

taxisok világa

Hétvégén és ünnepe napokon is hívhatsz!

20/583-1957

RASE

...HA EGY MINŐSÉGI ÓRÁRA VÁGYSZ!



VENTUS-953 KFT

H-101 BUDAPEST KOSSUTH U. 55.

TEL: (36-1) 307-5700; 306-7514

WWW.VENTUS-953.HU

XXI. évf. 3. sz.

2011.

Március



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

www.taxicentrum.hu bti@taxicentrum.hu
1119 Budapest, Vahot u. 6. * Tel.: 06-1-229-3736
Mobil: 06-30-989-4279 * Nagy Zoltán * Nyitva tartás: H-Cs 10-17, P 10-14-ig

BTI **TAXI** CENTRUM

TARTALOM

Közigazgatási bírság újabb szankciókkal	4.
Respekt	9.
Citroënek LPG-vel is	10.
Tisztelt Szerkesztőség!	11.
Reménykedéseink	12.
Rendeződik a helyzet a repülőtéren?	12.
Új magasságjelző a repülőtéri gyorsforgalmi úton	14.
Piros 100 ezer, sárga 50 ezer	15.
Megalakult a Penta Taxi Szövetkezet	16.
Budapest közlekedési fejlesztéseiről	16.
Tagokat toboroz a TGFSZ	17.
RASE szervizek – országszerte	19.
Dugó-díj Londonban	22.
Tudod vagy tippelsz?	23.
10 éve történt, 20 éve történt	27.
Változóban a taxiközlekedés	28.
A légszennyezés 20 százalékát a taxik okozzák	31.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	32.
Hyundai Veloster	36.
Ne hagyj magad!	37.
Találtunk egy verset	38.
A belváros vezetői továbbra sem értik a lényegét	39.
Szavazás a Minimobilnál	39.
Morfondáriák	40.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	40.
Renault Latitude	41.
A Fótaxi kispályás labdarúgócsapata	43.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	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

Minimálbér vagy bérminimum? 78 ezer vagy 94 ezer?

Egy ideje folyamatosan csöng a telefon a szerkesztőségben és a BTI-ben a 2011-es minimum járulékalap konkrét meghatározása tárgyában. Sokan „úgy hallották”, vagy a könyvelőjük „biztos forrásból” tudja, hogy a taxis egyéni vállalkozókra ettől az évtől nem a minimálbér (78 000 Ft/hó), hanem a középfokú képesítést vagy szakképzettséget igénylő foglalkozásokban előírt garantált bérminimum (94 000 Ft/hó) vonatkozik, tehát legalább e szerint kellene fizetniük járulékaikat.

Álláspontunk szerint a taxi-gépkocsivezetés nem igényel sem középfokú végzettséget (érettségit), sem középfokú szakképzettséget, a következők miatt:

- Taxi-gépkocsivezető, ill. vállalkozó bárki lehet 8 általános iskolai végzettséggel.
- Jogosítványt bárki kaphat 8 általános iskolai végzettséggel.
- A PÁV-2-t is bárki elvégezheti 8 általános iskolai végzettséggel.
- A taxi-gépkocsivezetés nem minősül szakmának.
- A néhány napos vagy egy-két hetes taxis tanfolyam nem minősülhet középfokú szakképzettségnek.
- A taxis tanfolyam nem tartozik az OKJ-s tanfolyamok közé.

Mindennek ellenére megerősítésért a Nemzeti Adó- és Vámhivatal sajtóosztályához, valamint a Nemzetgazdasági Minisztérium illetékes államtitkárához fordultunk kérdéseinkkel:

Tisztelt Sajtóosztály!

A *Taxisok Világa* című lap újságírójaként fordulok Önökhöz információkéréssel. Szerkesztőségünket az utóbbi hetekben sokan keresik meg minimális járulékfizetéssel kapcsolatos kérdéseikkel.

Taxis egyéni vállalkozó olvasóink országszerte egyre bizonytalanabbak abban a tekintetben, hogy 2011. évtől a minimálbér vagy a garantált bérminimum alapján fizessék minimális járulékaikat.

A bizonytalanságot növeli, hogy a könyvelők, könyvelőcégek sem egységesek e kérdés tekintetében.

A vonatkozó 337/2010 kormányrendelet nem ad részletes eligazítást arról, hogy mit jelent a „középfokú szakképzettség” kifejezés.

Taxis vállalkozó, ill. taxivezető jelenleg bárki lehet 8 általános iskolai végzettséggel, mert ez a végzettség szükséges a

személygépkocsi-vezetői jogosítvány megszerzéséhez. A taxivezetés nem szakma, néhány óras pontban írnak elő kötelező taxivezetői, ill. -vállalkozói engedélyt lehet szerezni.

A taxivezető-képzés nem tartozik az OKJ-s tanfolyamok körébe.

A FEOR foglalkozási főcsoportjai csak a 2-es és 3-as pontban írnak elő kötelező felső, ill. középfokú végzettségi szintet, a 4-től 8-ig terjedő főcsoportokban középső és alacsony szint előírása egyaránt szerepel.

Az adóhivatal információ

Havi aforizma
Nem azért nem merjük, mert nehéz, hanem azért nehéz, mert nem merjük.
Seneca

száman többszöri telefonos érdeklődésünkre sem tudtak konkrét választ adni ebben a kérdésben, sőt abban sem, hogy kinek a feladata lenne besorolni a szakmákat a különféle végzettségi szinteknek megfelelően.

Egyik taxis érdekképviselő írásban kért információt, erre „jelenleg az adóhatóság nem tud érdemi állásfoglalást végrehajtani...” szövegű válasz érkezett.

Kérjük konkrét válaszukat arról, hogy a taxigépkocsi-vezetés középfokú szakképzettségnek minősül-e, vagyis a taxis egyéni vállalkozók minimális járulékaikat a minimálbér (78 000 Ft/hó), vagy a garantált bérminimum (94 000 Ft/hó) alapján kötelesek fizetni.

Személyszállító vállalkozó olvasóinkat szeretnénk megbízható forrásból származó konkrét információk alapján tájékoztatni e sokakat érintő ügyben, így mihamarabb válaszukat köszönettel vennénk.

Tisztelettel:

Nagy Zoltán
újságíró
Taxisok Világa

A minisztériumtól lapzártáig nem érkezett válasz. Az adóhatóság azonban érdeklődésünkre válaszolt, amit ezúton is köszönünk:

Tisztelt Nagy Zoltán!

Megkeresésével kapcsolatban az alábbi tájékoztatást adom.

Helyreigazítás

A Budapest Taxi tulajdonosa kéri, hogy a februári számban megjelent, „A kicsik is beszállnak” cikkben szereplő állítást módosítsuk. Ugyanis a Budapest Taxinak a Já-

nos kórház kivételével nincs éjszakai drosztja. Az írásban felsorolt helyek – e kivétellel – kizárólag nappal üzemelnek.

A hibáért elnézést kérünk!

A szerk.

Minimálbér alatt akkor kell a garantált bérminimum havi összegét érteni, ha az egyéni vállalkozó személyesen végzett főtevékenysége vagy a társas vállalkozó főtevékenysége legalább középfokú iskolai végzettséget vagy középfokú szakképzettséget igényel. Azaz a tevékenység jellege, és nem a magánszemély tényleges képzettsége az, amely alapján a garantált bérminimumot esetlegesen alkalmazni kell.

A közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet nem tartalmaz olyan előírást, amely középfokú végzettséghez kötne a taxiengedély kiadását, így személyszállító taxisnak a 78 000 forintos minimálbér alkalmazásával kell járulékfizetési kötelezettségét megállapítani.

Üdvözzel!

Dr. Honyek Péter
adószakmai szövegíró

Nemzeti Adó- és Vámhivatal
Sajtó- és Kommunikációs Főosztály
Sajtóiroda

A válasz tehát igazolta eredeti álláspontunkat. Aki eddig a garantált bérminimum szerint fizette minimális járulékait, az visszatérhet a minimálbérhez. Ha visszamenőleg is korrigálni akarja bevallásait, azt önellenőrzés keretében teheti meg. Mindemellett kötelességünk megemlíteni, hogy a minimálbér csak a minimum; nagyobb jövedelem, akár a garantált bérminimum, vagy még magasabb jövedelem után is lehet fizetni a járulékokat, ha a vállalkozó úgy dönt, hogy a minimálbérnél több személyi jövedelmet vesz ki.

Nagy Zoltán

Egyik évben szilveszteri partira indultunk a férjemmel. Felöltöttünk, mindent elrendeztünk a házban, bekapcsoltuk az üzenetrögzítőt, beállítottuk az automata éjjeli világítást, majd hívtunk egy taxit. A macskát kivittük a kertbe, mert ha bent hagyjuk, mindent összekarmol, és megpróbálja megenni a papagájt. Amikor be akartam zárni az ajtót, a macska hirtelen visszaosont az ajtó résén a házba. A férjem utána ment, hogy elkapja, én pedig beültem a taxiba.

– A férjem is jön azonnal, csak még felszaladt elköszönni anyámtól – mondtam a taxisnak, mert nem akartam, hogy megtudja, üresen hagyjuk a házat.

Kis idő múlva jött is a férjem, kifulladásból vágódott be a kocsiba, és ezt lihegte:

– Bocs, hogy ilyen soká jöttem. Felloholtam a lépcsőn, sehol senki, végül megtaláltam az ágy alatt. Egy vállfával tudtam csak kipiszkálni onnan. Utána meg nyakon kellett csipnem, mert ki akart ugrani a kezeim közül. Végül rádobtam egy pokrócot, hogy meg ne karmoljon. Nagy nehezen lecipeltem a kövér seggét a lépcsőn, és kihajítottam a kertbe.

Erre a taxis jelentősegteljesen hátranézett ránk, majd elindultunk.

Fizetés elmulasztása esetén forgalomból kivonás

Közigazgatási bírság

Az objektív felelősség alkalmazása óta szinte mindenki tudja, a közigazgatási bírság összege 30 és 300 ezer forint közötti összeg lehet. 2011. január elseje óta új szankció, hogy amennyiben a szabálysértő a büntetést a meghatározott időben nem fizeti be, úgy 8 napon belül intézkednek a szabályszerést elkövető jármű forgalomból történő kivonására. Összeállításunkban a be nem fizetett csekkek következményeivel foglalkozunk.

Annak idején, amikor még létezett sorkatonai szolgálat, parancsnokom nemegyszer hangoztatta azt az általános nézetét, miszerint „a katona felelős mindazért, amit megtett, avagy megtenni elmulasztott!” Az objektív felelősség kiterjesztése óta már többször hasított elmémbe e meghatározás, nem tagadom, magam is találkoztam a közigazgatási bírság könyörületet nem ismerő rendszerével, hovatovább – Pestiesen szólva – én is gyarapítottam a befizetők táborát. Nincs mit tenni: szabályt szegtem, ezt rögzítették, majd felrögték számomra büntetés formájában. Fogtam a csekket és befizettem, de minden egyes bankó átadása fizikai fájdalommal ért fel. Úgy tű-

nik, akadnak, akiket eddig nem igazán hatott meg a hatósági határozat és fittyet hánytak a kiküldött csekkre. A jogszabályalkotót ez készítette újabb döntésre. Tehát, 2011. január első napjától a gépjármű üzemben tartójával, vagy a gépjárművet használatra átvevő személlyel szemben 30–300 ezer forint közötti bírság szabható ki. Eddig ez ismert, és nincs benne semmi új. Csak hogy a jogszabály ma már arról is rendelkezik, hogy amennyiben a közigazgatási bírság befizetési határideje lejár és azt a szabálysértő nem rendezi, úgy a mulasztást követő 8 napon belül az eljáró hatóság kezdeményezi a közlekedésigazgatási hatóságnál a szabályszerést elkövetéséhez használt jármű forgalomból történő kivonását.

A gyakorlatban ez annyit jelent, bármely közlekedési ellenőrzés során – amely történhet leállítással rendőr és/vagy közlekedési felügyelet munkatársainak bevonásával, illetve technikai ellenőrzéssel (kamerákkal) – azt észlelik, hogy a gépjárművel úgy közlekednek, hogy az a forgalomból ki lett vonva, újabb eljárást von maga után. Ami ebben még meglepő, előfordulhat, a gépjármű vezetője rendőrt és kamerát se lát, egyszer csak jön a levél a hatóságtól, miszerint a gép-

Mentesülés, jogorvoslat, végrehajtás

Az ügyfélnek lehetősége van az ún. mentesülésre, ha bizonyítani tudja, hogy a szabályszerés idején a gépjárművet nem ő használta. Ennek esetei a következők:

A törvény alapján az üzemben tartó mentesül a közigazgatási bírság megfizetése alól, ha a gépjármű – a szabályszerés időpontját megelőzően – jogellenesen (például lopás következtében) került ki a birtokából, és (feljelentéssel, felfüggesztő határozattal) igazolja, hogy a jogellenességgel összefüggésben – a bírságot kiszabó határozat kézbesítését megelőzően – kezdeményezte a megfelelő hatósági eljárást.

Mentesül az üzemben tartó a közigazgatási bírság megfizetése alól akkor is, ha a gépjárművet a szabályszerést megelőzően más természetes személy vagy nem természetes személy használatába adta, és (feljelentéssel, felfüggesztő határozattal) ezt a használatba vevő személy olyan teljes bizonyító erejű magánokiratba fog-

lalt nyilatkozatával, vagy azon gépjárművek esetében, amelyek külön jogszabály alapján a közúti forgalomban menetlevéllel, illetve fuvarlevéllel vehetnek részt – olyan menetlevéllel, vagy fuvarlevéllel igazolja, amely tartalmazza

- a gépjármű hatósági jelzését,
- a természetes személy üzemben tartó és használatba vevő nevét, születési helyét, idejét, lakcímét,
- nem természetes személy üzemben tartó és használatba vevő esetén annak megnevezését és székhelyének (telephelyének) címét,
- valamint azon időszak megjelölését, melyre a gépjármű használatát a használatba vevő az üzemben tartótól átvette.

A vonatkozó kormányrendelet alapján a hatóságnak a közigazgatási bírságot a szabályszerést elkövetését követő 90 napos (a 2011. január 1-jét megelőzően indult eljárásokban 60 napos jogvesz-

tő) határidőn belül kell kiszabnia. A használatba vevő személynél a közúti forgalomból kivonás iránti eljárás, fellebbezési eljárás, bírósági felülvizsgálat, vagy ezen eljárásokban elrendelt új eljárás során a 90 (60) napos határidő nem alkalmazható.

A fentiekben meghatározott szabályszerés miatt 2011. január 1-jétől indult első fokú eljárást az előírás megszerését követő hat hónapon belül be kell fejezni.

Az ügyfélnek joga van az első fokú határozat ellen jogorvoslattal élni.

Az ügyfél a bírságot kiszabó első fokú határozat ellen fellebbezést nyújthat be. A fellebbezési jog nincs meghatározott jogcímmel kötve, fellebbezést bármely okból lehet, amelyre tekintettel az érintett a döntést sérelmesnek tartja. A fellebbezést a döntés közlésétől számított 15 napon (a 2011. január 1-jét megelőzően indult eljárásokban 10 munkanapon) belül lehet előterjeszteni.

A fellebbezési eljárás le-

újabb szankciókkal

járművéről felvétel készült, amellyel a forgalomból történő kivonás hatálya alatt közlekedett. Bizonyítékul pedig ott lesz a kamerák által rögzített felvétel.

Rendőri leállítás esetén a járó a rendszámot közli rádión a diszpécserrel, akinek a közlekedési rendszerében azonnal megjelenik, hogy a járművet a forgalomból kivonták. Ez tehát újabb szabálysértési feljelentés alapját képezi.

Nem árt felidézni azon szabályokat, amelyekért felelősséggel tartozik a gépjármű üzemeltetője és üzemeltetője is. Ezek:

- a megengedett legnagyobb sebesség átlépése,
- a vasúti átjárón tilos jelzés alatt történő áthaladás,
- a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelzőkészülék jelzéseinek figyelmen kívül hagyása,
- a járművel történő megállás és várakozás szabályainak megsértése,
- az autópálya leállósávjának igénybevétele,
- a behajtási tilalom, a korlátozott övezet (zóna), a kötelező haladási irány figyelmen kívül hagyása,
- a természet védelmére vonatkozó egyes előírások megszegése.

folytatásáért illetéket kell fizetni, amelyet illetékbélyeg formájában kell leróni és a beadványra felragasztani.

A benyújtott fellebbezés illetékének az összege – a bírság összegének függvényében – 5 000 forinttól 12 000 forintig terjed a következők szerint:

- 100 000 Ft-ig 5000 Ft,
- 130 000 Ft-nál 5200 Ft,
- 150 000 Ft-nál 6000 Ft,
- 200 000 Ft-nál 8000 Ft,
- 300 000 Ft-nál 12 000 Ft az illeték mértéke.

A közigazgatási hatóság eljárás során az ügyfél személyesen, illetve törvényes képviselője útján, továbbá az általa vagy törvényes képviselője által meghatalmazott személy útján is eljárhat.

Ha az ügyfél nem személyesen jár el, a hatóság az eljáró személy képviselői jogosultságát megvizsgálja. A meghatalmazott képviselői jogosultságát köteles igazolni. A meghatalmazást írásba (közokiratba, vagy teljes bizonyító erejű magánokiratba) kell foglalni vagy jegyzőkönyvbe kell mondani. Írás-

Ezek tartoznak az objektív felelősség hatálya alá.

Visszatérve a jogszabály-módosításokra. Az Országgyűlés 2010. december 20-án rendelkezett a 2010. évi CLXXII. valamint az 1988. évi I. törvény módosításáról is. Közlekedésrendészeti szempontból a legjelentősebb változás, hogy 2011. július 1.-től, a gyorsajtás, biztonsági öv használatának elmulasztása, a tilos jelzésen történő áthaladás és az ittas járművezetés esetén, a közúti forgalomban történő ellenőrzés alkalmával, a járművet a bírság, illetőleg a pénzkövetelés biztosítás megfizetéséig a hatóság visszatarthatja. Külföldön ez már nem ismeretlen gyakorlat: aki a szabálysértési bírság összegét nem tudja a helyszínen rendezni, annak a járművet visszatartják, amíg be nem fizeti a tulajdonos, vagy a gépjármű vezetője a kirótt összeget és erről nem mutatja be a bizonylatot. Mint az Országos Rendőr-főkapitányság Szóvivői Irodájától megtudtuk: ettől a rendőrség azt várja, hogy nagymértékben csökkenjen a külföldi hatósági jelzéssel ellátott gépjárművekkel elkövetett szabálysértések száma.

Ettől még lesznek tilosban parkolók és bizonyosan gyorsajtók is, a többi objektív fe-

beli meghatalmazás esetében a meghatalmazott köteles eredeti meghatalmazását vagy annak hitelesített másolatát az első kapcsolatfelvétel alkalmával az iratokhoz csatolni.

A közigazgatási bírság méltányossági alapon történő mérséklésére, elengedésére a hatóságnak a hatályos jogszabályok alapján nincs lehetősége az ügyfél szociális körülményeire, illetve a cselekmény elkövetésének menthető erkölcsi voltára figyelemmel sem.

