnap délutánig kellett várnia. A gyanúsítottak tagadják a bűncselekmény elkövetését. A nyomozók mindkettőjüket őrizetbe vették és indítványozták előzetes letartóztatásukat.

Ismét egy brutális és érthetetlen taxis-támadás, ezúttal a fővárosban. A történet 2011. május 3-án éjjel 1 óra körüli időben kezdődött. Két fiatalember a X. kerület Liget térnél szállt be a taxiba és egy VIII. kerületi címet adtak meg végcélként. Mikor megérkeztek a Kis Fuvaros utcába, közölték a sofőrrel, hogy nincs náluk pénz, jöjjön fel a lakásba és ott majd kifizetik. A taxis – ma már egyértelműen elővigyázatlanul és óvatlanul – kiszállt autójából és követte a sötét lépcsőházba kuncsaftjait, akik csak erre vártak. A sötétben, az éj leple alatt – állítólag viperát használva –, brutálisan összeverték a taxist, majd elvették autókulcsát és távoztak az értékes hibridhajtású autóval. A több sebből vérző férfit a mentők szállították a Péterfy Sándor utcai kórházba, ahol életveszélyes sérüléseinek ellátását azonnal megkezdték.

A két támadó mindössze néhány órát használta az ily módon megszerzett gépkocsit, amit végül a XV. kerületben a Pólus Center parkolójában hagytak. Egyelőre nem tudni, mi volt a járművel a valódi céljuk. Az sem kizárt, hogy a későbbiekben ezt szétszerelve akarták értékesíteni, de az is lehet, hogy már találtak rá vevőt, akinek ilyen előzmények ellenére is megérte volna a személygépkocsi.

A rendőrség a Kis Fuvaros utcai lépcsőházat lezárta és a technikusok hozzáláttak a nyomok rögzítéséhez. A taxit rendszám alapján körözni kezdték és a délelőtt folyamán meg is találták a Pólus Center parkolójában.

**Budapesti Rendőrfőkapitányság
Dr. Tóth Tamás rendőrségi tanácsos
Rendőrfőkapitány részére**

Tárgy: elismerés és köszönet

Tisztelt Dandártábornok Úr!

A sajtóhírekből értesültünk arról, hogy munkatársainak közel 48 órán belül sikerült beazonosítani és elfogni azt a két

A nyomozás vezetője arról nem kívánt felvilágosítást adni, hogy mi alapján azonosították rövid időn belül az elkövetőket – ebben akár a bevásárlóközpont vagy a józsefvárosi térfigyelő kamerák is a segítségükre lehetnek, de az tény, már május 3-án este F. Oszkárt lakásán elfogták és a Teve utcai Rendőrség Igazgatási központba előállították. Kihallgatása során a gyanúsított tagadta, hogy bármi köze is lehet a bűncselekményhez. A nyomozók őrizetbe vették

Havi aforizma

Az ember zokszó nélkül meghal a szabadságáért. De ha a gyerekei gyomrát az éhség kínozza, akkor odaadja a szabadságát is egy darab kenyérért, és azt mondja, hogy jó cserét csinált.

Eric Knight

a magát ártatlannak való férfit. Ezzel egy időben már kiadták a körözést a 21 esztendő társa, F. László ellen, akit május 4-én délután az egyik józsefvárosi benzinkút közelében „szúrtak ki” a motoros járőrök, majd igazoltatását követően őt is előállították és őrizetbe vették.

Lapzártánk idején mindkét gyanúsított tagadta a bűncselekmény elkövetését, ám a helyszínen, valamint a taxiban talált és rögzített anyagmaradványok, esetleges DNS-minták alapján a későbbiekben egyértelműen bizonyíthatóvá válik, hogy a fogdába került két férfi ült a gépkocsiban, és verte félholtra a taxist.

Az eljárást – tekintettel az áldozat életveszélyes állapotára – a BRFK Bűnügyi Főosztály Életvédelmi Osztály munkatársai folytatják, életveszélyt okozó testi sértés büntetnének gyanújával. A Büntető Törvénykönyv idevonatkozó jogszabálya alapján, amennyiben a bíróság megállapítja a két férfi bűnösségét, abban az esetben kettőtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés a büntetés alapesetben. Tekintettel arra, hogy az életveszélyt okozó testi sértést nyereségvágyból és közfeladatot ellátó személy sérelmére követték el, így ezt valószínűleg súlyosbító körülményként veszi a bíróság figyelembe.

elkövetőt, akik taxis kollégánk sérelmére a hét elején súlyos, életveszélyes sérüléssel járó bántalmazást és rablást követtek el Budapest VIII. kerületében.

Az Országos Taxis Szövetség vezetőjeként ezúton fejezem ki köszönetemet és őszinte elismerésemet kollégáinak a gyors és hatékony munkavégzésükért.

Tisztelettel

**Metál Zoltán
elnök s.k.**

A rendőrség ezúttal gyorsan elfogta a taxis támadóit, amely talán visszatartó lehet azok számára, akik azt hiszik, a fuvarozók könnyű prédák, nagy nyereséggel. A taxisrablások döntő többségének vizsgálatakor kiderült: az elkövetők azt hitték, áldozatuknál rengeteg készpénzt találnak. Ha sejtették volna, hogy mindössze pár ezer forint lehet a zsákmányuk, meg sem támadják a sofőrt, nem beszélve az értelmetlen és indokolatlan brutálitásról.

* * *

A megtámadott kollégát a Taxi4 azonnal gyorssegélyben részesítette. Kollégái gyűjtést kezdeményeztek számára.

Az Országos Taxis Szövetség /OTSZ/ elnöke és elnökségi tagja meglátogatta a súlyos, életveszélyes sérülést szenvedett fuvarozót a kórházban. Az OTSZ a támadók elfogását követően köszönetét és elismerését fejezte ki a rendőrségnek gyors és eredményes munkájukért.

Az emeleten lakó Kovács úrnak öt szép gyermeke van, az alatta lakó Szabónak viszont egy sincs. Egy nap Szabó elkapja Kovácsot a lépcsőházban:

– Drága szomszéd úr, árulja el a titkát!
Én régóta szeretnék gyereket, de sehogy sem sikerül. Maga biztosan meg tudja mondani mit tegyek...?
 – Hát persze, mi sem egyszerűbb...
Nem kell hozzá más, mint egy kád meleg víz, egy kis parfüm és egy partvis.
 – Megmagyarázná?
 – Persze. Szépen kiöltözteti őnagyságát, és elviszi vacsorázni. Egy kis bor, pezsgő, tánc...
 – És? – érdeklődik mohón Szabó.
 – Hazajönnek, megtölti a kádat meleg vízzel, levetkőzteti a kedves feleségét, megfürdeti...
 – És aztán?
 – Megtörölgeti, itt-ott parfümözi, hogy mindenütt jó illatos legyen.
 – Jó, de minek a partvis?
 – Ha mindezekkel kész van, felkopog vele nekem, hogy jöhetnek!

* * *

A szőszitől megkérdezik a műszaki vizsgán :

– **Hogy indul a négyütemű motor?**
 – **Brrr... brrr...**

* * *

Az a baj a szősi vezetőkkal, hogy ha jobbra indexelnek, akkor sem lehet biztosra venni, hogy balra kanyarodnak!

Szerkesztőségünk a következő két provokatív anyag közlésével szakmai vitát szeretne indítani. Azért, hogy mielőtt a tavasszal elhalasztott „taxisrendeletet” az illetékesek véglegesítenék, olvasható legyen számukra a gyakorló taxisok véleménye, elképzelése, javaslata is. Ha ezt nem veszik figyelembe, lelkük rajta. Ám legalább a lelkiismeretünk tiszta marad, mi megpróbáltuk.

A harmadik írás ugyanezt a témát boncolgatja a humor és ironia eszközeivel. Valószínűleg nem csak a szerkesztőségnek tetszik majd. Várjuk tehát a kollégák véleményét, javaslatát, elképzelését, akár e-mail-ben, akár levélben.

Szeretnénk olvasóink figyelmét ezúton is felhívni arra, hogy gyalázkodó, személyeskedő véleményt nem közlünk továbbra sem.

Tanulmány

a magyarországi (fővárosi) taxipiac problémáiról és azok megoldási javaslatairól

1. A taxipiac jelenlegi problémái

A szolgáltatási szektor általános működési lényegéből adódóan a taxiszolgáltatás igénybevevői, és így annak szereplői is a települések nagyságával arányosan növekvő koncentrációt mutatnak. Ezért a magyarországi taxisok túlnyomó többsége is az ország megszámlálható számú nagyvárosban koncentrálódik. Tömeges méretűnek Budapesten, míg jelentős méretűnek a megyeszékhelyeken mondható. Természetesen vannak eltérések a budapesti és a különböző lakosságszámú megyeszékhelyek taxipiaci anomáliái között, de ezek az eltérések szinte kizárólag a helyi idegenforgalom nagyságával vannak arányban.

A taxipiac régóta fennálló problémái, mely Budapestre és a megyeszékhelyekre egyaránt igaz, és amit eddig sem az országos szabályoknak, sem az önkormányzati döntéshozóknak nem sikerült érdemben megoldaniuk:

1) Utasok bizalomvesztése, mind a hazai, mind a nemzetközi rossz megítélés.

Oka leginkább a nagyvárosokban működő társaságon kívüli, így gyakorlatilag kontrollálhatatlan taxisok (szakzsargonban: hiénák) többségének szabályszegő magatartásában és az ezt lehetővé tevő, alacsony hatékonyságú hatósági ellenőrizhetőségében keresendő. Budapesten 2010-ben kb. 5600 taxis dolgozott, akik rendszeres és folyamatos hatósági ellenőrzése a tapasztalatok szerint szinte lehetetlen. Fuvarszervező társasághoz, így garanciális körülmények között dolgozó és könnyen utolérhető taxis ebből maximum 4000 fő lehetett, vagyis a piaci szereplők kb. 25%-a, azaz közel egynegyede, egyértelműen az ellenőrizhetetlenségére és a lebukás kicsi valószínűségére építi üzleti tevékenységét.

2) Nagyvárosokban kialakult piaci túlosztottság.

A problémát egyértelműen az állami adóhivatall idézte elő azzal, hogy nem lép fel a törvények által neki biztosított eszközrendszerrel és határozottsággal a fizetésképtelen fuvar-

szervező irodákkal és taxisokkal szemben. Így gyakorlatilag elősegíti, sőt támogatja a cégek vagyonelemeinek (gépek, berendezések) átmentését újabb cégekbe. Ennek következményeként ezek bármennyig háborítatlanul folytathatják a kötelező és elvárható társadalmi közteherherviselés alól kibúvó, piacromboló tevékenységüket. Az adóhivatali „támogatás” következtében a piacról nem tűnnek el az életképtelen cégek és vállalkozók, sőt egyértelműen piaci előnyhöz jutnak a becsületesekkel szemben. Vagyis a gyenge és hanyag állam miatt nem működik a piac kiegyensúlyozott működéséhez elengedhetetlenül szükséges természetes szelekció, ami a piaci szereplők számának abnormális növekedésén keresztül mára a piac túlosztottságához vezetett. Mivel ráadásul a szabályokat betartani nem kívánó szereplőkkel növekedik a piac, így ennek egyébe, a társadalomra káros és egyértelműen nemkívánatos következményei is vannak.

Ma már több olyan fuvarszervező társaság is működik például a fővárosi taxipiacon, amely az elmúlt 5 év alatt már a második vagy harmadik cégébe menti át a fizetésképtelen cégből kivett, akár több tízmillió forint értékű képviselő vagyonelemeit. Sőt, piaci pletykák szerint – a megfelelő adóhatósági fellépés hiányában – már ott tart a taxipiac, hogy az újként induló fuvarszervező irodák és taxisok gyakorlatilag induláskor beépítik üzleti tervükbe, hogy nem is akarnak adókat és járulékokat fizetni. Ha majd elfogy a pénzük és túl nagy lesz a tartozásuk, egyszerűen átmenekülnek egy újabb cégbe, és a régiben hátrahagyják teljes adóságukat. Így tehát tulajdonképpen az állam biztosít számukra jogosulatlan gazdasági előnyt, a becsületes és adófizető vállalkozások kárára történő növekedésre és piaci előnyök megszerzésére. E cégek ugyanis a be nem fizetett adót kisebb részben reklámra, nagyobb részben a fekete-gazdaság körébe tartozó zsebajutalékokra és egyéb adózáskerülő visszatérítésekre költik. Piaci hírek szerint 2010-ben 3 olyan fuvarszervező társaság is volt a budapesti taxipiacon, amely már évek óta szerepel az APEH tartozáslistáján, de a szándékosan leürített bankszámlájuk megterhelésén kívül semmi-

**TAXIGÉPKOCSI
 TAXIRENSZÁM**
 Zafira, Lacetti bérelhető
 taxinak teljesen felszerelve
HOSSZÚTÁVRA
 0670/558-3380
 0670/368-3949
 0670/368-3948

lyen érdemi behajtási cselekmény sem volt velük szemben. E cégek az adóhatóság kijátszására teljesen áttértek a készpénzes forgalomra, illetve új cégben működnek ugyanazokkal a vagyonelemekkel. Ezekon kívül Budapesten még 2-3 fuvarszervező társaságról köztudott, hogy folyamatosan megszegi a taxisok felé fennálló, a fuvarszervezési díjak befizetésekor keletkező számlaadási kötelezettségét. Vagyis a fuvarszervező irodák több mint fele követ el rendszeres és számdékos, az állam és a becsületes adófizető cégek kárára megvalósuló, és egyértelműen piacromboló jogsértést a működése során.

Ugyanez a jelenség és következmény igaz a közteherviselés alól törvénysértéssel (alkalmazotti bejelentés elmulasztása, adók és járulékok nemfizetése) kibúvó taxisokra, és társas taxis vállalkozókra is.

3) Taxisok csökkenő jövedelme, amely egyértelműen generálja az utasok átverésének elterjedését.

Oka a folyamatosan csökkenő fuvarszám, melyet részben nyilvánvalóan a bizalomhiányra, részben a piac túlosztottságára, részben pedig a pár éve bekövetkezett gazdasági válság miatti összességében is kisebb fuvarigényre lehet visszavezetni.

Természetesen a piac egyes szegmenseiben „csak” relatív fuvarszám-csökkenésről lehet beszélni, amit kizárólag a piac túlosztottsága idézett elő. A növekvő számú fuvarszervező iroda és taxis létszám csak a meglévő, összességében egyébként csökkenő számú fuvarmenyiséget tudja elosztani, ami miatt egy-egy társaságnál arányaiban nagyobb a fuvarszám-visszaesés, mint a piac egészében. Ez viszont egyértelműen a taxisoknál, mint alvállalkozóknál csapódik le, hiszen ugyanazon bevételhez a piac túlosztottsági mutatójával arányosan növekvő időt kell munkával tölteniük. Ez 2010 rosszabb időszakában már napi 12–16 órát is elérte. E megnövekedett munkaidővel azonban nem arányosan nő a bevételük, a költségeik viszont folyamatosan nőnek, vagyis összességében egyértelműen a taxisok csökkenő jövedelmezőségéről kell beszélnünk.

E problémák tehát elválaszthatatlanul összefüggnek, és nyilvánvalóan generálják is egymást. Ezért a három felsorolt problémára egyidejűleg, a hatóságok által elkövetett hibák megszüntetésével, általános jelleggel és országos hatállyal kell megoldást találni.

II. Miért hibásak a budapesti taxisok eddigi megoldási javaslatjai?

A budapesti taxisok (a piac legrégebbi szereplőjének, a szövetkezeti formában működő City Taxinak és néhány, egyéni taxisok érdekvédelmi szervezetének álcázott szatellit szervezetének vezetésével) eddig a következőkben látták a piaci problémák megoldási lehetőségét, melyben elsősorban az önkormányzati szabályozás erősítését kérték.

A taxisok által javasolt 4-es alapra épülő szabályozási igény:

- a) hatósági fix tarifa bevezetése,
- b) több hatósági ellenőrzés,
- c) adminisztratív létszámkorlátozás (pl.: a drosztkok férőhelyeihez igazítva),
- d) a drosztkok tényleges használhatósága érdekében, frekvenciátalibb helyekre elhelyezett drosztkok.

A kért elvekre épülő szabályozás iránti igény legnagyobb problémája, hogy keveredik benne az ok és a következmény. **Több ponton is a következményt szeretné kezelni, nem pedig az azt kiváltó okokat megszüntetni.** Ennek két oka lehet. Vagy a tényleges probléma felismerésének hiánya, vagy hogy a piaci hatásokra reagálni leginkább képtelen társaságok és taxisok ezen keresztül próbálják becsempészni egyedi magánérdekeiket, az egész piac és az utazóközönség általános érdekeivel szemben.

E részkérdésekre épülő, a c) és d) pontban ellentmondást is rejtő szabályozás ugyanis biztosan nem tudja megoldani az utasok átverésének egyik sarkalatos pontját, a szabályozók alól kibújni szándékozó hién taxisok kérdését. Mivel ráadásul adminisztratív módon teljesen kiiktatná a becsületes vállalkozások és az utasok érdekét szolgáló – eddig is gyengén működő – piactisztulási mechanizmust, így az ezen elvekre épülő szabályok bevezetése előreláthatóan kifejezetten rontaná a fővárosi és egyéb nagyvárosi taxiszolgáltatás általános színvonalát. További probléma, hogy e szabályozás kifejezetten gátolná a rugalmasabb társaságok működését és fejlődését, így az utazóközönség problémáinak változatlan fennmaradása mellett, csupán a régi, lomha társaságok piacidegen üzleti modelljeinek konzerválását szolgálná.

A kért szabályozás hiányosságai.

- a) A) A fix tarifa a különböző nyílt és rejtett kedvezményekkel nem csak hogy könnyen kijátszható, de a ma is meglévő szakszargonban visszaporgetésnek nevezett átláthatatlan visszafizetési módok miatt erős korrupciós hálózat kialakulásához vezetne.

A fix tarifa igénye egyértelműen az önköltség alatti szolgáltatás néhány éve történt megjelenésére és elterjedésére adandó taxis válasz lenne. Az árverseny elvileg kedvező lenne a fogyasztónak, a köztudottan és matematikailag bizonyíthatóan önköltség alatti szolgáltatás immár hosszú távúnak mondható fenntartása azonban több jogos kérdést is felvet az egyébként tőkeszegény taxis szektorban.

A múltbéli események és a jelenlegi helyzet összevető elemzése alapján egyértelműen megállapítható, hogy a néhány éve elkezdődött, az infláció ellenére szinte lefeleződött taxi-árindex kialakulásában a piac által köztudottan adócsaló és már nyilvánosan is fizetésképtelen cégek árképzése jár az élen. Így igazolva látszik az a piaci vélemény, hogy piaci szereplők egy része által az első pillanattól bíralt feltűnően olcsó, önköltséget sem biztosító tarifa megjelenése az adó, és járulékfizetés alól

kibúvó fuvarszervező irodák és az adócsaló taxis vállalkozók egymásra találásának következménye.

Megállapítható tehát, hogy a fix tarifa bevezetésének igénye egy más területen meglévő okból adódó következményére adandó hibás válasz lenne. Annak bevezetése biztosan nem fogja megszüntetni a kiváltó okot, amely maximum átalakul egy újabb problémává

B) Mivel a taxi nem igazán mondható közszolgáltatásnak, így a fix tarifa bevezetése valószínűleg ellentétes lenne az EU piacgazdasági alapelveivel is.

b) Egyes hatóságoknak (fogyasztóvédelem, önkormányzat, rendőrség) most is megvan a megfelelő ellenőrzési és szankcionálási jogosítványai, de azokat leginkább kapacitási hiánya miatt eddig sem használta kellő hatékonysággal. A hatóságok ellenőrzési kapacitásainak jelentős növelésére a mai pénzhiányos időkben kicsi a valószínűség. Ugyanakkor az alacsony számú ellenőrzések céljai sem nevezhetők megfelelőnek. Egy nemrégiben lefolytatott éjszakai fogyasztóvédelmi ellenőrzés például a taxisok számlaadással kapcsolatos provokálása helyett inkább az utasok átverésének kiszűrésére koncentrált hatott volna.

Ezért az ellenőrzés hatékonyságának növelésére új megoldást kell találni, amivel egy időben át kell értékelni az ellenőrzési területek prioritásait is.

Kilóg e sorból az APEH, melynek bár meg lenne a szervezeti és kapacitási lehetősége is a folyamatosan nem fizetőkkel szembeni behajtási eljárások hatékonyabbá tételéhez, ezzel láthatóan nem akar élni. E hatóságnál tehát csak a végrehajtói hatalom akarata hiányzik, így ennek megváltozáshoz nem kell szabályozást módosítani. A piac tisztulásához és kiegyensúlyozott, szabályos működéséhez ezen akarat megváltozása mind jelen időben, mind a jövőben elengedhetetlenül szükséges lenne.

c) A hatósági adminisztratív létszámkorlát bevezetése két területet is kedvezőtlenül érintene.

A) A hatósági létszámkorlát-szabály nem tudna különbséget tenni a társaságban dolgozó és az azon kívül működő taxisok között. Ebből következően nem lenne alkalmas a taxishiénák számának csökkentésére, így nem is tudná megszüntetni a miattuk fellépő bizalomhiányt sem. E szabályozási elem bevezetése az elemzés szerint pont az elérni kívánt eredmény ellenkezőjét eredményezheti vagyis, hogy nőhet a hiénák számaránya az összes taxis között, mivel valószínűleg a becsületesek fogják előbb abbahagyni az ipart, mint az adócsalók és utasátverők. A piaci kínálat szűkülése ráadásul tovább növelné a hiénák vadászterületét. Ennek következményeként tovább romlana a szolgáltatás általános színvonala, ami a lakosság és a turisták részéről tovább növelné az eddig sem túl sikeres hatóság fellépésének igényét.

B) Az egyes lobbicsoportok az általuk kért létszámcsökkentést a legalacsonyabb forgalmi szinthez szeretnék igazítani, vagyis e javaslat jogalkotói elfogadása jelentős problémákat okozhat mind az előre látható, de időben nem meghatározható igénynövekedés (pl.: időjárás: eső, hó, hideg, stb.), mind a szezonális hatások (pl. decemberi növekedés) által generált forgalombővülési időkben. (Egy esős napon akár 20-30%-os, míg december–nyár viszonylatban akár 100%-os forgalomnövekedés is előfordulhat a legalacsonyabb igényszinthez képest.) Ezért ezekben a magasabb igényű időkben (ami az időjárás kiszámíthatatlansága miatt akár sűrűn és rendszeresen is előfordulhat), a létszámkorlát adminisztratív bevezetése gyakorlatilag kiszámíthatatlanná tenné, de mindenképpen jelentősen rontaná a budapesti és nagyvárosi taxisziget általános színvonalát. Szélsőséges esetben a szabályozottabb, fuvarszervező irodán keresztül rendelés taxisziget teljes összeomlásához is vezethetne. Ennek következményeként az utasok jelentős része egyszerűen nem kapna taxit és így nem tudna időben odaérni célállomására, ami nyilvánvalóan a „hiéna taxisok vadászterületeit” növelné.

d) A drosztférőhelyek és elhelyezések kérdése az egyetlen megfontolásra érdemes javaslat. Az önkormányzatok számára azonban e kérés nyilván komoly dilemmát jelent, mivel a frekvenciált helyeken lévő drosztkok valószínűsíthetően közterületi fizetőparkoló helyeit foglalják el. Jogos felháborodásra ad azonban alapot az a jelenlegi helyzet, hogy például Budapesten „nem is létező droszthelyek” után is szed úgynevezett droszthasználati díjat a Fővárosi Önkormányzat.

Összefoglalásként megállapítható tehát, hogy a jelenlegi taxiipiaci helyzet megváltoztatásáért lobbizó piaci szereplők javaslatainak elfogadása kifejezetten rontana szabályozott piac, azaz a ma fuvarszervező irodák közreműködését igénybe vevő telefonos megrendelők által érzékelhető szolgáltatás általános színvonalán, míg a hiénák utcai piacára semmilyen érdemi korlátozó befolyást sem gyakorolna. Ott háborítatlanul, sőt árnyaiában nagyobb mértékben folya az utasok átverése.

Fent leírt elemzésből következően tehát a mai taxiipiaci problémák valós megoldásához át kell értékelni az eddig felhozott és hangoztatott okokat. Az okok átértékelésének következményeként pedig nyilvánvalóan új

megoldási lehetőségeket kell keresni és alkalmazni.

III. A taxiipiaci rendrakás legfontosabb és legelső lépése

A napjainkra kialakult taxiipiaci helyzet folyamatainak és azok következményeinek elemzése alapján, a piaci szereplők által belső válságnak nevezett helyzet legfőbb kiváltó okként egyértelműen a piaci szereplők jelentős részének a feketegazdaságba átnyúló működését kell megjelölni. Ez teszi például lehetővé számukra az irreálisan alacsony, piacromboló, bizonyítottan önköltség alatti hosszú távú árképzésüket, mind fuvarszervezői, mind taxis szereplőként.

Ezért a piac becsületes szereplői által szorgalmazott rendbetétel során először a piaci szegmenst kell kiiktatni, és csak aztán, az újrendező piac folyamatainak elemzését követően szabad a fehérgazdaságban használatos esetleges pluszszabályozókat bevezetni, ha még egyáltalán szükség lenne rájuk. A fehérgazdaságban használatos szabályozók alkalmazása ugyanis alkalmatlan a feketegazdasági szegmens érdemi kezelésére.

Dióslaki Gábor

2011. január

A többség érdekében...

Az elmúlt években ugyanezen lap hasábjain havi rendszerességgel jelentek meg a taxisziget reformjait szorgalmazó írások. Változatos javaslatok születtek szakmánk megújításának érdekében, mely javaslatok mellett vannak, akik bizva önmagukban, változtatják szolgáltatásaik adottságait. Viszont úgy érzem, hogy a **többség** sodródik az árral és külső, szakmánk adottságait nagymértékben befolyásoló adminisztratív segítségére vár.

Hogy miért nem jutunk önerőnkől egyről a kettőre? Valószínűleg azért, mert minden téren egyre nagyobb az érdekellentét, és minden helyzetnek vannak hasznélvezői. Ez pedig fenntartja a jelenlegi állapotot. Kérdés, kik vannak többségben, és mely tervezett változásnak kik lesznek a nyertesei?

A taxizás adottságait befolyásoló rendeleteknek két szintje van.

A **minisztériumi rendelet**, mely országos szinten szabályozza az szakmába jutás feltételeit.

A megfelelő **önkormányzati rendelet** – köztük a Fővárosé – lenne hivatott helyi szinten, elsősorban az utasok érdekében, a tömegközlekedésbe integrált taxisziget átlátható feltételeit biztosítani.

Alapvetően mind a minisztériumi rendelet, mind a helyi, a taxizást városon belül szabályozó önkormányzati rendelet megváltoztatását támogatja a többség. Bízunk ugyanis abban, hogy a feltételek módosulása a vállalkozók egyéni érdekeit is szolgálja majd. Kérdés, hogy a szabályozást megélő vállalkozók, alkalmazottak a többséghez tartoznak-e, vagy sem?

Vegyük sorba az elhangzott lehetőségeket!

– **Közvetett létszámkorlátozás a gépkocsik évjáratának meghatározásával.**

Budapesten biztosan érinti a taxisok 30%-át, illetve szerintem az alkalmazottakat foglalkoztató vállalkozások többségét. Ha az érintettek fele nem tudja teljesíteni a módosított feltételeket, akkor az akár 15%-

os létszámcsökkenéshez is vezethet. A létszámcsökkenés a többség érdekét szolgáló szabályozás. Kérdés hogy ez esetben a többséghez tartozol?

– **Tarifák hatósági áron történő meghatározása.**

Ez is egy érdekes kérdés. Közelítsük meg a taxis oldalról. Milyen tarifákat használ manapság? Rendszeresen átléped az engedélyezett maximális tarifát? Akkor téged ez csak abban az esetben érint, ha az ellenőrzés is szigorodik. Ha irreálisan alacsony áron fuvarozol, akkor valószínűleg tartom, hogy várod a változást. Ha a remélt 200-220 Ft/km körüli fixtarifa-tervezetnél ma magasabb áron fuvarozol, akkor bízál a keresletnövekedés lehetőségében, mely neked is segítheti a helyzetet. Kérdés hogy ez esetben a többséghez tartozol-e?

– **Drosztkok kialakításának szabályozása.**

Jelenleg többségében rádióról veszel fel címekeket? Szeretnél az utasok számára elérhető helyen megállni a belváros több pontján? Ha hiszed, ha nem, van olyan, akinek nem érdeke, hogy minél jobb helyen legyenek drosztkok és minél nagyobb számban üljenek be az autódba az utasok ezeken a helyeken. Kérdés, hogy ez esetben a többséghez tartozol-e?