A határozat jogerőre emelkedését követően a teljesítési határidő leteltéig – 2200 Ft illeték megfizetése mellett – az első fokú hatóságtól lehet kérni a közigazgatási bírság részletekben történő teljesítésének, illetve a teljesítési határidő módosításának (a továbbiakban: fizetési kedvezmény) engedélyezését, ha az ügyfélnek kívül álló ok teszi lehetetlenné a határidőre való teljesítést vagy a teljesítés aránytalan nehézséget jelent. A határidő lejártá után

az ügyfél – feltéve, hogy a végrehajtást még nem rendelték el – a fent meghatározott okból igazolási kérelem egyidejű benyújtásával kérhet fizetési kedvezményt. Amennyiben a hatóság elutasítja az igazolási kérelmet és a fizetési kedvezmény iránti kérelmet, egyidejűleg dönt a végrehajtás elrendeléséről.

Abban az esetben, ha a kötelezett fizetési kötelezettségének a teljesítési határidőig önként nem tesz eleget, úgy adók módjára történő végrehajtásnak van helye, amelyet az ügyben hatáskörrel és illetékességgel rendelkező adóhatóság folytat le. A végrehajtás során az adóhatóság jogosult a végrehajtást munkabérré, fizetési számlára, ingó és ingatlan vagyontárgyakra is lefolytatni.

A közigazgatási bírság fizetési határidejének elmulasztását követően az eljáró hatóság kezdeményezi a közlekedési igazgatási hatóságnál a szabályszegés elkövetéséhez használt jármű forgalomból történő kivonását.

Egy fotós elhatározza, hogy légifelvételeket csinál az Etnáról. Telefonon rendel egy légitaxit. Amikor kiér a repülőtérre, látja, hogy egy kis gép áll a kifutón, nyitott ajtóval, utasra várva. Bedobja a csomagját, beül, majd mondja a pilótának:

– Mehetünk.

A gép felszáll. A fotós odaszól a pilótának:

– Legyen szíves az Etna fölé menni, ott majd csinálok néhány fényképet.

– Miért? – kérdezi a pilóta.

– Mert fotós vagyok, a fotósok pedig fényképeket szoktak csinálni.

Hosszú csend, majd a pilóta félénken megkérdezi:

– Ezek szerint akkor nem maga az ok-

telősség hatálya alá tartozó szabály megszegőiről nem is szólván, de ez egy újabb lehetőség a rendőrség kezében a magukról és szabályokról megfelelő külföldi autóban ülőkkel szemben.

Térjünk vissza oda, mi történik, ha a szabálysértő pénzfizetési kötelezettségének nem tesz eleget.

Amennyiben biztosítási fedezetként elhelyezett összeg ezt fedezi, úgy arról ezt a hatóság leemel. Amennyiben ez az összeg a követelést nem vagy csak részben fedezi, a kötelezett szabad rendelkezése alatt álló, pénzforgalmi szolgáltatónál kezelt összeget, vagy ha ez természetes személy esetén nem lehetséges, a kötelezett munkabérért kell végrehajtás alá vonni. A gyakorlatban és közérthetően ez annyit jelent, ha létezik biztosítási fedezet, akkor arról veszik le a bírság összegét, ha létezik ilyen, de a bírság több, vagy biztosítási fedezet nincs, akkor a bankszámláról, fizetési meghagyás alapján, inkasszóként hajtja be a hatóság. Előfordulhat, hogy a szabálysértő nem az üzemeltető, hanem az éppen üzemeltető, mondjuk gépjárművezető. Amennyiben az ő felelőssége állapítható meg, úgy vele szemben – ha a bírság összegét nem fizette be – a munkabérének 30 százaléka vonható le az összeg törlesztéséig.

Lehetőség van arra is – azokat az eseteket leszámítva, amikor ezt a jogszabály kifejezett tiltja –, hogy az érintett fizetési kedvezményt kérjen. Ezt azonban még a befizetési határidő lejártá előtt kell kezdeményezni, illetve ha az érintett a végrehajtás során bizonyítja, hogy a teljesítés elmaradása neki nem róható fel, és hogy rajta kívül álló ok tette lehetetlenné a határidőre való teljesítést, ezzel a részletfizetési könnyítéssel csak akkor élhet.

Fizetési kedvezményként a késedelmi kamat is elengedhető vagy mérsékelhető, akár önállóan, akár más fizetési kedvezmény mellett. Akinek ezt engedélyezik, azzal szemben végrehajtás nem alkalmazható a befizetés idejére. Ha azonban az érintett a részletfizetési kötelezettségének csak egyetlen alkalommal is időben nem tesz eleget, úgy a hátralék teljes összegére, a késedelmi pótlék vissza-

menőleges felszámolásával megnövelt értékre folytathatja le vele szemben a végrehajtást a hatóság.

Akár az eljárás alá vont személy lakóhelyeül szolgáló ingatlan is végrehajtás alá vonható, amennyiben nincs más egyéb ingatlana, illetve amelyben lakik, annak az értéke eléri az egymillió forintot, vagy ennél kisebb érték esetén a kötelezettség összege az ingatlan értékével arányban áll. Ha az ingatlan végrehajtás elrendelésének nincs helye, akkor a hatóság a behajthatatlan pénzkövetelés összege és járulékaik összegéig azt jelzáloggal terheli. Az ingatlanügyi hatóság a végrehajtást foganatosító szerv megkeresésére, a jelzálogot az ingatlan-nyilvántartásba soron kívül bejegyzi – ismertette megkeresésükre az ORFK Szóvivő Iroda.

Értelmezve a megismert szankciókat, elgondolkodtat, hogy a közigazgatási bírságról szóló határozat csekkjével érdemes-e trükközni, mert igen komoly következményeket vonhat maga után a felelőtlen magatartás. Persze, mint mindig, ez is az érintett mérlegelésén és döntésén múlik. **k.z.f.**

Jövőre itt van 2012. Állítólag jön a világvége. Aki túl akarja élni, az jöjjön Magyarországra! Mi ugyanis legalább 30 évvel le vagyunk maradva...

Ha két betörő beugrik egy medencébe, az bűnözési hullámot indít el?

Ne álljunk meg a saroktól öt méteren belül!

Túlzás nélkül mondhatjuk, hogy tömegével kapják a taxik a szabálysértési bírságokat, ezekről folyamatosan beszámolunk, hiszen sok kolléga keresi meg szerkesztőségünket. Ismereteink szerint eddig a „listavezető” az a kollégánk volt, aki 16 feljelentéssel „büszkélkedhetett”. Most egy másik taxis megkapta a 18. bírságot, ezzel ő a jelenlegi csúcstartó. Valószínűleg lesz, aki őt is lehajrázza...

Ez természetesen nem jelenti azt, hogy ezen kollégáink fellett bármilyen formában is pálcát törnénk, vagy az általuk munkavégzés közben „elkövetett” parkolási szabálysértéseket komolyan vennénk. Ők egy kifejezetten rosszul értelmezett rendteremtés ártatlan és kiszolgáltatott áldozatai, akiket a látszat szerint senki sem véd meg a kamerák kezelőinek embertelenségétől. Tisztességes, a körülményeket is figyelembe vevő magatartást csak a szabálysértési hatóság alkalmazottai tanúsítanak a felszólamlásokat, fellebbezéseket követően. Ők nagyon sok esetben figyelembe veszik, hogy az adott taxis a munkáját végzi, amivel senkit sem veszélyeztet, vagy akadályoz. Ezért ezúton is köszönetet mondunk a szombathelyi hatóság munkatársainak!

A szabálysértési bírságok – körülbelül – egyharmada foglalkozik a másodikként való megállással. Ezekben az esetekben már többször sikerült eredményesen fellebbezni, hiszen a másodikként megálló taxis szükség esetén odébb áll, így senkit nem akadályoz az elindulásában.

A büntetések második harmada már nehezebb dió. Ez a saroktól öt méteren belüli megálló problémája. Miatán általában pont ott nem áll más autó, a rendelt taxik ezért ott várják a kedves utast. Ne tegyük, ne álljunk meg a saroktól öt méteren belül!

Volt, akinek elfogadták a védekezését, miszerint műszaki hibás lett az autó, de volt, akinek nem. Számlát kértek a szervizből! Igaz, volt, aki ezt utólag sikeresen beszerezte, de jobb megelőzni bajt!

Juhász Péter



Utására váró taxis, senkit sem zavar, mégis megbüntették

Régi posta utca 3. terület
22 Jan 2011 17:13:38 Közép-kelet-európai téli idő

Újabb taxis kolléga „közigazgatási bírság határozatát” semmisítették meg szakmai lapunkban megjelent írás segítségével

EREDMÉNYES FELLEBBEZÉS

Tavaly augusztusban közöltünk egy írást az egyik rendőrhatalóság döntéséről, amikor visszavontak egy közigazgatási bírságot. Ugyanis szerintünk ha a taxis megáll „másodikként”, mert nem tehet mást, de autójában marad, nem követ el szabálytalanságot, hiszen ezzel nem akadályozza senkinek az elindulását. Ha ugyanis valaki el akar indulni, a taxis egyszerűen félreáll.

Most újabb kolléga jelentkezett szerkesztőségünkben, hogy az

20 évvel ezelőtt arra vágytam, hogy keressek 60 ezer forintot havonta és legyen egy 1991-es évjáratú Golfom. Mára mindez teljesült.

említett írásban megjelentek felhasználását követően, megsemmisítették a rá kirótt közigazgatási bírságot. Rövidítve és szerkesztve a határozat:

HATÁROZAT

A Vas Megyei Rendőr-főkapitányság határozatát megsemmisítem.

A határozat a közlés (kézhezvétel) napján jogerős és végrehajtható, ellene további fellebbezésnek helye nincs.

Elrendelem, hogy az ügyfél által megfizetett fellebbezési eljárási illeték visszautalásáról az elsőfokú hatóság intézkedjen az illetékes adóhatóság felé.

INDOKLÁS

A Vas Megyei Rendőr-főkapitányság 30 000 forint közigazgatási

bírság megfizetésére kötelezte közlekedési szabály megszegése miatt.

Ügyfél e határozattal szemben fellebbezést terjesztett elő.

A fellebbezésben foglaltakat, a felterjesztett iratokat, valamint a rendelkezésre álló bizonyítékokat megvizsgáltam és ennek eredményeként az alábbiakat állapítottam meg.

A Vas Megyei Rendőr-főkapitányság hivatalból indított közigazgatási eljárás során megállapította, hogy a járművel a megállásra és a várakozásra vonatkozó 41. § (2) bekezdés d) pontban foglalt előírást megszegve álltak meg.

Az ügyfél fellebbezést terjesztett elő, melyben előadta, hogy az

adott helyen és időpontban nem várakozott tilosban és nem állt meg szabálytalanul. Ezt bizonyítani is tudja. Mivel közfeladatot ellátó személy és a megállás ezen közfeladat ellátásához volt szükséges.

A rendelkezésre álló képi bizonyítékok alapján megállapítható, hogy a gépjármű megállt a szabályszerű helyszínén, azonban az nem állapítható meg egyértelműen, hogy a megállásnál hosszabb ideig tartózkodott egy helyben.

Fentiekre való tekintettel megállapítottam, hogy az elsőfokú hatóság a döntéshozatal során nem a teljes körűtekintéssel járt el a szabályszerű tényének megállapítása tekintetében.

A KRESZ 41.§ (2) bekezdés d) pontja előírja, hogy tilos várakozni ott, ahol a jármű szabályosan várakozó másik jármű megközelítését vagy elindulását akadályozhatja.

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 Kolléganők, 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.

Jelenleg 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 év

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

Folytatás a 6. oldalról

A várakozás fogalma: járművel a megállásnál hosszabb ideig történő egy helyben való tartózkodás.

A KRESZ 1. számú függelék III/d pontja alapján megállásnak minősül a járművel a be- és kiszálláshoz vagy a folyamatos fel- és lerakodáshoz szükséges ideig, illetőleg – ha a vezető a jár-

műnél marad – egyéb okból legfeljebb 5 percig történő egy helyben tartózkodás.

A fentiekre való tekintettel az elsőfokú határozatot megsemmisítem.

Budapest rendőrfőkapitánya nevében és megbízásából:

XY rendőr őrnagy,
osztályvezető

Köszönjük a kollégáknak, hogy megkereste szerkesztőségünket. Reméljük, hogy egyre több taxinak tudunk szakmai segítséget nyújtani a hasonló közlekedési bírságokkal szemben. A legfontosabb: nem feladni! Levelezni, segítséget kérni, mindent megpróbálni!

J. P.

Csak tudnám, melyik bunkó találta ki, hogy a „selypíték” ige S-sel, a „raccsolok” pedig R-rel kezdődjön!

* * *

Az önbizalom az a nyugodt, magabiztos érzés, ami a pofára esés előtt eltölti az embert.

Respekt

Respektál: elismer, becsül, tiszteletben tart

Most mitől lettünk hirtelen ilyen büdös-lábúak? Nem hiszem, hogy a taxis társadalom egyik évről a másikra elvetemült módon, arcán sátni vigyorral úgy döntött, hogy mostantól márpedig megszegi a szabályokat. Pedig a saját – nem reprezentatív – statisztikám ezt támasztja alá. 2010 márciusáig alig egy-egy kósza eset fordult elő, amikor a taxis nehezmenyete, igazságtalannak találta a szabálysértési büntetést. Legtöbbször rábólintott a rendőri intézkedésre, és – ugyan nem szívesen, de – kifizette a sarcot. Tavaly március óta azonban a feljelentések, tizszeresére, hússzorosára, vagy még nagyobb arányúra nőttek. Mivel kevésbé valószínű, hogy a taxisok változtak volna ilyen hirtelen, jogos a felvetés, hogy a hatóság „felfedezte” a közterületi kamerák felvételei alapján való szabálysértési büntetések lehetőségét. Nem is lenne ezzel baj, ha a közlekedésbiztonságot és a köznyugalmat szolgálnák ezek az intézkedések. A helyzet azonban egészen más, mondhatjuk elkéserítő.

Nyilván vannak olyan emberek, akiknek a lakása, munkahelye előtt mindig van legalább egy szabad várakozóhely. Talán olyanok is vannak, akik egyenesen hatalmas parkolók közepén, vagy a kinn a végtelen pusztában élnek. A mi utasaink azonban nem áttalannak zsúfolt utcákon, főútvonalakon, vagy utcasaroktól, gyalogátkelőhelytől öt méteren belül álló házakban lakni. Taxit meg azért rendelnek, mert sietnek, esetleg nehezen járnak, vagy egyszerűen csak kényelmesek. A taxi azonban már nem állhat meg a lakásuk előtt, mert megbüntethetik.

Ma már olyan „főbenjáró” esetekben is jön a harmincezres csekk – az utóbbi napokban kettő is –, amikor a taxi a drozton áll, de a járdára merőlegesen felfestett várakozóhelyek helyett a járdával párhuzamosan várja utasát. Benn áll tehát a taxiállomás területén, senkit nem zavar vagy akadályoz (megjegyzem, mindkét eset éjjel 1-2 óra körül történt). Az már csak hab a tortán, hogy ilyenfajta taxiállomások létesítése minden szakmai hozzáértést nélkülöz, és talán ez az, ami a forgalombiztonságra igazán veszélyes – gondoljunk csak a Kossuth téren, Klauzál téren vagy a Március 15. téren lévő taxiállomásokra. A „szakszerű” elgondolás és a felfestés

szerint ez ugye úgy működne, hogy ha az első helyen álló taxi utassal távozik, akkor a többi négy vagy öt behalad a forgalomba, és egy hellyel arrébb visszatolat. Agyrémi! Ezért aztán a legtöbbször a józan eszüket használva inkább a járdával párhuzamosan állnak meg – akár egymás mellett – és úgy várják az utasokat. Ma már ez is büntetendő.

Néha azt hiszem, hogy ezek az emberek, akik a mi „szabálysértéseinket” fényképezik, dokumentálják, és elbírálják, szinte nem is ebben a világban, hanem valamiféle „Valóvilágban” élnek. Ahol minden ablak mögött kamera van, ahol a főrendező mondja meg, hogy mikor mit kell csinálni, és ha eltérsz a szabályoktól, akkor három napig nem kapsz piát. Hacsak a nézők másként nem döntenek...

Ennek a fajta kicsinyeskedő, vonalas, szórászhasogató szabály-megkövetelésnek semmi köze a közlekedésbiztonsághoz, a renhez! Nincs visszatartó ereje, nincs nevelő hatása. Csak annyit ér el, hogy a taxis ezentúl nem az utat nézi, hanem nyakát csavargatva kamerákat vizslat a házfalakon, oszlopokon, amikor a címhez közeledik. Szolgáltatni ugyanis ezentúl is kell, az utasnak nem mondhatjuk, hogy ballagjon el a legközelebbi szabad parkolóhelyig, ami esetenként több száz méterre van. Vagy még ott se. Az éjjel hazaérkező utast nem tehetjük ki lakásától túl messze, mert ma már nem egy életbiztosítás a sötét utcákon egyedül hazafelé botorkálni. Meg egyébként is: azért hívott taxit, hogy az hazavigye. Ha sétálni akarna, akkor gyalog menne. Nem beszélve arról ha netalán hölgy az illető utas. Aki sokszor még arra is megkéri a taxist, hogy várja meg, amíg biztonságosan a kapun belülré ér. Na ezt ma már nem tehetjük meg, mert a kamera mindent lát. Pedig ezzel a néhány másodpercig tartó „szabálysértéssel” esetleg egy zaklatást vagy egyéb bűncselekményt sikerült megakadályoznunk...

Félreértés ne essék: nem a rendőrség vesztette el a respektjét! Továbbra is mélyszélesen tiszteljük azokat a rendőröket, akik a bűnözőkkel szembeszállva, sokszor testi épességüket vagy akár életüket is kockáztatva érvényt szereznek a törvénynek. Minden elismerést megérdemelnek, akik szolgálatukat a törvényességbe vetett hittel, a köz érdek-

ben végzik. Ők valóban a rendet őrzik, szolgálnak és védenek.

Ugyanakkor amiről itt fentebb beszéltem, annak túlnyomó része csak pusztá pénzbeszedés, úgyhogy akár át is lehetne telepíteni az egész hóbelevancot a Díjbeszedő Vállalathoz...

A hatóság tekintélyével kapcsolatban nemrég hallottam egy kis történetet. Egy magyar rendőr, idegenbe szakadt bátyját meglátogatva, eljut egy amerikai kisvárosba, és ott lehetősége nyílik rá, hogy tolmács segítségével tapasztalatot cseréljen a városka sheriffjével.

– Ti hogy ellenőrzitek a gyorshajtókat?

– Ha úgy látom, hogy ha valaki gyorsan hajt, mögé megyek az autóval, felveszem azt a tempót, amivel ő hajt. Ha ez a tempó magasabb a megengedettnél, akkor megállítom és megbírságolom.

– És hogy bizonyítod, hogy valóban gyorsan hajtott?

– Nem értem a kérdést.

– Mivel bizonyítod be, hogy tényleg a megengedettnél gyorsabban ment?

– Hát, mögé megyek és megnézem a kilométerórám, hogy mennyit mutat, ha felveszem a tempóját.

– Igen, de hogy bizonyítod?

– Nem értem... – mondja a sheriff.

– Hát, tegyük fel, az ember azt mondja, hogy nem is ment annyival.

– Nem mond ilyet.

– Miért nem?

– Mert én vagyok a sheriff. Én megmondom, mennyivel ment, és ő fizet.

– És ha nem fizet?

– Akkor 24 órán belül bíróság elé állítjuk.

– És ott mivel bizonyítod, hogy gyorsan ment?

– Nem értem... – gondolkodik el a sheriff, majd a tolmácshoz fordul:

– Azt lefordította neki, hogy én vagyok a sheriff...?

Persze némiképp idealizált a történet, főleg a mai körülmények között, de ennek kapcsán néhány kérdés óhatatlanul felmerül bennünk. Vajon nálunk lesz valaha a rendőrnök ilyen megkérdőjelezhetetlen tekintélye? Másképp fogalmazva: nálunk lesznek olyan rendőrök, akik nem élnek vissza hatalmukkal, akiknek a tudását, becsületét, szándékának tisztaságát, a köz érdekében végzett szolgálatát elismerjük, akinek a szavában nem kételkedünk? Akit respektálunk...?

- oli -

Minden részletre kiterjedő, kétéves garanciával

CITROËNEK LPG-VEL IS

Korábban már beszámoltunk arról, hogy a Citroën Hungária Kft. lehetővé tette az általa forgalmazott autók gázüzemre történő átalakítását. Ennek megfelelően tavalyi év vége óta már megvásárolhatók a vegyes – benzin, gáz – üzemre átalakított autók a márkakereskedésekben. Az év elején meg született a megállapodás a garanciáról is az

importőr, illetve a Landireno LPG átalakító készletének hazai forgalmazója és szervize, a Medic-Car Kft. között. E megállapodás kiterjed a MAPFRE által nyújtott biztosításon keresztül a gyári garanciából egyébként kizárt alkatrészekre is. A részletekről Tüttö Lászlót, a Citroën Hungária Kft. flottaértékesítési igazgatóját kérdeztük

• Mi a tapasztalatuk, félnek a vásárlók a „gázos” autótól?

• Sajnos korábban sok téves hiedelem terjedt el autós-körökben. Például, hogy ezek a járművek tűz- és robbanásveszélyesek, így használatuk során veszélybe kerülhet az autó vezetője, utasa, sőt környezete is. Ez természetesen nyomokban sem igaz. A gázautók ilyen jellegű problémáit igazoltan csak a házi-lyagos szerelések alatt elkövetett súlyos szabálytalanságok, szakszerűtlenségek okozták. Az átalakításokat végző szakszervezetek az elmúlt évek során kellő tapasztalatot szereztek, továbbá megfelelő műszerezettséggel rendelkeznek a biztonságos átalakításokhoz, javításokhoz. Bal eset esetén pedig a hagyományos üzemanyag-tartály nagyságrendileg több problémát okozhat, mint a minden szempontból jelentősen túlbiztosított LPG-tartály.

• A gazdaságosságra vonatkozóan vannak tapasztalataik?

• Talán a szerintem leglényegesebbel kezdeném: az üzemanyag átlagára már közel van a sokak által előre jelzett 400 fo-

rinthoz. Az is lehet, hogy amire ez a beszélgetés megjelenik, el is éri azt. Egy ilyen helyzetben a 30-40% üzemanyagköltség-megtakarítás komoly érv lehet vásárlás előtt. E mellett a kisebb olajfogyasztásból és a kétszeres olajcsere-periódusból adódó megtakarítás is számottevő tétel lehet az autót munkaeszközként használó taxinál. A motorkopás 30-40%-os csökkenése szintén a pozitív tulajdonságait erősíti az LPG-vel történő autózásnak, még akkor is, ha ennek haszna csak évek múlva lesz forintokban is mérhető.

• Melyek az átalakítható modellek?

• Nézzük őket felsorolásszerűen a lökettérfiggyal és a teljesítményadatokkal együtt:

C3 1.4i 75 / C3 1,4VTi 95 / C3 1,6VTi 120;

C3Picasso 1,4VTi 95 / 1,6VTi 120. A C3 Picasso az a típus, amelyiket – ha a számozás szerinti emelkedő sorrendben haladunk – lehetséges taxiként mindenképpen említeni kell. Ez egy kisautó-alváza épült egyterű, mely szögletes formája miatt nagyon jól kihasználható belső térrel rendelkezik. Közel 400 literes csomagtartójával jól pakolható,

tehát taxizás céljára igencsak alkalmas lehet. Érdemes megfontolni. Annak ellenére, hogy tudom, rengeteg fajta besorolás van a taxitársaságoknál.

A C4-es eleve új autótípus, és van, aki pont ezért szeretné. Érdekesképpen elmondom, hogy a gyár annyira preferálja a gázüzeműt, hogy a C4-nek van már gyári LPG-s változata is, amit áprilistól kezdenek gyártani. A gázszett szállítója a „gyári” típushoz is a Landireno. Annyi különbség van az általunk kínált és a gyári kialakítású között, hogy míg az utólagos beszerelésnél a motornak és a gáznak is külön elektronikája van, addig a gyári szerelésnél ez közös egységet képez. Nem kis büszkeséggel tölt el, hogy a Citroën Hungaria Kft. e tekintetben úttörőként lépett fel. Az LPG-re történő átalakítás előbb kitaláltuk, mint a gyár...

/C4Picasso/GC4Picasso 1,6VTi 120

Ezek a taxisok között talán legnépszerűbb autók. Akár az 5, akár a 7 üléses verzió. Tapasztalatok szerint taxizás céljára az 1.6-os benzines motor ideális ebbe az autóba.

Xsara 1,6i16V; ilyen ugyan

már nincs gyártásban, de lehet hozzá kérni az LPG-t használatban. **Berlingo First** 1.4i; **Berlingo3** 1.6i-16V 90 / **Berlingo3** 1.6VTi 120. Ne feledkezzünk meg erről a modelltől sem. Ha a londoni taxi klasszikus formáját és funkcióját ideálisnak tekintjük, úgy a Berlingo az, ami a legjobban hasonlít erre a típusra. Hiszen belülről jól kihasználható teret eredményez, nagy fejmagassággal, ahová könnyen beszállnak még a magas emberek is. Az ülések akár egyesével is dönthetők, állíthatók. További pozitívum a hátsó toléajtó, ami taxiüzemben ideális. Innen a ki- és beszállás a szűk utcákban, a nagy forgalomban kevésbé balesetveszélyes, mint a hagyományos ajtókkal szerelt változatokból. A nagy csomagtartó további jópontokat hozhat a Berlingo-nak.

• Melyik a legnépszerűbb LPG-vel felszerelt modell?

• Erre nagyon nehéz válaszolni, mert a taxisok elsősorban a C4 Picasso-t viszik LPG-re átalakítva. Ugyanakkor a Citroën M5-nél már három, egyébként a saját céljaikra átalakított Berlingo került ügyfélhez úgy, hogy megláták, és azonnal vitték is. Voltak, akik az ilyen átalakított Berlingo-t kipróbálták és rögtön rendeltek egyet, újonnan.

• Hol és hogyan történik az átszerelés és a karbantartás?

• A gépkocsik átalakítása a Medic-Car Kft. saját bázisán, Dunakeszin, vagy az általuk LPG-beszerelésre felhatalmazott gázautó-szervizben, illetve a vásárlás helyéig legközelebb, az ilyen tevékenységre feljogosított Citroën-szakszervizben történhet. Az átalakítás teljes vállalási határideje a megrendeléstől számított 1 hónap. Az átszerelés időigénye 3-8 munkanap. A gázüzem forgalmiba történő bejegyzéséhez a gépkocsit műszaki vizsgára kell vinni. Az átalakítás ára az alábbi szolgáltatásokat tartalmazza: az átalakítás teljes anyagköltségét, az átalakítási munkadíjat, a műszaki vizsgához szükséges átalakítási engedélyt és a műszaki vizsgáztatás költségét.

• A bevezetőben szereplő ki-tétel szerint a gyári garanciá-

Fuvarok átadása

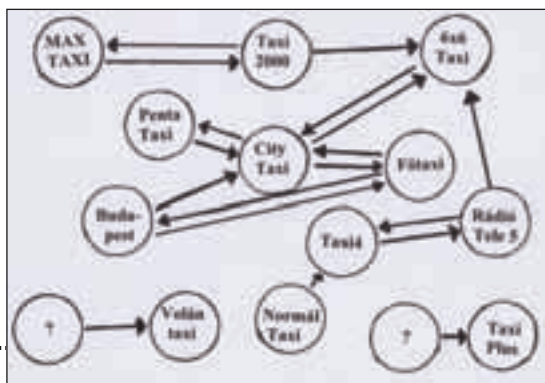
Érdekes írás jelent meg nemrégiben lapunkban a fuvarok átadásáról a taxis társaságok között. Szokatlan, hogy ilyen ínséges idő-
ben átadja a munkát valaki a konkurenciának. A mi társaságunknál ez bevett gyakorlat, de nem tudtam, mi a helyzet a többiekénél, ezért tettem egy körsétát a különböző társaságoknál.

Meglepő, de majd minden társaság részt vesz ebben az „adok-

kapok”-ban, mert ez az utas érdeke. Ha én nem tudok kocsit küldeni, küldjön más. Aztán legközelebb visszakapja a kölcsönt. Az információk a kollégáktól származnak, az esetleges pontatlanságért, előre is elnézést kérek.

Természetesen nem tömeges fuvarátadásokról van szó, hanem egyedi esetekről. De azért még a januári sanyúságban is előfordult, hogy átadott fuvarokat, mert nem talált saját szabad taxit ez vagy az a társaság.

- J. -



ból eredetileg kizártak néhány elemet. Melyek voltak ezek és pontosan mit takar most az érvényes a garancia?

• Korábban a műszaki kollégák javaslatai alapján a szelepekre, a szelepszár-szimmeringekre, a hengerfejre és a kipufogórendszerre nem terjedt ki a gyári garancia. Ezen a gázátalakító beszerelője – a Medic-Car Kft. - és a MAPFRE által kötött biztosítás alapján most változtattunk. Ennek megfelelően minden általunk eladott új gépkocsira kilométer-korlátozás nélküli kétéves garancia érvényes. Ez eddig is így volt, a benzines, illetve dízelautóinkra. Ebbe most már beleértendő a Landireno LPG-átalakítóval, a szerződött szervizben átalakított Citroënek is. Maga az LPG-készü-

lék tartozékaival együtt saját gyártói garanciával rendelkezik, mely szintén kilométer-korlátozás nélkül, két évre szól. A beszerelésre is ez a jótállási idő vonatkozik.

• Amennyiben a taxis ügy döntene, hogy használt Citroënjébe szeretne LPG-átalakítót szereltetni, teheti?

• Természetesen. Amennyiben ez az autó még nincs kétéves, úgy legfeljebb az a furcsa helyzet állhat elő, hogy a járműre vonatkozó kétéves garancia előbb jár le, mint ami gázzalra vonatkozik, mert ez utóbbi a beszereléstől értendő. Ha a gépkocsi már nem garanciális, úgy nyilván csak az LPG-átalakítóra lesz jótállás, az említett időtartamra.

• A szavatosságot érinti a gázbeszerelés?

• Hátrányosan semmiképp. Ami esetleg kérdéses volt a műszaki kollégák részéről, arra – mint ahogy már említettem – a Medic-Car Kft. kötött külön biztosítást.

• Hol végezhető el a beszerelés, illetve a javíttatás?

• Először is érdemes tudni, hogy az ilyen autók karbantartása, javítása különböző előírások meglétéhez kötött. Szerelésüket csak képzett szakember, az erre alkalmassá tett műhelyben végezheti. Így vannak olyan kereskedések, melyek már jelenleg is önálló beépítő szakmühelyként vannak nyilvántartva, és vannak, melyek csak a javítást és az értékesítést vállalhatják. A Citroën M5 Center például már a gázos autókra is megszerezte a hatósági vizsgáztatási jogot.

• Amennyiben a vásárló még a vásárlást megelőzően kéri autójának LPG üzemmódra történő átalakítását, akkor ennek bekerülési ára a banki hitelbe beszámítható?

• Erre konkrét választ nem tudok adni, mert a hitelfeltételek kialakítása a finanszírozótól függ. Gondolom, megoldható, hogy a teljes autóértékbe beszámítsák a gázzal árát is, vagyis hogy a hitelkonstrukció keretein belül az ilyen átalakítás is a részletfizetés részét képezze. Ám ez nem rajtunk múlik, hanem a kiválasztott hitelfolyósítón. A konkrét feltételekről vásárlás előtt a márkakereskedések adnak pontos, személyre szabott tájékoztatást.

• Köszönöm a tájékoztatást!

- Kó -

Tisztelt Szerkesztőség!

Januárban közöltük olvasónk levelét, melyet megszüntetett taxiállomásokkal kapcsolatban írt az illetékesnek. Sajnos ezek szerint a problémára nem érkezett megnyugtató válasz, mert itt az újabb levél. Természetesen a név és cím – a korábbi levélhez hasonlóan – a szerkesztőség rendelkezésére áll.

Fővárosi Taxiállomások Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kft.

1016 Budapestm Krisztina krt. 93–99.

Dr. Komáromi Endre Ügyvezető Igazgató úr részére.

Tisztelt Ügyvezető Igazgató úr!

Mi, a fővárosban taxis személyszállításhoz élő vállalkozók, sajnálatos tudomásból élve a 2011. 01. 04-én kelt és az Ön részére elküldött, a megszüntetett taxiállomások visszaállítását szorgalmazó levelünkre sem elektronikus, sem pedig postai úton, de még csak a médiákon keresztül sem, a mai napig nem érkezett válasz. Továbbra is szeretnénk ezeknek a taxiállomásoknak az eredeti helyére, vagy a közlekedési csomópontokhoz közelebbi helyre való visszaállítását.

Amint az Ön előtt is ismeretes, ma Budapesten számtalan taxis kollégát ér rendőri atrocitás munkavégzés közben, vagy egyszerűen csak feljelentés és bírságolás a térfelügyelő kamerák felvétele alapján. Mindezt még az is tetőzi, hogy a Belváros déli részén, és az azzal határos kerületek (VIII-IX.) találkozásánál, melyek a közlekedés szempontjából nagy forgalmat bonyolító csomópontok, mint például az Astoria, a Kálvin tér, ahol nemcsak több buszjárat és villamosvonal találkozási és átszállási pontja, de mindkét helyszínen jelentős utasforgalmat lebonyolító metróállomás is van, számos taximegállót megszüntettek.

Engedje meg, hogy ezeket a megszüntetett taxiállomásokat ismételt felsoroljam:

V. ker. Kecskeméti utca 1. / 3 férőhely,

V. ker. Múzeum krt. 9. / 3 férőhely,

V. ker. Múzeum krt. 39. / 3 férőhely,

VIII. ker. Múzeum krt. 4-6. / 6 férőhely,

VIII. ker. Üllői út 4. / 4 férőhely,

A jelzett helyszíneken az utóbbi években útfelújítási és területrendezési munkálatok folytak, melyek azonban már hónapokkal ezelőtt befejeződtek, viszont a taxiállomások nem kerültek vissza eredeti helyükre. Nem nehéz megjósolni, hogy a jelenleg még zajló felújítási és területrendezési munkák alatt álló Károly körút – Bajcsy-Zsilinszky út eleje által határolt területen is, a rekonstrukciós munkálatok befejezése után, a most még ott lévő taxiállomásokat is meg fogják szüntetni.

Ez viszont a számunkra **elfogadhatatlan!**

És nem csupán azért, mert a ma taxizásból, taxis személyszállításhoz élő létszámához képest is csekély férőhely van kialakítva a meglévő taxiállomásokon, hanem azért is, mert az adott területen élő, a taxisolgáltatást rendszeresen igénybe vevő emberek szabad helyváltoztatásához való joga is sérülhet ez által. Arról már nem is beszélve, hogy az éves drosztdij megfizetésekor ezekért a megszüntetett férőhelyekért is fizetünk. A taxiállomások megszüntetésével minket a KRESZ-szabályok folyamatos megsértésére kényszerítenek.

De elfogadhatatlannak tartjuk, az esetlegesen kialakításra kerülő taxiállomások mellékcákban való elhelyezését, **elrejtését** is. Nem csak azért, mert aki taxit szeretne igénybe venni, az általában a főútvonalakon keresi a taxit, de az URH-készüléken történő fuvarfelvétel szempontjából is ezek többnyire használhatatlan, leánykolt helyek.

Továbbá, ha már fizetünk ezekért a taxiállomásokért, szeretnénk, ha olyan helyeken lennének, ahol meg is tudjuk keresni a pénzt, ami-be ez kerül nekünk.

Szeretnénk, ha figyelembe venné, hogy nem

önjelölt érdekképviseletek neve mögé bújva, hanem az utcán dolgozó, a problémát a maga valóságában érzékelő vállalkozókként kerestük fel Önt levelünkkel, immáron második alkalommal.

Bízunk abban, hogy kérésünket fontolóra veszik, és az kedvező elbírálás alá kerül. Esetleg javaslatainkat is kikéri a taxiállomások helyének kijelölésénél. Ehhez bármely, az Ön által megjelölt időpontban és helyszínen hajlandóak vagyunk a taxiállomások helyének kijelölése céljából történő egyeztetésre elmenni.

Továbbá, tájékoztatnom arról, hogy a **taxiállomások visszaállításának érdekében a taxis vállalkozók között aláírásgyűjtésbe kezdtünk**. Az aláírásokat egy előre egyeztetett időpontban szeretnénk átadni Önnek.

Reményeink szerint azonban sikerül békés körülmények között, mindenki számára kedvező megoldást találni. Ellenkező esetben szükség szerint bevonjuk az országos médiákat, tüntetéseket és tiltakozó felvonulásokat szervezünk.

Budapest, 2011. február. 14.

Tisztelettel:

T A

A tőzsdeügynök a parkolóban összetörve találja a vadiúj Jaguárját. Szerencsére a szélvédőn talál egy cédulát: „Elnézést, az én hibám”, alatta egy telefonszám. Az ügynök gyorsan tárcsáz, a vonal túlsó végén megszólal egy hang:

– Lelki segély szolgálat, miben segíthetünk...?

*** * ***

Két barátnő beszélget:

– Hallom, válófélben vagytok a férjeddal – mondja az egyik.

– Igen, vallási nézetkülönbségek miatt – feleli a másik.

– Vallási okok miatt?

– Igen, én nem hiszek abban, hogy a férjem lenne az Isten.

REMÉNYKEDÉSEINK

Szinte egybehangzó véleménye a taxis kollégáknak, hogy az a helyzet, az az üzleti környezet, amelyben ma dolgozni vagyunk kénytelenek, minden eddigénél kedvezőtlenebb. Mostanában nem találkozom olyan taxis vállalkozóval, aki ne azt mondta volna, hogy most sokkal rosszabbul megy neki, mint akár csak néhány évvel ezelőtt. Folyamatosan csúszunk lefelé, nem látjuk a kiutat, nem látjuk a megoldást, csak reménykedünk.