– **Ellenőrzés szigorítása.**

Rendben vannak a papírjaid? Nem akarlak riogatni, de hidd el, a többségnek rendben vannak. Ne hanyagold el az adó- és járulékfizetési kötelezettségeidet, ha a többséghez akarsz tartozni!

Ezt a pár sort gondolatébresztőnek szántam annak érdekében, hogy mindenki mérlegelje, hogy a vállalkozásának vagy személyének adottságaival a többséghez tartozik-e. **Ha a többséghez tartozol, és a lehetséges nehézségekre hivatkozással mindenáron mindent elutasítasz, abban az esetben a kisebbségben lévő érdekeit támogatod.**

Folytatás a 9. oldalon

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.

Tisztelt Taxis Kollégánők, Kollégák!

A City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet közgyűlési döntésének értelmében a jövőben azon taxisoknak akik szövetkezeti tagsága, és ezzel egyidőben alvállalkozói státusza is megszűnik a City Taxi "delegálási jogot" biztosít. A delegálási jog lehetőséget nyújt a kollégának arra, hogy maga helyett alvállalkozói státuszra jelöljön olyan kollégát, akit érdemesnek tart a City Taxis alvállalkozói tagságra, és a kolléga megfelel az általános felvételi elvárásoknak.

Ismét egy nyugdíjba vonuló kolléga helyére várjuk jelentkezésüket.

Általános elvárások:

- stabil vállalkozói háttér,
- minimum 3 éves, Budapesten szerzett taxis tapasztalat,
- maximum 8 éves, nagyméretű légkondicionálóval felszerelt gépkocsi,
- angol nyelvtudás előnyt jelent,
- sikeres helyismereti vizsga tétele,
- belépési díj bruttó 125 000 Ft,
- kaució 230 000 Ft, mely több részletben befizethető, és a kilépés esetén természetesen visszafizetésre kerül!
- EGYÉNI MEGÁLLAPODÁS A DELEGÁLÁSI JOGGAL RENDELKEZŐ KOLLÉGÁVAL

Érdeklődni lehet irodaidőben:

Poesz Andrea titkárság vezetőnél a 06 70 38 38 006-s számon.





taxi2000
20000000

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

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

Ahogy én látom a repülőtéri helyzetet

A repülőtéren kb. 20 évvel ezelőtt kezdődtek azok a folyamatok, melyek szintén a szabályozatlanság eredményeként a mai napig megfigyelhetők. Az 1990 és 2005 közötti helyzetet próbálta rendezni a Fővárosi rendelet 2006-os módosítása, melynek eredményeként a Budapest Airport tendert írt ki a taxiszolgáltatás biztosítására. Ennek eredményeképpen előbb a Zóna Taxit, majd 2010-ben a Fótaxit választotta ki szerződött partnerének.

A jelenlegi rendszernek a legnagyobb hiányossága, hogy a tender kiírásának folyamatába kódolva lett az utasok és a taxisok érdekeinek sérelme. E mellett, szintén a kiírásból következően, a BA számára legkedvezőbb ajánlat adottsága, hogy a legnagyobb bevételre tegyen szert a taxisok által fizetendő jutalékokon keresztül. A kiválasztott, szerződött taxitársaság alvállalkozói a jelenlegi feltételrendszer szerint képtelenek hatékonyan működtetni vállalkozásukat. Ma már nem elhanyagolható szempont, hogy a jelenlegi kiírás szerint a BA évente kb. 250–300 millió Ft bevételre számít szerződött partnerétől. E jutalék mellett, becsült értéken, további 100 millió Ft-jába kerül az adott taxitársaságnak a BA által előírt kiszolgáló infrastruktúra fenntartása. E bődületes költségeket kizárólag az utasok, vagy a vállalkozó taxisok kárára lehet előteremteni. Amennyiben a szolgáltatás nyújtásának lehetősége viszonylag szűk kör – kb. 3-400 taxi – számára biztosított, akkor a jelentkező irreális költségek is irreális mértékű veszteséget okoznak a taxisoknak, vagy irreális mértékben emelik az árakat. Természetesen az árak emelkedéséről jelenleg nem is beszélhetünk. A repülőtérről szolgáltató taxisok alacsony létszáma miatt a taxis vállalkozók kihasználtsága sem növelhető reális mértékben. Ugyanis többségük ösztönösen, csak a beszállításokra koncentráva, üresen megy ki a reptérre, hogy minél előbb újra utast szállíthasson onnan befelé. A magas költségek miatt a kiszállítás árai sem csökkenthetők tovább. E miatt a korábban befelé szállított utasok kb. 15% veszi csupán visszaúton is igénybe a repülőtéren már megismert taxikat. E mellett természetesen a kihasználtsági mutatókat tovább rontja az induló és érkező gépek száma és időbeni megoszlása. (Természetesen a gépek indulását és érkezését nem kívánom befolyásolni, csak szeretném felhívni a figyelmet arra, hogy a rendszer működését ezen tényezők is befolyásolják.)

Megítélésem szerint a következő adottságokkal működik a reptéri beszállítás

- Pozitívum, hogy az utasok érdekeinek a figyelembevételével szigorításra került a szolgáltatásba bevonható gépkocsik köre (max. 5 év, tengelytáv-minimum, csomagtartó-térfogat, gk. magasság-minimum).

Megítélésem szerint a jelenlegi reptéri helyzet negatív adottságai a következők:

- 250–300 millió Ft elvonása e szektortól a BA részéről.
- Kb. évi 100 millióból fenntartott infrastruktúra a 3 reptéri taxiállomáson.
- Kiszámú vállalkozó – 3-400 taxi – részére biztosított a közvetlen szolgáltatásnyújtás lehetősége.
- A bonyolult körzet/árrendszer miatt irreális adminisztrációs terhek kialakítása.
- A magas költségek miatt a forint – euró árfolyamban elrejtett irreális felár fenntartása eurós fizetés esetén, az utasok kárára.
- Kiszámú gépkocsi bevonása miatt a hatékonyság növelésének kizárása.

Véleményem szerint a megoldás szorosan összefügg a fix tarifa bevezetésével, a szolgáltatást nyújtó fuvarközvetítő irodák és a taxisok nyilvántartásával, ellenőrizhetőségével és a szabályszegek szankcionálásával.

Javasolom, hogy a pozitívumként említett korlátozások (évjárat, gk.-magasság, csomagtartó-méret) mellett a lehető legnagyobb számú gépkocsinak biztosítsa a szolgáltatás nyújtásának a lehetőségét a Főváros. A fix tarifa bevezetése mellett a reptéri szállítás árát is fix összegben határozza meg a rendelet. A feltételeknek megfelelő vállalkozók kössenek külön megállapodást a Fővárossal a szolgáltatás nyújtására. A kiadható engedélyek aránya legyen összhangban a regisztrált taxitársaságok, és a taxitársasághoz nem tartozó taxik piaci részesedésével. (Amennyiben ez összhangban van, akkor lehet növelni a taxik kihasználtságát, mert ez esetben a legnagyobb eséllyel azon taxik hoznak a reptérről befelé utasokat, akik a kiszállítást is végzik.)

Az engedéllyel rendelkező autók a reptéri szolgáltatási engedély kiváltásával egy időben fizessenek be pár tízezer forint mértékű összeget, mely biztosítja a számukra a regisztráción keresztül a szolgáltatás nyújtásának lehetőségét. Ezen összeg egy része a regisztrációs díj, mely összeg a szolgáltatással kapcsolatos megalapozott panaszok esetén fedezetet nyújthat a kártérítésre. A befizetett összeg másik fele azon szolgáltatási-díjra nyújthat fedezetet, mely összeget az adott taxisok fuvaronként a Budapest Airport helyett a **Fővárosnak fizetnek, közvetlenül.** Az irreális költségnövelő tényezők elhagyása mellett ezen összeg jóval alacsonyabb mértékben határozható meg (300 Ft/fuvar), mint a jelenlegi kb. 1000 Ft/fuvar közvetlen jutalék, plusz a tagdíjban elrejtett költségek fedezete (kb. 20 000 Ft/ fő/hó), Megítélésem szerint a körzetek számát is érdemes lenne csökkenteni annak érdekében, hogy az utasok számára is átláthatóbb legyen a fizetendő összeg, illetve ez esetben csökkenthető az adminisztráció is. A taxisok által fizetett összeg ez esetben jelentősen növelné – akár megduplázzhatja – a Fővárosi Taxisállomás Kezelő Nonprofit Kft. bevételét, mely összeg a kft. tevékenységének a bővítésére lehet fedezet.

A Ferihegy 2 A-B terminálon javasolom, az érkezési oldalon a jelenlegi 2 taxiállomás helyett a két reptér között egyetlen taxiállomás kerüljön kialakításra. Az engedéllyel rendelkező taxik pufferparkolóban várakozzanak, mindkét reptéren. A puffer-parkolóba, illetve a taxiállomásra történő behajtás az engedélyhez adott magneszkártya segítségével, beléptető, regisztráló rendszeren keresztül történjen. A taxiállomásokon a sorban legrégebb óta várakozó 5-5 autó várakozzon. Az utasok érkezési sorrendben vegyék igénybe az autók szolgáltatását. Mindkét taxiállomáson (Ferihegy 1-2) legyen egy-egy úgynevezett „totemoszlop”, mely lehetővé teszi az utas által preferált, de az első 5 autó között rendelkezésre nem álló taxiigény jelzését. Az igényre tekintettel a puffer-parkolóból az adott társaság autóját „hívja előre” a rendszer. Amennyiben a rendszerben legalább 2-2500 autónak lenne biztosított a szolgáltatás nyújtása, abban az esetben a regisztrációra befizetett összeg – már 10 000 Ft / fő – is biztosítja a rendszer beindításához szükséges fejlesztés költségeit.

A BA által jelenleg üzemeltetett rendszerben havonta kb. 25-30 000 db befelé induló fuvart regisztrálnak, mely után fizetik a taxisok (utasok) az irreális jutalékokat. Ezen fuvarokon felüli rendelkezések közvetlenül a szerződéssel nem rendelkező taxitársaságokhoz érkeznek. A javasolt módosítás esetén minden fuvar a főváros kezelésében működő rendszeren keresztül történne, melynek eredményeként a regisztrált fuvarok száma elérhetné a havi 40-50 000-et

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

is. Ez a darabszám a csökkentett jutalék mellett is jelentős bevételt biztosítana a Fővárosnak, jelentős számú taxinak lenne biztosított a szolgáltatás lehetősége.

Amennyiben a rendeletmódosítás eredményeként Budapest területén tiltott lenne a taxi-gépkocsivezetők számára a személygépkocsin kívüli, közvetlen szolgáltatás-kiajánlás, abban az esetben a pályaudvarok és a repülőtér területén is meg lehetne szüntetni az utasokat leszólitó taxisok jelenlétét, tevékenységét.

Ezen tevékenység megszüntetésének alapja a rendeleti szabályozás mellett a fix tarifa bevezetése is, mely jelentős, és az említett helyeken folyamatos kommunikációja esetén az utasok sem bíznának a „bőröndsimogató” ajánlattevők szolgáltatásában.

Javaslatom, megítélésem szerint jelen helyzetben csak akkor kivitelezhető, amennyiben a Főváros és a BA között jelenleg érvényben lévő szerződést jelentős változtatás nélkül csak ideiglenes jelleggel hosszabbítja meg, például 2011. év december 31-ig. Ez esetben a következő 7 hónap időszaka elegendő lehet a Főváros részéről egy átfogó taxisabályozás rendeleti változtatásra és a módosítások végrehajtására.

Rövid összefoglalómat vitaindítónak szántam. Megítélésem szerint ugyanis csak akkor lehet megfelelő szabályozást kialakítani, ha azt az érintettek többsége támogatja. Ehhez pedig egymás véleményének megismerésére van szükség.

Bósz Péter

VÉGRE REND LESZ!

avagy egy pesti rémálom története

Állítólag őszre várható az új taxisrendelet, melynek eddig megszelőztetett részleteit olvasva az egyszerű taxis csak a fejét kapkodja, miféle furfangos újításokról döntenek megint a feje fölött a szakminisztérium illetékesei. Ezekről hallva mindig kedvenc íróm, Moldova György szatirái jutnak eszembe, melyekben a süket és vak Hivatalt állította pellengérré. Egy a szokásosnál is zaklatottabb, munkával teli nap után szörnyű rémálom volt, amiben a készülő új taxisrendelet elevenedett meg.

Álmomban az illetékesek megunták az évtizedek óta tartó anarchikus állapotot, ami a budapesti taxisvállalkozókat egyre lehetetlenebb helyzetbe hozta, és úgy döntöttek, hogy egy új, minden fontosabb problémakört érintő rendeletet alkotnak. A munka megkezdésekor általános alapelvnek számított, hogy a rendeletalkotás feladatában olyan személyek, akiknek a taxizáshoz bármilyen közük van, ne vehessenek részt, még tanácsadóként sem. Az ilyen személyek csak alulról, a maguk szintjéről látják a gondokat, nem lehet olyan rálátásuk a problémák komplex halmozására, mint a szakminisztérium tapasztalt illetékeseinek.

A rendeletalkotóknak szilárd elhatározásuk volt, hogy ezúttal egészen a problémák gyökeréig lehatolnak, nem elégedhetnek meg félmegoldásokkal, mindenképpen hosszú távra kívánták megoldani a taxizással kapcsolatos összes fontos problémát.

A konstruktív és átfogó munkát azzal a kérdéskörrel kezdték, ami ma, 2011-ben talán a legégetőbb probléma a budapesti taxizásban, rendezésének igénye évről évre felmerül és tovább már nem odázható: ez természetesen a taxi-gépkocsik színe. Ma bárki könnyen

meggyőződhet arról Budapesten, hogy míg az egyik taxi színe mondjuk kék, addig a másiké zöld, a harmadik pedig akár piros is lehet – kis túlzással állítható, hogy szinte bármilyen színű taxi-gépkocsi megtalálható ma a főváros utcáin. Ez 2011-ben megengedhetetlen európai hírű nagyvárosban! Nem elég, hogy az utazóközönséget teljesen megzavarja ez a tarkabarka összevisszaság, de a városképet is jelentős mértékben rombolják az ilyen taxik. A jogalkotók nem titkolt szándéka volt, hogy ezt a tarthatatlan állapotot felszámolják, ezért január 1-jétől minden taxigépkocsi-tulajdonos köteles lesz járművét egységesen citromsárga alapszínűre átfestetni. Ezt a törekvést évek óta támogatja és sürgeti a hazai autófényezőzők képviselője is, a Legitim Országos Fényezőző Autonom Szervezete (LOFASZ). A taxigépkocsi-tulajdonosok csakis a LOFASZ kijelölt fényezőműhelyeiben végeztethetik el a kötelezően előírt átfestést – ennek oka, hogy a citromsárga szín minden gépkocsin teljesen azonos árnyalatú legyen. (Az természetesen csak rosszindulatú pletyka, hogy a rendelettervezet munkájában részt vevő néhány szakminisztériumi vezető egyben LOFASZ elnökségi tag is.) Az így egyszínűvé vált taxik ezentúl szervesen illeszkednek majd be a dinamikus fejlődő Budapest egységes városképébe – ezzel egyszer s mindenkorra megoldva a taxikat sújtó egyik legégetőbb nehézséget.

A rendeletalkotói munkát a szakemberek a következőkben a taxigépkocsik vizsgáztatásával kapcsolatban folytatták. Az eddig hanyagolt és elnézően kezelt ún. „megbontásos vizsga” kérdését vették górcső alá. Megállapították,

hogy az elvégzett megbontásos vizsgálatok nem voltak elég hatékonyak, ezért január 1-jétől új elvek szerint fog történni a megbontás. A Közlekedési Hatóság szakemberei a kötelező éves műszaki vizsgák során a taxigépkocsik motorját, sebességváltóját és a teljes futóművét alkotóelemeikre szedik szét, mindent tüzetesen megvizsgálva, hogy azok alkalmasak-e személytaxis szolgáltatás végzésére a közúti forgalomban. (Az a korábban felröppent hír, miszerint a gépkocsikkal párhuzamosan a gépkocsivezetőket is meg fogják bontani, szerencsére nem igaz – maguk az illetékesek is kereken cáfolták, semmi hasonlót nem terveztek.) Hogy a vizsgálatok minél gyorsabban és gördülékenyebben haladhasson, a szétszerelt fődarabok elszállításáról és újbóli összeszereléséről a gépkocsi tulajdonosok kötelesek gondoskodni. Apróbb változtatás a rendeletben még az is, hogy ezentúl a 0 km-es taxikon is el kell végezni az alapos megbontásos vizsgálatot.

A taxigépkocsik cseréjénél bevezetett, évek óta jól működő és bevált „nullás papír” rendszerbe ezentúl bevonják az eddigiek mellé a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesületét, a Vízműveket, a Gáz-műveket és a Magyar Ebtényezőzők Országos Egyesületét is. Taxigépkocsi cseréjekor ezentúl a fenti helyekről is szükséges lesz nullás papírok beszerzése a vállalkozóknak, így igazolva, hogy nincs fennálló tartozásuk.

Az EU-s normáknak megfelelően hazánkban is szükségessé vált a taxi-gépkocsivezetők tudásszintjének hatékony emelése. Ennek megoldását az illetékesek megfelelő szaktanfolyamok elvégzésében látják. A jogalkotók különböz-

zó tanfolyamokat írtak elő a gépkocsivezetők részére: többek között egy, a könyvelés minden fajtáját felölelő számviteli kurzust, valamint egy 8 hetes vitorlázórepülőtanfolyamot a Hármashatár-hegyen. Az utóbbi években örvendesen megnőtt a taxigépkocsikban utazás közben lezajlott sikeres szülések száma, ezért elengedhetlenné vált egy alapszintű szülész-nőgyógyász tanfolyam elvégzése is a gépkocsivezetők számára. A szülések levezetéséhez és kisebb műtétekhez szükséges orvosi műszereket a megnövelt méretű elsősegélydobozban lesz köteles a vezető steril és használható állapotban tárolni. Az illetékesek – ismerve a taxisvállalkozók anyagias szemléletmódját – a kedélyek megnyugtatása végett leszögezték, hogy az összes tanfolyam és vizsga együttes költsége sem fogja meghaladni egy átlagos taxigépkocsi vételárát.

A rendeletalkotás következő fázisába bevonták a taxiállomásokat fenntartó, üzemeltető és karbantartó „Taxiállomás Kft.” szakembereit is, akik közel egy évtizede segítik önzetlen munkájukkal a budapesti taxi-gépkocsivezetőket. A kft. munkatársainak javaslatára – tekintettel a város egyre szorítóbb parkolási nehézségeire – ezentúl a taxigépkocsik csak este tíz és reggel hat óra között állhatnak majd be a taxiállomásokra. A kft. vezetői ellenben ígéretet tettek arra nézve, hogy jövőre egyáltalán nem emelik a droszthasználati díjat – ez nem kis áldozat részükről, ugyanis elmondásuk szerint egyetlen átlagos budapesti droszt üzemeltetésének, fenntartásának, ellenőrzésének és állandó karbantartásának éves költségei felemelkedhetnek akár 2-3 millió forintot is.

A szakminisztérium illetékesei

előtt természetesen ismeretesek azok az anomáliák is, amik főleg a pályaudvarok, bevásárlóközpontok és turisztikai látványosságok környékére jellemzőek. Az itt dolgozó taxis vállalkozók sokszor a reális fuvardíj 10-szeresét, 20-szorosát követelik a legtöbbször tájékozatlan külföldi és vidéki utasaitól. A jogalkotók gazdasági szakemberekkel is tanácskozva megállapították, hogy az itthoni liberalizált gazdasági életben a piac önmagát szabályozza, ezért a legnagyobb felelőtlenség volna részükről ebbe a természetes folyamatba beavatkozni. Mindezek miatt továbbra sem tartják indokoltnak az ún. „taxis hiénák” ellenőrzését és szankcionálását, mivel ez teljesen ellentmondana a hazai liberális gazdasági elveknek.

A szakemberek figyelmét nem kerülte el az a problémakör sem, ami a köztéri kamerák újszerű és innovatív felhasználása miatt alakult ki. Hogy egy áthidaló megoldást találjanak, megbeszélése-

ket folytattak illetékes rendőri szervekkel, valamint az ombudsmannal is. A tárgyalások eredményeként úgy döntöttek, hogy a közterületi kamerák felelősségteljes, lelkiismeretes munkát végző és nagy rendőri tapasztalatokkal rendelkező, magasan kvalifikált kezelői állományát átcsoportosítják valamilyen más, a képzettségüknek megfelelő munkakörbe. (Mivel azonban a rendőrtársadalom krémjét kitevő közterületkamera-kezelői állomány átlagéletkora igen magas, ezért inkább – érdemeik elismerése mellett – a nyugdíjaztatásuk mellett döntöttek.) Viszont nemzetgazdasági érdekekre hivatkozva a rendőri vezetők azt a javaslatot tették, hogy minden taxisvállalkozó részére állapítsanak meg egy havi fix átalánydíjat, ami körülbelül két tilosban megállás büntetési tételét fedezné és amit minden hónap elején, egyben kellene befizetni. Tudva azt, hogy gyakorlatilag minden taxi-gépkocsivezető minimum 10

szabálysértést követ el műszakonként, ez egy igen méltányos ajánlat volt a rendőri szervek részéről. A nehéz anyagi helyzetben lévő taxisvállalkozók részére ez csak előnyökkel járhatna, mivel nem kéne minden este gyomorgörcsökkel megközelíteni a postaládát, vajon van-e benne üdvözlőlap Vas megyéből, tudván azt, hogy már hó elején lerótta a havi penzumát. A megbeszéléseken egyébként jelen voltak a BRFK képrögzítő és video alosztályának munkatársai is, akik egy szokatlan javaslattal álltak elő: elképzelésük szerint minden taxigépkocsi utasterébe is célszerű lenne egy-egy közterületi kamera telepítése. Javaslataikat azzal támasztották alá, hogy mivel a taxigépkocsivezető KÖZfeladatot ellátó személy, így a taxi utasteré is KÖZterületnek minősül, így elengedhetetlen annak 24 órás folyamatos megfigyelése. Ezáltal a gépkocsi utasterében a sofőr bármilyen szabálysértése (menet közbeni telefonálás, nem

megengedett pózban való vezetés stb.) azonnal rögzítésre kerülne és szankcionálhatóvá válna. Ez a javaslat az ombudsman határozott ellenállása miatt bukkant, de különben is okafogyottá vált a korábban megállapított havi fix átalánydíjas büntetések bevezetésével.

Ezt az utolsó problémakört is sikeresen megoldva a rendelettervezet készítői a legnyugodtabb lelkiismerettel állapíthatták meg, hogy hosszú távra megoldottak valamennyi olyan kérdést, ami a budapesti taxisok munkáját eddig megnehezítette vagy gátolta. Nyilván lesznek elégedetlenkedők, akik a kákán is csomót keresnek, de a taxistársadalom nagy része bizonyára kitörő örömmel fogja fogadni a felelős szakemberek által kidolgozott új taxisrendeletet, és hosszú éve-kig élvezheti annak hamarosan beérő gyümölcseit!

Saját rémálmaid lejegyezte:

Benedek Dénes
6X6 taxi URH 78

Kérések a taxiállomásokkal kapcsolatban

VI. Teréz körút 55.

Jó lenne felkérni a vendéglátóipari egység üzemeltetőjét, hogy szíveskedjen a taxiállomástól elvinni a teraszt, mert az utasok nem tudnak beszállni a taxikba.



Egybeépült a terasz a taxiállomással a Nyugati mellett

– Szivem, ne haragudj, hogy az éjjel részegen, betört pofával jöttem haza.
– Rendben van, nem haragszom. Egyébként a pofád akkor még nem volt betörve...
* * *

Összevissza vert ember támológ es te az orvoshoz.

A doki szörnyülködve:

– Magával mi történt, ember?

– Nekem jött egy hattýú!

– Egy hattýú???

– Utána elütött egy Ufo!

Útburkolati jelek

Kérjük az útburkolati jelek rendszeres újrafestését azokon a helyeken, ahol nem a KRESZ-ben leírtak szerint alakították ki a taxiállomást. (A KRESZ szerint a taxiállomásokot a járdával párhuzamosan lehet kialakítani.) Ahol nem lehet látni az útburkolati jeleket és a taxik nem a járdával párhuzamosan állnak meg, ott rendszeresen bírságolnak a térfelügyelő kamerák felvételei alapján. Természetesen elengedik a büntetést, ha tisztázza a taxis a helyzetet, de jobb lenne megelőzni a bajt.

Juhász Péter



Van, ahol már a taxisok festik fel az útburkolati jeleket...

– Hmmm, egy Ufo...

– Aztán megcsapott egy angyal!

– Aha értem. És utána?

– Utána kikapcsolták a körhintát...

Javaslatok Főváros–BA taxiállomások üzemeltetésére

Dr. Komáromi Endre ügyvezető igazgató úr részére
a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft.

Tárgy: Javaslatok a Fővárosi Önkormányzat és a Budapest Airport között egyeztetés alatt álló droszthasználati megállapodáshoz

Tisztelt Ügyvezető Igazgató Úr!

I. Előzmények

A 2011. március 31-én a Liszt Ferenc repülőtér 2-es termináljának taxi puffer-parkolójában a Főváros és a BA Zrt. képviselőinek meghívására tartott egyeztetésen, melynek elsődleges célja volt a puffer parkolók későbbi áthelyezése. A meghívott kamarai, érdekképviseleti és taxitársaság-vezetők kifejtették, hogy a nem tartják megfelelőnek a BA Zrt. által kialakított rendszert, amely az érkező utasok különböző igényeinek megfelelő taxi biztosítását tesz lehetővé.

A BA Zrt. vezetői nyitottnak mutatkoztak arra, hogy amennyiben az érintett szolgáltatók megfelelő javaslatot terjesztenek elő, hajlandók a Fővárossal megkötendő szerződésbe azokat beépíteni.

A Fővárosi Taxiállomás Üzemeltető Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft. ügyvezető igazgatójának felkérése alapján a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara vállalta, hogy koordinálja a közös koncepció kialakítására irányuló egyeztetéseket.

A 2011. április 6-án a kamarában megtartott egyeztetésen az aláírók az alábbi közös javaslatot fogadták el.

II. Az aláírók közös javaslata

Megítélésünk szerint Magyarország idegenforgalmában a Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér kiemelt szerepet tölt be. Az ide érkező és innen távozó turisták, üzletemberek és egyéb utazók az országon belüli további utazásukhoz több más lehetőség mellett jelentős számban veszik igénybe a taxiszolgáltatást. Ennek az igénynek a minél magasabb színvonalú kiszolgálása közös érdekünk, és ilyen irányú törekvéseinkben élvezünk a Magyar Turizmus Zrt., valamint a Magyar Szállodaszövetség támogatását is.

Üdvözljük, hogy a Főváros és a BA Zrt. tárgyalásai során szükségét érezte annak, hogy a repülőtér területén kialakításra került taxiállomások végleges működési feltételeiről szóló megállapodás megkötése előtt meghallgatja a szolgáltatásban részt vevők álláspontját is.

Az utazóközönség magas színvonalú kiszolgálása érdekében az alábbi javaslatokat tesszük a repülőtéri taxiállomások, rendelt taxiparkolók, és puffer-parkolók elhelyezésére és működésére vonatkozóan. Előzetesen fontosnak tartjuk néhány alap értelmezés kifejtését.

A. Alapértelmezések

A szerződő felek a szerződés keretei között rögzítsék, hogy a repülőtéri taxiszolgáltatás biztosítandó az innen utazni és az ide érkező utasok számára.

1. Utaskategóriák

A szabályozás eltérő igénye miatt az érkező utasok vonatkozásában az alábbi kategorizálást tartjuk indokoltnak:

Az ún. „walk in” vagy „beülős” utasok, akik a szerződéses partner által nyújtott szolgáltatást kívánják igénybe venni a terminálokra kialakított taxi állomásokon.

Az ún. „azonnali telefonos megrendelő” utasok, akik nem a szerződött partner szolgáltatását kívánják igénybe venni, azonnali telefonos rendelés útján.

Az ún. „előrendeléses vagy táblás” utasok, akik olyan szolgáltatást igényeltek, amikor a taxi-gépkocsivezető a terminálon belül névre szólóan várja az érkezőt.

2. Taxi megállóhely-kategóriák

A szolgáltatók és a szolgáltatások eltérő igénye miatt az alábbi taxi megállóhely-kategóriák alkalmazását tartjuk indokoltnak.