Reménykedünk abban, hogy majd valami felsőbb hatalom megoldja a mi problémáinkat. Megszületik a „taxis törvény”, aminek eredményeképpen negyedennyi taxis kétszeres tarifával fogja szállítani a tízszeres mennyiségű utast. Vagy bevezetik a fix tarifát, és az mondjuk 300 forint lesz kilométerenként. Nem győzők eleget csodálkozni azon, hogy még van, aki a fix tarifában látja a megoldást. Ébredjünk már, emberek! Ha valami csoda folytán előírnák nekünk a fix tarifát, az közelebb lenne a százötvenhez, mint a kétszázhoz! Miért gondoljuk azt, hogy egy magas politikai pozícióban lévő döntéshozó majd azt mondja a választóinak, hogy ezentúl csak kétszázötvenháromszáz forintért utazhattok kilométerenként, amikor tele van a város százövenért, százhatvanért szolgáltatató taxisokkal. Itt persze mindjárt jön a felhördülés, hogy de hát a gazdasági számítások! Annak alapján kell meghatározni a tarifát! De miért várjuk mi el bármilyen szinten lévő politikustól vagy szakembertől, hogy gazdasági számítások alapján határozza meg a tarifánkat, amikor mi magunk, akik a gyakorlatban alkalmazzuk azt, homokba dugjuk a fejünket, és mindenféle tervezés, számítás helyett csak a mai bevételre gondolunk?

Reménykedhetünk abban, hogy végre felemelik a maximált tarifát, és akkor drágábban vihetjük az utasokat. Szomorú hírem van: most is vihetnénk a maximális tarifáért, de nem tesszük. Ötven-száz forinttal alacsonyabb kilométerdíjért visszük az utasokat, mint amennyiért megtehetnénk. Olyan erős a verseny, hogy van csapat, amelynek már a 99 Ft/km is szerepel a ta-

rifái között, csak még nem alkalmazza. De azonnal be fogja vezetni, ha az „üzleti érdeke” úgy kívánja, még ha beledöglenek is a taxisai. Akik persze „nem döglének bele”, hanem fogcsikorgatva ugyan de el fogják fogadni, mert hát valahogy csak meg kell élni. Legalábbis ma. Hogy holnap mi lesz, abba jobb bele sem gondolni.

Visszük lefelé, egyre lejjebb a tarifákat, ahelyett, hogy az utazóközönséget kész tények elé állítanánk, és fix tarifát alkal-

kat vennének figyelembe. Persze akkor minőséget, igazi szolgáltatást kellene nyújtani, és arra még nem mindenki képes ebben a szakmában...

Reménykedhetünk, hogy érdekképviselőnk majd segít; felkészülten, okosan, jószágok hadával megy tárgyalni ügyeinkben. Hogy melyik érdekképviselő? Hát amelyikbe fizetünk tagdíjat! Ja, hogy egyikbe sem? (Taxitársaságod nem érdekképviselő, hanem üzleti vállalkozás.)

Rendeződik a helyzet a repülőtéren?

Természetesen nem tisztünk eldönteni, melyik taxitársaságnak van igaza a repülőtéren. Hogy ki használhatja a terminált utasvadászatra, és ki nem.

Ám a helyzet az utóbbi hónapokban tarthatatlanná vált, ebben talán egyetérthetünk. Erről beszámoltunk legutóbb: „Balkáni állapotok a repülőtereken” címmel.



A fizetőparkoló helyén lettek az új taxiállomások

A jelek szerint február végére kezd normalizálódni a fuvarfelvétel rendje a repülőtereken. Az illetékesek igyekeznek kiszorítani a terminálokról a szerződésben nem álló „fuvarszervezőket”. E mellett felszámolták az illegális taxiállomást is.

Persze a jelenlegi helyzet sem lehet végleges megoldás. Nem tudják hol letenni az autóikat azok, akiknek „táblázní” kell. A méregdrága fizetőparkolók igénybevétele a taxisok számára nem járható út! Erre a problémára valamilyen végleges megoldást kellene találni. **Tóth Tibor**



Forgalom előtt elzárt terület lett a régi „Rendelt taxi”

maznánk. Ne csodálkozz, ez nem mond ellent az előzőekben írtaknak, fix tarifa ugyanis már évek óta létezik. Úgy hívják, hogy 240 Ft/km. Minden budapesti taxisnak és taxitársaságnak jogában állna korlátozás nélkül ezt a díjtételt alkalmazni. Ha az utasnak nem lenne választási lehetősége, akkor beletörődne ebbe. Ha minden társaság, minden taxis ezt a tarifát alkalmazná, akkor nem az ár alapján választanának az utasok, hanem más szemponto-

Bármilyen furcsának is tűnik, senki sem fogja idejét, pénzét feláldozva, szaktudását, kapcsolatait bevetve érdekeinket képviselni pusztán csak úgy jótékonykodásból. Nincs ingyen ebéd! Persze lehet, mondjuk jelképes tagdíjat fizetni, de akkor csak jelképes eredményeket várhatunk. Szépen fogalmazott beadványokat és udvarias elutasító válaszokat.

Egyszer kiszámoltam, hogy ha az or-

Folytatás a 15. oldalon

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: *www.taxisokvilaga.hu*

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!
• karbantartás díj nincs!

Amit a **TAXI4**
biztosít számodra:

- URH rádió
- Szabadjelző
- POS terminál

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

Az akció nem vonatkozik a TAXI4 jelenlegi szerződéses állományára.

DIGITAXI

Taxióra 35 ezer forintért elvihető !

Újra kapható az EÖRDÖGH papagája.

Praktikus pótkijelző
kódkiíróval, térerőmérővel.

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

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



Országos szervizhálózat.

Új MAGASSÁGJELZŐ A REPÜLŐTÉRI GYORSFORGALMI ÚTON

Évtizedes közlekedési problémája a fővárosnak a repülőtéri gyorsforgalmi út helyzete. Évek óta folyamatosan jelezzük az itt tapasztalható gondokat a közlekedésszervezőknek. Néhány évvel ezelőtt egy vasgerendát tettek ki keresztben, de amikor leborotvált a turistabusz tetejét, gyorsan eltávolították.

Igaz, azóta a SHELL-kútnál levő gerenda szaggatja a magas járművek tetejét. Ráadásul akkor sem jó a helyzet, ha nem megy neki a jármű a korlátnak, hanem megáll előtte és szép lassan visszatol.

2010. december 12. volt a csúcspont, akkor egyetlen nap alatt három (!) kamion szorult be a gyorsforgalmi úton!

Reméljük, vége ennek a rémálomnak! Normál esetben az új jelzőlámpa alaphelyzetben „sötétben világít”. De ha jön egy magas jármű, akkor élesen pirosan és fehéren villog a lámpa, hogy „Hékás, ne menj fel a gyorsforgalmi útra!”

Köszönjük a közlekedésszervezők intézkedését!
J. P.

Alaphelyzetben az új jelzőlámpa „sötétben világít”!



Fred és Lilly összeházasodnak. Nincs pénzünk nászútra, ezért elutaznak Fred szüleihez vidékre, hogy ott töltsenek el egy hetet. Az első éjszaka után, reggel felkel a kis Johnny, Fred öccse, kimegy a konyhába és kérdezi az anyjától:

- Anyu, Fred és Lilly felkeltek már?
- Nem, kislíam.
- Tudod, mit gondolok?
- Nem érdekel, mit gondolsz. Indulj az iskolába!

Johnny elmegy az iskolába, majd hazajön délután. Kérdezi az anyjától:

- Anyu, Fred és Lilly kijöttek már?
- Nem, kislíam.
- Anyu, elmondjam, mit gondolok?
- Na, mondd, mit gondolsz!
- Azt hiszem, amikor tegnap éjszaka bejött hozzám Fred, hogy elkérje a vazelint, véletlenül a modellragasztómat adtam neki oda...

Folytatás a 12. oldalról

szágban dolgozó taxis vállalkozók hajlandóak lennének havonta egy doboz cigaretta, vagy két korsó sör árát rááldozva létrehozni egy igazi képviseletet, az havi 4-5 millió forintból gazdálkodva, irodával, infrastruktúrával, alkalmazottakkal, szakértők és jogászok bevonásával igazán hatékonyan működhetne. Ha lenne. De nincs. A helyzetet és a körülményeket, meg a taxisok hozzáállását tekintve szerintem a közeljövőben nem is lesz.

Reménykedhetünk, hogy csapatunk vezetője végre „észhez tér”, és nem vár a többiekre: normális szintre emeli a tarifát. Persze úgy, hogy az összes utas megmaradjon, sőt még nőjön is a számuk. Annak ellenére, hogy máshol ugyanezt, vagy hasonló szolgáltatást olcsóbban is meg tudnak szerezni. Ezt hiú reménynek nevezik. Vagy önáltatásnak...

Reménykedhetünk, hogy valamely vázslat folytán az összes társaságvezető egyszerre csak megvilágosodik, és mindenféle összehangolás vagy tárgyalás nélkül egyszerre felemeli a tarifákat bizonyos százalékkal. Néhány taxis úgy véli, ez lenne a valódi megoldás, hiszen a tarifák nőnének, de a csapatok közötti különbségek megmaradnának. Ez az elviekben működő megoldás a gyakorlatban azonnal elvérezne, a következő három ok miatt:

- A versenyhivatal rögtön lecsapna több száz milliós büntetésekkel.
- Van olyan társaság, amely már nem tudná emelni a tarifáját, mert közel az engedélyezett maximumon szolgáltat.
- Valaki biztos megszegné a nem létező megállapodást, és villámgyorsan megjelenéne a „Változatlan tarifával” matricák a kocsikon...

Reménykedhetünk, hogy a gazdasági helyzet oly módon normalizálódik, hogy egyszer csak egyre több ember akar taxival utazni. Vagy azért, mert több lesz a pénze, vagy azért, mert megnehezítik a gépkocsi-közlekedést, legalábbis a belterületen. Bevezetik a dugódíjat, egyre drágább a parkolás – ha egyáltalán van hely –, egyre drágább a benzín. Az állampolgár meg vagy BKV-val megy, vagy taxival. Lehet, hogy lesz ilyen, csak győzzük kívánni...

Reménykedhetünk, hogy végre valóban maximálják a taxik létszámát a fővárosban. A nem is titkolt óhajok szerint legalább ezer, kétezer taxissal kevesebb kellene. – Persze úgy, hogy én azért megmaradjak! – tesszük hozzá gyorsan. Igen, lehet hogy a létszám csökkenése az egy taxira eső utasok számát növelné. Ám ha nem találunk gyorsan valamilyen használható és ésszerű megoldást az aláígérgetések el-

kerülésére, akkor ugyanott leszünk mint eddig. Vagyis: több utas – még alacsonyabb tarifa. És továbbra is ugyanúgy ölünk egymást, mint most.

Reménykedhetünk, hogy tudunk autót cserélni, lehetőleg valami nagyobbra, jobbra, úgy, hogy csapatunknál a luxus kategóriába kerülünk. Na, akkor jönnek majd a jó pénzes utasok! Minden „A” kategóriás vidéki repteret mi viszünk majd! Így álmodozunk, miközben „vason van” a fékbrót meg a kuplung, mert hát kinek van ebben a nehéz gazdasági helyzetben 250-300 ezer forintja javításra? Nemhogy autót cserélni, még a meglévő karbantartani sem vagyunk képesek! Pedig az lasan már kihullik alólunk!

Állapodjunk meg abban, hogy taxinak beállítani egy autót a mai viszonyok között úgy, hogy megfelelő kategóriába kerüljünk, és környezetvédelmileg is megfeleljünk legalább 4-5 évig, minimálisan 3 millió forint befektetést igényel. Persze felvehetünk hitelt, mondjuk svájci frank alapút

(biztos, hogy ez jó ötlet...?) 30 százalék önrésszel, vagy euró, ill. forint alapút 40-50% önrésszel. Akkor az annyi mint... tegye fel a kezét, akinek van félretéve erre a célra mondjuk másfél millió forintja. Csak ennyien? És a többiek miből cserélnék majd...?

Ha minden, a vállalkozásból származó bevételünket elköltjük, és nem teszünk félre rendszeresen az új autóra, akkor gyakorlatilag megesszük azt. Gondoljunk erre minden étkezéskor: mmm... finom ez a sebáltó! Milyen zseni ez a lökhárító...! Nevetséges? Pedig ez az igazság – ha nem teszünk félre a vállalkozásunk megújítására, akkor a jövőnkét éljük fel...

Aztán reménykedhetünk még a lottó ötösben, meg a totó talitalálatban. Az is lehet, hogy meghal egy távoli, ismeretlen rokonunk, és ránk hagyja a vagyonát. Várhatjuk, hogy most már biztos kijön a három BAR a félkarú rablón. Reménykedhetünk. Hiszen tudjuk: a remény hal meg utoljára...

N. Z.

Piros 100 ezer, sárga 50 ezer (a zöld egyelőre ingyen van...)

Előző számunkban fotókkal illusztrálva közöltük azt a közlekedési szituációt, amikor a hatóság a sárga jelzésen való áthaladás miatt büntette meg kollégánkat. Ez a konkrét eset jól végződött, mert a kifogásra reagálva megszüntették az eljárást. Na persze nem szabálysértés hiányában, hanem az eljárás lefolytatásához szükséges jogvesztő határidő túllépése miatt...

Az eset kapcsán azonban felmerül a kérdés: most akkor már nem csak a piroson, hanem a sárgán sem szabad áthajtani? A KRESZ vonatkozó paragrafusára így szól (9.§ (4) bek.): „c) a kör alakú, valamint a nyilat vagy kerékpárt mutató folyamatos sárga fény a forgalom irányának megváltozását jelzi: az útkereszteződésnél – a kijelölt gyalogos átkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában a fényjelző készülék előtt – meg kell állni; ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni;” A hatóság újabban előszeretettel csak a mondat első felét idézi a szabályból, vagyis azt, hogy sárga jelzés esetén meg kell állni. A második rész, amivel a mondat folytatódik, azonban legalább olyan fontos: *ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni.* De mi számít biztonságos megállásnak? Ennek megállapításához vissza kell nyúlnunk középiskolai fizikai tanulmányaink azon részéhez, amely az út, idő és sebesség viszonyait taglalja.

Amennyiben a kereszteződést 50 km/órás sebességgel közelítjük meg, a gépkocsi 13,89 métert tesz meg másodpercenként. Egy gyakorlott gépkocsivezetőnek – márpedig a taxis az – körülbelül egy másodperc a reakcióideje. Nézzük, mit kell tennie, e rövid időszak alatt. Egyrészt döntenie kell, hogy vészfékezés nélkül, biztonságosan meg tud-e állni a kereszteződés (gyalogátkelőhely, útburkolati jel) előtt. Másrészt bele kell pillantania a tükörbe, hogy nem liheg-e a nyomában azonos sebességgel egy negyventonás kamion. Ebben az esetben ugyanis a biztonságos megállás fogalma egészen más értelmet nyer...

Ha úgy döntött, hogy fékez, akkor a reakcióidő alatt megtett úthoz az úttest tapadási tényezőit is figyelembe véve még további 12–15 métert kell hozzászámolnia, mint közvetlen fékút. Jeges időben ennél többet is (igaz, akkor nem megyünk ötvennel). Tehát egy-másfél másodperc alatt döntenie kell, ami egy rutinos taxisnak nem okoz nehézséget; szinte zsigerből érzi, hogy mikor kell a gázt, és mikor a féket nyomni.

Ez a helyzet azonban alapvető változáson fog átmenni, ha szokássá válik a sárga jelzésen való áthaladás büntetéssel sújtása. Ugyanaz történik, mint az utasért történő megállás esetén: nem a forgalmi szituációt figyeljük, hanem azt, hogy van-e kamera a kereszteződésben. Aki már „megégette magát”, vagyis kapott sárga jelzésen való áthaladásért ötvenezres büntetést, az meg ha kell, ha nem, rémülten vészfékezni fog. Ennek a szabálynak a félreértelmezett megkövetelése így nemhogy segítené a közlekedésszabálysértést, hanem további baleseti forrásokat indukál.

Egy székely atyafit megszólít egy utazó:

- Mondja, kérem, elérek ezen az úton a városba még vacsora előtt?
- El hát, ha addig nem eszik.

Előző, februári számunkban már néhány sorban hírt adtunk arról, hogy a fővárosi taxisok egy csoportja létrehozott egy, a közösség tulajdonában lévő fuvarközvetítő irodát. Ennek a taxisok birtokolta szövetkezetnek rövid bemutatását vállalta a megválasztott szövetkezeti elnök, Mándoky Csaba.

MEGALAKULT A PENTA TAXI SZÖVETKEZET

Sokunkban már nagyon rég ott motoszkált a gondolat, miként indulhatnánk el olyan úton, hogy mi taxisok ne legyünk kiszolgáltatva senkinek.

Az októberi nagy Tele5 taxis változás – ami egy jól működő taxitársaság teljes átalakulását indította el – sok kollégában újra felvillanó lehetőséget jelenített meg. Mindenki érezte, most itt a lehetőség elkezdni valami újat, valami mást.

Kezetben még igazán nem tudta senki pontosan hogy, és mit csináljunk.

Szép lassan azonban kirajzolódtak a szövetkezet körvonalai.

Az idővel hadilábon álltunk, hiszen éreztük, a lendületet meg kell tartanunk, a kollégák gyors változást akartak.

Minél hamarabb dolgozni szeretett volna mindegyikünk.

A szövetkezet létrehozási procedúrájának időigényessége miatt egy hét alatt felállítottuk a Taxiteam Kft.-t, irodánkat berendeztük és felszereltük a diszpécserközpontunkat.

Ezzel nyertünk annyi időt, amennyi szükséges volt a szövetkezet előkészítéséhez.

Szerencsésen eljutottunk a 2011. 02. 06-án lebonyolított alakuló ülésünkhöz.

Mivel a szövetkezet létrehozása anyagi ter-

heket rótt a kollégákra így azt 14 fő alakította meg. Természetesen a többiek, akik jelenleg is nálunk dolgoznak, bármikor beléphetnek ide, alapító tagi feltételekkel.

Szeretném hangsúlyozni, hogy mindegyik szövetkezet-alapító kolléga taxis!

Létrehoztuk az alapszabályt, meghatároztuk a hozánk csatlakozók belépési feltételeit.

Az eddigi irányelveken nem változtattunk. Tartjuk magunkat a régi tarifánkhoz és ahhoz, hogy az első száz fő könnyített feltételekkel lehet tagja a szövetkezetnek.

Erre a város lefedéséhez és az utasok gyors kiszolgálásához egyaránt szükségünk van.

Ezzel a létszámmal olyan fuvarszervező

szövetkezetet akarunk működtetni, amelyben a taxis meg tudja keresni a kenyerét nyugodt körülmények között!

A Vahot utcai központban bárki megtalál bennünket, de akár az utcán is szívesen állunk minden érdeklődő kolléga rendelkezésére.

Gyertek, és együtt építsük a jövőnket!

A pentások szívesen látnak minden belépni kívánó taxist, természetesen akkor, ha a belépési feltételek teljesülnek.

Szövetkezetünk célja, olyan taxis közösség létrehozása, ami az utasok kiszolgálása mellett a taxisok

érdekeit is szem előtt tartja!

A kollégák érdekeire mindig tekintettel leszünk. (Ketten tudnánk dolgozni – szankció nélkül, napi fuvarszám növelése – a létszám-növelés átgondolt mérlegelésével, vagy tagdíjat csökkentünk, vagy létszámstopot vezetünk be.)

Ha valaki nálunk bármilyen okból nem tud dolgozni, akkor arra az időszakra jelentős tagdíjkezdvezményt kap.

Ezek mind a szövetkezet adta lehetőségek.

A vezetőség igyekszik mindent megtenni annak érdekében, hogy a tagok akarata érvényesüljön.

Ebben a formában kimeríthetetlen lehetőségek vannak, csak emberek kellenek hozzá.

Ezúton szólok azokhoz a taxisokhoz is, akik messziről nézegetnek minket, bátran keressenek fel, vagy kérdezzenek az itt lévő tagoktól!

Jó lenne, ha tudatosulna bennetek:

Ez a taxisokról szól, és aki belül van, annak számít a véleménye!

A jelenlegi létszámunk csak az elinduláshoz volt elég, a fennmaradáshoz szükségünk van olyan kollégákra, akiknek fontos, hogy sorsukat maguk irányítsák!

Aki az elkövetkezőkben, ebben a formában szeretne dolgozni, az jöjjön!

25 évi taxizás alatt jómagam is sok kollégával beszéltem, de olyan sosem akadt, akinél semmilyen véleménye ne lett volna a taxizásról.

Azt hiszem, a Penta Taxi Szövetkezet mindenkinek lehetőséget ad a jövője irányítására.

Mándoky Csaba Penta Taxi 061-es, a Penta Taxi Szövetkezet elnöke



Mándoky Csaba elnök

BUDAPEST KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEIRŐL

A jelentős közlekedési fejlesztések a fővárosban egy időre valószínűleg lekerülnek a napirendről. A döntésnek nem szakmai, hanem anyagi okai vannak. Vagyis nincs pénz a kasszában, csak tartozás...

Am azért jó egy kicsit álmodozni, az ingyen van. Van három, a látszat szerint elfeledett közlekedési terv, mely korábban komoly vitákat váltott ki a lakosság, illetve a szakma képviselői között. Ezekkel kapcsolatban megkerestem Budapest közlekedési vezetőit. Először a kérdések, majd a válaszok.

I. Csalogány utca - V. Alkotmány utca közötti közúti alagút megépítése

Nyilvánvalóan kell egy közúti összeköttetés Buda „belvárosa” és Pest „belvárosa” között, a régi Kossuth-híd vonalában. Drága megoldás, de nincs más, gondoljunk csak Bécsre, vagy Münchenre! Közúti alagutak nélkül megbénul minden világáros közlekedése.

- A közúti alagút nyomvonala ma már nem az V. Alkotmány utca és az I. kerületi Csalogány utca között húzódik, hanem a vonalvezetéssel kapcsolatos előtanulmány szerint a közlekedési kapcsolatok szempontjából kedvezőbb a Szilágyi Erzsébet fasor és a Nyugati pályaudvar térsége közötti nyomvonal.

XIV. Nagy Lajos király út - XIII. Szegedi út közötti felüljáró befejezése

- Elfogyott a pénz az M3 autópálya építésekor, így nem készült el a Zugló és Angyalföld közötti felüljáró. Most mindenkinek (!) be kell mennie a Róbert Károly körútra, aki Zuglóból igyekszik Angyalföldre.

- A Szegedi úti felüljáró a közúti mellett tömegközlekedési funkciót is ellát majd, mivel rajta halad át a 3-as villamos vonala Angyalföldre.

3-as metró a repülőtérig

- 35 évvel ezelőtt az volt az elképzelés, hogy a 3-as metró

egészen a repülőtérig (!) megy majd, „kéreg alatt” végig az Üllői út vonalában. (Kőbánya-Kispest csak egy ideiglenes végállomás lett volna) Nincs még egy világáros, amelynek belvárosa ne lenne összekötve vasúttal, vagy metróvonalal a repülőtérrel.

- A Ferihegyi repülőtér kiszolgálására a metró helyett alkalmasabbnak tűnik a gyorsvasúti megközelítés. Kiépítése az Új Széchenyi-tervben is helyet kapott.

Köszönjük Budapest Főpolgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Főosztály vezetőjének válaszait és a befejező egyben reményt keltő sorokat is:

„A felsorolt fejlesztések tehát nem kerültek feledésbe és továbbra is aktuálisak. A Főváros új vezetése az újonnan alakult Budapesti Közlekedési Központ Zrt-vel együtt e régen elhatározott és ma is szükséges közlekedéscélkitűzések mielőbbi megvalósításán dolgozik.”

Juhász Péter

A név maradt, a célok változtak

TAGOKAT TOBOROZ A TGFSZ

Néhány évvel ezelőtt gyakorló taxisok alapították a Taxigépkocsivezetők Független Szakszervezetét, rövidített nevén a TGFSZ-t. Majd egyszer csak a szervezet eltűnt a köztudatból, egészen 2011 februárjáig. Ekkor derült ki, hogy ismét működik, működtetik. Kérdéseinket Farkas Zsolt /FZS/ elnöknek és Fárbbás Tibor /FT/ ügyvivő-szövívőnek tettük fel.

• Kezdjük talán a múlttal. A néhány évvel ezelőtt már működő szakszervezetről van szó, amit újra élesztettek, vagy ez csak egy névazonosság?

• /FZS/ Ez a szervezet a korábban már működő TGFSZ újraélesztésével jött létre, de felépítésünket, működésünket mi más képpen gondoljuk. Miután ennek a szervezetnek mára már sem tagsága, sem vezetése nem volt, megkerestük Bakucz Józsefet és gyakorlatilag elkértük tőle az általa alapított TGFSZ-t. Ezt új tagsággal, új nézetek képviselésével fogjuk működtetni. Természetesen a taxisok érdekeit kívánjuk érvényesíteni a döntéshozatali mechanizmusban. Szeretnénk előbb-utóbb megfelelő jogi védelmet is biztosítani számukra.

• A tagságban kire számítotok? Alkalmazott taxi-gépkocsivezetőkre, vállalkozó taxisokra, vagy taxikat birtokló vállalkozásokra?

• /FZS/ Ilyen jellegű korlátozást nem tervezünk. A nevünkben követhetően minden taxi-gépkocsivezetőkre számítunk, függetlenül attól, hogy milyen minőségben vezet a taxit. E körbe természetesen beleértjük a taxis szlengben egyszerűen csak droidként emlegetett alkalmazotti munkaviszonyban

dolgozó kollégákat is. Nem teszünk különbséget. Megvan annak is az oka, hogy valaki miért lett droid. Kényszerből, kényelemből, mindegy, nekünk ő is taxis. Ugyanazt csinálja, amit vállalkozó kollégája. Nincs különbség.

• Milyen célok a tüzetek magatok elé?

• /FZS/ Szeretnénk az Országos Taxis Szövetséggel párhuzamosan részt venni a fővárossal történő tárgyalásokon. Ugyanakkor



Kovács Miklós alelnök



Fárbbás Tibor

tagjainkat meg kívánjuk védeni a fuvarszervező irodák által esetleg elkövetett visszaélésekkel szemben is.

• Ez gondolom jogi védelmet jelent?

• /FT/ Igen! Tárgyalásokat folytatunk több igen jónevű ügyvédi irodával. Ők a taxisokkal kötött szerződéseket látva és az egyéni be-

számolókat hallva biztosítottak bennünket arról, hogy van lehetőség e téren is a hathatós jogi védelemre. Akár a bíróság előtt is.

• Ezért választottátok a szakszervezeti jelleget az egyesületi helyett?

• /FT/ Egy szakszervezetnek jóval szélesebb hatásköre van, mint bármilyen más érdekvédelmi tömörülésnek. Úgy gondol-

ekben lehet változtatni. A kérdéssel majd az új tagság dönthet.

• Hányan vagytok most a TGFSZ-ben?

• /FZS/ Jelenleg 10-en vagyunk, mint „újraalapítók”. A vezetőség háromtagú. Az elnök én vagyok, Fárbbás Tibor, mint ügyvivő, szövívő tevékenykedik, és Kovács Miklós az alelnök. A tagság már jelenleg is lefedi a nagyobb taxi-cégeket. Van köztünk citys, tele5-ös, 6x6-os, főtaxis, taxi4-es és szabadúszó is.

• Azt mondtad, hogy az OTSZ-szel párhuzamosan szeretnétek képviselni a taxisokat a fővárossal történő tárgyalásokon. Vannak közös célkitűzéseitek is?

• /FT/ Nagyon sok kérdésben azonos az álláspontunk. Például a létszám-tarifá-

tuk, hogy az a fajta jogkör, amit a törvény nekünk biztosít, elegendő lesz ahhoz, hogy megfelelő eredményeket tudjunk elérni.

• A TGFSZ, mint szakszervezet, melyik nagyobb szakszervezeti tömörüléshez tartozik?

• /FZS/ Jelen pillanatban Közlekedési Dolgozók Szakszervezetei Szövetsége /KDSZS/ tagsággal rendelkezünk. A jogviszonyt örököltük, ám természetesen ezen a tapasztalatok alapján a későbbi

taxiállomás-ellenőrzés megoldásának hiányát mi is a legfontosabb problémahalmaznak tekintjük. Ebben a négy konkrét kérdésben nem is térünk el a szakmát eddig képviselők javaslatától. De bizonyos részleteket másképp képzelünk el.

• Az utóbbi években egyetlen taxisérdek-képviselő sem ment el a Fővárosi Közgyűlés meghallgatására, hogy ott a szakma érdekében felszólaljon. Fárbbás Tibor ezt megtette. Lett ennek a felszólalásnak eredménye?

A székely a fiával fát vág az erdőben.

Egyszer csak megszólal a fiú:

– Édesapám, valahogy nehezen megy ez a fűrész, nem?

– Nem tudom, fiam, én most pipázom.

Könnyű Szellő, a gyönyörű, fiatal indián lány rátalál Üvöltő Farkasra, a fiatal, erős indián fiúra a nagy sziklánál, aki keservesen zokog.

– Miért sírsz, Üvöltő Farkas? – kérdezi Könnyű Szellő.

A fiú így felel:

– Üvöltő Farkasnak nem fáj, ha nyilvessző fúrja át a karját, Üvöltő Farkasnak nem fáj, ha puskagolyó tépi, de Üvöltő Farkasnak nagyon fáj, hogy Könnyű Szellő nem lehet az övé.

Könnyű Szellő meghatódva ettől a valamástól, nem gondolkodott sokat és odaadta magát. Egy hét múlva Könnyű

Szellő, a gyönyörű, fiatal indián lány ismét rátalál Üvöltő Farkasra, a fiatal, erős indián fiúra a nagy sziklánál, aki megint keservesen zokog.

– Miért sírsz, Üvöltő Farkas? – kérdezte Könnyű Szellő.

A fiú szomorúan válaszol:

– Üvöltő Farkasnak nem fáj, ha nyilvessző fúrja át a karját, Üvöltő Farkasnak nem fáj, ha puskagolyó tépi, de Üvöltő Farkasnak nagyon fáj, ha pisil...

Az alábbi levelet taxis kollégánk juttatta el Magyarországi miniszterelnökének, majd a Taxisok Világának is. Természetesen közöljük. Íme:

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Nem is tudom hirtelen, hogy hol kezdjem.... Talán ott, hogy a választások idején nagyon sokszor lehetett hallani a vállalkozások működőképességének megőrzését és a kisvállalkozók fenntartását ösztönző kijelentéseket. Én akkor nagyon örültem, hiszen egyéni vállalkozóként kisvállalkozónak számítok. Ráadásul már így is évek óta a veszteségesség határán táncolok, de erről egy picit később írnék. Nyugodtan aludhatnék, mivel fizetem az adót és a járulékokat, viszont most önmagam, a családom és a vállalkozásom fenntartása nyugtalanít. A könyvelőm nemrég értesített arról, hogy az új adózásban a bérplafon és a középiskolai végzettségem végett, havonta a dupláját fogom fizetni az államnak adó és járulékok formájában tekintve. Ezt nehezen tudom felfogni – és most kérem bocsássá meg nekem az őszinteségemet –, de ez csalódást jelent számomra! Csalódást, mert én bíztam Önben és a változásban! Csalódást, mert én nem akartam úgy leélni az életemet, ahogy a szüleim! Csalódást, mert így nem tudom fejleszteni a vállalkozásomat!

Most egy picit a vállalkozásomról.

Taxizom, egyéni vállalkozóként, saját közepkategóriás autóval, hitelmentesen. Idén nyolc éves lesz, és nem tudom, hogy ha bevezetik az új szabályozást (10 éves korhatár), akkor miből és hogyan fogok cserélni – ha úgy tetszik – miből fogom fejleszteni a vállalkozásomat...

Fogalmam sincs! Ugyanis még ezen kívül rengeteg problémával küzdünk. Többek között a létszám korlátozása, az ellenőrzés hiánya, a parlament által nyolc éve elfogadott hatóságilag rögzített ár bevezetése, a drosztok férőhelyeinek bővítése. Én tudom, hogy ezek nem tartoznak Önhez, annál inkább a Főváros vezetéséhez, tisztában vagyok vele. Csak hogy az elmúlt 15 évben senki sem volt hajlandó foglalkozni velünk, és most sem! Ennél másfél évvel előzőlt önszorgalomból elkezdtem az érdekvédelmet. Kaptam hideget-meleget a szakmán belül, de eltántoríthatatlan vol-

tam és vagyok most is, ami ezt illeti. Először Tarlós urat szerettem volna szóra bírni, de ez sajnos a mai napig nem jött össze. Akkor Wintermantel Zsolt úrral tudtam beszélni, és később szintén ő volt az, aki eljött egy kisebb megbeszélésre, ahol a többi érdekvédelmet proponáló személy is jelen volt. Azóta egy hangyányit felgyorsultak az események, szinte minden létező frakcióval tárgyaltunk, küldözgetjük a jobbnál jobb anyagokat, de valahogy sosem történik semmi...

Főpolgármester úr és Vitézy úr is tud problémáinkról, mivel én december 13-án be is sétáltam a Közgyűlés közmeghallgatására és benyújtottam egy igen összetett anyagot. Ezek után megkerestük a fent említett személyeket ismét. Levélben kértük a személyes találkozó létrejöttét, de választ sajnos máig nem kaptunk. A repülőtéri helyzet megoldása végett is számos problémamegoldó lehetőséget vázoltunk már, de idáig ebben a kérdésben sem történt érdemi döntés, pedig a helyzet ismét eléggé balkáni, és ez a véleményem szerint nem vet ránk jó fényt az Unió soros elnöksége alatt! Érthetetlen számomra, hogy nekünk magyaroknak miért ilyen nehéz lemászni más európai országban hatékonyan működő rendszert...

Szóval, a problémám nem csak az enyém, hanem egy társadalmi rétegé. Egy rétegé, amely vállalkozó akar maradni, fejleszteni szeretne, alkalmazkodik, ha kell. Egy rétegé, amely mára egy lenézett foglalkozássá vált, akiket megfélemlített az elmúlt húsz év városvezetése. Egy rétegé, amely emberként akar élni, becsülettel! Én tudom, hogy a mostani helyzet eléggé ramaty, van mit helyre hozni, de ez a réteg két évtized alatt mindig ezt hallotta! Mindig volt valami fontosabb nálunk...

Szeretnénk, ha most már meghallgatnának minket. Szeretnénk nem utolsóknak lenni a sorban. A tenni akarás megvan bennünk, és ez nem pusztán abban nyilvánul meg, hogy kerünk és akarunk dolgokat, hanem példát szeretnénk mutatni! Példát másoknak, akik szintén élni akarnak. Azoknak, akik nem akarnak belepustulni a sorsukba, akik lépni akarnak egy színttel feljebb. De ehhez foglalkozni kéne velünk, aminek legkisebb szikráját sem tapasztaljuk!

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Az imént percekig némán ültem a klaviatúra előtt, vajon mit írjak Önnek végezetül? Csak remélni tudom, hogy a fentiekben említett problémák halmaza felkeltette az érdeklődését annak ellenére, hogy bizonyára rengeteg dolga van a zsúfolt programot illetően. De megtisztelne a válaszával, esetleg egy személyes találkozó létrejöttének lehetőségével, Önnel vagy olyan politikussal, aki hajlandó lenne megoldani ezt a szocialista örökséget, amely iszonyú teherként nyomja a vállunkat, és most még erősebbé vált az adózási körülmények végett.

Köszönöm, hogy időt szakított a levelem elolvasására!

Tisztelettel és üdvözlettel:

Fárbás Tibor, egyéni vállalkozó
farbas.tibor@upcmail.hu

Megjegyzésként a taxis olvasóknak:

Lehet, most sokan olvassák értetlenül, mit is jelent az, hogy az eddigi járulékok és adó dupláját kell fizetni? Ez némi magyarázatra szorul.

A könyvelők rendre mást mondanak. Sokan a mindenkori minimálbér után fognak fizetni. Ám az APEH előadói nem ezt vélelmezik. A hivatal álláspontja az, hogy a taxi-gépkocsivezető egy szakma! Úgy vélekednek, hogy miután tanfolyamokra kell járni és csak ezek elvégzése után lehetséges a munkavégzés, így a bérplafon megállapításához az iskolai végzettség is szükséges! Evégett 94 000 Ft (középiskolai végzettséghez köve) után kell megfizetni a járulékokat, nem pedig 78 000 Ft után, az új szabályoknak megfelelően. A személyi jövedelemadó megállapítása is változott, sok mindentől függővé tették, de erről már mindenki hallhatott korábban.

Írtam egy levelet az APEH-nek is, mivel az eltérő szakmai vélemények tisztázására csak a hivatal adhat pontos, elfogadható választ. Ha netán mégsem elfogadható számunkra, akkor az érdekvédelemnek kell szerepet vállalnia az ügyben.

Üdvözlettel:

Fárbás Tibor /Málna/

A „megjegyzésként” leírtakkal szerkesztésünk nem mindenben ért egyet. A témával külön cikkben foglalkozunk e számban. Lásd a 3. oldalt. **A szerk.**

• /FT/ Sajnos semmi!

• **Amennyiben valaki szeretne belépni a TGFSZ-be, illetve csak érdeklődni, hol teheti?**

• /FZS/ Ezt többféle módon képzeljük el. Első körben a honlapunkon, a www.tgfsz.org.hu-n érdemes tájékozódni. E mellett terveink szerint szórólapozni fogunk a taxidrosztokon, a sorsolási helyeken, a kollégák között. A kiosztott tájékoztató szöveg tartalmazza majd elérhetőségeinket, illetve április 5-én kedden, a Lurdy-házba tervezett bemutató gyűlés adatait is.

• **Ezek szerint nagygyűlést terveztek?**

• /FZS/ Ez így talán túlzás, de valóban itt mutatkozunk majd be, mindannyian. Ezen az összefüggésben lehet kérdezni, javasolni, vagy egyszerűen csak kibeszélni a problémákat és egyúttal természetesen csatlakozni is a TGFSZ-hez. A cégek faliújságján keresztül is tájékoztatjuk a kollégákat. A Lurdy-ház ideális helyszíneként szolgál majd. A több száz autó befogadására alkalmas ingyenes, kamerákkal megfigyelt parkolóban lesz helye mindenkinek. A terem bérlésénél figyelembe vettük a megfelelő hangosítást, a látványt és az optimális megköze-

lítést a közlekedés szempontjából. Azon a napon két összejevett tervezünk, egyet a nappal dolgozókra tekintettel 11 órai kezdettel, egyet pedig az éjszakaiakra gondolva 15 órai kezdéssel.