2.1. A kiválasztott szerződéses partner által használt mindhárom terminálon (1, 2A, 2B) a kijelölt „taxiállomások”.

2.2. Az azonnali telefonos rendelést teljesítő szolgáltatók, akik nem szerződött partnerei a Budapest Airport Zrt.-nek, által használt mindhárom terminálon kijelölt „rendelt taxi megállóhelyek”.

3.2. Előzetes rendelést teljesítő szolgáltató által használt „taxi várakozóhely”, mely akkor vehető igénybe, amikor a taxi gépkocsivezetője az utas nevével ellátott táblával várja a vendégét a terminál érkezési csarnokában.

B. Szakmai javaslatok kategóriáinként

Az előző pontban meghatározott utas- és megállóhely-kategóriák vonatkozásában és sorrendjében a következő javaslatot tesszük.

1. Liszt Ferenc 1 terminálról induló utasok kiszállítása.

A jelenlegi rendszerben az utasok kiszállítása az úttest bal oldalán biztosított, mely balesetveszélyes! Kérjük a „taxi kiszállítási” pontok úttest jobb, a terminálhoz közelebbi oldalára helyezését.

2. Liszt Ferenc 1 terminálra érkező utasok beszállítása. (Taxi megállóhely-kategóriák szerint)

2.1. Hivatalosan kialakított taxiállomás a szerződött partner számára a jelenlegi helyen.

2.2. A jelenlegi „Rendelt Taxi beszállóhely”-t kérjük a gyalogátkelőhely elé, vagy közvetlen a gyalogátkelő mögé, az úttest bal oldalán elhelyezni. (A jelenlegi helytől kb. 30 méterrel közelebb a terminálhoz).

2.3. A jelenlegi rendszer szerint nem megoldott a gépkocsik minőségi szolgáltatást biztosító elhelyezése, melyre tekintettel két javaslattal élünk:

– 10 db ingyenes várakozást biztosító helyet kérünk kialakítani a korábbi „kormányvó parkoló” területén belül, mely terület a tapasztalataink alapján jelenleg részben kihasználatlan.

Vagy

– 10 db, 40 percgig ingyenesen igénybe vehető parkoló fenntartását kérjük biztosítani a rövid távú parkoló terminálhoz közelebb eső, jobb oldalán.

3. Liszt Ferenc 2 A-B terminálokról induló utasok kiszállítása.

Kérjük az indulási oldalon, a kiszállítási pontokon a megállási lehetőség bővítését mindkét terminálon minimum 8-8 taxigépkocsi részére.

4. Liszt Ferenc 2 A terminálra érkező utasok beszállítása. (Taxi megállóhely-kategóriák szerint)

4.1. Hivatalosan kialakított taxi állomás a szerződött partner számára a jelenlegi helyen.

4.2. „Rendelt taxi beszállóhely” a jelenleg kialakított helyen, a külső körív jobb oldalán.

4.3. A jelenlegi rendszer szerint az ebben a pontban meghatározott szolgáltatás esetén nem megoldott a gépkocsik minőségi szolgáltatást biztosító elhelyezése, melyre tekintettel két javaslattal élünk:

– A külső körön, a gyalogátkelőhely előtt, az úttest bal oldalán kérünk kialakítani 15 gépkocsi várakozását lehetővé tevő, taxiknak fenntartott ingyenes parkolóhelyet.

Vagy

– A 2A terminál alatt, a rövid távú parkoló területén, közvetlenül a lépcsősor mellett kérjük kialakítani a 15 taxi gépkocsi várakozását biztosító ingyenes parkolóhelyet.

5. Liszt Ferenc 2 B terminálra érkező utasok beszállítása. (Taxi megállóhely-kategóriák szerint)

5.1. Hivatalosan kialakított taxiállomás a szerződött partner számára a jelenlegi helyen.

5.2. Rendelt taxi beszállóhely” a külső körív jobb oldalán, a jelenleg kialakított helyhez képest kb. 30 méterrel előrébb kérjük kialakítani, közvetlenül a 2B terminál kijáratával egy magasságban. Kérjük a „Rendelt taxi beszállóhely” táblákat oly módon elhelyezni, hogy a terminál kijáratától láthatóak legyenek.

5.3. A jelenlegi rendszer szerint az ebben a pontban meghatározott szolgáltatás esetén nem megoldott a gépkocsik minőségi szolgáltatás a 15. oldalon

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.)

MEGHOSSZABBÍTVÁ!

• 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.



Országos szervizhálózat.

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

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

Kép	Típus	Rendszá- m	Felszereltség, szint	Extra	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	aluminium 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	aluminium 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 megtekintéséhez előre egyeztetett időpontban: Citroën Hungária Kft. 1194 Budapest, Andre Citroën u. 1. Tel.: +36-20-546-8088

Folytatás a 12. oldalról

gátlatást biztosító elhelyezése, melyre tekintettel két javaslattal élünk:

– A külső körön, a gyalogátkelőhely után, az úttest bal oldalán kérünk kialakítani 10 gépkocsi várakozását lehetővé tevő, taxiknak fenntartott ingyenes parkolóhelyet.

Vagy

– A 2B terminál alatt, a rövid távú parkoló területén, közvetlenül a lépcsősor mellett kérjük kialakítani a 10 taxigépkocsi várakozását biztosító ingyenes parkolóhelyet.

6. Átmeneti (puffer)-parkoló

A Budapest Airport Zrt. illetékesinek megállapításaival szemben véleményünk szerint a jelenleg kialakított – nem szerződött partner számára biztosított – puffer-parkoló kizárólag bővítéssel alkalmas a feladatainak ellátására. (Jelenleg 6 taxitársaság gépkocsijai várakoznak a hely alkalmatlansága miatt a repülőtér környékén benzinkutak, bevásárlóközpontok parkolóiban.)

A nem szerződött taxik számára kialakított puffer-parkoló területén kérjük állandó jelleggel 100 autó helyének fenntartását, valamint ugyanitt infrastruktúra (figyelemmel a higiéniai és a szeméttárolási szempontokra) kialakítása is szükséges.

Jó minőségű, szilárd burkolat alapvető feltétel a gépjárművek megfelelő működéséhez.

A puffer-parkolók áthelyezése esetén fontos szempont, hogy az áthelyezést követően a puffer-parkolók a 2A terminál kijáratí pontjától ne legyenek 500 méternél távolabbi helyen, és továbbra is rendelkezzen szilárd útburkolati kapcsolattal.

III. Összegzés

A szükséges intézkedések bevezetésére tett javaslataink mellett fontosnak tartjuk kiemelni, hogy a taxis vállalkozások és vállalkozók munkájuk során olyan közfeladatot látnak el, ami az ország és a főváros megítélését alapvetően határozza meg. A közfeladat ellátását a közösségi közlekedés részeként végzik a taxisok, mely szolgáltatásnak átfogó reformra van szüksége. E nélkül nem biztosítható az áttekinthetőség, az ellenőrizhetőség. A taxis szakma által évek óta szorgalmazott rendezés átgondolt megvalósítása szükségtelemm teheti a helyi, külön szabályozások bevezetését, így a most tárgyalt repülőtéri szabályozást is.

Az átfogó rendezéshez az aláírók ezúton is felajánlják segítségüket.

Kérjük szakmai érveinkre tekintettel a fentebb vázolt javaslataink elfogadását.

Budapest, 2011. április 06.

A javaslatokat megtárgyalta és támogatja

Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara

VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály (BKIK)

Magyar Kereskedelmi és Iparkamara

Közlekedés és Logisztikai Kollégium

Taxis és egyéb fuvarozási ágazatok szekció (MKIK)

City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet

Budapest Taxi

Főtaxi

Rádió-Tele5 Taxi

Taxi4

Taxi 2000

Elit Taxi

A javaslatokat megismerte és támogatja:

Országos Taxis Szövetség (OTSZ)

Taxigépkocsivezetők Független Szakszervezete (TGFSZ)

Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége (TFTSZ)

A feleség hazajön a bevásárlásból 20 karton sörrrel és egy kiló kenyérral. A férje megkérdi:

- Mi van, vendégek jönnek?
- Dehogy!
- Akkor minek ennyi kenyér?

SZEGJÜNK SZABÁLYT!

A taxis reggelenként felkel (vagy délután, ha éjszakás), tisztálkodik, felöltözik, reggelizik (ebédel), majd felkapja a kulcsát és odaszól a feleségének (férjének, élettársának stb.): megyek dolgozni! Társa pedig nem sejt, hogy tulajdonképpen nem is dolgozni megy, hanem szabályokat szegni. Legálábbis ha Budapesthez vagy más nagyobb városhoz köti a munkája. Nem készarva csinálja ő ezt, nem valami elvetemült dacból áll meg olyan helyeken, ahol nem lehet, hanem a lehetőségek híján. Jó lenne, ha a nagy előszeretettel büntető hatóságok végre rájőnnének, hogy nem elég a szabályok betartását megkövetelni, teret is kell biztosítani azok betartására! A taxisoknak jelenleg nincs erre lehetőségük Budapesten. Igyekezsem pontosan fogalmazni, ezért nem azt mondom, hogy kevés, hanem azt, hogy nincs! Amikor a taxis munkáját végzi a fővárosban, utasokat vesz fel és tesz ki, akkor mindenképpen szabályt szeg. Ha esetleg nem kap büntetést, az nem azért van, mert szabályos volt, hanem azért, mert az adott helyen talán még nincs közterületi kamera, vagy a kezelő éppen nem néz a monitorra! Éppen e cikk írása közben jutott tudomásomra egy olyan eset, amelyben a taxis kolléga úgy állt meg, a Szent István körúton lévő droszton – ahol előszeretettel büntetnek a TAXIÁLLOMÁSON is –, hogy a rendszám ne legyen leolvasható. A hatóság leleményessége azonban határtalan, ha büntetni kell, így a szélvédő jobb alsó sarkán lévő járműazonosító címkére közzelített rá a kamera, és arról olvasta le a rendszámot!

A taxisokról évtizedekkel ezelőtt kialakult egy kép, miszerint segítőkészek, beviszik a csomagokat, segítenek ki- és beszállni, udvariasak, és persze egy kissé, de nem bántóan csibészek is. A közlekedésben rutinosak, szemfülesek, az utas lehetetlen kívánságait is megpróbálják teljesíteni. És persze ott veszik fel és teszik ki, ahol kéri. Nem a parkolóhelyeken... Ez a kép manapság megszűnni látszik, mert a taxis most már nemhogy nem segít kiszállni, de még csak nem is a ház előtt áll félre, mert ott esetleg lekamerazzák... Ma már a taxis az integéző utasnak (akiből egyre kevesebb van) is csak úgy mer megállni, ha előbb körülvizslatja a házfalakat és oszlopokat, hogy nincs-e ott rejtőzködő kamera.

Az elmúlt több mint egy évben rengeteg levél, felszólamlás, panasz ment a különböző hatóságok és jogvédők felé. Ezek a szervezetek azonban nem értik, vagy inkább nem akarják érteni a problémát. Engedjétek meg, hogy egy közelmúltbéli esetet hozzak fel példának. Kollégánk állandó utasát vitte a Mária utcai szemklinikához. A klinika előtt közvetlenül gyalogátkelőhely van, az ismert szabály szerint ugye ez előtt öt méteren belül megállási tilalom érvényes. Igen ám, de a főbejárat előtt sehol nem volt szabályos megállási lehetőség. Az utas egy idős, nehezen mozgó idős hölgy, akinek ráadásul a szeme sem jó (ezért ment a szemklinikára), megkérte a taxis kollégát, hogy lehetőség szerint a bejáratnál, vagyis ahhoz minél közelebb tegye ki, hiszen nehezebb esik a mozgás, a hosszas gyaloglásról már nem is beszélve. A taxis természetesen, jó szolgálatához méltóan teljesítette a kérését, közvetlenül a bejárat előtt állt meg. Sajnos, attól a fránya zebrától nem volt meg az öt méter... Rövidesen megkapta az értesítést a büntetéséről, a közterületi kamera felvétele alapján. Persze azonnal megírta válaszul az észrevételét, miszerint ő taxis, az utasa nehezen mozgó idős hölgy, továbbá majdnem vak, a megállás csak arra a néhány másodpercre szorítkozott, amíg az utas kiszállása megtörtént, továbbá nem tudja, mi más tehetett volna, mert csak a munkáját végezte a legjobb tudása szerint. Állandó, ismert utasról lévén szó, a hölgy maga is írt néhány mondatot az észrevételre, leírta, hogy ő maga kérte a bejáratnál való megállást, mert egyébként nem tudott volna eljutni az orvosához. Kollégánk nagy reményekkel adta postára észrevételezését, fellebbezését és türelmesen várta a választ. Ami néhány napon belül meg is érkezett. Legnagyobb meglepetésére elutasító volt. A hatóság tételesen leírta a fellebbezésben foglaltakat (tehát legalább elolvasta azt), elismerte, hogy egy kórházról volt szó, tudomásul vette, hogy egy beteg ember a szolgáltatás igénybe vevője, konstataulta, hogy a környéken nem volt szabályos megállási lehetőség, és méltányolta, hogy maga az utas is hozzászólt. Aztán a következő bekezdésben leírta, hogy a zebrától öt méteren belül megállni tilos, ilyen-olyan KRESZ paragrafus, büntetést helyben hagyom. Valami elképesztő empátia hiányban szenvedő, szemellenzős, vaskalapos, nem is találok szavakat, milyen stílusban oktatta ki kollégánkat. És azt meg sem említette, hogy mit kellett volna tenni, mit lehetett volna csinálni, hogy lehetett volna szabályosan eljáráni. Nem reagált a fellebbezésre, csupán elismételte az abban leírtakat, majd papagáj módjára szajkózta, hogy megállni tilos, megállni tilos, megállni tilos!

Ilyen hozzáállás mellett egyszerűen nem lehet észérveket felhozni, normálisan vitázni. Aki ezért feljelent, büntet, szankcionál, az vagy rosszindulatú, vagy fogalma sincs a mai magyar valóságról...

Mindannyian tisztában vagyunk vele, hogy valamiféle rendnek kell lenni, mert különben eluralkodna a káosz, de azt is tudomásul kell venni, hogy a maximális szigorúsággal vett szabálykövetés ma a város és a forgalom sajátosságai miatt egyszerűen nem valósítható meg. Némifajta tolerancia, vagy legalább egy piciny józan ész lenne szükséges ahhoz, hogy bizonyos esetekben a hatóság legalább mérlegelés tárgyává tegye a szituációt. Ne lehetetlenítsék el a munkáját azoknak, akiknek munkahelye a város, az utca. A pizzafutár, a csomagszállító, a postás és persze a taxis egyszerűen nem teheti meg, hogy szabályos parkolóhelyeket keresgessen egy-két perc megállás céljából, mert nincs szabad parkolóhely! Még fizető is csak elvétve!

Másképp, ha ez a büntetési sorozat ilyen vonalas szigorúsággal fog folytatódni, egyes belterületi ingatlanok egyszerűen elérhetetlenek. Nehezen lehet majd eladni egy olyan lakást, vagy kiadni egy olyan irodát, ami előtt nem állhat meg a taxi, még a ki- és beszállás idejére sem. De nemcsak a taxi, hanem az ételszállító, a csomagfutár sem.

Sokszor szembesülök azzal a ténnyel, amikor kifogásokat, észrevételeket, fellebbezéseket fogalmazok, hogy a kollégák valami álomvilágban élnek. Azt kívánják, hogy a hatóság „értsen meg”, hogy ők csak azért álltak meg a sarkon, meg a zebrán, meg a megállni tilosban, mert máshol nem volt hely. Olyan válaszokban reménykednek felszólamlásaikra, hogy a bölcs rendőr bácsi majd megsimogatja a buksi fejüket, és azt mondja: „jól van, te megállhatsz, mert taxis vagy” Vagy kifakadnak, hogy csak két percre álltak meg. Könyörgöm: a megállási tilalom az megállási tilalom. Egy óra is, két percre is, tíz másodpercre is! Lehet, hogy ez nem életszerű, de hát a szabály így szól! Fellebbezéseinket hivatalnokok bírálják el. Soha, egyetlen egy sem fog nekünk úgy válaszolni, hogy mi megszeghetjük a szabályokat, mert taxisok vagyunk. Még akkor sem, ha megértik a problémánkat és szívük mélyén együttéreznek velünk. Nem tehetik meg, mert saját állásukat, egzisztenciájukat kockáztatnák.

Néhányan megpróbálnak műszaki hibára hivatkozni. Ezeket a kifogásokat a hatóság már szinte csuklóból elutasítja. Műszaki hibának ugyanis kizárólag azt ismerik el, amelytől az autó ott, azon a helyszínen mozgásképtelenné vált, és ennek igazolásaként autóműtő- és szervizszámlát kérnek. Vagy itt van az az eset, amikor a taxis – szerintem az adott helyen jogosan – egy közlekedési tábla teljesen értelmetlen és indokolatlan kihelyezését figyelmen kívül hagyva szegett szabályt. A hatóság elutasító válaszából íme egy kis idézet: „A

KRESZ 3.§ (1) bekezdés b) pontja előírja, hogy aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles a közúti jelzések rendelkezéseinek, továbbá a forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosultak utasításainak eleget tenni. A KRESZ kommentár szerint az úton alkalmazott jelzések célját, értelmét, hasznosságát vagy szükségességét a közlekedésben részt vevők nem mérlegelhetik.” Na ezért van az, hogy egy iskola előtt kihelyezett, a gyerekek védelmét szolgáló 30-as sebességkorlátozó táblánál éjjel háromkor is mérhetnek...

De nézzük anyagi oldalról: Havonta kb negyedmillió irat keletkezik az objektív felelősség tárgykörében. Ez persze országos adat, tartalmazza a gyorsajtások, piroson áthaladások, egyéb szabálysértések eseteit is, de jó részét a közterületi kamerák által dokumentált megállási, várakozási tilalommal kapcsolatos ügyek teszik ki.

Számoljunk egy kicsit: a legelső büntetési tétel 30 ezer forint. Mivel egy-egy ügyvel kapcsolatban több irat is készül, vegyük ezt átlagosan 2,5-nek, marad százezer tényleges cselekmény. Százezerszer harmincezer, az annyi mint... te jó ég! Az hárommilliárd forint! Alsó hangon! Számokkal kifejezve 3 000 000 000! Nem hiszem, hogy a hatóság, a kormány, az állam le fog mondani ennyi bevételről, vagy akár ennek egy részéről. A megoldást tehát máshol kell keresnünk.

Szegjünk szabályt! – szól a cím, és azt hiszem, nem is nagyon tehetünk mást, ha dolgozni akarunk, ha pénzt akarunk keresni, ha életben akarunk maradni. Szegjünk szabályt – egyéb lehetőség híján – de azt ésszel tegyük. Az eddigi feljelentésekből látszik hogy a megállási szabálysértések túlnyomó része a buszmegállóban, vagy közvetlenül előtte, továbbá az útkereszteződéstől, vagy gyalogátkelőhely előtt 5 méteren belüli megállásra vonatkozik. (KRESZ 40.§ (1) d), e) és h) pontok). Hogyan lehet „kivédni” ezeket az ügyeket? Ha utasunkat ilyen helyen kell felvenni, vagy kitenni, inkább álljunk meg a parkoló autók mellett másodikként, és indexeljünk jobbra. Ne az elakadásjelzőt tegyük ki, hanem a jobbra indexet. Ez ugyanis egy forgalmi szituáció, azt jelenti, hogy be akarunk parkolni, és arra várunk, hogy kiálljon egy bizonyos kocsi a sorból. Ha nem állt ki, hát nem. Közben azonban utasunk ki vagy be tud szállni. Nyilvánvalóan ez az eljárás legtöbbször csak olyan helyzetekben alkalmazható, amikor a forgalmat nem zavarjuk aránytalanul, és a megállás aránylag rövid időt vesz igénybe. A sarkon vagy a zebránál, esetleg a buszmegállóban azonban már ez a rövid megállás is büntethető lenne.

Akkor is választhatjuk ezt a megoldást, ha a járdára merőlegesen vagy ferdén felfestett útburkolati jeleknek megfelelően parkolnak a járművek és mögöttük keresztben állunk meg. Ezt az esetet a KRESZ 41.§ d) pontja szabályozza, amely szerint más jármű megközelítését, vagy elindulását akadályozó módon nem szabad várakozni.

Ez már aljasság

MEGÁLLÁS A TILOSBAN – 35 MÁSODPERCIG

Banális mondat: ahol tilos megállni, ott tilos megállni. Ám sok kolléga még mindig nem veszi komolyan. Vagy fél éve számolunk be folyamatosan arról a rémálomról, ami a fővárosi térfelügyelő kamerák körül folyik. És mégis, naponta keresik meg szerkesztőségünket kollégák újabb és újabb pénzbüntetésekkel kapcsolatban.

Fiatall kollégánk telefonrendelésre érkezett az egyik belvárosi szállodához, ahol ideiglenes jelleggel megállási tilalmat rendeltek el. (Azóta már leszerelték az ideiglenes, amúgy teljesen felesleges és érthetetlen tilalmi jelzőtáblát.) Kollégánk 35 másodpercre megállt, amíg bepakolták a csomagokat. Nem kellett volna, természetesen jött a 30 000 forintos csekk. Kollégánk még fiatal. Fellebbezett és leírta a történetet, miszerint telefonrendelésre érkezett és csak annyi időre állt meg amíg az utasok beszálltak. Sajnos ez az érvelés nem hatotta meg bírságolási ügyintézőt, hiába mellette a szálloda igazolasát a telefonos rendelésről.

Talán úgy kellett volna cselekednie, ahogy

az Országos Taxis Szövetség javasolta a repülőtérről kapcsolatban: vagyis, az utasoknak menet közben kellett volna beugrálni a taxiba. Ez már aljasság, amit csinálnak velünk.

Mit javasolhatunk ezredszerre is? Ha meg kell állni a tilosban, nézzünk körül, és ha van térfelügyelő kamera, úgy álljunk meg, hogy ne lássa a rendszámunkat! Ha viszont esemény van, akkor feltétlenül ragaszkodjunk a közlekedés szabályaihoz. „Tilos megállni, kivéve műszaki, illetve forgalmi okok miatt!

Hát ez az. Ha nincs forgalmi ok, legyen műszaki ok! Ne hivatkozzunk a telefonos rendelésre. Ne hivatkozzunk a józan észre. Megállt az autó, és nem tudtunk tovább menni.

Bár már olyan esetről is hallot-

tunk, hogy a szabálysértési előadó autóműtő-számlát kért, meg a szervizszámlát a javításról. Lehet, ez a módszer is elavul hamarosan. Csak normális megoldás nincs, hiába keresünk...

Juhász Péter



Nem megállni tilos tehát, hanem várakozni! Ha ugyanis a kocsinál maradunk, akkor a ki- és beszállás, valamint a folyamatos rakodás időtartamára – de legfeljebb öt percre – megállhatunk.

(KRESZ „III. A közúti forgalommal kapcsolatos fogalmak d) Megállás: járművel a be- és a kiszálláshoz, vagy a folyamatos fel- és lerakáshoz szükséges ideig, illetőleg – ha a vezető a járműnél marad – egyéb okból legfeljebb 5 percig történő egy helyben tartózkodás.”) Mozgáskorlátozott személy szállítása esetén a járdára akkor is felállhatunk, ha az egyéb okok miatt tilos lenne. (KRESZ 40.§ „(9) A járdán a mozgáskorlátozott személy (illetőleg az őt szállító jármű vezetője) jármű-

vével, a betegszállító gépjármű, a kerékpár, a kétkerekű segédmotoros kerékpár és a kétkerekű motorkerékpár a (8) bekezdésben említett egyéb feltételek fennállása esetén akkor is megállhat, ha a megállást jelzőtábla vagy útburkolati jel nem engedi meg.”)

Például a fentebb említett Mária utcai esetben a kolléga a járdára felállva szabályosan járt volna el – feltéve, ha a járdaszegély erre alkalmas lett volna.

Mit tehetünk még? Próbáljuk megjegyezni a helyszíneket, ami persze egyre nehezebb, mert a kamerák telepítése folyamatos. Próbáljunk úgy állni, hogy a kamera „ne lássa” a rendszámunkat. (Közbevetőleg megjegyzem, hogy a hírek szerint vannak már olyan eljárások, amelyek az adott rendszámot egy gombnyomásra leolvashatatlaná teszik, ezt azonban nem javasolom, mert a hatósági jelzések eltávolítása, letakarása vagy meghamisítása még súlyosabb következményekkel járhat.)

Jelezzük társaságunk vezetésének az ilyen helyszíneket, és próbáljuk rábírní, hogy a megrendelőnél intézkedjen a taxik szabályos megállási lehetőségeinek biztosításában. (Irodaházakra, szórakozóhelyekre, intézményekre gondolok, nem magánmegrendelőkre.)

Továbbá minden egyes alkalommal, amikor legalább egy kicsit is kétséges a dolog, kifogásoljunk, észrevételezzünk, fellebbezzünk. Hátha az esetek száma egyszer eléri azt az ingerküszöböt, amikor rajtunk kívül már valaki más – döntéshozó helyzetben lévő – is hajlandó foglalkozni azzal az alapvető problémával, hogy Budapesten jelenleg a taxiszolgáltatás teljes ellehetetlenítése folyik.

Végezetül, véleményem szerint a társaságok vezetőinek is lenne ebben az ügyben teendője. Talán itt az ideje észrevenni, hogy a hozzájuk csatlakozó taxisoknak komoly gondjaik vannak ezzel a kamerás dologgal! Mi itt a sajtó útján legfeljebb hírt adhatunk az ügyekről, de egy nagyobb csapat gazdasági helyzete, kapcsolati tőkéje biztosan megengedné, hogy jogászokkal vagy komolyabb megrendelőivel összefogva – akár lobbitevékenységet folytatva – kezdeményezze a megoldás keresését.

- oli -

Kameraveszély

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. Táblázatunk természetesen nem teljes, de a beérkező információk alapján hónapról-hónapra frissítjük.

Helyszín	Büntetési indok	Esetszám
Andrássy út – Liszt Ferenc tér	Megállni tilos tábla	2
Apáczai Csere János utca – szállodák között	Buszmegállóban való megállás	7
Apáczai Csere János utca – Vigadó	Gyalogátkelőhely 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	Gyalogátkelőhely előtt 5 méteren belül való megállás	1
Bartók Béla út – Gellért tér	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás	2
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
Dessewffy utca, Hajós utca sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
Ferihegy-1	Megállni tilos tábla	2
Ferihegy-2	Megállni tilos tábla	1
Honvéd utca, Szent István körút sarok	Buszmegállóban való megállás	2
Hunyadi tér, piac	Gyalogátkelőhely 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, Telegi tér	Gyalogátkelőhely 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, Szemkliniká	Gyalogátkelőhely előtt 5 méteren belül való megállás	1
Markó utca, Széchenyi rakpart sarok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	2
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
Olimpia park, parkoló (Markó tuti)	Más jármű megközelítését vagy elindulását akadályozó módon való várakozás	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	Gyalogátkelőhely előtt 5 méteren belül való megállás	1
Városliget, Petőfi Csarnok	Utcasaroktól 5 méteren belüli megállás	1
Vörösmarty utca, Andrássy út sarok	Gyalogátkelőhely előtt 5 méteren belül való megállás	1

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával jelzett útszakaszon észreveszi, hogy már 25-30 méter távolságra elhagyta a címben megjelölt házat. Mikor jár el helyesen az alábbiak közül?

- a) Ha hátramenetet kapcsol és visszatolat a címben megjelölt házhoz.
- b) Ha tesz egy kört és így korrigálja tévedését.
- c) Ha haladéktalanul megállítja gépkocsiját és gyalogosan jelentkezik a megrendelőnél.



7. A tábla hatálya alatt a mopedautó (L6e járműkategóriába tartozó jármű) megelőzhet-e egy kerékpárost?

- a) Igen.
- b) Csak jobbról, ha a kerékpáros jelzi balra bekanyarodási szándékát, és szabályosan besorolt az úttest felezővonalához.
- c) Nem.

8. Hogyan változik a taxis látása nagy sebességgel haladva?

- a) Csak a közeli tárgyakat látja élesen, távolra csak homályosan lát.
- b) Csak a távoli tárgyak képe éles, a közeli tárgyak képe elmosódik.
- c) A változás műszeres méréssel érzékelhető.

9. Taxijával a forgalmat irányító rendőr vállával párhuzamos irányból érkezik az útkereszteződéshez. Mi a teendője, ha féktávolságának határára azt látja, hogy a rendőr függőlegesen felemeli a kezét?

- a) Intenzív fékezéssel haladéktalanul megállítja járművét.
- b) Megállítja a járművét, ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladnia.
- c) Azonnal növeli taxija sebességét, és kesedelem nélkül áthajt az útkereszteződésen.