• **A taxitársaságok támogató-sára is számítotok?**

• /FT/ Igen. Természetesen a részünkről megvan a szükséges kompromisszumkészség. A problémákat csak közösen lehet megoldani, a tárgyalás mindkét oldal érdeke. Ezt annak ellenére mondom, hogy meggyőződésünk, eljött az idő, amikor a dolgokon vál-

toztatni kell. Nem jó, ha tizenöt ember mondja meg haterzenek, hogy mit és hogyan csináljon....

• **Ez a célkitűzés eleve magában hordozza a konfliktust. Ennek ellenére gondolod, hogy a TGFSZ hírei kint lesznek a faliújságokon?**

• /FT/ Bizom benne! Továbbá remélem, hogy a szakszervezetbe belépő tagokat semmiféle hátrányos megkülönböztetés, pláne atrocitás nem éri majd, hiszen erre nézve szigorú törvényi szabályozás van Magyarországon.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

bk

Új és használt taxiórák, akár részletfizetésre, garanciával

RASE szervizek – országsszerte

Jövőre lesz 30 éve, hogy a magántaxizást ismét engedélyezték Magyarországon. Az induláskor – 1982-ben – a „maszek” taxikban többnyire még nem is volt taxaméter. Az utassal való elszámolás az autó kilométerórája alapján történt. A „ketyegőt” pedig – előre vagy utólag – megbeszélte a sofőr a kuncsafttal. Ám a fizetéskor előforduló félreértések, problémák miatt egyre többen mentek Ausztriába taxióráért. A mechanikus ARGO – köztük is elsősorban a sárga számlaposa – nagy karriert futott be. Ezeknek állítására, karbantartására sokan szakosodtak, ám az elektronikus taxaméterek megjelenését követően hamar kiszorultak a piacról. A Ráckevei Aranykalász MGTSZ szak-

csoporthoz tartozó részleg ebben az időben dobta piacra első saját fejlesztésű készülékét, a RASE-t. Azóta közel 30 év eltelt, megváltoztak a piaci igények és ezzel párhuzamosan természetesen a taxióra-kínálat is. A „RASE” szakszoport átalakult MULTITAX Kft.-vé, majd – önmagát mindig jogutódként vállalva – jelenleg hosszú ideje már VENTUS-953 Kft. néven működik. A társaság által fejlesztett és gyártott RASE taxiórák lassan három évtizede az egész ország területén működnek a taxiban, szinte problémamentesen. A további fejlesztésekről, lehetőségekről, illetve a taxisokat is sújtó válság tapasztalatairól ifj. Nagy Péter szervizvezetőt kérdeztük.

kapcsolatot is bele lehetne építeni a taxiórába, de konkrét elképzelések hiányában nem változtathatunk! Ezt őszintén sajnáljuk, mert ugyanakkor látható, hogy a műholdas taxiirányítás a jövő, melyet például a taxiórával is meg lehetne oldani. De van nagyon sok további kivitelezhető lehetőség is, hangsúlyozom: igény esetén. Ugyanakkor azt is látni kell, hogy az évek óta tartó gazdasági válság nem a korszerűsítés, fejlesztés irányába mozgatta ezt a szektort. E mellett kötnek minket a rendeletek, szabályozások, melyek lehet, hogy mára már kissé szűk teret engednek a fantáziának.

• Mikor született az a rendelet, ami a taxiórák szabályozására vonatkozik?

• A 24/1995 (XI.22.) PM rendelet, mely a pénztárgépekre, illetve a taxaméterekre vonatkozik 16 éves. Bár az is igaz, hogy néhány apróbb kérdésben ezt többször is módosították. Biztos lenne

mód a változtatásra, de ha nincs javaslat, mely jogszabály-módosítást igényelne, akkor minek? Amennyiben a taxis szakma oldaláról érkezene ötletek, úgy az érdekképviselők vagy a kamara tárgyalásokat kezdené erről a minisztériummal.

Folytatás a 21. oldalon

• A korszerűen felszerelt rákospalotai telephelyet látva az emberben felmerül, ki gondolhatott ilyen volumenű beruházásra néhány évtizeddel ezelőtt? Szoktatok néha nosztalgizálni?

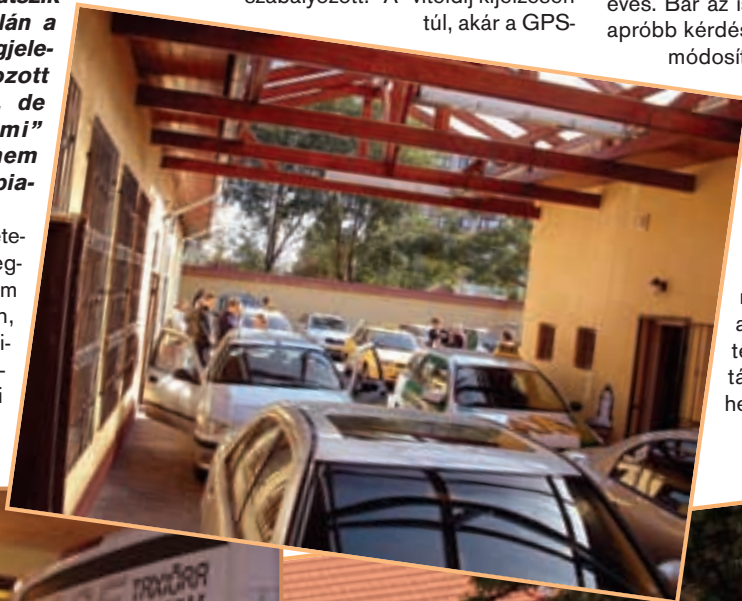
• Az általam említett közel három évtized cégünknek valóban nagy előrelépést hozott. A telephely tekintetében is, de ha a taxamétereket nézzük, a működtető szoftver, illetve a hardver is komoly változáson ment keresztül. Bár a kezdetekkor kisgyermekként, inkább csak az étkezéssel és az alvással voltam elfoglalva. Legalábbis a család határozottan ezt állítja. Jól hangzana, ha most elmesélném, a taxióra volt a jelem az óvodában, ám nem így volt. Komolyra fordítva a szót, a fejlődés látványos, főleg akkor, ha ismerjük, hogy honnan indult a cég és hol tart ma...

• Az említett hőskorban a mechanikusan működő taxiórák-

ról az elektronikusra történő átállás folyamata nagyon gyorsan, szinte néhány év alatt lezajlott. A korábban népszerű szervizek, műszerészek helyett újak jöttek és az átállás óta ők látják el ezt a piacot. Viszont a fejlesztéseket illetően állni látszik az idő. Talán a külső megjelenés változott egy kicsit, de „forradalmi” újítást nem látni a piacon.

• Természetesen ez a megtorpanás nem amiatt van, mert a taxióragyártók – köztük a mi cégünk – nem lenné-

nek képesek nagyobb fejlesztésekre, vagy újabb ötletek kivitelezésére. Számítalan feladat megoldására képesek lennének, ha erre lenne igény, javaslat, vagy engedély. A viteldíjjelző készülék felépítése, működése 1993 óta az aktuális PM rendeletekkel szigorúan szabályozott. A viteldíj-kijelzésen túl, akár a GPS-





TAXIS Felvétel!

Kedvező belépési feltételekkel

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

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

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

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

Részletekkel kapcsolatban érdeklődni:

Juhász Györgynél a 422-2160-as telefonszámon lehet.

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

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.

FŐTAXI

Folytatás a 19. oldalról

riummal. Véleményezési szinten, ha felkérnének minket, biztosan lenne egy-két észrevételünk.

• **Lássunk akkor néhány technikai kérdést: korábban – még az „állami” időszakban – az alapdíj tartalmazott egy bizonyos méternyi útdíjat is. Ez az európai városok nagy részében ma is így van. Továbbá az útdíj első két-három kilométerre egy picit drágább volt, ezzel is preferálva a hosszabb utazásokat. Ezt igény esetén meg lehetne oldani a hazai taxaméterekkel is?**

• Válaszom rövid lesz: igen, ha a rendelet engedélyezné. Készülékünk képesek lennének egy ilyen tarifaszervezetre kezelésére. Azt hiszem e körben nincsenek megoldhatatlan feladatok. A szoftverváltással a XXI. században már szinte minden elérhető. Az átgondolt, reálisnak tűnő változtatási javaslatokat csupán a rendeletalkotóknak kellene jóváhagynia.

• **Amennyiben a taxióra mellé egy nagyobb kijelzővel ellátott érintőképernyőt kérnének, az sem okozna gondot? Ezen esetleg a taxióra kötelező adatain kívül megjelenhetnének az utast érdeklő egyéb információk, térképek is.**

• Pótjelijzőre jelenleg is van már engedélyünk. Egy második kijelző is megoldható lenne bővített adatbázissal, érintő móddal. Ahogy mondtam, szinte minden elképzelés kivitelezhető lenne, de csak a felmerülő igényeket tudjuk kiszol-

gálni, a jogszabályi kereteken belül. Mi örülnénk ezeknek az új kihívásoknak.

• **Térjünk át a szervizre. Kicsit nosztalgiztunk a bevezetésben, így folytassuk is ezzel. Van olyan alkalmazottatok, aki a kezdetek óta veletek dolgozik?**

• Igen, Mándoki György műszerész kollégánk már az „Aranykalászos időszak” óta cégünk alkalmazásában dolgozik. Rajta kívül több olyan munkatársunk is van, akik már több mint 15 éve velünk dolgoznak. A céges összlétszám egyébként 19 fő, ebből a taxióra-szervizben 6, a fejlesztőcsoportban 4 fő a létszám. A többiek az adminisztrációs, illetve a kereskedelmi részlegen vannak.

• **A vidéki szervizhálózat mennyire fedi le az országot?**

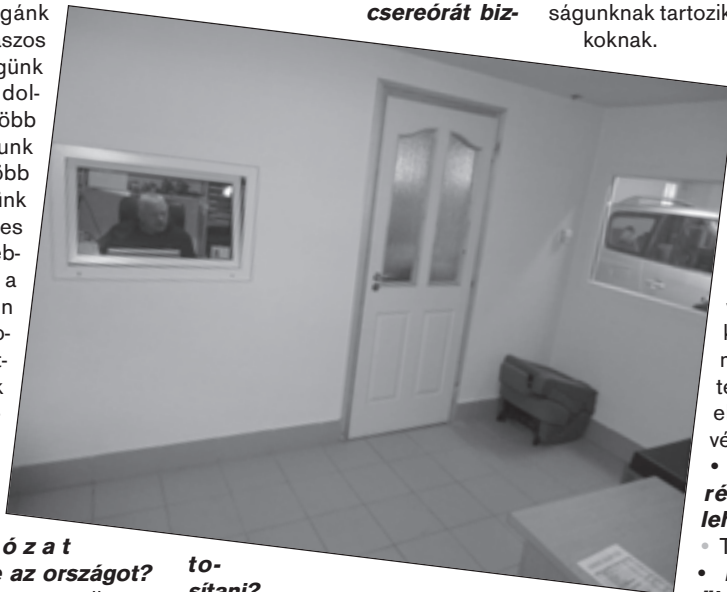
• Úgy gondolom, nem teljesen. Törekedtünk rá, hogy a legnagyobb városokban, illetve azokhoz közel legyen RASE szerviz. A Veszprémben, Szombathelyen, Miskolcon, Kaposváron, Békéscsabán és Szegeden található képviselőkkel érvényes alvállalkozói szerződésünk van. Két éve Debrecenben, egy éve Nyíregyházán nyitottuk meg saját tulajdonú szerviz-bázisunkat.

• **Amennyiben valaki bétér mondjuk nyíregyházi vagy a debreceni szervizetekbe, ugyanazokkal a feltételekkel, árral ta-**

lálkozhat, mint a budapestiben?

• Nem minden tekintetben. A javítási, eladási árak egy bizonyos mértékig alkalmazkodhatnak a helyi viszonyokhoz, így akár alacsonyabbak is lehetnek a fővárosinál. Ám nem annyira, hogy gépkocsival ezért érdemes lenne odaautózni.

• **Tudnak a vidéki szervizek is csereórát biz-**



tosítani?

• Természetesen ez vidéken is megoldható, ha szükség van rá.

• **Amennyiben a taxis új órát kíván venni, még mindig a legnagyobb gond a készpénz hiánya. A válság ellenére megmaradt a részletfizetés lehetősége?**

• Igen, vásárlóinknak továbbra is biztosítjuk ezt a lehetőséget.

• **Mennyi önrészt kell letenni, és hány havi részletet engedtek?**

• Lehetséges akár induló összeg nélkül elvinni taxiórát, de választható az önrésszel történő vásárlás is.

Ez utóbbi nyilván olcsóbb, kedvezőbb kamatozású részletfizetést jelent. Tapasztalataink szerint a taxisok többsége szereti a kezdő befizetés nélküli megoldást. A futamidő lehet 3, illetve 6 hónap is. A részletfizetési konstrukció minden készlet típusunkra igénybe vehető.

• **Ki adja a hitelt?**

• Cégünk. Tehát az ügyfél társaságunknak tartozik, és nem a bankoknak.

• **Használt órát továbbra is árultok?**

• Igen, a készlet erejéig. A vállalkozások megszűnése miatt visszavásárolt készülékeket áll módunkban értékesíteni. Tehát ebből azért kevés van.

• **Ezekre is van részletfizetési lehetőség?**

• Természetesen.

• **Mennyibe kerül egy használt**

óra?

• A legújabb, RASE 08-as készülékünk használt ára 118 750 Ft. Ez már a beszerelést és hitelesítést is tartalmazó bruttó ár. A taxióra új ára egyébként bruttó 144 500 Ft. A különbség annyi, hogy a használt mérőeszközre egy, az újra két év garancia érvényes.

• **Ennél régebbi órát is árultok?**

• Igen. A RASE 02 típusunk „eurósított” változatát engedélyeztettük RASE '02 EU néven. Ez méretben megegyezik a korábbi 02-es készülékkel. Viszont új AP-szá-

NAV-információk

A magánnyugdíjpénztári tagság megszűnése esetén az állami nyugdíjrendszerbe történő visszalépés esetén nem kötelező a változást bejelenteni

A Nemzeti Adó- és Vámhivatal megerősíti azt az információt, miszerint a magánnyugdíjpénztári tagság megszűnése esetén az állami nyugdíjrendszerbe történő visszalépéskor a munkáltatónak bejelentési és változásbejelentési kötelezettsége nem keletkezik.

A vonatkozó törvény kimondja, hogy a magánnyugdíjpénztári tagnak a magánnyugdíjrendszerben fennálló tagsági jogviszonya fenntartásának szándékáról 2011. január

31. napjáig kell(ett) nyilatkoznia. Nyilatkozat hiányában a pénztári tagság 2011. március 1. napjával megszűnik.

A kifizetőnek (munkáltatónak, egyéni vállalkozónak) az adóhatóság által rendszeresített 'T1041 számú bejelentő- és változásbejelentő adatlapon magánnyugdíjpénztári tagságának megszűnését, illetve változását nem kell bejelentenie az adóhatóság felé, tekintettel arra, hogy az Art. 16. § (4) bekezdés b) pontja ezt nem írja elő. A 'T1041-es adatlap kitöltési útmutatója tájékoztatásként tartalmazza, hogy a magánnyugdíjpénztárból történő kilépés esetén az adatlap erre vonatkozó rovatainak kitöltése ugyan az adatok ismeretében lehetséges, de ebben az esetben sem kötelező.

**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!**

mon engedélyezték, és az ára is kedvező: 110 ezer forint alatt van hitelesítéssel, beszereléssel, áfával együtt. Természetesen ezt is el lehet vinni részletre. Az eurót nem számoló RASE 02-est már nem értékesíthetjük, a betelt adómómóriák cseréje viszont engedélyezett. Azt tudni kell, hogy ma már az euró-kezelést kötelező tudni a taxi-óráknak még akkor is, ha a csatlakozási dátum a következő évtizedre, 2020 utánra tolódott.

• A szerviz mikor tart nyitva, illetve az ügyelet milyen időszakot takar?

• Hétfőtől csütörtökig reggel fél 8-kor nyitunk, és a korábbiaktól eltérően nem 16, hanem 18 óráig tartunk nyitva, az éjszakai taxisok miatt. Pénteken a műszak rövidül, 15 órakor bezárunk. Ugyanakkor pénteken 15 órától ügyeletet működtetünk este 9-ig. Szombat reggel 8 órától este 9-ig, vasárnap és ünnepnap reggel 8-tól este 8-ig szintén. Éjszakai ügyeletünk nincs. Viszont, ha a hétvégén meghibásodás történik, akkor azt rákospalotai telephelyünkön fél órán belül megjavítjuk, vagy adunk ideiglenesen egy csereórát. Tehát mérőeszköz-hiba miatt nem esik ki a munkából egy ügyfelünk sem.

• Vidéken is megoldott az ügyelet?

• Tekintettel arra, hogy csak szerződéses jogviszonyban állunk, az ilyen jellegű kérdésekbe nem tudunk beleszólni. Tapasztalataink szerint a taxisokkal e szervizek napi kapcsolatot ápolnak, és minden érintett ismeri a szervizes telefonszámát, a nyitva tartási időt, illetve, hogy mi a teendő, ha munkaidőn túl adódik probléma. Ne-

kik is érdekük a jó szolgáltatási szintet megtartani. Ez vonatkozik a saját szervizeinkre is. Ám a csereóra, annak üzembe helyezése, illetve a javítás megoldott a hétvégeken is.

• Mennyi időnként kell szervizbe jönni az órával, ha nincs vele egyéb gond?