10. Milyen mértékben érzékeli a taxis gépkocsijában a hosszirányú és az oldalirányú gyorsulást?

- a) Az ugyanakkora oldalirányú gyorsulást többszörösen nagyobbak érzi, mint a hosszirányút.
- b) Az ugyanakkora oldalirányú gyorsulást kisebbnek érzi, mint a hosszirányút.
- c) Egyformának érzékeli az oldalirányú és a hosszirányú gyorsulást.

11. Elindulhat-e taxijával a telepelyéről, ha irányjelző készüléke nem működik?

- a) Igen, ha a látási viszonyok lehetővé teszik, hogy karjelzéssel jelezni tudja irányváltoztatási szándékát.
- b) Csak olyan helyig, ahol a hiba elhárítható.
- c) Nem.

12. Miről ismerheti fel a központi idegrendszere fáradását?

- a) Káprázás, fejfájás lép fel.
- b) Az észlelési teljesítmény csökken, a mérlegelési, döntési folyamat időben elnyúlik, elbizonytalanodik.
- c) Elálmosodik.

13. A szemben érkező gépkocsik közül melyiknek van elsőbbsége ott, ahol az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül?

- a) Annak, amelyik irányváltoztatás nélkül tudja az útját folytatni.
- b) Annak, amelyik hamarabb ér az útszűkülethez.
- c) Annak, amelyik gyorsabb haladásra képes.

14. Átlépheti-e gépkocsijával a képen látható hosszirányú folytonos vonalat?

- a) Igen, az irányváltoztatásra vonatkozó szabályok megtartásával.
- b) Nem.



2. A jelzőtábla olyan övezetet jelez, ahol

- a) csak gyalogosok közlekedhetnek
- b) csak gyalogosok és az ott lakók járművei, valamint a közútkezelő engedélyével rendelkezők járművei közlekedhetnek
- c) gyalogosok és kerékpárok, valamint a vonatkozó szabályban meghatározott más járművek, csak meghatározott feltételekkel közlekedhetnek



3. Mennyi ideig tartózkodhat taxijával a kiegészítő táblával jelzett távolságon és időszakon belül?

- a) Legfeljebb öt percig.
- b) Legfeljebb az utas ki- vagy beszállásának az idejére.
- c) Áruszállító jármű érkezéséig.



4. Mit tilt az ilyen jelzőtábla?

- a) A 40 km/h sebességnél gyorsabb haladást.
- b) A 40 km/h sebességnél kisebb tempóban való haladást.
- c) A 40 km/h sebességgel való haladást.



5. Behajthat-e taxijával a táblával megjelölt utcába utasfelvétel céljából?

- a) Igen.
- b) Csak előzetes rendelés esetében.
- c) Nem.



6. Megállhat-e taxijával a táblával megjelölt helyen?

- a) Igen.
- b) Legfeljebb akkor, ha a tábla autóbuszöbölben van elhelyezve.
- c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.

A kezdő focista leszerződik egy képménységéről híres csapatba. Első edzésén az edző eligazítást tart:

– A legfontosabb, hogy ha nem tudod a labdát elrúgni, akkor az ellenfélbe rúgj egy nagyot, nehogy elszaladjon. Na, kezdjük! Hol a labda?

Mire egy hang a csapatból:

– A fenébe a labdával! Kezdődjön a játék!

Ingyenes tavaszi átvizsgálás a Pappas Auto-nál TAXI gépjárművekre!

Éljen a lehetőséggel, válogasson kedvére akciós szervizajánlatainkból és ne szalassza el az ingyenes tavaszi átvizsgálást május 15. és június 15. között a Pappas Auto szervizeiben!



Nem könnyű a taxisok élete! De autóiké sem!

Az Ön Mercedes-Benz taxija is az átlagnál nagyobb igénybevétellel néz szembe nap mint nap. A Pappas Auto-nál ismerjük a taxisok problémáit, így mindent elkövetünk annak érdekében, hogy megkönnyítsük hétköznapijait.

Ezért állítottunk össze kizárólag taxisoknak szóló ajánlatunkat.

Az ingyenes tavaszi átvizsgálás 2011. május 15. és június 15. között történik az E-sztrády Állásból (10711)
* Az akció keretében a festéses gépjármű-összeállítások 2011. december 31.-ig érvényesek pl.: az E-sztrády 220 CDI (W 211) esetében.

Nézzünk néhány példát szerviz-csomagjainkra!*

- ▶ motorolaj- és szűrőcsere 24 563 Ft-tól
- ▶ első fékbetét-csere 35 795 Ft-tól
- ▶ elsőfékbetét-és féktárcsacsere 78 283 Ft-tól
- ▶ levegőszűrő-csere 10 929 Ft-tól
- ▶ pollenszűrő-csere 9 049 Ft-tól

Pappas Auto Magyarország Kft.

1133 Budapest, Kárpát u. 21., tel: 1/451 2200, fax: 1/451 2271 • 1117 Budapest, Hunyadi lépcső út 6., tel: 1/463 7400, fax: 1/463 7409
8000 Szekesfehervár, Serenyi új 131., tel: 22/889 180, fax: 22/889 189 • 6725 Sogrod, Vásárhelyi Pál u. 15., tel: 62/553 999, fax: 62/553 091
4002 Debrecen, Mikopércsi út 73/B, tel: 52/525 360, fax: 52/525 361 • 7630 Páca, Kékasz u. 125., tel: 72/539 539, fax: 72/539 540



Mercedes-Benz

Pappas Auto

www.pappas.hu

Ezt is elintéztük!
Taxi műszaki vizsga 1 óra alatt!
Te mire vársz...?!

**benzines, diesel és gázüzemű
autók vizsgáztatása**

Például egy gázüzemű autó vizsgáztatása
gázbiztonsági szemlével, megbontással,
1 óra alatt:

39 000 Ft



Gyere hozzánk vizsgáztatni!

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

www.kedvencautoszervizem.hu



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,
- tiszteled utasaid,
- becsületesen dolgozol.

Ha úgy érzed, hogy fenti követelmények nem jelentenek számodra teljesíthetetlen elvárásokat, és a jövőben szívesen végeznéd munkádat egy nagy múltú, stabil háttérrel rendelkező, a jövőre vonatkozóan komoly fejlődés előtt álló cégnél minden 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, Bogánics utca 4.

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

Fótaxi

Padlón

Az elmúlt hónapban ismertettünk néhány esetet, amelyben taxisok, kollégáink kerültek nehéz, néha szinte kilátástalan helyzetbe. Azt hittük naivan, hogy ennél már biztosan nem lehet rosszabb, de tévedtünk. Újabb taxisokról kaptunk hírt, akik saját hibájukból, vagy a körülmények hatására padlóra kerültek.

Van, aki nem tudja megjavíttatni a kocsiját, mert hiányzik hozzá néhány tízezer forint. Időközben azonban a forgalmi is lejárt, vizsgáztatni kellene. Igen ám, de minden pénzt elvitt az autó részlete, amiből ráadásul még két-három év hátravan. Elmegy tehát bérelt autóra dolgozni, hogy megéljen, és hogy fizetni tudja az utcán álló, lejárt műszakis autója részleteit! Fizet tehát egy kocsit, hogy egyszer majd az övé legyen, és fizet egy másikat, amivel dolgozik. Napi kétórás munkaidőre van bejelentve, nyugdíja tehát nem nagyon lesz. Elkerülhetetlen az összeomlás...

Mások úgy próbálják „racionalizálni” kiadásait, hogy visszaadják vállalkozásukat, és fehér rendszámú magánautójukkal taxiznak. Régi ügyfeleik, telefonos megrendelők még megvannak, őket jó olcsón tudják vinni, hiszen „nem kell” adót meg járulékokat fizetni. Számlát meg ne nagyon kérjen a kedves utas... Ez a fajta „vállalkozás” – bár csaláson alapul – pillanatnyi megoldásnak, napi megélhetés biztosításának talán megfelel, de mi lesz, ha orvoshoz kell menni? Érvényes TAJ-kártya nélkül igen sokba fog kerülni! Mi lesz a nyugdíjjal? Mi lesz, ha az autó felmondja a szolgálatot? Igazolt jövedelem híján nem lehet még hitelt sem kapni! Arról már nem is beszélve, hogy a legálisan vállalkozó, közterhet pontosan fizető kollégákkal szemben ez igencsak etikátlan eljárás!

Egyesek vidékről, 50-70 kilométerről járnak fel naponta a fővárosba dolgozni. 5-6 ezer forint minusszal indul minden napjuk! Ha kevés volt az utas, ha nem jött ki a lépés, lehet, hogy több volt a költség, mint a bevétel! Az nagyon frusztráló tud lenni, ha a műszak végén kevesebb van a brifkóban, mint kezdéskor!

Vannak, többen is, akik Salgótarjánból jönnek Budapestre taxizni. Oda már költséges lenne hazamenni naponta, így csak a hét végén teszik ezt. Addig a kocsiban alszanak, benzinkútnál tisztálkodnak... Vajon milyen lelkesedéssel és türelemmel végzik ezek az emberek a munkájukat? Vajon mennyire vannak kipihenve a kocsiban alvás után? Vajon milyen szag lehet abban a taxiban...?

A sort szinte a végtelenségig lehetne folytatni. Akad, aki addig-addig halogatja a vezérlés cseréjét, míg az helyrehozhatatlan károkat okoz a motorban. Illetve helyrehozható, három-négyszázezer forintért. Ennyit viszont már talán az egész autó nem ér, tehát eladja roncsként és átül egy bérautóra. Mások személyi kölcsönt vesznek fel, na nem autóvásárlás-

ra, hanem TB-tartozás rendezésére, hiszen egyébként nem lesz nullás papír a taxiengedélyhez. Fedezetként persze jelzálogot jegyeznek be a saját lakásukra, súlyosabb esetben a szüleikére. De mi lesz velük, ha nem tudják törleszteni a kölcsönt...? Van olyan „rafkós” taxis, aki saját autóját bérbé adja, ő meg bérel egy taxit. Úgy hiszi, hogy ezzel jól jár, hiszen be van jelentve kettő, vagy négy óra munkaviszonyra, fizetik utána a járulékokat (ha fizetik...), ő pedig még a bérbé adott kocsija után is kap pénzt. Egészen addig, amíg az autójával bele nem száll az alkalmazott egy totálkárt eredményező saját hibás balesetbe. Casco persze nincs. Marad a bérautó és a rabszolgasorp...

Néhány évvel ezelőtt el sem tudtuk képzelni, hogy taxis vállalkozó ilyen helyzetbe is kerülhet. Volt munka, biztosítva volt a megélhetés, nem utolsósorban aránylag normális tarifával dolgoztunk (legalábbis a maiakhoz képest), tudtunk autót cserélni, és volt valami jövőképe is. Aki nem szórta bele a pénzét a játékgépekbe, az tudott boldogulni.

Ma már más a helyzet. Az utcán nem taxizás folyik, hanem vérre menő harc. A másik taxis már nem kolléga, hanem gyűlölt ellenség. A társaságok jobb híján egymás alá ígéretessel próbálnak fuvarot szerezni, amit persze a nagy megrendelők is észrevettek, és ki is használnák. Ha hiszed, ha nem, a komolyabb megrendelésekké 93-95 forintos kilométerdíjak kiadásával folyik ádáz küzdelem. A közterületeken állandóan büntetésekkel kell rettegni, az arctalan, lesből támadó kamerák, radarok ellen nem lehet igazán védekezni. Azt kell mondanom, hogy ez már nem normális állapot, egy komplett szakma egyre gyorsuló sebességgel a szakadék felé halad. Tönkremennek társaságok, összeolvadnak, újjak alakulnak amelyek csak vegetálnak, halódnak a szakmai érdekképviselőket. Semmi sem működik igazán jól a taxiipar körül (talán csak az állami bürokrácia...). És ennek az egész csődtömegnek a legnagyobb kárvallottja persze nem más, mint maga a taxis, legyen bár vállalkozó vagy alkalmazott, aki napról napra a saját helyzetén érzi, hogy csúszik lefelé. És ha már végképp a padlóra került, akkor először a gázt kapcsolják ki a lakásában, aztán a villanyt, aztán az egész lakását elveszíti, és mehet az utcára. Nem dolgozni, lakni...

Nem akartam ennyire pesszimista hangulatra festeni ezt az egész történetet, de jelenleg úgy látom, hogy nem nagyon van miben reménykedni. A készülő állami és önkormányzati rendeletek valószínűleg nem fogják megoldani alapvető problémáinkat, a gazdasági fejlődés nem látszik olyan gyorsnak, hogy attól rövid távon több utas, magasabb fizetőképesség legyen, és a benzín sem lesz olcsóbb. Leecsúszásunkat nem tudjuk megállítani, legfeljebb csak lassítani. Ám ennek ellenére küzdelmünket soha ne adjuk fel, önbecsülésünket ne veszítsük el, és fogadjuk meg a mondást:

„Ha már végképp a padlón vagy, nézz körül és szedj fel onnan valamit!”

Nagy Zoltán

Tetten érték az illetéktelen behatolót

TAXIVAL INDULT BETÖRNI

Rövidre sikeredett beszerző körútja annak a 30 esztendőes férfinak, aki vasárnapról hétfőre virradóan próbálkozott könnyebb pénzszerzéssel Szegeden. A Honvéd tér egyik lakásába tört be, ám szerencsétlenségére az egyik közelben lakó felfigyelt a gyanús alakra és a ház előtt várakozó taxira. Mindezek után értesítette a rendőröket, akik még a lakásban elfogták a tettest.

Azért, ha jobban belegondolunk, a taxisnak sem egyszerű. Kevés a fuvar és nem igazán lehet válogatni, hogy kit, hová visz el. Ugyanakkor nem lehet tudni, hogy kibem

mi lakozik. A szegedi taxis sem sejtette, hogy éppen betörni indul utasával. Felvette a fuvar, és irány a cím. A 30 év körüli férfi megérkezve a házhoz, közölte a taxissal, várjon rá, pár perc múlva jön, csak felugrik a nagybátyjához, mert egy-két cucca még itt maradt. Hogy mi járhatott a fuvarozó fejében, azt nem tudni. Talán gyanússá vált neki, hogy miért pont az éjszaka közepén hurcolkodik a férfi, de hát lehet, hogy most ér rá, meg egyébként is, mi köze hozzá. A lényeg, hogy a fuvar ki legyen fizetve, és az sem baj, ha várakozón ketyeg a taxióra.

A maga részéről ez rendben is volna, ám az is biztos, amikor a rendőrök megjelentek a Honvéd téri ház előtt, már neki sem volt mindegy, mibe is kevered-

hetett bele. Már pedig ezzel nem számolhatott.

Jöttek a rendőrök, elfogták az „utast”, el is vitték, ráadásul ő is mehetett a rendőrkapitányságra vallomást tenni. Szerencséjére tanúként hallgatták ki, de lehetett volna belőle is gyanúsított. Csak azért, mert rossz időben volt rossz helyen.

A rendőrségi és a hírügynökségi híradás arról nem szól, hogy a fuvarozót végül kifizette-e a kuncaft, bár ilyen esetekben, ha van pénze az utasnak, kifizettetik a viteldíjat, de nem úgy a várakozást és a haszon nélkül maradt éjszakát. Márpedig ránézésre nehéz megállapítani, hogy valaki becsületes szándékkal veszi igénybe a szolgáltatást, vagy egy kis tuit is elintéz közben... **k.z.t.**

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.
Világbaajnok Font Rosé 880 Ft/palack
Chardonnay világbaajnokságon
ezüstérmes Orbán Kötényger
Chardonnay 1990 Ft/palack

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

XI. Köbölkút utca 43.

Növényzet takarja az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtáblát. Kérjük a növényzet eltávolítását.

XI. Köbölkút 43: Nem lehet látni az „Elsőbbségadás kötelező!” jelzőtáblát



Felkértük a XI. kerületi Önkormányzatot, mint az út tulajdonosát a gallyazás elvégzésére.

XI. Fehérvári út – Andor út sarok

Elkészült az új csomópont, azonban az egyik jelzőlámpát éppen egy másik tábla takarja. Kérjük a jelzőtáblát lejjebb helyezni.



XI. Fehérvári út: Jelzőtábla takarja a jelzőlámpát az Andor utcánál

A BKV Zrt.-t felkértük a jelzőtábla áthelyezésére.

XVIII. Üllői út 800.

Összeépült Budapest és Vecsés. Jelenleg semmilyen tábla sem jelzi, hol van vége Budapestnek és hol kezdődik Vecsés. Jó lenne ezt egy jelzőtáblával jelezni.

Az Üllői út egy szakasza közigazgatásilag valóban Vecséshez tartozik, azonban a két település közötti megállapodás értelmében a kezelői feladatokat az Üllői út teljes szakaszán a Fővárosi Önkormányzat, az üzemeltetési feladatokat Részvénytársaságunk látja el. A jelenleg hatályos jogszabályok szerint a közigazgatási határt nem kötelező jelezni, a lakott terület vége viszont jelenleg is ki van táblázva.

XXI. Ady Endre út – Kossuth Lajos utca

Taxisok jelzése szerint nem világít a „kiegészítő jelzőlámpa” hetek óta. Kérjük az izzók kicserélését.

A Szent Imre téri jelzőlámpás csomópont felülvizsgálata kapcsán merült fel az igény, hogy a Kossuth Lajos utcán a Szabadkikötő út felé haladók számára az Ady Endre utcai csomópontban nagyobb kapacitást biztosítsunk. Ennek érdekében a reggeli időszakban működő programot úgy módosítottuk, hogy a Kossuth Lajos utcán északra haladók zöldideje hosszabb, ezt viszont csak az Ady Endre utcáról jobbra kanyarodó irány rovására tudtuk biztosítani. Fenti okok miatt a reggel működő programban a kiegészítő jelző nem ad jelzést.

XX. Pöltenberg utca – Török Flóris sarok



Növényzet takarja az „Állj, elsőbbségadás kötelező!” jelzőtáblát!

A növényzet eltávolítására intézkedtünk.

XX. Mártírok útja – Kossuth Lajos utca

Egy fa takarásában nem lehet látni a jelzőlámpát.

A növényzet eltávolításáról intézkedtünk.

XX. Mártírok útja – Kölcsey utca

Nem lehet látni a bokroktól a főútvonal forgalmát a mellékútról.

Intézkedtünk a növényzet eltávolításáról.

XX. Mártírok útja: Nem lehet látni a mellékútról a főút forgalmát a növényektől, a Kölcsey utca saroknál



XX. Tartsay utca – Szent László sarok

Itt is bokrok takarják az Elsőbbségadás kötelező jelzőtáblát.

A növényzet eltávolításáról intézkedtünk.



XX. Tartsay utca: Itt is növényzet takarja a jelzőtáblát, a Szent László utca sarkon

XX. Pöltenberg utca: Egy fenyőfa takarja a STOP táblát a Török Flóris utcánál

A könyvtárban a szőke nő arra kéri a könyvtárost, ajánljon neki olvasnivalót.

– Valami könnyűt? – kérdi a könyvtáros.

– Nem számít – feleli a szőke –, kocsival vagyok.



XX. Mártírok útja: Egy fa lombozata takarja a jelzőlámpát a Kossuth Lajos utca sarkon

A férj (enyhén részegen) hajnalban ér haza, a felesége már várja.

– Hol voltál ilyen sokáig?

– Okos asszony nem kérdez ilyet a férjétől.

– Okos férfi mindent elmond a feleségének!

– Okos férfinak nincs is felesége...



IX. Pipa utca: Feleslegesnek tűnik a megállási tilalom

IX. Pipa utca I.

■ Feleslegesnek tűnik a megállási tilalom a jelzett helyszínen. Az ott parkoló autók senkit sem zavarnak. Kérjük a felesleges jelzőtáblát leszerelni.

- A jelzőtábla leszerelésére intézkedtünk.

V. József Attila utca

■ Nappalos taxis kollégák kérik, hogy ellenőrizzék le a jelzőlámpák beállítását. Amikor a Nádor utcánál szabadjelzést kap az autós a Bajcsy-Zsilinszky út felé haladva, akkor biztosan tilos lesz a jelzés a Sas utcánál.

• Hangolt útvonalon a haladás ütemének megfelelően kapnak szabadjelzést a járművek, a közelebbiek előbb, a távolabbiak később. Emiatt teljesen normális, hogy amikor a Nádor utcánál zöld lesz a jelző, a Sas utcánál még tilos a jelzés. A Margit híd lezárása miatt, a József Attila utca kapacitásának növelése érdekében 2009. december 16-án módosításra kerültek a Nádor utca napközbeni programjai, és emiatt 5, illetve 6 másodperccel hamarabb (a módosítás előtti állapothoz képest) kezdődik a szabadjelzés, de még így is 44 km/h átlagsebességgel biztosított (állóhelyből indulnak a járművek) a Sas utcához való érkezés. Ezen az értéken kismértékben ront, hogy az Erzsébet térről jobbra kanyarodó járművek Sas utcai stopvonalnál állva várják a szabadjelzést, de a Petőfi Sándor utcai forgalmi rend módosulása után (Fóutca program) számuk jelentősen csökkent. A 2009-es módosítást a Kezelővel történt egyeztetés után, annak függvényében visszavonjuk.

VII. Király utca – Kürt utca sarok

■ „Kötelező haladási irány” jelzőtáblát helyeztek ki, másfél méter magasságban, oly mó-



VII. Király utca: Jelzőtábla takarja a kiegészítő táblát

don, hogy éppen eltakarja a „Taxiállomás” jelzőtábla, kiegészítő tábláját. Kérjük a jelzőtábla áthelyezését.

- A jelzőtábla leszerelésére intézkedtünk.

VI. Király utca

■ „Zsákutca” lett a Király utca, de ezt csak az utca végén (!) jelzik. Jó lenne a jelzőtáblát áthelyezni az utca „elejére”, a Nagymező utcához. (Van ugyan egy figyelmeztető jelzőtábla a templom oldalában, de azt senki nem veszi észre, mert nagyon rossz helyen van.)

- A lezárás már nincs érvényben. A jelzőtáblák eltávolítására intézkedtünk.



VII. Király utca: Kicsit későn jelzik, hogy ez az utca zsákutca

XIII. Váci út – Révész utca

■ Jó lenne eldönteni, hogy most szabad jobbra fordulni, vagy nem szabad! Az egyik jelzőtábla enged, a másik tiltja.



XIII. Váci út: Lehet, vagy nem lehet jobbra fordulni?

- Az egyértelmű forgalmi rend kialakítására intézkedtünk.

XII. Törökbálinti út – Irhás árok

■ Egy baleset során kidöntöttek az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblát, most odakötötték (!) a közeli villanyoszlophoz. Kérjük visszahelyezni, a KRESZ-ben előírt helyre.

- A jelzőtábla áthelyezésére intézkedtünk.



XII. Törökbálinti út: Messze van a saroktól az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla

XII. Törökbálinti út – Edvi Illés utca

■ Nagyon sok a baleset ezen a helyszínen, a kollégák tájékoztatása szerint. A fő gond, hogy az „Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla vagy 30 méterre van a tényleges kereszteződéstől. Jó lenne útburkolati jelekkel egyértelműen jelezni, hol kell elsőbbséget adni.

- A túlságosan széles torkolat jelenti a fő problémát. A helyszín szerepel kiskorrekciós programunkban. A megvalósulás a Budapesti Főpolgármesteri Hivatal ilyen célra biztosított keretének függvénye. A 2009-es útfelújításkor úttest szélét jelző burkolati jel létesült, mely egyértelműen jelzi a kereszteződés elsőbbségi viszonyait.

VII. Király utca 83.

■ Másfél év után lecserélték a rossz „Kötelező haladási irány egyenesen” jelzőtáblát egy jóra („Kötelező haladási irány egyenesen és balra”). Egy hét után ellopták az új jelzőtáblát, kérjük pótolni.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.

Bemegy a törzsvendég reggel 8-kor a kedvenc kocsmájába.
 – Egy sört? – kérdi a csapos.
 – Nem gondolod, hogy kicsit korán van hozzá?
 – A sörhöz? – kérdi a csapos.
 – Nem, a hülye kérdésekhez!



XI. Törökbálinti út: Odadrózták a jelzőtáblát egy villanyoszlophoz!

XIV. Füredi utca 15.

Jelenleg csak néhány autó várakozhat szabályosan. A helyi lakók kérik, hogy az épülettel szemben végig várakozhassanak a járművek.

• Az épületek közötti zöldterületen várakozóhelyeket kell kialakítani. Ezeket a beruházásokat a kerületi Polgármesteri Hivatalnál kell kezdeményezni.

Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban a szokásos elérhetőségen keresztül.

SMS 06209247645,

e-mail: lampafelelos@freemail.hu

www.iwiv.hu,

facebook

Juhász Péter



XIV. Füredi út: Több parkoló szeretnének a lakók

Taxisok után most a BKV ellenőrök**Rontják az országimázst**

Éveken keresztül mást sem lehetett hallani, mint hogy a taxisok azok, akik igen sokat tehetnek azért, hogy a hazánkba érkező külföldiek kellemes benyomást szerezzenek Magyarországról. A repülőtértől, vasútállomásoktól indulóan, egészen az éjszakai szórakozás iránt érdeklődőkig, a külföldiek többnyire taxival közlekedve szerzik tapasztalataikat. Idén már több alkalommal érkezett panasz a BKV-ellenőrökre, akik nyelvi nehézségek ellenére kevésbé udvariasak és előzékenyek, inkább arrogánsak.

A taxishiénák ma sem viszik jó hírünket a világban, mint ahogyan azok sem, akik keresztül-kasul fuvarozzák külföldről érkezett vendégüket, csak hogy többet mutasson a taxióra. Számos kritika érte a személyszállítókat, s valljuk be, nem minden alapot nélkülöznek a megfogalmazott kritikák. Az elmúlt hetekben mégsem róluk beszéltek a külföldiek, hanem a tömegközlekedési eszközökön utazók ellenőrzésére hivatottakról: az ellenőrökről. Néhány kirívó eset a hazai médiában is napvilágot látott, így a következő történet is: „Eppen megérkeztünk Budapestre, megvásároltuk a vonaljegyeinket, de a Deák téren nem láttunk lyukasztót, ahogy a metrókocsiban sem – meséli történetét a svájci Kate Clervil, majd így folytatja –, ahogy fölértünk a mozgólépcsőn, három ellenőr vett körül bennünket. Azt mondták, amit tettünk törvénytelen, és 12 ezer forintba akartak megbüntetni bennünket, pedig mi nem akartunk csalni. Mondtam nekik, hogy látogatók vagyunk, nem vagyunk minden előírással tisztában, inkább segítsenek. Erre azzal fenyegettek meg, hogy rendőrt hívnak, ám az végül még sem érkezett meg. Nem volt egyszerű megértetni magunkat, mert sem németül, sem angolul nem beszélt egyikük sem. Komolyan mondom, egy idő után már félni kezdtem tőlük, pedig ők csak ellenőrök voltak – mesélte a történeteket a svájci turista. Minden jó, ha a vége jó. A több percig tartó inzultus után a pár lyukasztott, és továbbmehetett, bár mint az újságírónak elmondták, az első gondolatuk az volt, hogy fogják magukat, felülnek a repülőre és hazamennek.

„Az egész olyan volt, mintha a nyolcvanas évek Szovjetuniójába csöppentem volna” – summázta érzéseit a külföldi.

Egy biztos, ez a pár nem fogja a magyar ellenőrök jó hírét kelteni, sőt, arról is le fogja beszélni honfitársait, hogy hazánkba látogassanak. Talán ezen is érdemes lenne elgondolkodni azoknak, akik időnként elfelejtik mi is az az empátia, az együttérzés és a segítőkészség.

Cash

Egy üvöltő gyerekekkel teli mikrobuszt egy szőke nő vezet, aki majdnem elüt egy férfit a zebrán. A férfi felháborodva kiáltja a szőke vezetőnek:

– Hé, hölgyem, nem tud vigyázni?

A szőke nő megáll, letekeri az ablakot és visszakiabál:

– Miből gondolja, hogy mind az enyém?

Ferihegy helyett**Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi repülőtér**

Májusi lapszámunk 45. oldalán az Érdekes Újság 1957-es számából idéztünk egy cikket, melyben a ferihegyi gyorsforgalmi útról írtak. Sokan kérdezték, honnan származott a Ferihegy elnevezés?

Nos, a Ferihegyi repülőtér 1938-ban, a Vecsés, Rákoshegy, Pestszentlőrinc találkozásánál lévő, a Mátyásföldi, illetve a Budaörsi repülőtereket kiváltani hivatott terület egykori tulajdonosáról, Mayerffy Xavér Ferenc budai sörfőzőről kapta nevét.

A légikikötő területét már 1938-ban kijelölték, az építkezés viszont csak 1942-ben kezdődött el. Ám a befejezésbe a háború beleszólt. Ami 1944-ig megépült belőle, az kizárólag katonai célokat szolgált egészen 1950-ig, amikor is a polgári repülőtér hivatalos átadása megtörtént.

Ennek kezelője a Magyar–Szovjet Polgári Légiforgalmi Rt. (Maszovlet) volt egy jó ideig.

Ami a gyorsforgalmi utat illeti, az 1943-as átadás óta a helyzet máig nem sokat változott. Az első korszerű, német mintára betonkockás burkolatú, 2x1 sávost ugyan néhány alkalommal újabb réteggel burkolták, az aluljárók egy részét felújítás helyett betömték, ám a forgalom az elmúlt közel 70 év alatt nagyságrendekkel nőtt. Ezt már a gyorsforgalmi út nem képes zökkenőmentesen kiszolgálni. A taxisoknál jobban senki sem tudja, milyen arcot vág a hazánkba látogató külföldi, akit a Halászbástya fényképével csábítottak Európa közepére, de a Gyömrői út kiürített, lepusztult ipari telepei mellett kell végigautózni, mert európai szintű tömegközlekedés nincs a repülőtérrel a város felé. A csatornafedelek itt is, mint a főváros egész területén, mélyebben vannak az út szintjénél, így az autó ráz, zötykölődik, vagy a sofőr a futómű kímélése okán szlalomozik, ami érthető módon nem kelt jó benyomást a bárméskodni szerető utasban. A Fradi-pálya közvetlen közelében, a sebtiben lebotott, majd ott hagyott Katonai Főiskola is csak azt erősíti az idelátogatóban, hogy bizony a vadkeleten van. Vagyis nem kell a taxisnak semmi rosszat elkövetni ahhoz, hogy az ideérkezésben, vagy a távozni szándékozóban ne csak a kedvező kép maradjon meg az országról. A vizuális információ önmagáért beszél.

Am ez a kritika már nem kötődik a Ferenc keresztnevű sörgyáros korábbi birtokaihoz...

BK

**LAPTOP JAVÍTÁS
LAPTOP VÉTEL
INGYENES BEVIZSGÁLÁS!**
Számítógép Szerviz
a Moszkva térnél
1027 Bp. II. ker. Bajvivó 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!**

A BTI kínálata Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

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

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

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

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	5.500.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI stb.)	2.500.-
Fellebbezések, kifogások, észrevételek, panaszok, ügyintézők	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbemutatók	1.800.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önrós- és hő papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	900.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi 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
Május	380.00	379.00	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 alapszabályt, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozott alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzem-

anyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabály 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 alapszabály helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabály-átalány is használható. A benzinüzemű gépkocsi alapszabály-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 alapszabály-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 alapszabály-átalány mértékét – LPG üzemanyag esetén – a benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány 1,2-es szorzatával kell megállapítani.

Két szöke nő beszélget:

- Te hol születted?
- Kórházban.
- Miért, beteg voltál?

Fizetendő legkisebb járulékok 2011. **MÁJUS** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok	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 (A NAV magánnyugdíjpénztári számlájára fizetendő 0 Ft)
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulékok beszedési számla	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236	
Költségkenti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2340 Ft	A járulékalap 24%-a 18 720 Ft	

A szőke nő bemegy a börtönparancsnokhoz és kéri, hogy a férjének könnyebb munkát adjanak.

– Nézze, hölgyem! Én nem tudom, hogy a férjének milyenek a fizikai képességei, de a zacskóragasztásnál könnyebb munkát nem tudok adni.

– Micsoda? Nekem azt mondta a beszélő, hogy alagutat ás.

* * *

Két szözi beszélget:

– Képzeld, az idei karácsony pénteki napra esik.

– De remélem, nem 13-ára!


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 járulékok	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 járulékok beszedési számla	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236
Költségkenti elszámolhatóság	Járulékalap 3%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulékok	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: 	5100 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell! (Kivéve az orvos által igazolt keresésképtelenség 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
Költségkenti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

*A befizető csekkeken ezentúl 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. Júniusban a határidő ünnepnapra esik, így a befizetés 14-én még pótlékmentesen megtehető.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a tárgynegyedét követő hó 12-ig fizetik.

Fontos határidők

Május 31. Iparüzési adó bevallása

Június 12. Előző havi járulékok bevallása és befizetése

A rendőr a fejét csóválva mondja a szókének.

- Asszonyom, öt gyalogost gázolt el, ez azért már sok!
- Miért, mennyit szabad?

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 pótlékot 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
Hétvégén is nyitva!

Intézhető ügyek:

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

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő: 08.00–20.00
Kedd: 08.00–20.00
Szerda: 08.00–20.00
Csütörtök: 08.00–20.00
Péntek: 08.00–20.00
Szombat: 08.00–14.00
Vasárnap: 08.00–14.00

Taxiszolgáltatás TEAOR száma

2007-ig	6022
2008-tól	4932

Taxiállomás Kft.

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

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- egyéni vállalkozók esetében a vállalkozói igazolvány
- cégek esetében a cégbírószági végzés, régebbi cégeknél a cégkivonat és az aláírási címpéldány
- a gépjármű forgalmi engedélye
- a Közlekedési Felügyelet minősítő vizsgálati „igazolólapp”-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
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Szabálysértési ügyekben fellebbezések, észrevételek, ellentmondások készítése
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatablák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 10.00–17.00
Pénteken 10.00–14.00

Fővárosi taxi-engedély ügyek

Nemzeti Közlekedési Hatóság
1033 Budapest Mozaik u. 5.
Tel.: 430-2738

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

Nyitva tartás

Hétfőtől csütörtökig
08.00–15.00
Pénteken
08.00–12.00

Változások a közterületek elnevezésében

Ki kicsoda az – új – utcanevtáblákon?

Áprilisban a Fővárosi Közgyűlés új utcanevekről döntött. Egy taxisnak ezeket azonnal tudni kell, tehát közöljük a listát. Továbbá a tavaly már egyszer közzétett anyagot is az alsó rakpartok elnevezéséről, mert tapasztalataink szerint ezzel sincs mindenki tisztában. Ismétlés a tudás anyja, ahogy mondják. Az átnevezett utcák névadóiról – szokásainknak megfelelően – rövid ismertetést is közlünk. Természetesen van olyan név, melyről mindenki tud mindent, de talán hasznos lesz összeállításunk.

I. kerület, Nándor utca

(volt Petermann bíró utca)

Történelminek nevezett döntés, az utcát korábban így hívták.

II. kerület, Elvis Presley park

(névtelen közterület volt a Margit híd dél-budai oldalán)

Elvis Presley (1935–1977) amerikai könnyűzenei énekes, zenész és színész. Együtt érzett az 1956-os forradalommal és nyíltan támogatta azt.

II. – XII. kerület, Széll Kálmán tér

(volt Moszkva tér)

Széll Kálmán dr. (1843–1915) pénzügyminiszter, később miniszterelnök. Politikus, a Magyar Tudományos Akadémia tagja.

III. kerület, Sinkovits Imre utca

(volt Ságvári Endre utca)

Sinkovits Imre (1921–2001) a Nemzet Színesze, Kossuth-díjas, Jászai Mari-díjas.

III. kerület, Domján Edit utca

(volt Koltói Anna utca)

Domján Edit (1932–1972) Jászai Mari-díjas

színésznő. Nyolcvan színházi szerepet, tíz filmszerepet és számtalan rádió- és TV-szerepet játszott el. Önkezeivel vetett véget életének.

III. kerület, Hidegkúti Nándor utca

(volt Nagybatonyi utca)

Hidegkúti Nándor (1922–2002) az Aranycsapat kiemelkedő csatára, beceneve az „Öreg”. Olimpiai bajnok, világbajnoki ezüstérmes. Ma az MTK stadionja viseli a nevét.

III. kerület, Kocsis Sándor utca

(volt Harsány lejtő)

Kocsis Sándor (1929–1979) az Aranycsapat kiemelkedő csatára, beceneve „Kocka”. Olimpiai bajnok. A válogatottban 68 alkalommal játszott és 75 gólt ért el.

IV. kerület, Gróf Esterházy János tér

(névtelen közterület volt)

Gróf Esterházy János (1901–1957) felvidéki magyar politikus az elszakított magyarság érdekeiben tevékenykedett. Koholt vádak alapján elítélték, fogságban hunyt el.

V. kerület, Széchenyi István tér

(volt Roosevelttér)

Széchenyi István gróf (1791–1860) a legnagyobb magyar. A Magyar Tudományos Akadémia alapítója és tiszteletbeli tagja. A Budát és Pestet összekötő, a Duna első állandó hidjának felépítése is az ő nevéhez fűződik.

VIII. kerület, II. János Pál pápa tér

(volt Köztársaság tér)

Karol Wojtyła (1920–2005) a harmadik leghosszabb ideig hivatalban lévő pápa. Ő a történelem egyik legismertebb és legnépszerűbb pápája. A legismertebb lengyel a világon. Több mint száz utazást tett külföldön.

VIII. kerület, Bauer Sándor utca

(volt Erdélyi utca)

Bauer Sándor (1952–1969) szakmunkás ta-

nuló diák. 16 éves korában a kommunista elleni tiltakozásul felgyújtotta magát a Nemzeti Múzeum lépcsőjén. Súlyos égési sérüléseket szenvedett, három nappal később elhunyt.

XV. kerület, Dalnoki Jenő utca

(volt Gyalu utca)

Dalnoki Jenő (1932–2006) olimpiai bajnok labdarúgó, labdarúgóedző. A Ferencváros labdarúgó-csapatának emblematikus figurája. Labdarúgó Akadémiát neveztek el róla.

XV. kerület, Illyés Gyula utca

(volt Szócs Áron utca)

Illyés Gyula (1902–1983) Eredetileg Illés Gyula. Kossuth-díjas költő, író, drámaíró, műfordító, lapszerkesztő. A Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

XV. kerület, Zala György utca

(a Temető és a Laktanya közötti, eddig névtelen útszakasz)

Zala György (1858–1937) szobrászművész, a századforduló művészetének képviselője, a neobarokk emlékműszobrászat jelentős mestere.

XVI. kerület, Tabódy Ida tér

(volt Bajcsy-Zsilinszky Endre tér)

Tabódy Ida (1877–1943) kárpátaljai tanítónő. Később a pozsonyi tanítóképző tanára, majd igazgatója. A csehek bevonulása után az intézetet Cinkotára költöztette. Cinkota díszpolgára.

XVII. kerület, Wass Albert tér

(a szobránál lévő közterület)

Wass Albert (1908–1998) erdélyi magyar költő. Művei az erdélyi föld, az emberség a tisztesség tiszteletéről szólnak. De nem hagyja szó nélkül a trianoni tragédiát, a kisebbségi sorba kényszerített magyarság szenvedését. Emigrációban, Amerikában hunyt el.

XVII. kerület, Dr. Kósa Pál park

(volt Mónus Illés park)

Dr. Kósa Pál (?–1959) 1956-ban az Újpesti Forradalmi tanács elnöke. Az oroszok letartóztatták, 1959-ben halálra ítélték. A Gyűjtőfogházban halt meg.

XXI. kerület, Görgey Artúr tér

(volt Áruház tér)

Görgey Artúr (1818–1916) katonatiszt, honvéd tábornok, később hadügyminiszter. 1849-ben Világosnál letette a fegyvert az oroszok előtt. Ő maga 1848-tól Görgeinek írta a nevét.

Folytatás a 31. oldalon

Vélemény

Kettesével, hármassal érkeznek felvételek szerkesztőségünkbe, amelyeken, taxiállomásokon álló idegen autók láthatók. Ha mindegyiket leközölnénk, megtelne velük a lap. A kollégák próbálják a maguk szerény lehetőségeikkel „elhessegetni” a civileket a drosztokról, de sok esetben sikertelenül.

Legtöbbször még nekik áll feljebb...

OA



Szőke nő a moziban a pasijával.
– Drágám láttuk mi már ezt a filmet?
– Nem.
– Hanem?



333-2222


SUMMER JAM
MUSIC PUBLIC TERRACE & RESTAURANT
MARGITSZIGET

a mobiltaxi a Summer Jam
hivatalos szállítója



a sikertaxi
TAXI

www.mobiltaxi.hu



A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.

20/583-1957

Ventus-953 Kft.
1131 Budapest, Kossuth u. 55.

www.ventus-953.hu (36-1)307-5200, (36-1)306-7579

DOBJ EGY 6-OST ÉS ÁLLJ KÖZÉNKI!

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
- alapfokú 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



Folytatás a 28. oldalról

XXI. kerület, Károli Gáspár utca

(volt Tanácsház utca)

Károli (Károlyi) Gáspár (1529–1591) gönci református pap, elsőként fordította magyarra a teljes Bibliát, 1589-ben.

XXI. kerület, Mansfeld Péter utca

(volt Bajáki Ferenc utca)

Mansfeld Péter (1941–1959) vasesztergályos szakmunkástanuló. Az 1956-os forradalmat követő megtorlások legfiatalabb áldozata. A „pesti srácok” egyike, a forradalom mártírja. 15 éves volt a forradalom idején, megvárták míg betölti a 18. évét, ezután kivégezték.

XXI. kerület, Popieluszko utca

(volt Ságvári Endre utca)

Jerzy Popieluszko (1947–1984) lengyel katolikus pap a kommunista rendszerrel szemben kifejezetten képviselte az egyház értékeit, bátran bírálta a rendszert. 1984-ben három ismeretlen elrabolta, összeverte, majd fogságban tartotta, mikor szökni próbált, megölték. A háttérben a kommunista politikai rendőrség állt. 2010-ben boldoggá avatták.

XXII. kerület, Fáy Ferenc utca

(volt Anger Jakab utca)

Fáy Ferenc (1921–1981) költő, az emigráns magyar líra kiemelkedő alakja.

XXII. kerület, Romhányi József utca

(volt Koltói Anna utca)

Romhányi József (1921–1983) költő, író, érdemes művész, a „Rímhányó Romhányi”. A magyar Rádiónál és a Magyar Televíziónál dramaturg és művészeti vezető. Gyermekekönyvek, animációs filmek, operák, operettek és kabaré műsorok szövegírója.

XXII. kerület, Rudnyánszky utca

(volt Sallai Imre utca)

Rudnyánszky Károly (?–?) 1848-as honvédfőhadnagy

Rudnyánszky Gyula (1858–1913) Rudnyánszky Károly fia, költő, hírlapíró, műfordító.

XXII. kerület, Simándy József utca

(volt Zalka Máté utca)

Simándy József (1916–1997) magyar tenor operaénekes, főiskolai tanár.

XXII. kerület, Zakariás József utca

(volt Andra János utca)

Zakariás József (1924–1971) olimpiai bajnok labdarúgó, edző, az Aranycsapat kiemelkedő balszélsője. 35 válogatott mérkőzésen játszott.

Rákóczi híd

(volt Lágymányosi híd)

Amennyiben a kijelölt bizottság áldását adja a névváltoztatásra és a Közgyűlés ezt elfogadja. A lapzártá miatt erre majd a későbbi lapszámunkban visszatérünk.

Végül, mintegy ismétlésképp, következzen a tavaly már megjelent összeállítás az alsórakpartok elnevezéséről.

A budai alsó rakpartnak

- a III. kerületi Mozaik utca és az Árpád híd közötti szakaszát gróf **Esterházy János rakpart**-nak,

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2001 májusában

10 éve történt

FIX, hogy belebukunk!

Mint a címből nagyrészt kikövetkeztethető, a fix tarifáról volt szó. Ebben az időszakban történt meg, hogy egy érdekképviseleti szerv, jelesül a FUVOSZ, fix tarifa bevezetésének javaslatát vetette fel. A szakma megosztott volt a kérdésben (mint ahogy ma is) – egyesek üdvözölték a kezdeményezést, mások szkeptikusok voltak az eredményt illetően. Ezúttal egy utóbbi véleményből idézünk: „*Nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy jelenleg is létezik – legalábbis Budapesten – hatóságilag maximált ár. Ennek betartását, betartatását sem képesek az illetékesek elérni. Naponta történnek súlyos visszaélések. Nehéz a bizonyítás. Ilyen ellenőrzési gyakoriság mellett nem is veszi komolyan az, aki miatt a rendelkezés született. Mi a garanciája a fix tarifa egyöntetű, korrekt használatának, ki tartja vissza a szakmába bejutott megélhetési bűnözőket a különböző trükkök alkalmazásától? Tudjuk a választ mindannyian.*”

Taxis kálvária 2001

Mint ismeretes, a kötelező kamarai tagság megszűnését követően a visszakerült a közlekedési hatósághoz a taxik üzembe állításával kapcsolatos adminisztráció. A sorozatos panaszok okán a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara megbízásából szakértő vizsgálta át a szinte átláthatatlan bürokráciát, és a következő megállapításokat tette:

- Nullás papírok beszerzése 5 helyen (ma már csak három) 1 500 Ft/db (ma 2 500Ft/db)
- Erkölcsei bizonyítvány igénylése
- Utasbiztosítás megkötése 1 200 Ft (ma 5 000 Ft)
- Mozaik utca, igazolások leadása, várakozás
- Ügyintézési díj 5 000 Ft
- Visegrádi utca, okmányiroda, hosszas várakozás
- Rendszám 4 900 Ft, forgalmi 4 000 Ft, matrica 350 Ft
- Taxióra-átszerelés 22 000 Ft, taxióra-hitelesítés 7 000 Ft
- Drosztengedély ügyintézés Krisztina körút
- Taxivizsga 8 300 Ft (ma 30 000 Ft)
- Mozaik utca, taxiengedély folyamodvány, hosszas várakozás
- Visegrádi utca, okmányiroda, rendszám átvétele, hosszas várakozás

Ez az eljárási rend tudomásunk szerint az elmúlt tíz évben nem lett sem egyszerűbb, sem gyorsabb. Csak drágább...

Erről írt a Taxisok Világa 20 évvel ezelőtt, 1991 májusában

20 éve történt

Csapatvillongások

Most így visszaolvasva a múlt dokumentumait megdöbbenő, hogy már húsz évvel ezelőtt is voltak komoly ellentétek a taxitársaságok között. Nem a piaci versenyt értem ezalatt, hanem a megállapodások felrúgását, a mindenáron való utasszerzést, az alágérgetést. Nem a mai helyzetről beszélnek, hanem a húsz évvel ezelőttről! Nézzük, hogy fakadt ki az egyik csapat vezetője az áskálódások ellen: „*...piti csapatérdek miatt a szakma szekerét sikerült még mélyebbre süllyeszteni. ... Ami ezután következik, az a szakma szennyese ... amit üzletpolitikának nevezünk, az nem az. Szerintem inkább kimeríti a tisztességtelen piac fogalmát.*”

- az Árpád híd és a Margit híd közötti szakaszát **Schlachta Margit rakpart**-nak,
- a Margit híd és a Batthyány tér közötti szakaszát **Angelo Rotta rakpart**-nak,
- a Batthyány tér és a Lánchíd közötti szakaszát **Sztechlo Gábor rakpart**-nak,
- a Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakaszát **Friedrich Born rakpart**-nak,
- az Erzsébet híd és a Szabadság híd közötti szakaszt **Raul Wallenberg rakpart**-nak,
- a Szabadság híd és a Petőfi híd közötti szakaszt **Waldemar és Nina Langlet rakpart**-nak neveztek el.

A pesti alsó rakpartnak

- a XIII. kerületi Dráva utca és Margit híd közötti szakaszát **Carl Lutz rakpart**-nak,
- a Margit híd és a Lánchíd közötti szakaszt idősebb **Antall József rakpart**-nak,

- a Lánchíd és az Erzsébet híd közötti szakaszt **Jane Haning rakpart**-nak,
- a Szabadság híd és a Közraktár utca közötti szakaszt **Salkaházi Sára rakpart**-nak neveztek el.

Juhász Péter

Szöke nő telefonál a tűzoltóságra:
 – Halló, segítsenek, kérem! Tűz ütött ki a lakásban.
 – Értem. És hol van az a tűz?
 – Hát, a konyhában, meg már az egyik szobában is!
 – Úgy értem, hogy jutunk oda?
 – Miért, az a nagy piros autójuk már nincs meg?

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

„Lenézik a szegény költőket
Ez elbizott, kevély urak,
Kik a megyék, s ország gyűlésén
Fényes szerepet játszanak.”

(Petőfi: A magyar politikusokhoz)

Azt mondta nekem a minap az egyik kedves ösmerősöm, hogy ő bizony nem szereti Petőfi verseit. Mert hogy azok túlságosan egyszerűek, egyszerűek a rimjei, a dallamvilága, a hasonlatai, a költői képalkotása stb. Szóval: szerinte a Sándor ma már „korszerűtlen”, az idő túlhaladt rajta, meg hát sokkal, de sokkal bonyolultabb a mi világunk, mint amilyen az ő korában volt. Punktum. Ezzel a kijelentéssel a Sándor nála el volt intézve.

Szereti vagy nem szereti – ez az illető dolga. Ízlés kérdése, mint sok minden más, az ízléssel meg ne vitatkozzon az ember gyereke, és főleg ne tukmálja másra a magáét.

A Sándor engem valamikor – nagyon régen – megfogott, s azóta el nem eriszt. Pedig időnkint el-el kanyarodtam tőle, kóboroltam a költői világok rengetegében, tébláboltam, serteptéltem ennél vagy annál a költőnél, de aztán siettem vissza Hozzá. Ahhoz, akinek nem csak költészete, de a személyisége, de a kor, amelyben élt mindig is foglalkoztatott, eltöprengtetett. A magukat ma „polgár”-nak vallók tudják-e, hogy ekkor s ebben a korban kezdődött meg a polgárosodás igazából?

Furcsa ám ez a mi magyar világunk! 1823 Szilveszter napja után szlovák anya és szerb apa hajolt aggódva a kis Petrovics bölcsője fölé, merthogy véznácska bizony az újszülött, van oka a szülői aggódásnak. De hát a gyerek csak erősödik, növeget, már jár, majd már beszél – magyarul beszél, mert anyukája erre oktatja. Noha – a visszaemlékezések szerint – Hružík Mária nem beszélte „tisztán” a mi nyelvünket. Magam előtt van az egyébként persze sosem látott kép: a kicsi, törekeny, fekete hajú asszonyka mutatja be a világot gyermekének: „ez az asztal”, a szék”, „kutya”, „ház” és így tovább. Majd az iskolák következnek, igen jó iskolák, az első vers, utána a többi – míg végül ott áll a síheder Sándor illó tisztelettel, ámde erőteljes öntudattal az akkor már abszolút költői tekintély, a nála huszonkét évvel idősebb Vörösmarty előtt, s nyújtja neki addigi verseit gusztálásra. „No – gondolhatta a nagy ember –, ismét egy ifjú titán, tizenkettő egy tucat”. Sándor el, Mihály fáradtan, kényszeredetten lapozgat, ám igencsak meglepődik: „Ejnye a mindenségit! Hiszen ez a fiú igazi találat!”

És ezzel Sándor megkapta az ítéletét, innét már nincs visszaút.

Nagyar település szélén áll egy csonkult faterzs. Valaha kocsiányos tölgyszőlő volt, amíg élt, a hagyomány szerint itt írta Sándor az egyik legszébb versét, *A Tiszát*: „Nyári napnak alkonyulatánál / Megállék a kanyargó Tiszánál. / Ott ahol a kis Túr siet beléje, / Mint a gyermek az anyja kebelébe...”

No, gyerekkoromban magam is „megállék” e facsonk előtt, hogy hátha... de a Tiszát és mellékfolyóit Sándor óta igencsak átszabályozták, ám a bájos hasonlat, miszerint a kis folyó úgy siet a nagy folyóba, „mint a gyermek az anyja kebelébe” – elkísér életem végéig.

Akik Petőfi nyomába eredtek, tudni vélték, melyik Szamos parti falu szélén állt a „kurta kocsmá”, amely mint tudjuk „oda rúg ki a Szamosra / Meg is látná magát benne, ha az éj nem közeledne”. Kölykös fantáziámat ez a sor borzolgatta: „Pihen a komp, kikötötték, benne hallgat a sötétség”. Hogyan hallgat a sötétség? Ember, állat, rádió hallgathat – no de a sötétség? Gyermekes kérdések, melyekre apám mosolyogva mondta: – Gondold csak végig, hát lehet a sötétség hangos? Na ja – kaptam a fejemhez – „de a kocsmá bezzeg hangos...”

„Fürdik a holdvilág az ég tengerében / Méláz a haramja erdő közepében” – ezért a két sorért egyenesen odavagyok. Mintha az enyim lenne, oda nem adnám senki más költő még oly hosszú verséért. Pedig maga a vers úgyszólván csekélység, Sándornak csak afféle népies ujjgyakorlat. No de a sugallt képet: a zord „haramja” hosszú nyelvű fokosára támaszkodva, subásan, szemibe tolt széles karimájú kalappal éppen „méláz” (tehát lelke van neki), miközben a holdvilág „fürdik” – mindig fel tudom idézni magamban.

Sándort szeretni vagy nem szeretni privát ember privát ügye. De: hogy a mai *nemzetinek* hirdett nagy nekibuzdulás korában születése évfordulójáról semelyik televízió, semelyik rádió, semelyik újság meg nem emlékezett akár egy árva kukk erejéig, az ugyan miért van? Jó, nem kerek az évforduló, de hát mégis...

Aztán meg itt volt a márciusi ünnepség. Elmegy a soros szónok az ő szobra alól, megyen máshová szónokolni. Miért? Hát tehet a Sándor, tehet a szobra arról, hogy... Az egész ünnepség alatt (kivételesen most odafigyeltem) egyszer hangzott el a neve, akkor, amikor a megcsonkítva előadott versét felkonferálták.

Egyáltalán kell ő ide? Nincs szükségük a maiaknak arra, aki ezt írta: „Magyar vagyok, legszebb ország a hazám...”, vagy ezt: „Tied vagyok, tied Hazám! / E szív, e lélek...”? Úgy tűnik, nincs. Megsúgom kendteknek: szerintem azért nincs, mert ma már ugye vannak nála „magyarabbak”. Akik legszívesebben azt mondanák: „Hej, te Világszabadság ifjú bajnoka, te izgága lázadó, másokat lázító, a szabadság-egyenlőség-testvériség rögeszmése, a szegény magyar nép szószólója, most te nem kellesz minékünk, most más dalnokok kellene!”

Érteni fogja. Megvonja szellem-vállát a máig

főlem nem lelt sírjában, oszt nagy nyugodtan, ki-mérten így szól: „Tehettek velem bármit, magyarak. Tudom, ha szükségtek lesz rám, majd újból elővesztek. Nekem már nem árthat semmi. Nem ártott az sem, amikor a setét önkény idején azt hirdették: Lobogóink Petőfi! Azt is túléltem, mert én mindent túlélék, még titeket, maiakat is! Nemzetudatot akartok ápolni, nemzetet fölemelni?! Hát nélkülem nem fog menni!”

E havi versünk is tőle való. Azon ritka verseinek egyike, amelyben nem magáról, a vele történeletről ír, nem is a szabadság-szeretlemtől, a szentnek tartott kettősségéről, nem a szeretett hazájáról – hanem az emberi lélek változásairól, a hangulatunk hullámzásairól. De szépen becsomagolta ám lelki rajzait – a szél alakváltásai valójában a mi lelki változásainkat ábrázolják.

A SZÉL

Ma lágyan suttogó, szelid szellő vagyok,
Zöldelő mezőkön föl s alá sétálok,
Csókot lehelek a bimbók ajakára,
Édes meleg csókom hű szerelmi zálog.
„Nyiljatok, nyiljatok, tavasz szép leányi,”
Ezt sugom fülökbe, „nyiljatok, nyiljatok!”
És ők szemérmesen levetik leplőket,
S én szép keblőkön a kéjtől elájulok.

Holnap süvöltő hang, vad fuvalom leszek,
Reszket előttem a bokor, mert fél tőlem,
Látja, hogy kezemben kés van, köszörrült kés,
S tudja, hogy lombjait azzal lemetélem.
A virágoknak ezt sziszegem fülébe:
„Balgá, könnyen hívó lyányok, hervadjatok!”
Ők hervadtan hullnak az ősz kebelére,
S én rajtok hidegen, gúnyosan kacagok.

Ma lágy szellő vagyok, csendes folyó gyanánt
Úszom át a léget néma nyugalomban,
Létezésem csak a kis méhe tudja,
Mely hazafelé tart a rétről fáradtan;
Ha fáradtan száll a kis méh a tehertől,
Melyet oldalán visz, melyből mézet készít,
Tenyeremre veszem a kicsiny bogarat,
Ugy segítem elő lankadt röpülését.