• Kétévente kötelező a viteldíjjel hitelesítése, ez negyed, maximum fél órát vesz igénybe. A ráfordított idő attól függ, hogy mennyi ügyfelünk van éppen, mert hitelesítésre nincs előjegyzés. Hosszú évek tapasztalata alapján mondom: rövid időt vesz igénybe még akkor is, ha vannak taxik az ide érkező előtt. Abban az esetben, ha a készülék memóriája betelt, akkor azt ki kell cseréltetni, ez automatikusan hitelesítést is igényel. A tarifaállítás, az átszerelés másik autóra természetesen igényli a személyes megjelenést, ám ebből most jóval kevesebb van a korábbi évekhez képest. Az oka a pénzügyi-gazdasági válság, aminek következményeképp megszigorították a hitelfelvételeket, így aztán nehezebb új autót vásárolni. A válság előtti időszakban lehetőség volt 4-5 évente lecserélni a gépkocsikat, napjainkban sajnos ez nem így működik. Az esetleges autócseré-

nél is a többség 6-8 évnél idősebb autóra vált, mert arra van lehetőség. Nálunk ez a tapasztalat, az átszerelésekre az igény nagyon visszaesett. Most munkánk javát inkább a régebbi órák lecserélése adja. Viszont az idős gépkocsikra, létezik '85-ös évjáratú Mercedes is, amelybe tavaly helytünk üzembe RASE taxamétert. Vagyis ez a taxi immár 26 éves! De a városban százával szaladgáló 124-es Mercik is lassan húszévesek lesznek. Pedig – ahogy azt az előbb említettem – 5-6 éve még az volt a jellemző, hogy az átszerelésre volt nagyobb igény, mert sokan váltottak korszerűbb gépkocsira. A gépjárműkereskedések még üzembe helyezés előtt beszereltették a taxiórát a taxinak szánt autókba. Ma sajnos ezeket az autókát már nem tudják megvásárolni, mert olyan pénzügyi feltételeket szabtak a bankok, melyeket sem a taxis, sem egyéb vállalkozó, illetve magánember nem tud

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

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

Hívd bizalommal Ildikót

061/788-7991, 0670/371-4240

vagy hagyatsz üzenetet a vermesi@citromail.hu e-mail címen is.

teljesíteni. Ezért vagy nem cserélnék autót, vagy használt autóból fiatalabb használtba ülnek át, mert erre van fedezetük. Sajnos az egyre alacsonyabb tarifák is ebbe az irányba terelik a fuvarosokat, ám ezt minősíteni, véleményezni nem a mi feladatunk... Cégünk üzletpolitikáját szolgáltatásaink jelenlegi színvonalának megtartása, illetve emelése képezi, ellentétben a mai trenddel, miszerint az „ár mindent visz...”

• Köszönöm a tájékoztatást!

- kó -

A Ford Fiesta és a Fiesta Van EOnetic a kedvezményezett körben

Dugó-díj LONDONBAN

A Londoni Behajtási Díj olyan autósok számára kötelező, akik London belvárosának egy meghatározott területére hajtanak be. A díj célja a torlódás csökkentése, illetve pénzügyi források előteremtése a londoni közlekedési rendszer fejlesztéséhez. A behajtási zónát 2003 februárjában jelölték ki, majd 2007-ben kiterjesztették Nyugat-London bizonyos részeire. Ez az egyik legnagyobb ilyen jellegű program a világon.

2011. január 4-től kezdve a 100 g/km, vagy annál kisebb CO² emisszióval működő és egyben az Euro5-ös károsanyag-kibocsátási szabványt is teljesítő autók mentesülnek a Londoni Behajtási Díj megfizetése alól, amennyiben tulajdonosuk járművenként, évente 10 font átalányt befizet. Az Egyesült Királyságban nagy népszerűségnek örvendő Ford Fiesta EOnetic és a Fiesta Van EOnetic modellek teljesítik ezeket a feltételeket: egyaránt 98 g/km CO²-t bocsátanak ki, azaz kevesebbet, mint a Behajtási Díj jelenlegi, 100 g/km-es határértéke.

Egyébként naponta és járművenként 8 font a kötelező díj, amennyiben az adott jármű (hétfőtől péntekig) reggel 7 és este 6 óra között bármikor a kijelölt zónába behajt. A bliccelőkre 60 és 180 font közötti bírságot szabnak ki.

London polgármestere, Boris Johnson a fentiek felül jelentős változásokat hirdetett meg a Behajtási Díjjal kapcsolatban: ezentúl nemcsak a díj alól mentesülő hibridek, hanem minden környezetbarát autó is kedvezményt kap. A környezetbarát járműre vonatkozó kedvezmény szerint minden 100 g/km alatti CO² emisszióval működő (azaz útdíjat sem fizető) és bizonyos egyéb feltételeknek megfelelő – például az Euro5-ös emissziós normát teljesítő – autók mentesülnek a díjfizetés alól. Ezzel egy időben a polgármester azt tervezi, hogy az olyan nagy teljesítményű hibridautók, mint a Lexus GS450h és RX400h ismét bekerülnek a díjfizetésre kötelezett kocsik közé. Ezek az autók ugyanis több káros anyagot bocsátanak ki más, szintén kedvezményezett autóknál, de eddig hibridrendszerüknek köszönhetően nem kellett fizetniük.

E kocsik tulajdonosainak mostantól kezdve évente összesen közel 3700 fontos (nagyágrendileg 1 150 000 forint) Behajtási Díjjal kell számolniuk, hiszen a díj összege 2011. január 4. után 8-ról 10 fontra nő alkalmanként. A korábbi, nagy ellenállást kiváltó tervekkel szemben viszont nem nagyobbítják meg a London nyugati részében lévő díjfizetési övezetet.

Az első osztályban a tanító néni megkérdezi:

- Mit mond a tehén?
- Múú.
- Mit mond a macska?
- Miáúúú.
- Remek! És mit mond az egér?
- Klikk!

* * *

A híres erdélyi zenészt faggatja egy riporter:

- Mondja, Áron bácsi, hány éve citerázik már?
- Tizenöt.
- És azelőtt?
- Azelőtt nem citeráztam.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mit jelez a tábla?

- a) A jelzés után nem kell sebességmérésre számítani.
- b) A fixen telepített sebességmérő készülékkel ellenőrzött útszakasz végét.
- c) A sebességmérő berendezés használatának a tilalmát.



2. Milyen veszélyes helyre figyelmezteti Önt az ilyen tábla?

- a) A kompatkélőhely csúszós fel-, illetve lehajtójára.
- b) Arra, hogy az út árvízvédelmi töltésen van kialakítva.
- c) Arra, hogy az út közvetlenül vízparton vagy szakadék mellett vezet.



3. Milyen távolságban várható a táblától az azonos elnevezésű útburkolati jel?

- a) 25–50 méter távolságra.
- b) 5–10 méter távolságra.
- c) Közvetlenül a táblánál.



4. Az alábbiak közül melyik tilalmi tábla hatályát szünteti meg a jelzőtábla?

- a) A „Korlátozott sebességű övezet” jelzőtábláját.
- b) A „Sebességkorlátozás” jelzőtábláját.
- c) A „Megállni tilos” jelzőtábláját.



5. Taxijával a táblával jelzett övezetben közlekedik. Hol, illetve mikor van elsőbbségadási kötelezettsége a gyalogosok részére?

- a) Csak a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen.
- b) A kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, és útkereszteződésnél, ha a gyalogos azon az úttesten halad át, amelyre a taxijával bekanyarodik.
- c) Az övezet egész területén.



6. Behajthat-e taxijával a táblával jelölt övezetbe, ha nem rendelkezik az út kezelője által kiadott ilyen engedéllyel?

- a) Igen, a kiegészítő táblán feltüntetett időszakon belül.
- b) Legfeljebb a kiegészítő táblán feltüntetett időszakon kívül, amennyiben ott lakik.
- c) Nem.



7. Milyen sebességgel haladhat a táblával jelzett úton az a kistehergépkocsi, amelynek megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 2500 kg-t?

- a) Legfeljebb 80 km/h sebességgel.
- b) Legfeljebb 110 km/h sebességgel.
- c) Legfeljebb 130 km/h sebességgel.

8. Lakott területen kívül nappal jó látási viszonyok között közlekedik. Folytathatja-e az útját, ha egy kollégája azt jelzi, hogy taxijának nem világít a bal oldali első tompított lámpája?

- a) Igen, de csak fokozott óvatossággal a legközelebbi olyan helyig, ahol a hiba elhárítható.

- b) Igen, az esti szürkület megkezdéséig így is közlekedhet.
- c) Nem, haladéktalanul meg kell állnia és a hibát el kell hárítania.

9. Autópályán taxijával a második forgalmi sávban egyidejűleg több járművet előz. Az alább felsoroltak közül mikor kell visszatérnie a jobb szélső forgalmi sávba?

- a) Ha számítani lehet arra, hogy a külső sávban haladó partnerei az eddig tartott követési távolságukat csökkenteni fogják.
- b) Ha az előzésre igénybe vett sávban utolér egy másik gépkocsit.
- c) Ha utoléri Önt egy gyorsabban haladó gépjármű.

10. Előzhet-e taxijával egy olyan útkereszteződésben, ahol a forgalmat rendőr irányítja?

- a) Igen, feltéve, ha nem lépi át az úttest felezővonalát.
- b) Legfeljebb kétkerekű egy nyomon haladó járművet.
- c) Nem.

11. Mi a leállósáv?

- a) Az úttest szélén várakozó járművek által elfoglalt terület.
- b) Az útnak az úttest mellett lévő szilárd burkolattal el nem látott része.
- c) Az útnak az úttesttel azonos szinten lévő, tőle útburkolati jellel elválasztott és útburkolattal ellátott része.

12. A KRESZ szabályai szerint az alábbiak közül milyen tilalom van érvényben a körforgalomban?

- a) A megállás tilalma.
- b) A párhuzamos közlekedés tilalma.
- c) Az előzés tilalma.

13. A taxija előtt haladó nehéz pótkocsis járműszerelvény az útkereszteződésben jobbra kíván bekanyarodni. Önnek mivel kell számolnia?

- a) A szerelvény mérsékelni fogja a sebességét, és jobbra húzódik.
- b) A szerelvény mérsékelni fogja a sebességét és a felezővonal felé húzódik.
- c) A szerelvény mérsékelni fogja a sebességét ezért, hogy lendületét ne veszítse, érdemes megelőzni.

14. Be kell-e kapcsolnia a biztonsági övet, ha a képen látható járművel vesz részt a közúti forgalomban?

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



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

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, ügyintézkések	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
BTI-tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önrős- 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

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 alapnormát, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határoz-

ható alapnormájú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alpnorma 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 alpnorma helyett - egyszerűsített elszámolásként - alpnorma-átalány is használható. A benzinüzemű gépkocsi alpnorma-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 alpnorma-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 alpnorma-átalány mértékét - LPG üzemanyag esetén - a benzinüzemű gépkocsi alpnorma-átalány 1,2-es szorzatával kell megállapítani.

Lány:
- Te, olyan érzésem van, mintha meg akarnál dugni.
Fiú:
- Á, dehogy...
Lány:
- Nem baj, akkor is dugjál meg. Meg akarok szabadulni ettől az érzéstől...

Fizetendő legkisebb járulékok 2011. **MÁRCIUS** hónapra MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

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

Azt mondja az újdonsült férj, az újdonsült menyecskének:

– Ha meglátod, lelkem, hogy jövők bé a lovaskocsival a kapun, oszt olyan csalén áll a kalapom, hát ízibe menj bé a tisztaszobába, mert dógom van veled.

Eltelik néhány nap, egyszer azt mondja a menyecske a férjének:

– Hallja, kend! Mondané é valamit magának. Ha maga jön bé a kapun a lovaskocsival, oszt meglátja kend, hogy én itt állok a gangon, oszt csipőre van téve a kezem, hát meg ne adja magának az a magosságos Úristen, hogy ne csalén álljon a kalapja!


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

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

MUNKAVISZONY MELLETTI EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékalap: a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 7%-a	Járulékalap 34%
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék beszedési számla	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06057749	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Járulékalap 3%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja: 	5100 Ft/hó Tételes összeg. Ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, <u>akkor is fizetni kell!</u> (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	Járulékalap 10%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. (Itt nem kell az adónál említett korrekciós tétellel számolni!) Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	NAV* Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	NAV* Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségekénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

*A 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.

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

Fontos határidők

Április 12.

- Február havi járulékok bevallása és befizetése

- Első negyedévi személyi jövedelemadó-előleg befizetése

- Nyugdíj melletti vállalkozók adóelőleg- és járulékfizetése

Április 20.

- Első negyedévi cégautó-adó bevallása és befizetése

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 járulékbevallások saját kezdeményezéséből történő utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanksi alapkamatnak megfelelő pótlékot kell fizetni. Határidőn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkorijegybanksi 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
- Útlevel
- Ügyfélkapu
- Vezetői engedély

Ügyfélfogadási idő:

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

Taxiszolgáltatás TEAOR száma

2007-ig	6022
2008-tól	4932

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

Taxiállomás Kft.

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

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- egyéni vállalkozók esetében a vállalkozói igazolvány
- cégek esetében a cégbírósági 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
- Táppénz- és nyugdíj ügyek
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Szabálysértési ügyekben fellebbezések, észrevételek, ellentmondások készítése
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatáblák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 10.00–17.00
Pénteken 10.00–14.00

Fővárosi taxi-engedély ügyek

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

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

Nyitva tartás

Hétfőtől csütörtökig
08.00–15.00
Pénteken
08.00–12.00

Fizetendő negyedéves adóelőlegek

Az adózás rendjéről szóló törvény értelmében az egyéni vállalkozó negyedévenként, a negyedévet követő hó 12-ik napjáig adóelőleget köteles fizetni. A személyi jövedelemadó

előleget abban a negyedévben kell fizetni először, amikor összege eléri, vagy meghaladja a 10 000 forintot. A további negyedévekben már összegtől függetlenül fizetni kell.

Bármilyen módszerrel is állapítjuk meg jövedelmünket, azt az adó kiszámítása előtt meg kell szoroznunk egy 1,27-es ún. korrekciós tényezővel. A számítás eredménye lesz a korrigált adóalap, ebből kell aztán a 16%-os adót kiszámítani és fizetni.

FIZETENDŐ NEGYEDÉVES ADÓELŐLEGEK

	Főállású átalányadózó vállalkozó	Nyugdíj melletti* átalányadózó vállalkozó
Adó, ill. adóelőleg alapja: és mértéke	A tárgynegyedévi bevétel 20%-a szorozva 1,27-es korrekciós tétellel. Az eredmény a korrigált adóalap. Az adó ennek 16%-a .	A tárgynegyedévi bevétel 25%-a szorozva 1,27-es korrekciós tétellel. Az eredmény a korrigált adóalap. Az adó ennek 16%-a .
Befizetési számlák elnevezése	APEH Személyi jövedelemadó	APEH Személyi jövedelemadó
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056353	10032000-06056353
Költségkénti elszámolhatóság	Nem elszámolható	Nem elszámolható

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12-e, az első negyedév tekintetében 2011. április 12-e

*Az átalányadózó vállalkozók a nyugdíjba vonulás évében még végig a főállásúakra vonatkozó 20%-os (kedvezőbb) jövedelemszámítást alkalmazhatják.

Tételes adózóknál a személyi jövedelem-kivét mellett más elemeket is figyelembe kell venni az adóelőleg-számítás során, javasoljuk ezért szakképzett könyvelő igénybevételét.

Erről írt a Taxisok Világa 2001 márciusában 10 éve történt

Megszűnt a BTI, éljen a BTI!

2001 volt az az év, mire az érdekképviseletek gyakorlatilag „elkoptak”. Az utolsó még fennmaradtak egyike a Budapesti Taxisok Ipartestülete, ebben az évben a tagság folyamatos csökkenése miatt anyagilag ellehetetlenült, ezért mondta ki megszűnését. Mivel azonban a szolgáltatásokra továbbra is volt igény, az iroda más szervezeti formában ugyan, és csökkentett létszámmal fennmaradt, és BTI néven működik a mai napig.

Háromajtós négyajtósok

A ma is hatályos taxirendelet négyajtós személygépkocsit tart alkalmasnak taxiszigálatás végzésére. Hónapokig tartott, míg a közlekedési hatóság állást tudott foglalni abban a kérdésben, hogy bizonyos egyterűek, vagy inkább mikrobuszok, amelyeknek a két első ajtaján kívül oldalt csak egy – igaz hatalmas – toléajtaja volt, alkalmasak-e taxinak. A határozat márciusban megszületett, így amennyiben a hátsó ajtó nem csomagtartószzerűen felfelé, hanem oldalra nyílt, akkor elfogadták azt negyedik ajtóként. Azóta ezek a modellek beépültek a taxiszigálatási palettába, az utasok elfogadták, és igénylik is az ilyen, négyenél több személy szállítására is alkalmas kocsikat.

Erről írt a Taxisok Világa 1991 márciusában 20 éve történt

Hogy csinálják Bécsben?

1991 februárjában népes taxis szakmai küldöttség utazott ki az osztrák fővárosba, hogy Leo Müllner úrral, a bécsi taxisok érdekképviseletének vezetőjével információkat cseréljenek a szakmáról. A szakember elképedten hallotta, hogy Budapesten, egy kétmillió városban 20 000 taxi szigálatat. – *Ez elképesztően sok!* – mondta. *Így nem lehet hatékony az ellenőrzés, a rendkívül alacsony tarifa miatt (Igen, már akkor is...!) nem lehet a vállalkozást fejleszteni, új autót venni, vagy akár tisztességesen megélni.*

Bécsben a másfél millió lakosra mindössze 4300 taxi jut. (Ez egy húszéves adat, azóta a taxik száma csökkent. A szerk.) Ezt úgy alakítottuk ki, hogy a városi taxiférőhelyek számát kettővel szoroztuk. Konkrétan 220 taxidroszton összesen 2000 férőhely van. A taxiállomásokért természetesen nem kell fizetni. Az új állomások kijelölését a taxis szakma igényei alapján kezdeményezik, kialakításában részt vesz a helyi önkormányzat, a közlekedési felügyelet, a rendőrség, és mindenki más, aki érintett a témában. Ha a konkrét helyszín kijelölésre került, a taxiállomás kialakítását és működtetését Bécs városa intézi, vállalva annak összes költségét.

Taxisnak lenni nálunk nem egyszerű. Alapfeltétel a legalább 21 éves életkor és egy év gépjárművezetési gyakorlat. Aki ennek megfelel, az tanfolyamon köteles részt venni, és a tanultakról igen szigorú vizsgát kell tennie. Ezt követően kap taxiveetői engedélyt.

Taxis vállalkozó az lehet, aki legalább három év főállású, vagy hat év mellékállású taxigépkocsiveető múltat tud igazolni. Ekkor újabb komoly tanfolyam, majd vizsga következik. Megvizsgálják a kérelmező anyagi helyzetét, előéletét. Ha mindent rendben találnak, akkor sem biztos, hogy koncessziót kap, mindössze nyilvántartásba veszik. A tényleges taxis vállalkozóvá válása akkor következhet be, ha az adott városra vonatkozó létszámkeret nincs betöltve.

Ezek a szabályok így ahogy vannak, tökéletesen megfelelnek a magyar taxisoknak még húsz év után is...

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 880 Ft/palack
Világbanok Font Rosé 880 Ft/palack
Chardonnay világbajnokságon
ezüstérmes Orbán Kötenger
Chardonnay 1990 Ft/palack

TAXIRENSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető
06 70 620-2222

KIPUFOGO szerelés, javítás
személy, kisbusz, kisteher
DÍZEL KATALIZÁTOROK és
RÉSZECSKESZÜROK tisztítása
SPORTDOBOK ← **KRÓMVEGÉK**
Nyitva: H-P 8-18-ig
Sombaton: 9-16-ig
Tel.: 06 30/252 1955, 06 20/4339944
1162 Bp., Guszta u. 52B
www.lender-kipufogo.hu

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

Ez az Ön
hirdetésének helye

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

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

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

**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
postautóvalnyóron 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!

Változóban a taxiközlekedés

Az autógyártók között intenzív fejlesztési verseny alakult ki a villamos alapú mobilitás uralmáért. A részvétel azért fontos, mert a kimaradók lemaradnak és sereghajtók lesznek. Akkor is, ha ma még az utakon alig látni villamos autót, és áramtöltő kútoszlopot. Így a fejlesztési verseny sokkal inkább maratoni futáshoz, mint vágthoz hasonlítható a taxigépkocsik körében is.