Holnap vihar leszek, zúgó-bőgő vihar,
Szilaj paripámon a tengert bejárom,
S mint a tanító a csintalan gyermeknek,
Sötétzöld üstökét haragosan rázom.
Bejárom a tengert, s ha hajót találok:
Szárnyát, a lobogó vitorlát kitépem,
S árbocával írom a habokba sorsát,
Hogy nem fog pihenni többé kikötőben!

1847 februárjában írta, még van két és fél év az életéből. „Modern” vers ez bizony, új költői irányát, törekvéseit jelzi.

Én édes Istenem! Hát még hová nőlt volna talentuma, ha huszonhat évesen nem döfi át mellét egy muzka dárdal!

Nem változott a helyszíni bírság összege

JÚLIUSTÓL ÚJABB SZANKCIÓK

A legfontosabb hír: január elsejével nem változott a helyszíni bírság összege. Az év elején számos jogszabály módosult, újak léptek hatályba és a médiában is többen bejelentették, felemelték a helyszínen kiróható büntetések összegét 300 ezer forintra. Rákérdeztünk, s kiderült, e területen nem történt jogszabályi módosítás. Július elsejétől azonban érhetik meglepetések a tájékozatlan gépjárművezetőket, üzemeltetőket.

Az Országgyűlés decemberi utolsó ülésén igen aktívnak bizonyult a jogszabályalkotás területén. Év elején a módosított és új jogszabályok között nem is lehetett hirtelen eligazodni. Felröppentek hírek, amelyekről hol több, hol kevesebb információ látott napvilágot. Magazinunk is a közlekedéssel kapcsolatos változásokra koncentrált. Januári számunk készítésekor rákérdeztünk a helyszíni bírságolás változására is, ám akkor azt a választ kaptuk, ezek annyira újak még, az év első napjaiban ahhoz még nem készültek el a végrehajtási utasítások sem, úgyhogy nem kívánjuk kommentálni. Vártuk, történik-e e területen bármi is, de mindeddig illet nem tapasztaltunk, ezért a nyári szabadságok előtt úgy gondoltunk, tisztázzuk: mire számíthatunk, ha netán szabálysértést követünk el közlekedésünk során.

Az Országos Rendőr-főkapitányság Szóvivő Irodája készségesen tájékoztatott bennünket e kérdéskörben. Keretes írásunkból bárki megtudhatja, hogy kik alkalmazhatnak helyszíni bírságot, mely összeghatárok között, és milyen szankciókkal kell számolnia a vétkezőnek. A lényeg: a bírság minimum összege továbbra is háromezer forint, a maximum pedig húszezer. A felröppent hírek úgy szóltak, ez változott tízezer-től háromszáz-ezer forintig. Szerencsére ezt cáfolni tudjuk, így a régi kvóta maradt érvényben. Azt nem árt tudni, hogy készpénzmozgás a helyszínen továbbra sincs, tehát a bírságot kiszabónak postai csekket kell a szabálysértőnek átadni. Készpénzt nem fogadhat el! Fontos, hogy a csekket 30 napon belül be kell fizetni, különben az adók módjára behajtható.

Amennyiben a szabálysértő a helyszínen elismeri vétkességét, a csekket átveszi, a nyomtatványt aláírja, úgy az intézkedés lezárttá válik, jogerőre emelkedik, amely ellen további fellebbezésnek, kifogásnak helye nincs. Ha a szabálysze-géssel az érintett fél nem ért egyet, úgy az intéz-kedő köteles az adott személyt feljelenteni. Vele szemben a lakóhelye szerint illetékes szabálysér-tési hatóság fogja az eljárást lefolytatni.

Július elsejétől a közlekedésrendészet szem-pontjából jelentős változás, miszerint a gyorshaj-tás, biztonsági öv használatának elmulasztása, ti-los jelzésen történő áthaladás, ittas járművezetés esetén a közúti forgalomban történő ellenőrzés alkalmával a járművet a bírság, illetőleg a pénzkövetelés-biztosítás megfizetéséig – az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül –, a járó visszatarthatja!

Azt ma már legtöbb gépjárművezető tudja, hogy a közigazgatási el-járas hatálya alá tartoznak a korábban felsorolt, úgynevezett kiemelt szabálysértések. Nos, ez a jogszabályi változás elsősorban nem a magyar állampolgárokkal, Magyarországon állandó bejelentett lak-címmel rendelkezőkkel szemben jelent hatékonyabb hatósági fellé-pést, hanem a külföldiek esetében. Eddig egy gyorsajtás észlelésekor a rendőr megállította az autót, s ha nem volt a helyszínen sa-bálysértési előadó, aki gyorsított eljárásban ott meghozta határoza-tát, akkor a „száguldozó” kapott egy csekket és mehetett tovább. Azt pedig befizette vagy sem, de ennek ellenőrzésére nem volt jogosult-

sága és eszköze sem a rendőrségnek. Július elsejétől viszont nem kell határozat a magasabb összegű bírság kiszabásához, és addig a járó visszatarthatja a szabálysértő gépjárművét is, amíg nem igazol-ja vezetője a büntetés összegének befizetését. (Azért ez külföldön már jó ideje bevett gyakorlat, csak nálunk új szankció.)

Ugyancsak a második féltől újdonság, amennyiben közúti ellen-őrzés során kiderül, hogy a jármű vezetőjének vagy üzemeltetőjé-nek közigazgatási bírság tartozása van, úgy az intézkedő járó a jár-művet szintén visszatarthatja. Ennek a jogszabálynak ugyan még nem minden részletét dolgozta ki a jogalkotó, de július elsejéig várhatóan ez is elkészül. Így ha akár a hazai, akár a külföldi személynek közigaz-gatási bírság miatti tartozása lesz, számíthat rá, hogy egy ellenőrzés során „kiveszik” a gépjárművet alóla. Arról nem is beszélve – mint ar-ról már korábbi magazinunkban hírt adtunk –, a közigazgatási bírsá-got be nem fizetőnek – a szabálysértést elkövető – gépjárművét a for-

134. §

(1) A szabálysér-tést meghatáro-zó jogszabályban megállapított esetekben a (2) bekezdésben felsoroltak a szabálysértés tetten ért elköv-ejtőjét helyszíni bírsággal sújthatják.

- (2) Helyszíni bírság kiszabására jogosult
- a rendőrség, a vám- és pénzügyőrség, a hivatásos tűzoltóság;
 - a helyi önkormányzat képviselő-testülete hivatalának erre felhatalmazott ügyintézője;
 - a természetvédelmi őr, az önkormányzati természetvédelmi őr, a természetvédelmi ha-tóság részéről eljáró és erre felhatalmazott személy, a közterület-felügyelő;
 - a 35. § a)-h) és j) pontjaiban felsorolt szervek részéről eljáró személy;
 - e)
 - f) a közlekedési hatóság ellenőre.

135. §

- (1) A helyszíni bírság összege háromezer fo-rinttól húszezer forintig terjedhet.
- (2) Ha az elkövető a helyszíni bírság kisa-bását – a jogkövetkezményekről szóló tájé-koztatás után - tudomásul veszi, a bírságolás ellen jogorvoslatnak helye nincs.
- (3) Ha az elkövető a helyszíni bírság kisa-bását tudomásul veszi,
- a) a kiszabott helyszíni bírság megfizetését

Helyszíni bírság

Az 1999/68. Szabálysértési Törvény:

– ha annak feltét-lei adottak – a helyszínen bank-kártyával is telje-sítheti,

b) ha a helyszíni bírság megfizetésére az a) pontban meghatározott módon nem kerül sor, az elkövető részére készpénz-átutalási megbízást kell átadni, és fel kell hívni, hogy a bírságot harminc napon belül fizesse be.

(4) A tudomásul vett helyszíni bírság a befizetés elmulasztása esetén kizárólag adók módjára hajtható be.

136. §

A gépjárművel elkövetett szabálysértés mi-att a helyszíni bírságot a gépjárművezető tá-vollétében is ki lehet szabni. Ilyenkor a gép-jármű forgalmi rendszáma alapján megállá-pított üzemeltető címére kell a kiszabott összeget tartalmazó készpénz-átutalási megbízást megküldeni.

137. §

Ha az elkövető vagy a gépjármű üzemben tartója a helyszíni bírság kiszabását nem ve-szi tudomásul, a szabálysértési eljárást az egyébként irányadó rendelkezések szerint kell lefolytatni. Így kell eljárni akkor is, ha a gépjármű üzemeltetőjének megküldött készpénz-átutalási megbízást harminc na-pon belül nem fizetik meg.

galomból a közlekedési hatóság kivonja. Ez utóbbi január elseje óta hatályban lévő változás. Erdemesnek tűnik a szabálykövető közleke-dés, amennyiben ez mégsem lehetséges, úgy a bírságok, büntetések határidőn belüli befizetését komolyan kell venni, nehogy az új szank-ciók valamelyike kellemetlen meglepetést okozzon a figyelmetlen vagy fegyelmetlen gépjármű vezetőjének, üzemeltetőjének.

k.z.t.

Két szöke beszélget :

– Képzeld, a barátom a mű-egyetemre jár.
– Na és... az enyém meg igazira.

Szöke nő beül az autóba :
– Nem értem, itt három pe-dáلت látok, de nekem csak két lábam van...

Egy érdekes döntés

Vesztett a Karsan

Arról, hogy az eseményektől befolyásolt közvélemény mennyire meghatározó, eddig is voltak sejtéseink. Híztériával határos hatásairól azonban csak most szerezhettünk igazán tudomást.

New Yorkban ugyanis, egy nappal Bin Laden likvidálása után politikainak látszó döntés született a Holnap Taxi-járól.



A győztes: Nissan NV 200

Nem a mindenki számára több használati értéket kínáló – az áprilisi lapszámban bemutatott – Karsan, nem a hazai gyártású Ford, hanem a Nissan NV 200 modell /képeinken/ nyerte ugyanis a New York City Taxi és Limousine Bizottság Holnap Taxija versenyét és a vele járó 10 évre szóló milliárdos megbízást.

A korábban preferált Karsant eddig még csak nem is értesítették az elutasítás okáról. Annak ellenére, hogy New York 50 ezerre becsült, kereszkekkel közlekedő utasának egyedül a Karsan nyújtott volna valódi utazási lehetőséget. A Karsant pártolók szerint a döntéshozók „utálják a törököket, mert muzulmánok”.

A helyzet az, hogy a török gyártó „eddig még nem tesztelt” járművének kipróbálásáról és megbízhatóságáról, valóban senki nem szerezhett személyes tapasztalatot. Annál többet a muzulmánok vallási fanatizmusáról. Jóllehet annak viszont semmi köze a törökök autójához.

Tekintettel arra, hogy az NV200-at semmilyen formában sem értékesítik jelenleg az USA-ban, sokkal inkább a származási helyhez kötődő szubjektív vélemények dönthettek a törököket elutasító választásban. A belső lábtérre és a tartósságra kapott nagyobb pontszámok ugyanis aligha képesek feledtetni a Karsan előző lapszámunkban általunk is bemutatott, sziporkázó ötletgazdagságát.

Az alábbi levelet interneten kaptuk Még az is előfordulhat, hogy valódi. Nekünk tetszett!

A szerk.

Igaz történet – kommentár nélkül!

Értékek megfordulása – egy anya levele egy másik anyának, az RTP1 (a portugál) televízió híradója után

Kedves asszonyom!

Láttam élnék tiltakozását a tévékamerák előtt fiának a portói börtönből a lisszaboni börtönbe való átszállítása ellen. Hallottam, panaszkodott a távolság miatt, amely ezentúl a fiától elválasztja, és azokról a nehézségekről, amelyek a látogatásával járó utazásból adódnak. Láttam azt a teljes médiatámogatást is, amit újságírók és tudósítók biztosítottak az Önnel hasonló cipőben járó édesanyáknak, akiket emberi jogvédő szervezetek stb. védenek...

Én magam is édesanya vagyok, így megértem tiltakozását és elégedetlenkedését. Csatlakozni szeretnék harcához, mert, mint látni fogja, engem is nagy távolság választ el a fiától. Dolgozom, de keveset keresek, nekem is nehézségeim vannak látogatásának finanszírozásával. Nagy áldozatok árán is csak vasárnaponként tudom meglátogatni, mivel a hét minden napján, szombaton is dolgozom, s van egyéb családi kötelezettségem is a többi gyermekemmel.

Amennyiben még nem jött volna rá, annak a fiúnak vagyok az édesanyja, akit az Ön fia gyilkolt meg a benzinkútnál, ahol éjszaka dolgozott, hogy fedezze tanulmányainak költségeit és támogassa családját. Jövő vasárnap fogom meglátogatni. Mikközben Ön átöleli fiát és megcsókolja, én néhány virágot tesz szerény sírjára a városi temetőben...

Ja! majd elfelejtem..., biztos lehet benne, hogy az állam gondoskodik keveske fizetésem egy részének visszatartásáról, hogy új matracot vegyen fiának, mivel a két előzőt felgyújtotta a börtönben, ahol büntetését tölti aljas cselekedetért.

Végezetül, még mindig anyaként, mindenkit arra kérek, hogy a lehető legintimébb módon küldje tovább ezt a levelet, így talán megállíthatjuk az emberi értékek ilyenforma megfordulását.

Az emberi jogokat csak a jogkövető emberekre kellene alkalmaznunk!

Járulékbevallás

Sokaknak okozott nehézséget a február havi járulékbevallás kitöltése azokban az esetekben, amikor a vállalkozó magánnyugdíjpénztári tagsága fenntartásával kapcsolatban nem nyilatkozott, tehát automatikusan átkerült az állami nyugdíj körbe. A 1158-as és a 1008-as bevallások kitöltése kapcsán merültek fel fontos kérdések. Az adóhivatal honlapján megjelent egy részletes tájékoztatás (kár, hogy csak március 11-én, egy nappal a bevallási határidő előtt...), amelynek utasításai alapján e bevallások kitölthetőek:

Tájékoztató a 2011. március 1. napjával megszűnő magánnyugdíjpénztári tagsági jogviszony járulékbevallásokban történő szerepeltetésével kapcsolatban

A magánnyugdíjról és a magánnyugdíjpénztárakról szóló 1997. évi LXXXII. törvény 123. § (6) bekezdése értelmében a társadalombiztosítási nyugalmasban nem részesülő, magánnyugdíjpénztár tag magánszemély tagsági jogviszonya – a magánnyugdíjrendszerben fennálló tagsági jogviszonya fenntartásának szándékáról tett – nyilatkozat hiányában 2011. március 1. napjával szűnik meg.

Az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. törvény 31. § (2) bekezdés szerinti bevallás benyújtására kötele-

zett adózók a hivatkozott jogszabály 15. pontjában meghatározottak alapján a járulékbevallásokban adatot szolgáltatnak – többek között – a hónap utolsó napján fennálló magánnyugdíjpénztári tagságról és a magánnyugdíjpénztár azonosító kódjáról, valamint a magánnyugdíjpénztári tag társadalombiztosítási nyugdíjrendszerbe történő visszalépése napjáról.

A 2011. március havi bevallási időszakra vonatkozó '08-as és '58-as számú járulékbevallásokban (illetve az '58-as számú bevallás esetében a 2011. I. negyedéves bevallásban) az adatok feltüntetése a következőképpen történik:

A tárgyhónapot megelőző hónapban megszűnt magánnyugdíjpénztár kódja/tagsági jogviszony utolsó napja mezőben a pénztár kód és a 2011.02.28-ai dátum feltüntetésével (1108M-09-es lap 542. sor, 1158-02-es lap 85. sor), A tb. nyugdíjrendszerbe történő visszalépés időpontja mezőben a 2011.03.01-jei dátum szerepeltetésével (1108M-09-es lap 543. sor, 1158-02-es lap 86. sor).

Az esetleg hibásan beküldött bevallások „adózási javítás” címszavú módosíthatók. A március havi (április 12-ig beadandó) bevallásokban már a „tb” nyugdíjpénztárt kell jelölni, és a járulékokat is ennek alapján kitölteni.

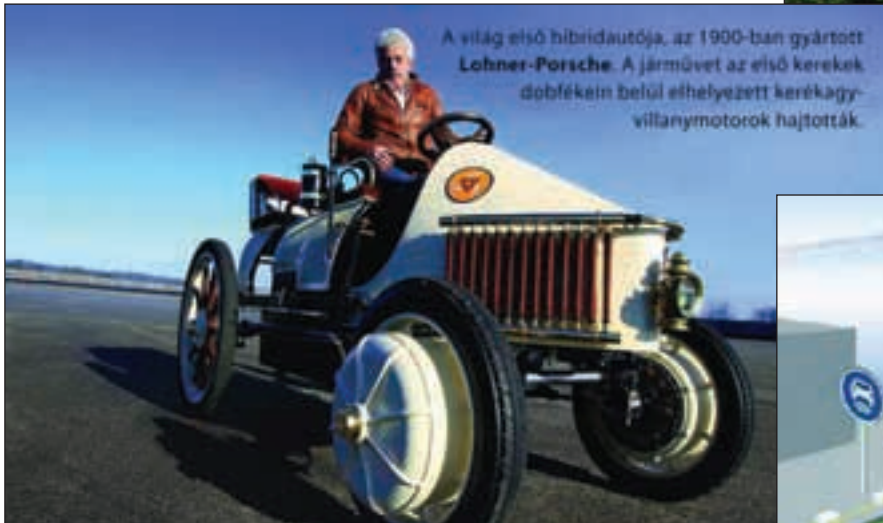
Intelligens hálózatok felé 1. rész

Az olajkészletek csökkenésével, a növekvő túlnépesedéssel és környezetszennyezéssel a villamos autózás egyre fontosabbá válik. A villamos hajtás ugyanis jóval több mint gépkocsi, és töltőkészülék. Újfajta közüzemi rendszer, amelynek ma még senki sem látja a jövőbe tűnő végét. Az azonban már ma ismert, hogy ez a rendszer újfajta töltő-infrastruktúrát igényel. Megbízható szolgáltatást, mely átfogó és intelligens. Rugalmas és skálázható. Egyszerű és kényelmes. Biztonságos és stabil. Időtálló és bővíthető. Vajon építhető-e ilyen sokoldalú infrastruktúra? A jelek szerint igen. Smart grid a neve, és a megépítésébe máris sokfelé belevágtak, szerte a világon.



A villamos mobilitás a közlekedés mélyreható minőségi változásainak hordozója. Előmozdítja a fosszilis energiahordozókkal való takarékoságot, az emberi és a természeti környezet védelmét. A villamosság az egyetlen kontrollálható energifajta, amely átmenetet képez a fosszilis energiákat felváltó hidrogén-gazdaságba. Addig azonban hosszú utat kell bejárnia az emberiségnek és a világ gazdaságának. Ezen az úton a belsőégésű motorral végzett járműhajtás az elkövetkező negyedszázadban is többségi hajtásmód marad majd.

Az autógyártók között intenzív fejlesztési verseny indult a villamos alapú mobilitás uralmáért. A részvétel azért fontos, mert a kimaradók lemaradnak és előbb-utóbb sereghajtók lesznek. Akkor is, ha ma az utjainkon alig látni villamos autót, még kevésbé áramtöltő kútoszlopot. Így azután tényleg igaznak mondható Martin Win-

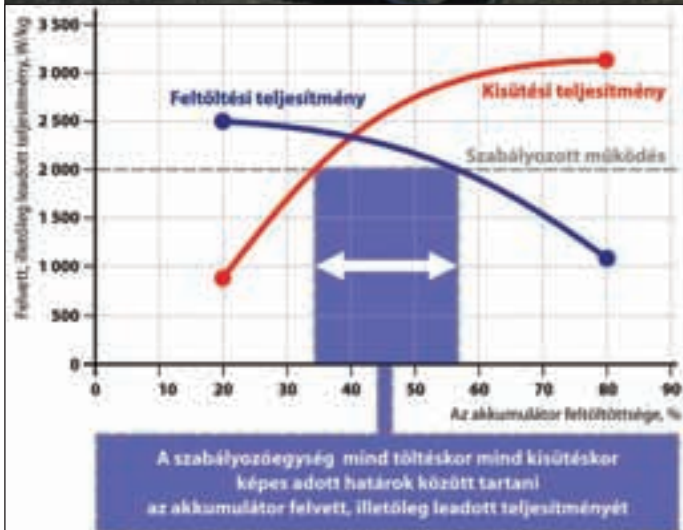


A világ első hibridautója, az 1900-ban gyártott Lohner-Porsche. A járművet az első kerekek doblékain belül elhelyezett kerékagy-villanymotorok hajtották.

Kép arról, miért kell a gépkocsiknak károsanyag-kibocsátás nélkül közlekedniük. Képzeld el, hogy ugyanez a járműforgalom belsőégésű motorokkal hajtva áramlik a megvárosok felhőkarcolói között



A gépkocsi hajtóakkumulátor dinamikus feltöltése a leállósáv inductív töltő-álláshegyein



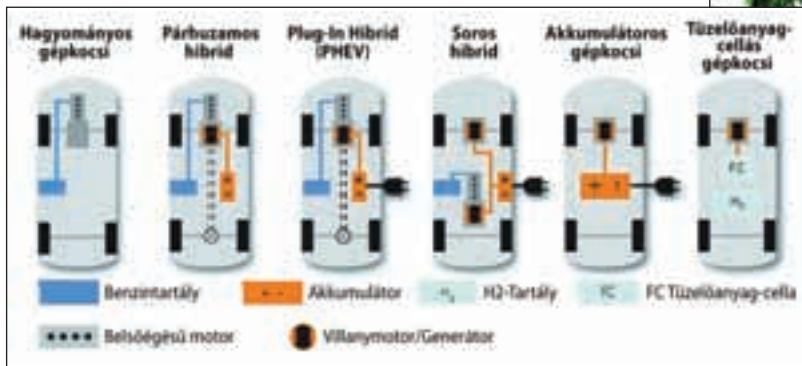
A lítium-ion akkumulátor hosszú élettartamának titka a feltöltöttség függvényében végzett pontos teljesítményszabályozás töltéskor és kisütéskor



A Rolls Royce Phantom 102 EX villamos csatlakoztatást nem igénylő inductív töltőrendszerének főbb részei és felépítése. 1. Tápegység. 2. Primer tekercs. 3. Mágneses erőter. 4. Szekunder tekercs. 5. Vezérlőegység. 6. Nagyfeszültségű akkumulátor

terkornak, a VW-vezérnek az állítása, miszerint a fejlesztési verseny inkább tekinthető maratoni futásnak, mint rövid távú sprintnek.

Különbéle villamos hajtás-kombinációk, a belsőégésű motorral hajtottól a tüzelőanyag-cellásig



Két irány

A villamos hálózatok mindeddig egy irányban, az erőművektől a fogyasztókhoz vezették a villamos áramot. A hálózatról tölthető villamos gépkocsik elterjedése mindez megváltoztatja, mivel a járművek akkumulátorokban tárolt energiája a hálózatba visszatáplálható. Interneten felügyelve, kétirányú intelligens hálózattá (**smart grid**-de) bővítve az eddig egyirányú hálózatot. Csúcsidőn kívüli tölteni, csúcsidőben eladni. Hogy mi kell mindehhez? Új szemlélet, tőke, technika. Nem bosszorkányság, technika.

Azt, hogy milyen lesz az intelligens hálózat, éppoly nehéz megválaszolni, mintha valaki negyedszázada azt próbálta volna leírni, milyen lesz az internet 25 év múlva. Hiszen ki tudhatt akkor, az e-mailről, az e-kereskedelemtől, a vezeték nélküli kommunikációról vagy a mobil navigációról. A **smart grid** jellemzői és tulajdonságai ma is megbecsülhetőek. Azt azonban, hogy mivé forrja ki magát 25 év múlva, még a látnokok sem tudják megfogalmazni.

Az elfogyasztott energiamennyiséget eddig számkijelzős mérőműszerek mérték. A fogyasztók ennek ellenértékét az áramszolgáltató embereinek feljegyezése alapján térítették. A jövőben az elszámolást és az időzítést digitális mérőműszerek végzik, interneten felügyelve, kétirányú intelligens hálózattá alakítva az eddig egyirányú hálózatot.

A hálózatról tölthető (**plug-in**) villamos gépkocsik elterjedése új lehetőségeket is hordoz. Tömeges jelenlétük ugyanis kétfajta változással jár. Egyfelől többlet energiáigényt támaszt, másfelől a hajtóakkumulátoraik együttesen tárolt energiájának visszatáplálását kínálják, ami csökkentheti az erőművek csúcsidőszaki áramterhelését. Ez utóbbihoz mindössze megfelelő módon kell motiválni a fogyasztókat, hogy megtakarításaikat a szolgáltató szempontjából kedvező időben tegyék áruvá.

A villamos gépkocsik közlekedése tehát világszerte két fontos

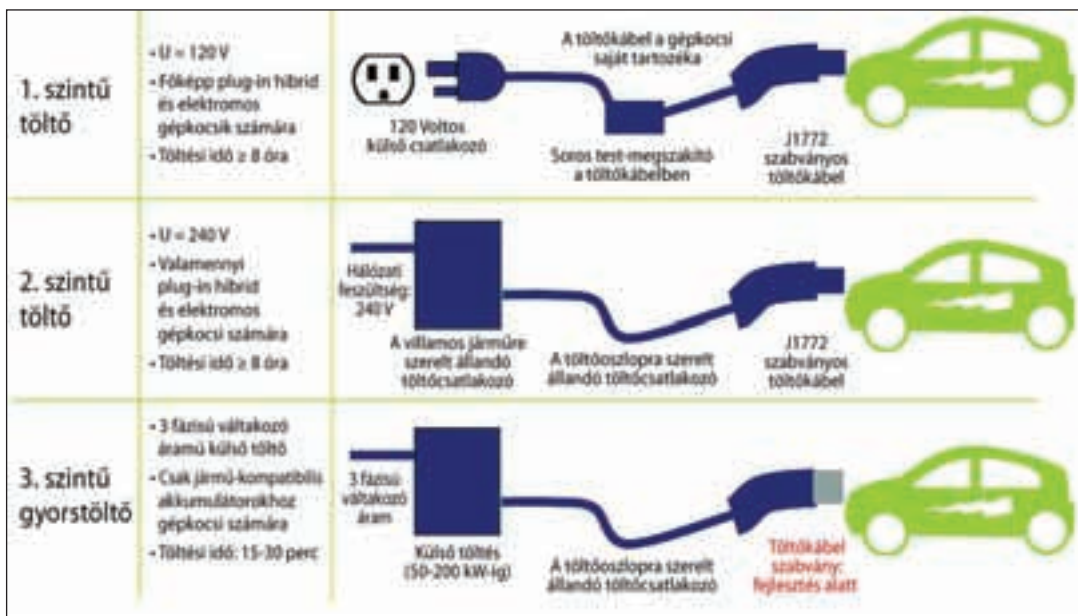
Dugaszos akkumulátortöltő rendszerek szabványos szintbesorolása

Hibrid gépkocsi
Energiatároló képessége kb. 1 kWh. Tölteni csak menet közben lehet. Használata legfeljebb 20% üzemanyag megtakarítását teszi lehetővé.

A különféle villamos gépkocsik töltésigénye

Plug-in hibrid gépkocsi
Energiatároló képessége kb. 5 – 10 kWh. Villamos hálózatról tölthető. Villamos hatósugara 20 - 50 km, ez alatt nem fogyaszt fosszilis eredetű üzemanyagot.

Akkumulátoros villamos gépkocsi
Energiatároló képessége kb. 15 – 40 kWh. Villamos hálózatról tölthető. Villamos hatósugara 100 – 300 km, ez alatt nem fogyaszt fosszilis eredetű üzemanyagot.



dolog, a **plug-in** (fordítsuk hálózatra csatlakozásnak) és a **smart grid** (nevezük intelligens hálózatnak) bevezetése előtt áll. Mindkettő a villamos hajtáshoz kapcsolódó, angol nyelvből származó olyan fogalom, melyek nélkül nem lehet folyamatos a villamos gépkocsik közlekedése. Nélkülük a járművek és hálózat között nem jöhet létre működőképes infrastruktúra. A használatuk viszont arra is lehetőséget nyújt, hogy a csúcsidei áramtöbbletet a villanyautós eladja az áramszolgáltatónak. Mobillal, azonnal fizetve. E két dolog a villamos közlekedés új minőségét teremti majd meg, amelyben a jármű újfajta kommunikációs hálózat termináljaként működik. Rajta keresztül újfajta kapcsolatrendszer jön létre a rendszer elemei között.

A smart gridre való áttérés a teljes üzleti modell, az energiaszükséglet napi alakulásának, a szolgáltatás módjának, az energiaellátás használati értékének és napi értékesítésének megváltozását vonja maga után, a fogyasztói kört is ideértve.

Jövőbe mutató változások

Magánközlésből ismert, az Amerikai Önjáró Mérnökök idei konferenciáján (a SAE World Congress-en) áprilisban elhangzott a megdöbbentő bejelentés, miszerint a világ gépkocsiallómanya túllépte az 1 milliárdot. Ugyanott megállapították, hogy a Földön fenntartható gépkocsik mennyisége legfeljebb 1,4 milliárd! Ennél több gépkocsi környezetterhelése visszavonhatatlan károsodást okoz a Föld élővilágában és természeti környezetében.

Dieter Zetsche, a Daimler-Benz AG elnöke két éve, egy németországi szakmai konferencián arról számolt be, hogy három belsőégésű motorral hajtott járműgeneráció tervezését vették tervbe, 7 éves modellváltási időközzel.

A világ gépkocsitermelése 70 millió körül mozog, évenként 10% körüli növekménnyel. Ezekből az adatokból az következik, hogy 2016-tól kezdve a világ fenntarthatatlan gép-

kocsiallómanya maradó károsodást okoz Földünknek.

Optimista becslés szerint ekkor a helyi környezetszennyezés nélkül közlekedő gépkocsik mennyisége eléri az 1,5 milliót, 100 ezer darab/év növekményének ütemében 2020-ban 2 millióra növekszik majd. Ezt összevetve a fosszilis üzemanyagú gépkocsiallómanya változásának dinamikájával, megállapítható, hogy ezt követően a gépkocsik marandó károsodást okoznak Földünknek.

Mindezekre tekintettel, a helyi, környezet-szennyezés nélkül közlekedő villamos gépkocsik gyártásának növelése: a globális túlélés feltétele, amelynek hazai előmozdítása sem várthat magára. A villamos gépkocsik ugyanis állománynövekedésük arányában képesek kikényszeríteni az infrastruktúra fejlesztését, elkerülendő az ezzel összefüggő európai célélérés hazánkra áruló teendőit. Ezért nem halogathatjuk a villamos mobilitás fejlesztésének sürgetését, erőink a villamos mobilitás fejlesztésében való egyesítését.

A nemzeti közalajimpport megfelelése

A smart grid távezérelt be- és lekötései megszüntetik a mérőkészülékek helyszíni leolvasását, kiküszöbölik a csalást és az áramlopást. A plug-in hibridek használata a parkoló járművek 95%-ában tömeges villamos energiatárolással, másfajta felhasználással, üzemanyag- és emissziócsökkenéssel jár.

A smart grid és a plug-in hibrid gépkocsik használata az amerikai személy- és kistehergépkocsik 73%-át kitevő állománykörében, naponta 6,2 millió hordó közalaját, a nemzeti közalajimpport nagyobbik felének (52%-ának) megtakarítását teszi lehetővé. Mi ez, ha nem példátlanul hasznos alkalmazás? Kell-e hangsúlyozni, hogy a plug-in hibrideket és a smart gridet nálunk is idejében be kellene vezetni?

A smart grid tehát jóval több intelligens érzékelők és mérőeszközök alkalmazásánál, kétirányú kommunikációnál, valós idejű szoftveralkalmazásnál, decentralizált, és di-

namizált működésnél. A smart grid nemzeti léptékben korszerűsíti és teszi intelligensebbé a villamos energia tárolását, elosztását, és felhasználását. A smart grid irányítja és megújítja az ország villamosenergia-ellátását, átfogó ellenőrzést kínál a gépkocsi-közlekedés számára, és javítja a közúti forgalom biztonságát. Az elektromos mobilitás jóval több műszaki problémánál, a közeljövő társadalmi kérdése is.

Hogy ne csak amerikaiakra hivatkozzunk, álljon itt német példa is.

A villamos gépkocsik száma 2020-ra Németországban eléri az egymilliót. Ez jelentősen mérsékli a CO²-kibocsátást. Úgy csökken a gazdaság fosszilis energiahordozóktól való függése, hogy mindez színvonalnövelő hatással lesz a primer villamos energiarendszerre is.

Mindez azonban körültekintő alkalmazást kíván. A villamos gépkocsik akkumulátorának feltöltése lassú és gyors lefolyású feszültségváltozásokkal jár. Közepes töltőteltítmény esetén a vizsgált villamos gépkocsik feszültségjellemzői betarthatóak. A töltőkészülékek töltőáramának felső hullámai ugyanis kedvezőtlenül befolyásolhatják a hálózati feszültséget, és ezzel az üzemi hálózat működését. A töltőkészülék feszültségének felső hullámai pedig megnövelik a háztartási készülékek áramfelvételét, fokozott felmelegedéssel, akusztikus zajhatással és működési zavarokkal járnak.

További vizsgálatot igényel a hálózatot használók áram-visszatöltésének hatása, a villamos gépkocsik terhelésváltozásával járó feszültségváltozásai, amelyek kihatással lesznek a villamos energiarendszerre.

Kontrollált kapcsolata révén a smart grid és a plug-in gépkocsi nemcsak új módon tárolja, hasznosíthatja és értékesíti a hajtóenergiát, hanem a korábbinál magasabb szintre emeli a gépjármű-közlekedés hatékonyságát, biztonságát és intelligenciáját.

Petrók János

TAXIRENSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 70 620-2222

KIPUFÓGÓ szerelés, javítás
személy, kisbusz, kisteher
DÍZEL KATALIZÁTOROK és
RESZECSKESZŰRŐK tisztítása
SPORTDOBOK / **KRÓMVEGÉK**
Nyitva: H-P 8-18-ig
Szombaton: 9-18-ig
Tel.: 06 30/252-1955, 06 20/4393944
1162 Bp., Gusztáv u. 128.
www.lender-kipufogo.hu

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

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

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

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

DAEWOO **HYUNDAI** **TOYOTA** **NISSAN**
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
postautóvalyánon 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!

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Most nem szeretnék sportról hosszabban írni. Nincs is nagyon miről. Talán a K1-es Kunkli Tivadar parádés győzelmét a nála közel egy mázsával nehezebb, rettenetes erejű „King-Kong” felett mégis érdemes megemlíteni. Bizonyára sokan láttátok Dávid és Góliát küzdelmét, melyben a „mi Dávidunk” rövid idő alatt kiütéssel győzött. Sport ez is, de én mégis inkább show-nak tartom, akár a profi bunyót. Sokkal fontosabb lenne ennél a látványnál, hogy mi magunk sportoljunk. Itt a tavasz, jöjjön a foci, a kerékpár, a tenisz, a kirándulás, vagy csak egyszerűen a futás. Nagyon nagy szükségünk van rá! Iszonyatos időket töltünk az autókban, mozgásszegény az életünk, amire viszont rámehehet az egészségünk! Szervezzetek ilyen programokat, jól össze lehet kapcsolni a főzéssel. Mindkettő kikapcsol bennünket a napi „taposómalomból”!

Gasztronómia

Egy érdekes és könnyen elkészíthető ételt szeretnék bemutatni nektek. Mindig is foglalkoztatott, mit lehet csinálni a húsvéti sonkából a megszokottakon kívül?

Most, amit a figyelmetekbe ajánlok, az a bundázott sonkaszeletek, arab salátával.

Egyszerű, gyorsan elkészíthető étel. Általában minden háztartásban marad nyers sonka húsvét után. Ebből készítjük és könnyű salátával tálaljuk. Ezeket a szabadban, kerti munka közben, boronatórcsán és hagyományosan a konyhában is el lehet készíteni.

Hozzávalók:

1 kg nyers füstölt sonka, ujjnyi szeletekre vágva

1,5 l tej

1 csokor petrezselyem

1 szál friss rozmaring

1 kg paradicsom, kis kockákra vágva

2 db kígyóborka, kis kockákra vágva

1 dkg só

cca. 1 dkg kézzel törött bors

1 db közepes hagyma vagy póréhagyma

1 citrom

cca. 3/4 l sör

cca. 1/2 kg liszt

5 db tojás

1 l olaj vagy 1 kg zsír

1 üveg sör, a szakácsnak!!!

Hogyan készítjük? Első lépésben rostra merőlegesen felszeleteljük a sonkát. Éles bárdal mindkét oldalon beirdaljuk, sűrűn, egymásra merőlegesen, de lehet klopfolni is. Lényeg, hogy szép vékony szeletek legyenek, mert hirtelen kell sütni. A szeleteket leöntjük a tejjel és legalább fél napra a hűtőbe tesszük.

Amikor végeztünk a kerti munkával, összeaprítjuk a salátához való zöldségeket, összekeverjük őket, majd megszórjuk a finomra vágott hagymával, petrezselyemmel és rozmaringgal. Durvára törött borsot, sót szórunk rá, végül egy citrom levéllel meglocsoljuk és újra összekeverjük. A saláta fogyasztásra kész.

Jöhet a sörtészta!

A tojásokat szétválasztjuk, a sárgáját nagyobb tálban vagy habüstben habverővel jól elkeverjük. Hozzákeverünk 1 dl olajat, a sőt, borsot, majd a lisztet apránként és a sört is apránként hozzákeverjük. A sörtészta palacsintateszta sűrűségűnek kell lennie, kicsit sűrűbb lehet, de higabb nem.

Ezután felferjük a tojásfehérjéket és apránként a masszába keverjük. A sonkaszeletekről leöntjük a tejet, lecsepegtetjük. Közben az olajat már felforrósítottuk, a szeleteket lisztbe, majd a sörtészta mártjuk és a forró olajban ropogósra, rózsapirosra sütjük. Oldalanként kb. 1,5 perc (lehet 2 perc is, a bunda elszíneződéséig függően). Forrón tálaljuk a saláta mellé. Kínálhatunk hozzá friss barna, fehér vagy rozskenyert is. Pikáns, gyorsan elkészíthető étel, kerti munka után különösen hangulatos este elkészíteni, mert szívesen úszik borban, sörben egyaránt. Nagy előnye, hogy előkészítés után a kisütésben mindenki részt vehet, nem feltétlenül egyszerű feladat.

Megjegyzem, van a barátaim közt, aki hagyományosan kirántja. Úgy is finom, én mégis a leírtakat szeretem jobban, mert szaftosabb.

Italként száraz könnyű rosé-bort javaslok hozzá – a sör után.

Remélem ismeritek a mondást „...sörre bor, mindenkor” és „...borra sör meggyötör!” Egészségetekre, jó étvágyat!

City231 Sanyi

Következzen Soós Pista barátom e havi írása:

Tisztelt Kollégák!

A tavasz kellemes meglepetést hozott számunkra. Kaptunk egy wellness-hétfévégét a parádsasvári Kastély hotelba.

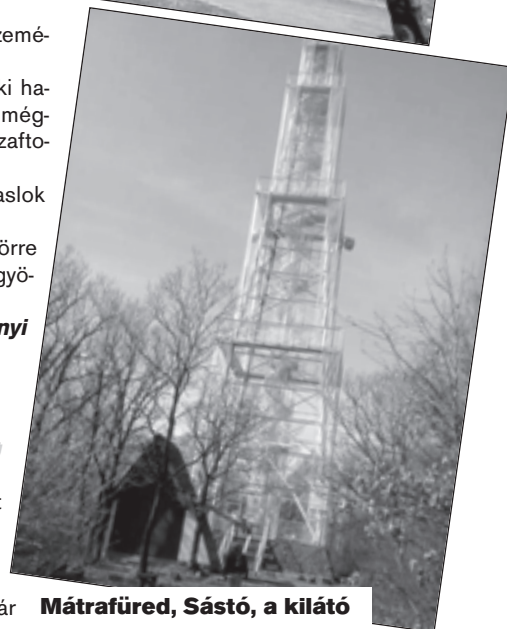
Nos, ez egy hosszú hétféle lett. Már



**Mátrafüred, kilátás
50 méter magasból**



Kékestető, az ország legmagasabb pontja



Mátrafüred, Sástó, a kilátó



Parászsavár: a Kastélyszálló

péntek reggel útra keltünk, mivel az idő kellemes, napsütéses volt, így a Mátrában kirándultunk. Kezdvé a mátrafüredi Sástónál, ahol felmászva az 50 méter magas kilátóba, gyönyörködtünk a panorámában. Hogy a magaslati levegőt igazán élvezzük, felmentünk Kékestetőre is, ahol azért még hófoltokat is találtunk, de ez nem szegte kedvünket. Az erdei séták után Mátrafüreden ebédeltünk, s mivel itt a konyha hagyott némi kívánni valót maga után, így a hely nevét nem is említem meg. A délutáni órákban elfoglaltuk lakosztályunkat a Katélyszállóban, ahol jégbehűtött pezsgővel vártak.

És innentől kezdve a wellness-kínálta élvezetek teljes tárháza várt ránk. Többféle szauna, medence, szoli, masszázs stb. A teljes el látás keretében a kiváló mátrai borokban sem volt hiány. Ez utóbbi kínálatból tekezés, biliárdozás közben kóstolgattunk. S ha ez nem lett volna elég, a lakosztályon belül saját jacuzzi és szauna állt rendelkezésünkre. Ezután már csak a svédasztalos vacsora remekeit kellett végigpróbálnunk, hogy teljes legyen a napunk. Már az első. Mert a következő nap is hasonló jókat adott, de ekkor egy másik meglepetés is várt ránk. Igazi kulináris élvezet, egy kétszemélyes gálavacsora, különteremben. És itt részletezném először a menüsört:

1. Füstölt kacsamell-carpaccio ruccolával, friss parmezánnal



Előétel: Füstölt kacsamell-carpaccio ruccolával, friss parmezánnal

2. Szarvasgombacappuccino

3. Érelt bélszínjava, hercegnő burgonyával, zöld spárgával, demi-glacemártással

4. Az igazi tiramisu

Ezt a vacsoracsodát jeges pezsgővel kísértük, s az izkavalkádról oldalakat lehetne mesélni.

Röviden azért néhány gondolatot. A kacsamell

csodásan harmonizált a parmezánnal és a ruccolával.

A „leves”, szarvasgombacappuccino egy mese volt, s itt elárulom, hogy a vacsora végén kérésre a séf megtisztelt azzal, hogy mesélt az ételek készítéséről s minden kérdésemre válaszolt. Nos a „leves” egy vadhús alaplé bepárlásával készült, szarvasgomba-szeletekkel, tejszínhabbal felhabosítva.

A bélszín természetes érleléssel készült, először „kergesítve”, majd 9 percig 210 fokon sütve, s kapott egy lágy vajas-barnamártást.

A tiramisuról csak annyit, hogy egy halkönnyű csoda volt.

És most néhány szót a séfről, aki ezt a csodát művelte: a fiatalember Nagy Attila, 29 éves, akinek a szakmája egyben a hobbi is. Német- és olaszthonban paléozta tudását. A magyarországi szakácspárbaj egyik győzteseként Dublinban versenyezhetett fiatalon, jó eredménnyel.

Parászsaváron 2 éve dolgozik, alkalmanként akár 120–150 főre, s 3 szakács, 3 kisegítő dolgozik a keze alá.

Érdeemes megjegyezni, s ha alkalmasint Parászsaváron jártok, akár a kastélyban, vagy a Hubertus vendéglőben, számíthatok hasonló jellegű kulináris élvezetekre.

Most saját recept helyett ezt kínálom nektek!

Fakanalas üdvözléssel:

Soós István

City 22 A séf: Nagy Attila (balra) és e cikk írója, Soós István (jobbra)



A leves: Szarvasgomba-cappuccino



A főétel: Érelt bélszínjava hercegnő-burgonyával, zöld spárgával, demi-glacemártással



Végül: Az igazi tiramisu



Speciális taxis-kedvezmények

BEMUTATKOZIK A CITROËN M5 CENTER

A pénzügyi, gazdasági válság hatására az utóbbi három évben hazánkban is jelentősen csökkent az újautó-eladások száma. Ez sok egyéb mellett azt eredményezte, hogy a családok, kisvállalkozások megtartották korábbi autóikat, melyek így jóval többet futnak az eredetileg tervezettnél. Érvényes a kényszerű halogató taktika a taxisokra is, akik bevételeik jelentős csökkenése miatt a járműcserét húzzák, ameddig lehet. A meg-

szokottnál hosszabb ideig tartó igénybevétel a szerviz-szolgáltatások felértékelődését hozta magával. Egy olaj- és légszűrőcserét sokan maguk oldanak meg a garázsban, és vannak, akik egy fékbetétcseréért sem fordulnak szakműhelyhez. Ám a komolyabb javításokat a mai autók-nál már nem lehet a kamrában megoldani. A Lada-korszak már ebből a szempontból is elmúlt. Marad tehát a „saját” szerelő „háziműhelye”, illetve valamelyik

szakszerviz, ahol adott a korszerű műszaki háttér, a megfelelő alkatrész-bázis, és van felkészült szakember is a javításra. Tekintettel arra, hogy a Citroën Hungária Kft. kiemelt ügyfélként kezeli a taxisokat, így felkerestük az importőr saját javítóbázisát, a Citroën M5 Centert, hogy tájékozódjunk az általuk kínált szolgáltatásokról, árakról. Botezán Ovidiu vevőszolgálati vezető készséggel segített a tájékozódásban.

• **Kezdjük talán az egyik leg-hétköznapiabb szolgáltatással, a mosóval, melyet a taxisok is sűrűn vesznek igénybe. Van olyan specialitása a Citroën M5 Centernek, mely esetleg eltér a megszokottól?**

• Mielőtt a specialitásokra térnénk, engedje meg, hogy először a szolgáltatási kínálatunkra hívjam fel a figyelmet, mert azt gondolom, hogy márkaszervizünkben a lehető legkomolyabb kínálatot várjuk kedves ügyfeleinket:

- Márkafüggetlen mechanikus javítás, karbantartás, kötelező átvizsgálások
- Márkafüggetlen karosszéria javítás, fényezés
- Műszaki vizsgáztatás, és eredetiség-vizsgálat (szgk, tdk, motor, gázüzemű jármű, utánfutó)
- Autógáz-rendszer beépítés (LPG)
- NON STOP Autómentés
- Autókozmetika
- Állapotfelmérések
- Autóklíma-diagnosztika, javítás
- Gyors szélvédőcsere (2 órán belül)
- Alkatrész-értékesítés
- Hozom-viszem szolgáltatás
- Szerviz – csereautó szolgáltatás (haszongépjármű is!)
- Kézi mosás (javítások után!)
- Műszaki vizsga érvényesség figyelése, SMS-értesítés lejárát előtt
- Dedikált munkafeltevő (megállapodás esetén)
- Szombati nyitva tartás: 09.00–13.00 óra között (mechanikus műhely)
- Téli (nyári) gumiabroncsok tárolása (megállapodás szerint)
- Egyedi kedvezménysszintek, megállapodás szerint!

Miután a taxisok szeretik, ha az autójuk évek múltán is megfelelő megjelenésű, fényezése nem mat-tul meg, érdemes kihangsúlyozni:

nálunk kézi mosó működik, melyben külső- és belső takarítást is vállalunk. Ezt a másol is megtalálható szolgáltatást másfél évvel ezelőtt – ügyfeleink legnagyobb meglepedésére – kiegészítettük teljes

Az autókozmetika csodákra képes. Ki gondolná erről a C5-ről, hogy már 24 000 km-t futott?



körű autókozmetikával, amibe beletartozik a teljes körű kárpittisztítás (ajtókárpitok, a tetőkárpitot is beleértve), a teljes külső polírozás, továbbá műanyagok és gumiápolás, valamint a motortörtisztítás. (Volt olyan ügyfelünk, aki elsétált a kozmetikára leadott autója mellett, amikor az készen lett. Eszébe sem jutott, hogy a csillógó-villogó autó, ami mellett elsétált, az övé. A szalonban van jelenleg is egy használt, 24 000 km-t futott C5-ös, amelyről senki sem hiszi el, hogy nem vadonatúj, anynyira újszerűnek néz ki az autókozmetika után.)

• **Mennyi időt vesz igénybe egy ilyen kozmetika, és mennyivel előbb érdemes bejelentkezni?**

• Körülbelül 8-10 óra, jármű méretétől függően, és érdemes 3-4 nappal előre bejelentkezni. Ez azért van, mert jelentős a saját autóparkunk, az importőr járműveit is mi tartjuk karban, e mellett pe-

dig ügyfeleink között is egyre népszerűbb az autókozmetika-szolgáltatásunk. Miután a 100 ezer forint feletti számlához adunk egy ajándék külső mosást is, továbbá a karambolos javításoknál automatikusan a mosóban kezdődik és végződik a munka, érdemes előre időpontot egyeztetni a munkafeltevővel, akár telefonon is.

• **Tavaly ősszel meghívták a taxicégek vezetőit, tulajdonosait, hogy ismerkedjenek meg a Citroën Hungária járműkínálatával, illetve a Citroën M5 Centerrel. Akkor elhangzott, hogy a töréskárok-nál önrész nélküli javításra is lehetőség van. Ez mit jelent pontosan?**

• Jelenleg úgy fut az akciónk, hogy töréskárnál átvállaljuk az önrészt a bruttó javítási összeg 10 százalékáig, de maximum 50 ezer forintig. Ám csak biztatni tudom a taxis olvasókat, hogy jöjjenek el személyesen és beszéljünk meg előzetesen az önrész-átvállalás összegét. Volt rá példa, hogy ezen az összeghatáron túl is vállaltunk át önrészt! Mi arra törekszünk, hogy ez a tétel egyáltalán ne terhelje a hozzánk fordulókat pénztárcáját. Mostanában a nagyobb károknál is segítünk ügyfeleinknek. Volt már arra is példa hogy a teljes önrészt is átvállaltuk. Ügyfeleink számára csereautót is adunk, ám ezt a taxisoknak – a speciális feltételek (taxióra, URH, sárga rendszám stb.) miatt – nem ajánlhatjuk fel, legfel-

jobb abban az esetben, ha nem taxiként használt autójukat hozzák el hozzánk javíttatni.

• **Amikor az összetört autót eljuttatja a karosszéria-javítóba, az ügyintézés gyorsasága miatt nagyon fontos, hogy minden biztosítóval szerződéses jogviszonyban álljon az adott műhely. Ellenkező esetben napokig tart, amíg a kárfelmérő megérkezik...**

• A biztosítási piac legnagyobb szereplőivel történt megállapodásunk alapján a Citroën M5 Center önálló kárfelvételei joggal rendelkezik. Nem kell tehát a szemlére várni, mi intézünk mindent, mi több, tervben van egy „házhöz megyünk szemlére” akció is. Ennek részletei most vannak kidolgozás alatt. Az ügyfél meghatalmazása alapján elkészítjük a kívánt dokumentációt, és amennyiben megvan a megfelelő jogalap, azonnal indul a javítás.

• **Ha valakinek van casco-biztosítása, úgy a javítást a kötelező intézése ideje alatt is el lehet kezdeni, ennek terhére. Így gyorsulhat a javítás.**

• Mi minden biztosítási eseménnyel előzetesen megnézzük a jogalapot. Akár casco, akár felelősségi kárról van szó, kötelességünk leellenőrizni, hogy rendelkezik-e





Botezan Ovidiu: – Szeretnénk a legjobbak lenni

eszköze, amit a jelenlegi gazdasági helyzetben egyre kevésbé tudnak nélkülözni. Ezt, ha egy mód van rá, figyelembe vesszük a javításnál. Sajnos volt arra is példa, hogy a huzatópad foglalt volt, és a taxigépkocsit nem tudtuk soron kívül kezelni, mert az előző autót éppen jelentős helyreállítási munkák alatt volt, és nem tudtuk még levenni a padról.

• **Nagyon sok gondot okoz az avultatás is, mely korosabb autók esetén komoly terhet jelenthet az autó tulajdonosának.**

az ügyfél megfelelő, érvényes biztosítással. Ha a jogalap megerősítést nyer, azonnal munkához látunk. Casco-biztosítás megléte esetén elkezdjük a javítást ennek a terhére, amennyiben az ügyfél hozzájárulását adja. Így valóban időt lehet spórolni.

• **Miután a taxisnak az autója egyben a munkaeszköze is, tudják a javítást soron kívül venni, vagy gyorsítani?**

• Természetesen erre tekintettel vagyunk ma is, és leszünk a későbbiekben is. Tudjuk, hogy a taxisoknak az autó a kenyérkereső

• Tudjuk, hogy a biztosítóknál sok esetben a már említett önrész-probléma mellett bizony előkerül az avultatás kérdése is. Ha a kárfelvétel során nem az önrész, hanem az avultatás merül fel, úgy azt vállaljuk át részben, vagy egészben. Ezt is személyesen kell minden esetben előzetesen megbeszélni, itt nálunk.

• **Egyre több márkaszerviz válik „márkafüggetlenné”. A Citroën M5 Center kizárólag saját márkát javít, vagy a trendnek megfelelően nyitottak más típusok felé is?**

• Tudomásul véve a piaci folyamatokat, természetesen elég komoly mennyiségű „márkafüggetlen” javítást végzünk karosszéria-, illetve mechanikus szervizünkben. Annak ellenére, hogy szép Citroën embléma díszelg a homlokza-

ton, nyitottak vagyunk minden márká irányában. Karosszéria-javításban ez így van a kezdetek óta, a mechanikus műhelyben pedig két éve. Rendelkezünk szinte minden típushoz megfelelő és szükséges műszaki dokumentációval, technológiai leírásokkal, márkafüggetlen diagnosztikai műszerrel, továbbá adott az ehhez szükséges alkatrész-ellátásunk is. Van több olyan szerződött flotta-partnerünk, aki maximális elégedett-

Folytatás a 43. oldalon



Az első saját gázbeszerelés egy Citroën Berlingóba



A vizsgázott gázbeszerelők



A hivatalos vizsgasor



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.**



**MIÉRT MÁS
A PENTA TAXI?**

A Penta Taxinál a tagdíj:

50.000 Ft/hó

A Penta Taxinál a másodállásos, és nyugdíjas kollégák tagdíja:

35.000 Ft/hó

mindenféle korlát nélkül

*A Penta Taxinál, ha 7 napot egybefüggően nem tudsz dolgozni,
akkor a tagdíjad 10.000 Ft-tal csökken!*

*ha 14 napot egybefüggően nem tudsz dolgozni, akkor a
tagdíjad 20.000 Ft-tal csökken!*

*Tehát, ha kevesebbet tudsz dolgozni,
akkor kevesebbet is fizetsz,*

*és, hogy miért nem tudsz dolgozni az a magánügyed!
Igazolásokra nincs szükség!*

A PENTA TAXINÁL NINCSEK AUCSIÓ!



És ami a legfontosabb:

a Penta Taxinak tulajdonosa lehetsz!

Folytatás a 41. oldalról

széggel nálunk javíttatja teljes autóparkját, nem csak az itt vásárolt Citroëneket.

• **A karosszériába gyári, vagy „utángyártott” elemeket építenek be?**

• Ütközés esetén nem mindegy, hogy a gyár mérnökei által tervezett gyűrődési zónákat a javítás során eredeti elemek beszerelésével visszaállítjuk, vagy sem. Természetesen elsődlegesen a gyári alkatrészeket preferáljuk. Ugyanakkor vannak olyan helyzetek, amikor a biztosítók vagy a magánügyfelek pénztárcája meghatározza a „gazdaságos javíthatóság” határértéket. X összeg, ezen felül pedig jön a gazdasági totálkár, vagy az anyagi keret kimerülése. Ilyen esetben az ügyfél is elgondolkodik a „költéghatékony” megoldásokon, felkutatja az olcsóbb alkatrészforrásokat. Akár bontóba is elmegy egy-egy elemért, csak meg tudja javíttatni az autót. Vagy megkér minket, hogy keressünk mi olcsóbb megoldást, esetleg ún. „utángyártott” karosszéria-elemet építsünk be. A gazdasági kényszer nagy úr, így néha kénytelenek vagyunk ilyen alternatív megoldásokat választani.

• **Van saját automentőjük?**

• Igen, természetesen van, és ez non-stop üzemel a hét minden napján. Ez az autó a telephelyünkre állandóan behajthat, így az összetört járművet nem kell ideiglenesen letárolni és újra felemelni, hanem az eleve hozzánk kerül, ahol aztán megfelelő meghatalmazások mellett mindent mi intézünk. A gépkocsivezető leteszi az autót, és a munkafellevő azonnal nekilát az ügyintézésnek. Idegenhibás kár esetén a beszállítás díját a biztosító megtéríti. A telefonszám, melyen éjjel-nappal elérhető az automentőnk: **06 20 9938728**

• **Ügy tudom, van márkafüggetlen diagnosztikai szolgáltatás is, amit autótétel előtt ajánlanak a vásárolni szándékozókknak.**

• Ügy gondoltuk, mielőtt valaki megvenne egy használt autót, érdemes azt alapos szemle alá vetni. Csak a kellemetlen meglepetések elkerülése miatt is, mi egy 60 pontos, teljes körű átvizsgálást ajánlunk a hozzánk fordulóknak. Ennek keretein belül a kipufogó végétől az emblémáig mindent megnézzük az autón, és az eredményről adunk bizonylatot is. Egyben reális árajánlatot is teszünk arra nézve, hogy az általunk feltárt hiba javítása mennyibe kerülne nálunk. Így a vásárolni szándékozó pontos képet kap a kinézett járműről, annak állapotáról, illetve a javítást is előre betervezheti.

• **Mennyibe kerül egy ilyen átvizsgálás?**

• 12 000 Ft-ba. Ilyenkor az autó felkerül a Citroën M5 Centrum hivatalos vizsgasorára, ahol – mint az időszakos vizsgákon – fékhajtást, lengéscsillapítót, festékréteg-vastagságot mérünk. A futóművet rázópadon ellenőrizzük, vagyis igen mélyreható vizsgálatnak vetjük alá a járművet.

• **Ebből következően vizsgáztatnak is?**

• Igen. Kijelölt vizsgabázisa vagyunk a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak. Sajnos a taxi vizsga-lehetőséggel továbbra sem rendelkezünk, de minden egyéb személygépkocsi, motorkerékpár, ráfutófék nélküli utánfutó, gázüzemű autó, tachográf nélküli teherautó (3500 kg-ig) vizsgáztatását vállaljuk.

• **Ügy tudom, az elmúlt hónap-tól hivatalos gázbeszerelő helyként is üzemelnek?**

• A hatóságoktól az engedélyt erre a tevékenységre április 15-én kaptuk meg. Így ettől kezdve akár LPG, vagy akár CNG rendszereket beépíthetünk a hozzánk forduló autókba. Az utóbbira a hazai töltőállomások szűkössége miatt még nem volt megrendelés, az LPG-re viszont már igen komoly igény mutatkozik! A járműveket átalakítást követően természetesen már levizsgáztatva adjuk át ügyfeleinknek. A beszerelés mellett a javítás, tanúsítványoztatás, a következő időszakos műszaki vizsga, valamint ha erre igény van, a kiszereelés is megoldható helyben. Természetesen nem csak egyfajta gázrendszert javítunk, hanem akár a 10 évvel ezelőtt beépítettek is.

• **Taxisoktól hallottam, hogy a Citroën Xsara Picasso-val taxizóknak speciális akciót hirdettek. Mit lehet erről tudni?**

• Tekintettel arra, hogy ez a típus igen népszerű a taxisok között, így a Xara Picasso javításokra szeretnénk fölkinálni egy rendkívül jó tarifát taxis ügyfeleinknek. Nevezetesen, az **alkatrészárainkból 10%, a munkadíjból 30%** kedvezményt adunk. E mellett, minden **5 évnél idősebb jármű esetén (nem csak taxi)** a munkadíj-kedvezmény **30%**. Ez pedig nagyon komoly megtakarítást eredményezhet a taxisoknak. Tehát,

szarintem érdemes elgondolkozni az ajánlaton.

• **Ez az ajánlat érvényes azokra a taxikra is, melyeket nem itt vettek?**

• Természetesen! Nincs szegregáció senkivel szemben, az akció egyébként nem jár semmiféle előzetes befizetéssel, a taxisok, akik megkeresnek minket, kapnak egy hűségkártyát. Amennyiben a taxis idején javíttatni, úgy mi ezt a kedvezményt automatikusan adjuk számára. Ilyenkor a 8760 + áfa órabér helyett 6132 Ft + áfa óradíjjal dolgozunk. Ez pedig szerintem versenyképes ár.

• **Hogyan történik a számlázás? Megkezdett óránként, vagy normaidő alapon, perdjájjal?**

• Mint a Citroën-gyár saját tulajdonú márkaszervize, kötelesek vagyunk a gyári eszközöket használni. Ez azt jelenti, hogy minden egyes rendszerelem-komponensnek, alkatrésznek a ki- és beszerelésére van egy meghatározott gyári normaidő. Ettől nem térhetünk el. Akkor sem, ha a javítás valamilyen okból elhúzódik. Ebből következően megkezdett órát számlázunk. Például, ha egy generátorszíj-cseréje 0.2 óra a megadott gyári normaidő, akkor az a számlán csak 12 perc lehet. Se több, se kevesebb. Konkrétan, ez 1226 Ft + áfa javítási díjat jelent. Számoljon utána mindenki, ő mennyit fizet ezért máshol? Tudom, hogy a kisebb autójavítók 2-4 ezer forintos órabérből dolgoznak, ezzel így nem kívánunk versenyezni. Viszont, miután mi normaidőt számolunk, lehet hogy mégis kedvezőbbek az áraink. Amennyiben még a felkinált taxis-kedvezményt is beleszámítjuk, úgy talán érdemes elgondolkozni ajánlatunkon. Ha nem is mi vagyunk a legolcsóbbak, de szeretnénk a legjobb lenni. Kollégáinkat folyamatosan képezzük, és a legjobb minőségű alkatrészeket szereljük be az autókba. Ráadásul garanciával.

• **Ezek szerint a szerelésre és az alkatrészeire is van garancia?**

• Természetesen. A javításra és minden általunk beszerelt Citroën alkatrészeire garanciát adunk, ami vonatkozik a Citroën Eurorepar termékeire is. Ez utóbbi szintén gyári vonalról érkező alkatrész-család, 5 év fölötti Citroën gépkocsik, és 3 év fölötti minden egyéb európai gyártmányú jármű kopó-karbantartó alkatrész-szükségletének 80%-kát fedezi, és árban teljesen versenyképes. Az EUROREPAR alkatrészekkel az „öregedő” és értékét veszítő járműpark számára, egy ezzel arányos, árban előnyösebb alkatrészkinálatot tudunk kínálni. Egy év, kilométerkorlátozás-nélküli gyártói garanciát vállalunk ezekre az alkatrészekre is. Szeretném viszont kiemelni, hogy a Citroën M5 Center hozott alkatrészből nem dolgozik! Tehát például a fékbetéttel vagy olajjal érkezők javítási igényeit sajnos nem tudjuk kielégíteni. Amennyiben viszont azt kéri az ügyfél, hogy keressük meg számára a legolcsóbb megoldást, ezt szívesen meg tesszük. A hazai alkatrész-nagykereskedelmi hálózat tagjaival szerződéses viszonyban állunk, minden kérdésnek eleget tudunk tenni. Tehát igény esetén sokfajta árfekvésű alkatrészből választhatunk, de hozott alkatrészt nem építünk be. Az általunk adott gyári, illetve az „utángyártott” alkatrészekre is érvényes a garancia, kivéve a kopásból eredő elhasználódásra, de ezt a taxisoknak nem kell külön elmagyarázni. Az érvényes és hatályos jogszabályok mellett a munkára vonatkozó jótállás: 6 hónap. Nálunk minden visszakérhető, mert számítógépben rögzítjük az adatokat. A felsoroltak mellett folyamatosan hirdetünk szezonális akciót, ezekről a honlapunkon érdemes tájékozódni. Átvizsgálások, klímarendszer-ellenőrzések tisztítások, gumibroncsakciók tartoznak e körbe.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**
- kó -

Büntethető lesz a költségvetési csalás

Mielőtt továbblapoznál, mondván hogy rád ez nem vonatkozik, olvasd el a részleteket. A költségvetési csalás ügkörébe tartozik ugyanis a közpénzekkel való visszaélés minden formája, így például az adócsalás is. Bizony, a jövedelmedet terhelő adó az már nem a tied, ha befizeted, ha nem, az már közpénz. További tételek:

- adócsalás
 - munkáltatással összefüggő csalás (például, ha nincs bejelentve az alkalmazott)
 - áfacsalás
 - jövedéki adócsalás és csempészet
- Ebbe a kategóriába tartozik minden, 100

ezer forintot meghaladó mértékű, közpénzekkel való visszaélés. Azt ugyan eddig is tudtuk, hogy nem szabad adót csalni, meg feketén foglalkoztatni alkalmazottakat, de jó, ha tudomásul vesszük, hogy ezentúl ezek a tevékenységek már 2–10 évig terjedő szabadságvesztéssel is büntethetők lesznek.

Hírek szerint egy másik büntetőjogi tétellel is kiegészül a BTK. Azokat, akik a táppénzzel, vagy bármilyen szociális vagy társadalombiztosítási juttatással 20 ezer forint feletti értékben csalnak, akár két év börtönre is ítélik.

A rendeletek lapzártakor még csak tervezetnek, várható bevezetésük 2011. július elseje.

Győzelmet érdemeltek volna a kockások

FŐTAXI – VASAS 1-1 (0-1)

Nagypályás Öregfiúk labdarúgó-mérkőzés a Kiemelt csoportban
XIV. Csömöri út, 50 néző.

Játékvezetők: Patkó, Pápa – Sörös

Szövetségi ellenőr: Czákó Tibor, a Budapesti Labdarúgó Szövetség elnökségének tagja, az Öregfiúk és Old Boy's Bizottság elnöke.

Gólszerzők: Ivanics (Vasas, 5') és Bábik (FŐTAXI, 37')

Sárgalap: Körösi (Vasas 18')

Jók: Timár, Schwarcz (a mezőny legjobbjá), Bartha, illetve Birinyi, Keresztúri

FŐTAXI: Timár – Schwarcz, Takács, Bartha, Jóni, Balogh M. – Mucza, Balogh I., Bábik – Szutler, Tóth Cserék: Garamszegi, Schuk, Hatvani, Bíró

Csapatkapitány: Timár

Edző: Oroszki Péter

Intéző: Bak István

Vasas: Nyúl – Bogdán, Fekete, Körösi, Birinyi I. – Filipovics, Birinyi II., Claude, Keresztúri – Ivanics, Bernát Cserék: Molnár, Konta

Csapatkapitány: Birinyi I.

Kedvező előjellel várta a mérkőzést a hazai csapat. Az első fordulóban ugyan vereséget szenvedtek 4-1 arányban a listavezető, Újpest otthonában. De ez a „zakó” belefért képbe. Utána viszont három győzelem következett, sorozatban.

4-1-re győztek a III. kerület otthonában, majd ugyanilyen arányban, hazai pályán az MTK ellen. Az RKSK-t Rákoskeresztúron 3-0-ra verték.

Majd elérkezett a FŐTAXI-VASAS mérkőzés. A vendégeknél több sokszoros NB I-es játékos, többek között Birinyi István, vagy a kameruni Claude. A hazaiaknál illusztris személyek voltak a cserék között. Mint például Garamszegi Miklós, a FŐTAXI korábbi vezérigazgatója, vagy Hatvani Szabó János, a népszerű és ismert vállalkozó. A mérkőzést megtekintette – többek között – Hausz Gyula, a FŐTAXI vezérigazgatója is.



Feszültség a hazai kispadon



A FŐTAXI csapata



Mester és tanítványa. Oroszki Péter és Áltner Pali

Tisztelt Kollégák!

Megérkezett immáron a második válaszlevél az ombudsmantól a térfigyelő kamerákkal összefüggő szabálysértési bírságokkal kapcsolatos kérdéseinkre. Tavaly indítottuk a hatóságok felé a levelezési hullámot, mely globális eredményre azóta sem vezetett. A válaszlevél olvasmányos de már az elején kiderül, hogy gyors és azonnali megoldást nem kínál részünkre.

Sok egyéb lehetőség és megoldás az eseti ügyvédi segítségén kívül, immáron nem maradt számunkra. Meg kell győznünk a politika irányítóit, hogy módosítani kell, mert szükséges a mindennapi munkánk ellátása érdekében a KRESZ megállásra vonatkozó részeit. Ha úgy ítélik meg, hogy folytassuk a megkezdett munkát, akkor tovább tesszük dolgunkat, de ehhez szükséges a támogatásokat is. Még a tavasszal megküldjük támogató tagjainknak a „100” Ft-os csekket. Tavaly úgy döntöttünk, hogy majd idén visszamenőleg kérjük a támogatói díjat, ezért hiányozhatott a postaládátokból az OTSZ-es sárga csekk.

Köszönettel:

Metál Zoltán elnök
Országos Taxis Szövetség

Dr. Selmecki Krisztina
Budapest

Tisztelt Ügyvédnő!

Köszönöm, hogy megtisztelt a bizalmával és ügyfele, az Országos Taxis Szövetség (a továbbiakban: Szövetség) megbízásából és képviselőként a személytaxi-szolgáltatást nyújtó Vállalkozók szankcionálását lehetővé tevő gyakorlattal és szabályozással összefüggésben ismételten a véleményemet kérte. Levelében leírja, hogy korábbi megkeresésünkre csak részben, nem teljes körűen kaptak választ, továbbá jelenlegi szabályozás mellett komoly sérelmet szenved a taxisok foglalkozás szabad gya-

korlásához való alapvető joga, mivel munkavégzésük ellehetetlenül. Kiemeli, hogy a gyakorlatban jellemzően a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ.) 15.§ (1) bekezdés a) pontjában szabályozott „megállni tilos” tábla jelzése miatt nincs lehetőség a szabályos megállásra, külön nevesített indok nélkül (KRESZ 40.§). Példaként hozza fel, hogy Budapesten, az Üllői úton egy közel 10 kilométeres, három kerületen áthaladó útszakaszon nem lehet szabályos megállásra alkalmas területet találni, így ezt az – álláspontja szerint – nem egyedülálló problémát a taxisok helyismerete, rutinja sem képes megoldani.

Ismételten hangsúlyozza, hogy a taxis szolgáltatás nem működhet megfelelően, ha nem képes biztosítani az utas felvételét és kiszállását, valamint a diszpécserektől nem várható el, hogy nyilvántartsák a megállási tilalommal érintett útszakaszokat. Bár nem vitatja válaszlevelem azon állítását, hogy a személytaxi-szolgáltatás nem tekinthető közszolgáltatásnak, annak jelentősége és fontossága mellett érvel és hoz példákat. Fenntartja azon álláspontját, amely szerint a büntetékiszabás alapvető alkotmányos elvei a közigazgatási bírság alkalmazása során nem érvényesülnek. Ügyfele nevében abban kéri a segítségemet, hogy a jelenlegi jogi helyzetet orvosolni lehessen akár jogszabályalkotással (például kiegészítő szabály alkotásával), akár egyéb eszközzel.

Felhívom a szíves figyelmét arra, hogy az állampolgári jogok országgyűlési biztosáról szóló 1993. évi LIX. törvény (Obtv.) 16. § (1) bekezdése az ombudsman vizsgálati lehetőségét az alábbiak szerint rendezi: *Az országgyűlési biztos bárki fordulhat, ha megítélése szerint valamely hatóság [29. § (1) bek.], illetve közszolgáltatást végző szerv (a továbbiakban együtt: hatóság) tevékenysége során a beadványt benyújtó személy alapvető jogaival összefüggésben visszasságot okozott, feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási határozat bírósági felülvizsgálatát – már kimerítette, illetve jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva.*

I. Féldő

Magabiztosan kezdtek a hazaiak, bátran szövögettek támadásaikat. Azonban az 5. percben egy váratlan ellentámadás során a vendégek Ivanics révén megszerezték a vezetést. A taxisok nem omlottak össze, továbbra is többet birtokolták a labdát. A középpályás sor jól szűrte meg a Vasas kezdeményezéseit, majd jól indították a csatárokat. A 18. percben Körösi (Vasas) már csak egy sárga lapot érő szabálytalansággal tudta megállítani az egyik ígéretes FÓTAXI akciót. Hiába volt több ragyogó helyzet, nem sikerült gólt szerezni ezután egyik csapatnak sem.

II. Féldő

A második féldő újabb taxis rohamokkal kezdődött. A 2. percben aztán góllá érett a főlény. Tóth a jobb szélén lerázta védőit, középre ivelt, Bábik véd-



A VASAS csapata



A játékosok és a csapatkapitányok

hetetlenül csúsztotta a kapuba a labdát. Ezután mindkét kapu felváltva került veszélybe, mindkét oldalon volt egy-egy kapufa. Az 57. percben szokatlan dolog esett meg, bírócsere történt. Na, nem a közönség követelésére váltották le a bírót, hanem megsérült a játékvezető. A mindössze 21 éves Pápa vezette tovább a mérkőzést, több-kevesebb sikerrel. Izgalmasan alakult a hajrá, jó mérkőzést láthatott a szép számú publikum. Miután nem esett több gól, 1-1-es döntetlennel zárult a találkozó. A taxisok megérdemelték volna a győzelmet, sokak szerint 3-1 lett volna a reális végeredmény.

Összefoglaló

Minden dicséretet megérdemelnek a taxisok az eddigi szereplésükért. Nem illetődtek meg Magyarország legmagasabb szintű nagypályás Öregfiúk-bajnokságában. Bátran veszik fel a küzdelmet volt NB I-es, válogatott labdarúgókkal. Magabiztos középcsapattá váltak a Kiemelt csoportban, nincsenek kiesési gondjaik.

Gratulálunk az eddigi teljesítményükhöz! Legközelebb a tavasz mérkőzéséről, a Ferencváros–FÓTAXI találkozóról számolunk be.

Juhász Péter

Az ismételt beadványában felvetett új jogi szempontok, javaslatok nyomán a következőkről tudom Önt tájékoztatni. Elsőként, a korábbi tájékoztató levelemben már utaltam arra, hogy az Alkotmánybíróság gyakorlata alapján az Alkotmány 9. § (2) bekezdésében biztosított *vállalkozás joga és a 70/B. § (1) bekezdéséből következő foglalkozás szabad megválasztásához való jog* tág alkotmányos keretek és mércék között érvényesül: jellege és súlya nem zárja azt ki, hogy a különböző tevékenységek – így például a személytaxi-szolgáltatás – gyakorlásához, az arra vonatkozó jogszabályok speciális feltételeket és követelményeket írjanak elő. Az alkotmánybírói gyakorlat alapján a foglalkozáshoz, vállalkozáshoz való jogot az korlátozza a legsúlyosabban, ha az ember egy *adott tevékenységtől el van zárva, azt nem választhatja* [vö. 21/1994. (IV.16.) AB határozat]. Az Alkotmánybíróság szerint a jogalkotónak nagy a szabadsága a vállalkozások keretétől szolgáló feltételrendszer megteremtése tekintetében. A jogalkotót az a követelmény köti, hogy ne alakítson ki olyan feltételrendszert, amelynek keretei között *lehetetlenné válna* a vállalkozáshoz való alapjog gyakorlása [vö. 13/1995. (III. 1.) AB határozat].

Álláspontom szerint a személytaxi-szolgáltatást nyújtóknak a vállalkozáshoz, illetve a foglalkozás szabad gyakorlásához való joga és a közlekedési szankciórendszer kialakítása, szabályozása között nincs alkotmányos összefüggés, önmagában a közúti közlekedésről szóló 1988. évi –I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) és a KRESZ idézett rendelkezései nem lehetetlenítik el a foglalkozás gyakorlását, nem korlátozza a hivatkozott alapvető jogokat. Fenntartom azon álláspontomat, hogy a hatályos szabályozás kapcsán nem merül fel olyan alkotmányos aggály, amely ombudsmani vizsgálat lefolytatását indokolná. Korábbi levelemben azt is kiemelttem, hogy – mivel a személytaxi-szolgáltatás nem minősül közösségi közlekedési közszolgáltatásnak – így nem sérti az egyenlő bánásmód követelményét [Alkotmány 70/A. § (1) bekezdés] az a helyzet, hogy például nem ugyanazokat a szabályokat és kivételeket állapítja

meg a jogalkotó a hagyományos közösségi közlekedési feladatokat ellátó, illetve a személytaxi-szolgáltatást végzők esetében. Felhívtam a figyelmét arra is, hogy a jogalkotó szerveknek van lehetőségük arra, hogy további kivételes szabályokat írjanak elő, de ez egy jogpolitikai jellegű döntésnek minősül, tehát magából az Alkotmányból – álláspontom szerint – az eltérő kezelés szükségessége nem vezethető le.

Mindzezzel együtt, a jogalkalmazás területén lehetnek olyan, a taxisok munkáját nehezítő, indokolatlan korlátok, például a levelében is jelzett útszakaszon fennálló általános megállási tilalom. Meglátásom szerint az ilyen típusú problémákat éppen az érdekképviseleti szervek képesek szakmai szempontból is hitelesen jelezni az érintettek, a közlekedési táblák kihelyezéséért felelős közútközelők, az illetékes rendőrség (pl., BRFK) közlekedésrendészeti főosztálya felé. A személytaxi-szolgáltatás jelentőségét egyáltalán nem áll szándékomban megkérdőjelezni, sőt álláspontom szerint a kivételes kezelés, további kiegészítő szabályok alkalmazása sem okozna alkotmányellenes helyzetet, ha a változtatásról az érdekképviseleti szervek meg tudnák győzni a jogalkotót. Ombudsmanként, szigorúan alkotmányossági alapon ugyanakkor ilyen jellegű intézkedés, javaslat megfogalmazására – alapjogi visszásság, mulasztás gyanúja hiányában – az Obtv. 16.§ (1) bekezdése alapján nincs jogi lehetőségem.

Tájékoztatásul levelemhez mellékelten küldöm a közlekedési szabályszegés miatt indult, közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárást szabályozó törvény rendelkezéseivel, valamint a rendőrség jogalkalmazási gyakorlatával kapcsolatos átfogó ombudsmani vizsgálat eredményeit, megállapításait rögzítő, AJB-5221/2010. számú jelentésemet.

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

Budapest, 2011. március 17.

Üdvözlettel:

Prof. Dr. Szabó Máté

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

Gyenesdiáson, Keszthely mellett,
ház és apartman is kiadó.

Érd.: 06/30-561-0717

City 41



KEZDŐK, ÚJRAKEZDŐK!

Egyben, 90 ezerért eladó: Ecometer taxióra, Motorola URH, Waiteq navigáció, szabadjelző.

DEBRECENIEK!

Taxitársaság központi VIP telefonszáma matricákkal, arculattal eladó.

Érd.: 06/52/211-111

06/30/63-63-654



Vennék használt DIGITAXI taxiórát.

Tel.: 06/70/38-38-772



'96-os Mercedes W 210/250 dízel eladó. Taxinak felszerelve is.

Érd.: 06/30/948-6856



KIADÓ! A Mechwart térhez közel 37

m²-es garzon kiváló közlekedéssel, 55 000 forint + 12 000 forint közös költség, melyben benne van a víz és a fűtés.

Érd.: 06/20/633-9401



Dunaharaszti telekárban, 2 generációs, felújítandó családi ház, aszfaltozott utcában részben berendezetten eladó. 2 szoba, fürdőszoba, konyha + étkező, előszoba, melléképület. Cserépkályha, gyűrűs-kút. Gáz és csatorna az utcában. Irányár: 11.5 millió forint.

Érd.: 06/70/38-38-772

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

- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Egyirányú forgalmú út.” Az adott esetben a leghelyesebb, ha korrigálja tévedését és egy kör megtétele után a megjelölt ház előtt állítja meg taxiját.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Lakó-pihenő övezet.” Az ilyen övezetben gyalogosok és kerékpárok, valamint a vonatkozó szabályban meghatározott más járművek csak meghatározott feltételekkel közlekedhetnek.
- Helyes a „C” válasz.** A taxi a tábla-kombináció hatálya alatt akkor tartózkodhat, ha a vezetője a gépkocsijánál marad és áruszállító jármű érkezéskor annak a rakodóhelyre való beállítását haladéktalanul lehetővé teszi.
- Helyes az „A” válasz.** A tábla jelentése: „Sebességkorlátozás”.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Gyalogos övezet (zóna)”. Az ilyen út a gyalogosok közlekedésére szolgál, jármű közlekedése tilos.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Autóbusz-megállóhely”. A válasz indoklását lásd a „Taxisok Világa” 2011. áprilisi számának 18. oldalán.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Előzni tilos”. A mopedautó segédmotoros kerékpárnak minősül, így a tábla hatálya alatt legfeljebb az úttest közepén lévő vágányon haladó villamost előzheti meg.
- Helyes a „B” válasz.** Nagy sebesség

esetén a taxisnak csak a távoli tárgyak megfigyelésére van módja. A közeli tárgyak mellett olyan gyorsan halad el, hogy azok képe elmosódik.

9. Helyes a „B” válasz. Az ilyen jelzés a forgalom irányának a megváltozását jelzi. A taxival meg kell állni, ha azonban ezt biztonságosan nem lehet megtenni, az útkereszteződésben mielőbb át kell haladni.

10. Helyes az „A” válasz. Egyensúly-érzékelő szervünk az oldalirányú gyorsulást (mozgást) sokkal jobban érzékeli, mint a hosszirányú helyzetváltoztatást.

11. Helyes a „C” válasz. Nem működő irányjelző készülékkel a telephelyet tilos elhagyni!

12. Helyes a „B” válasz. A központi idegrendszer fáradását a figyelem, az éberségi színvonal és az észlelési teljesítmény csökkenése, a mérlegelési és döntési folyamat időbeni elnyúlásával jelzi.

13. Helyes az „A” válasz. Ha az úttest mindkét irányból belátható szakaszon egy forgalmi sávra szűkül, és a közúti jelzésből más nem következik, annak a járműnek van elsőbbsége, amelyik az útját irányváltoztatás nélkül tudja folytatni.

14. Helyes az „A” válasz. A képen látható hosszirányú folytonos vonal az úttest szélét jelzi, vagyis az úttestet választja el a leállósávtól.

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

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

Hívd bizalommal
Ildikót

a

061/788-7991, 0670/371-4240

vagy hagyatsz üzenetet a

vermesi@citromail.hu

e-mail címen is.



Szabó
László

Élt 57 évet

Ismét gyászolunk!

Nehezen találja az ember a szavakat, ha nemcsak kollégájától, hanem barátjától, egykori váltótársától kell búcsúzni.

Az utolsó „hagyis” váltótársam volt. Vele együtt dolgoztam, amíg létezett a „hagyományos üzemmód”. „Meleg váltással” váltottunk, azaz ő megvárt hajnalban, mikor én kezdtem, aztán délután ismét találkoztunk, amikor én vittem neki az autót. Így minden nap lehetőségünk volt néhány szót váltani a munkáról, családról, szabadidőről.

Ilyenkor sokat mesélt családjáról, az ünnepekről, a nehézségekről. Később egyszerre kezdtük az egyéni vállalkozást, egyszerre léptünk be a másfajta gazdaság szédítő körforgásába. Akkor már nem volt a mindenről gondoskodó „Főtaxi”, nem tették alánk a lovat. Egyedül kellett megküzdeni a mindennapok nehézségeivel, buktatóival. Az utóbbi években elhagyta ugyan a „kockások” nagy családját, de azért naponta találkoztunk kint a terepen. Beszélgettünk erről az örületes világról, ami körbevesz bennünket.

Egy betegség döbbenetes gyorsasággal elvitte. Már odafent tekeri a kormányt és válaszolgat illedelmesen az égi utasoknak. Talán az égi műszak végén is számolgtatja kis bevételét.

Nyugodj békében, Laci!

Juhász Péter

Meddig bírjuk MI taxisok, a fuvarszervező irodák „bekerülési ár” alatti licitjeit elviselni és átvállalni?

Folyamatosan emelkedő üzemanyagárak és tagdíjak mellett, csökkenő tarifák?!

Ez tényleg a VALÓ VILÁG?!

Meddig bírjuk még? Gondolkozz!



Ez a cérna rövidesen szakadni fog!

www.taxiszovetseg.hu

Taxisok országos szakmai és érdekképvisellete

Tagjainknak ingyenes JOGSEGÉLY-SZOLGÁLATOT biztosítunk



Ha támogatni szeretnél bennünket....

Internetes: 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)

GÁZAUTÓ ÁTALAKÍTÁS

DRÁGA A BENZIN?

Semmi GÁZ!

Megoldás a **Citroën M5 Center** autó**GÁZ!**

Gázautó átalakítás gyári garanciával benzines Citroën és egyéb modellekre rövid határidővel hatósági vizsgával a Citroën M5 Centernél.

LPG

Kérje egyedi ajánlatunkat a
+36 20 966 36 97 -es
telefonszámon vagy az
info@citroenm5center.hu mail címen.



VEGYE IGÉNYBE EGYÉB SZOLGÁLTATÁSAINKAT:

- ▶ Keresse M5 Center hűségkártya programunkat!
- ▶ Márkafüggetlen szerviz,
- ▶ Karosszéria javítások önrész átvállalással, önálló kárfevételi joggal (+36 1 358 58 04), akár a helyszínen is*
- ▶ Állapotfelmérések,
- ▶ Autókozmetika.

* Allisz, AEGON, Generali, Union, Uniqa biztosítók esetén, a tájékoztatás nem teljeskörű a részletekről érdeklődjön!