A gépkocsik villamosítása a legközelebbi jövőben a hibrid járművek térhódítására épül.

Hibridhajtású gépkocsik

A legalább két különböző erőforrással hajtott és két különböző energiatároló rendszerrel gyártott gépkocsikat hibrid járműveknek nevezzük. Erőforrások egyike belsőégésű, a másik villanymotor.

A mai villamos hajtások hatásfoka 3-4-szerese a belsőégésű motorokénak. A belsőégésű motorhajtás rossz hatásfokán és a villamos üzem kis hatótávolságán a két erőforrás kombinálását jelentő hibrid hajtás javíthat.

A párhuzamos hajtású hibrid járműveknek kis akkumulátor és kis villanymotor a jellemzője. Villanymotorja a belsőégésű motorétól független, önálló villamos hajtásra nem alkalmas. A kétféle motor együtt működheti a jármű erőátvitelét. Így a villamos hajtás kedvezőbb hatásfoka, és környezetkímélő működése párhuzamos hibrideken nem hasznosítható. A villanymotor a belsőégésű motor hajtáskiegészítő (teljesítménynövelő) eszközeként nyer felhasználást. A párhuzamos hibridek villamos hajtásának egyetlen környezetvédelmi előnye, hogy fékezőskor a

lassuló jármű mozgási energiája az akkumulátor töltésére hasznosítható.

Annak, hogy rendre-másra mégis terjed a párhuzamos hajtás, döntően külső indokai vannak, amit főképp a beszállító és a gyártó közötti fejlesztési együttműködés egyszerűsítése, és időigényének csökkentése motívál.

A 15–20 lóerős párhuzamos hibrid-részegységekből ugyanis a beszállító állíthat össze közvetlen beszerelésre alkalmas, moduláris egységeket. Ezek felhasználásával a gyártó minimális ráfordítással állíthat elő kedvezményekre jogosító „alibi-hibrideket”, amelyek forgalomba hozatalával a gyártó és vásárló egyaránt „jól jár”. Jogosultá válnak ugyanis valamennyi hibrid-kedvezményre. Ez az, amiért az alibi-hibrideket gyártók a hatóságok kedvezményosztogatására utaznak.

A soros hibrideket a párhuzamosokénál nagyobb akkumulátor és nagyobb villanymotor, továbbá a belsőégésű motorétól független villamos hajtás jellemzi. Kedvezőbb hatásfokú, környezetkímélő működésüket közös hajtás esetén a teljesítménynövelés, lassuló járművön a mozgási energiahasznosítás előnyei egészítik ki.

A vegyes vagy teljesítmény-elágazásos hibridhajtást, a soros hibridhez képest a belsőégésű motor és a járműkerekkel egybekapcsolását végző tengelykapcsoló egészíti ki. A belsőégésű motor és a járműkerek összekapcsolása autópálya-forgalomban javítja a hibridhajtás hatásfokát, és lehetőséget ad a villanymotorokkal végzett, csúcstüzemi gyorsításra. A teljesítmény-elágaztatást bolygómvégzi. Kombinálhatósága és rugalmassága miatt a teljesítmény-elágazásos Prius legújabb generációján a vil-

amos és a mechanikai energiafajták kölcsönös egymásba alakítása kifinomult módon megy végbe. Induláskor és fékezőskor nyújtott környezetvédelmi és fogyasztási előnyei miatt, a teljesítmény-elágazásos hibridek városi forgalomban verhetetlenek. A Prius III 10-15%-kal nagyobb vételárát, a városmagba való szabad behajtás előnye értékárnyossá teszi. Ez a magyarázata, hogy mindmáig ez a hajtásmód a legelterjedtebb a világon.

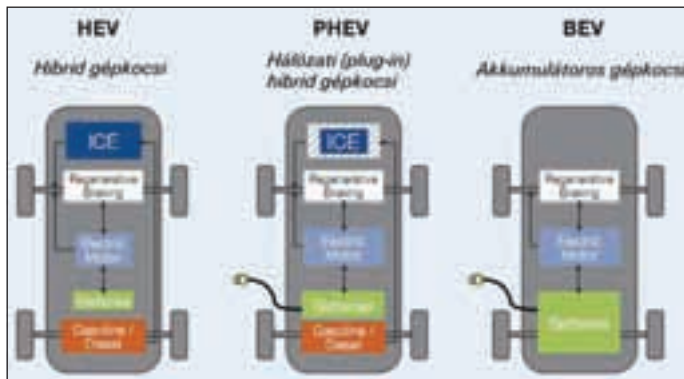
A soros hibridek fordítva működnek, mint a tisztán benzinüzemű gépkocsik: autópályán fogyasztanak többet, és a városi forgalomban kevesebbet. Akadályoztatott forgalomban számos esetben előfordul, hogy a benzinmotor be sem indul, csak a villanymotor mozgatja az autót, a kedvezőbb hatásfokú hajtás és az emisszió nélküli működés együttes előnyével.

A sebváltó, a generátor és az indítómotor elmaradása a teljesítmény-elágazásos hibrideken csak hab a tortán.

A hibridhajtású gépkocsik hatóköre és használati értéke, hálózatról utántölthető akkumulátor használatával javítható (plug-in hibridhajtás). Plug-in hibridek egyelőre csak Japánban kaphatók, európai elterjedésük egy-két éven belül várható.

A tisztán villamos hajtású gépkocsi túl hamar lemerülő, túl drága, túl nehéz, túl lassan tölthető, és a legtöbb országban fosszilis eredetű primer energiahálózatról üzemeltethető akkumulátorú megoldásai miatt akkor sem tekinthető kiforrott megoldásnak, ha a valós viszonyokat túlértékelő újságírók a 2010-es év autójának a tisztán villamos hajtású Nissan Leaf-et választották. Hogy miért? Azért, mert 13 ezer eurós akkumulátora (a Prius III-nál 20%-kal magasabb) az autó árának közel 40%-át teszi ki. E mellett az ár-

Villamos hajtású gépkocsik jövőbeni áramellátásának vázlatos felépítése

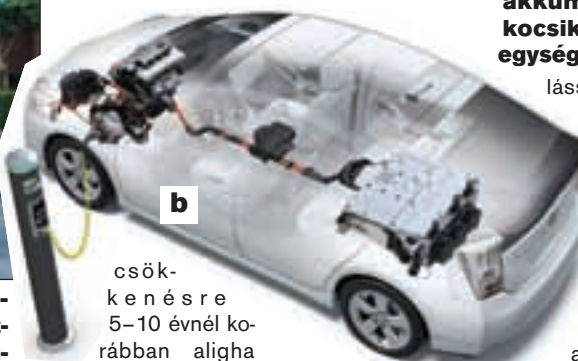


ICE: Belsőégésű motor
 Regenerative Braking: Regeneratív fékezés
 Electric Motor: Villanymotor
 Batteries: Akkumulátor
 Gasoline/Diesel: Benzinmotor/Dizelmotor

A taxiközlekedésben is elterjedésre számító villamos hajtású [hibrid – hálózati hibrid – akkumulátoros] gépkocsik szerkezeti főegységei



A leg több villamos taxi hibridhajtású Toyota Prius gépkocsi (a). Képünk a Japánban kapható, hálózatról feltölthető változatának hajtásláncát és töltőkészülékét szemlélteti (b)



csökkenésre 5–10 évnél korábban aligha kerül sor.

Ma a felmerülő hátrányok miatt a villamos hajtás rendszerbe állítása a taxikon sem előhalálban végzett vágta, hanem hosszú távú válasz a világlejűdés négy megatrendjére:

1. A népességnövekedéssel járó közlekedési igénynövekedésre.
2. A világvárosi közlekedés összeom-

lással fenyegető veszélyére.

3. Az üveg-házhatású gázkibocsátás csökkentésének igényére.

4. A fosszilis nyersanyaghiány át-hidalására.

A villamos energiával megtehető távolság az akkumulátor tárolókapacitásától függ. Nagyobb méretű, hálózatról is tölthető (plug-in) akkumulátor használatával, e távolság tovább növelhető. A belsőégésű motor méretcsökkentésével és az akkumulátor tárolókapacitásának bővítésével, növelt hatótávolságú hibrid jármű hozható létre. A belsőégésű motor elhagyásával, a megtehető távolság teljes egészében az akkumulátorban tárolt villamos energiától függ. Ez azonban az akkumulátor korlátozott energiatároló képessége miatt alig tizede a belsőégésű motorral hajtott gépkocsikénak. Bár a belsőégésű motor nél-

A Mercedes eVito Taxija négy utas szállítására alkalmas



A hibrid VW e-Up alapokra épülő londoni (a) és milánói (b) taxi két utas szállítására, előre tolt C-oszloppal, utas oldali tolóajtóval készül





A VW londoni és milánói hibridtaxikon az utasok poggyásza a vezető melletti ülésen kerül elhelyezésre (a). Az okostelefonok fordító, navigációs, számlaadó, műsorszolgáltató „képességei” miatt, a taxik viteldíj-jelző alapeszköze az utas és a vezető közötti kommunikáció eszközévé válik (b)

küli jármű menet közben nem szennyezi a levegőt, mégis csak oly mértékben környezetkímélő, amilyen mértékben az akkumulátorát megújuló (szél, nap, vízi vagy biomasszából nyert) energiával töltötték fel. A jövő nagyvárosainak villamos hajtású járműveit ezért kell tisztán megújuló áramforrás energiájával működtetni.

Mindez az áramtermelés és az áramellátó infrastruktúra hosszú távú, jelentős átalakítását teszi szükségessé, a járművektől az áramfejlesztőig. Ezek az átalakítások olyan mértékű fejlesztést és beruházást igényelnek, amelyek messze túlmutatnak a járműgyártók lehetőségein, és csak megfelelő politikai akarat és külső tőke igénybevitelével valósíthatók meg.

A mai villanyár a jövőre nézve nem interpolálható

A villamos hajtás ma szabványhiányos. Emiatt inkompatibilis a töltőhálózat. Még országos szinteken sem tisztázott, hogy milyen távolságra legyenek egymástól a töltőoszlopok? Mennyire legyen intelligens a töltőhálózat? A töltőegység csak áramtöltő vagy díjelszámoló is legyen? Milyenek legyenek az otthoni töltőkészülék-

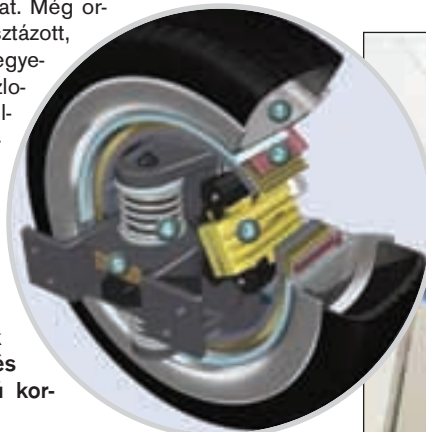
1. Keréktárcsa
2. Villanymotor
3. Elektromechanikus fék
4. Aktív kerékfelfüggesztés
5. Elektronikus irányítású kormánymű

A villamos hajtású gépkocsik jobb térkihasználásának új eszköze a kerékagy motor, amely a többi kerékétől független hajtásra, felfüggesztésre, fékezésre, kormányzásra, és lengéscsillapításra alkalmas (Siemens VDO)



Bár a leleménynek a Honda fejlesztői sincsenek híján, megfelelő akkumulátort ők sem tudnak U3-X nevű egy-személyes, az ajtózsebben tárolható járművecskéjükhöz kifejlesztetni

kek, a töltőoszlopok, és mindenekelelőtt a töltőcsatlakozók? Funkcionálisan és érintésvédelmi szempontból. Járművön és töltőállomáson.



Egy izraeli cég nem tölti, hanem cseréli a villamos járművek kisütött akkumulátorait. Hátránya, hogy nemcsak drága, hanem csak nagy, azonos járműállományok esetén tehető gazdaságossá



Persze még az sem tisztázott, hogy hogyan tankolhatnak a turisták, és hogyan a car sharing (fizess, és használd) villamos autók? Belföldön, és külföldön?

Amikorra mindez megoldódik, mérget vehetünk rá, hogy megfelelő adók terhelik majd a villamos járművek fogyasztását és a nekik nyújtott áramszolgáltatást. Hazai és nemzetközi forgalomban egyaránt. Merthogy erről gondoskodni fog valamennyi gondoskodó (és azt csak hangoztató) állam.

Ilyen körülmények között áramdíj- és adóösszehasonlításokba ne bonyolódjunk. A díjakat ugyanis a nemzeti primer áramtermelés adottságai, költségei és adói határozzák meg. Emiatt a mai díjak és adók köszönő viszonyban sincsenek a későbbiekkel. Mivel a díjakat országoként eltérő primer áramtermelés költségei határozzák meg, a különböző országok díjainak összehasonlítása nem egyéb meddő időtöltésnél.

A villamos járművek üzemeltetésével kapcsolatos nemzeti stratégián gondolkodni hazánkban sem fölösleges elfoglaltság. Különösen akkor, ha az nem az autósok megsarcolásának hagyományörzését célozza. Le-

het, hogy ez lesz az a remény, amelynek utójárja sem kell meghalnia?

Villamos taxik a világban

A taxik villamosítását a világ nagyvárosaiban nagyfokú óvatosság jellemzi. Alkalmazásukra ugyanis leginkább a városmagok forgalomkorlátozott zónáiban kerül sor.

A villamos gépkocsi-hajtások rövid távú fejlesztés-változatai a hibrid járművek. Középtávú elterjedésre a hálózati (plug-in) hibridek számíthatnak, a tisztán villamos hajtású autók 10 éven túlmutató hosszabb távlat eszközei a taxiközlekedésben is.

Velük kapcsolatban érdekes következtetésre jutott a **Volkswagen**, amikor felmérései során azt állapította meg, hogy a világ nagyvárosaiban a taxik átlagos utaslétszáma nem haladja meg az 1,4 főt. Ez alapján el is készítette **e-Up** nevű, a Polónál kisebb méretű, hibridhajtású taxi járművét. A taxi két (!) utasa, tágas toloajtón át foglalhatja el helyét a 3,73 méter, 1,66 méter széles és 1,60 méter magas jármű hátsó ülésorán. A járműben a csomagok az anyósülés helyére kerülnek.

Az **e-Up** taxi centrális eszköze az érintőképernyős viteldíj-jelző, amely fordító, navigációs, számlaadó, műsorszolgáltató „képességei” miatt jelentős előrelépés az utas és a vezető közötti kommunikáció javításának.

Az **e-Up** taxi flottaüzemi kipróbálása Londonban, és Milánóban folyik, tapasztalatok és adatok gyűjtésével. Különös tekintettel arra, hogy a londoni városmag a 2012-es olimpia idején leginkább villamos hajtású gépkocsi felségterületévé válik.

Bár a legtöbb taxi Tokióban van forgalomban, a legkörüzetkímélőbb taxiflottával mégis San Francisco dicsekedhet, ahol a járműpark 55 százaléka hibrid vagy földgázüzemű. New Yorkban, a **Ford Escape Hybrid**-ek „hajzájában” egyelőre kevesebb a villamos hajtású taxik száma.

Párizsban és Berlinben egy ülésorú, vezető nélküli, car sharing rendszerben bérelhető, city car-okkal folynak nagyüzemi flotta-kísérletek.

A legtöbb tapasztalatot a 2012-es olimpia nyújt majd, melytől kezdve a villamoshajtású gépkocsi-közlekedés új minősége várható a taxi forgalomban is. **Petrók János**

Egekben a benzinár, jönnek a hibrid- és elektromos autók

A légszennyezés 20 százalékát a taxik okozzák

Ha szerda, akkor üzemanyagár-emelés. Már szinte a szeme sem rebben a magyar autósok, mert annyit dolgozik, hogy meg tudjon élni. Ugyanakkor a hivatásos személyszállítók nem győzik az áremelést, amelyet nem követhet a tarifaváltás. Ugyanis a magyar, mint tudjuk: igencsak árzékeny nép. Mi akkor a megoldás? Az elektromos és hibridautók alkalmazásának járt utána az egyik hazai napilapunk.

Az üzemanyag folyamatos áremelése mellett egyre inkább meghatározó a gépkocsik úgynevezett károsanyag-kibocsátása. A legtöbb ember bele sem gondol, hogy ezen a területen milyen jelentős változást hozhatna, ha csak a taxikat lecserélnék környezetbarát járművekre. Az adatok szerint a világ személygépkocsi-állományának mindössze két százaléka taxi, mégis a járművek összes szén-dioxid-kibocsátásának 20 százalékát adják, hiszen szinte állandóan üzemben vannak. Ugyancsak meglepő lehet az a számadat is, mely szerint a gépkocsik élettartamuk mindössze 10-15 százalékában üzemelnek, a többiben garázsban, a parkolóban vagy az utcán állva fogják a helyet.

Nemrég arról kaptunk híreket: egy magyar cég hazánkban tervez elektromos autókat összeszerelő üzemet, viszont Potsdamban és Vilniusban akar termékeiből taxihálózatot létrehozni.

A világ különböző pontjain eltérő megoldásokban látják a terve-

zők a jövőt. Japánban, ezen belül Oszakában 50 elektromos taxit helyeztek forgalomba a városi taxivállalat és 32 magán taxiscég összefogásával. A kampány részeként az érdeklődők két hétig ingyen használhatták a járműveket, cserébe részt kellett venniük egy marketingfelmérésben. Ennek alapján a legtöbben a taxikat kényelmesnek találták, ám véleményük szerint a színük lehetne élénkebb és feltűnőbb, mindezt azért van szükség, mert az alapvetően csöndesebben haladó gépkocsikat nehezebb észlelni, észrevenni.

Japánnál maradvá, más városokban is alkalmaznak még elektromos taxikat. Ezek elsősorban Nissan és Mitsubishi termékek. Tokióban jelenleg 60 ezer hagyományos taxi üzemel, több mint New Yorkban, Párizsban vagy Hongkongban. Ezekben a metropolisokban óriási üzlet lesz az autók cseréje. Jelenleg a japán taxik palackos gázzal üzemelnek. Már ma is megtalálhatók a hibrid gépkocsik a személyi fuvarozásban,

de a légszennyezettség végső csökkentésében a zéró kibocsátású, elektromos közlekedési eszközök jelenthetik a jövőt.

Az elektromos autók két nagy problémája a hagyományos üzemeltetésű taxikhoz képest, hogy Japánban is kétszer annyi az áruk – az üzemeltetése viszont a negyede a jelenleg forgalomban lévőknél. Ugyanakkor a túl nagy kapacitású akkumulátor és a széles feltöltőállomás-hálózat iránti igényük miatt roppant tökeigényes beruházásnak minősülnek. Így a fejlesztés zöldprogram-támogatások, vagy az önkormányzat részvétele nélkül szinte kivitelezhetetlen.

A legújabb akkumulátorokat már 59 másodperc alatt lehet cserélni, ám ezek feltöltése 30 perc alatt is csak az 50 százalékos szintet éri el.

Az egyik cég arra szakosodott, hogy feltöltött akkumulátorokkal várja a „kiéhezett” elektromos autókat. Az üzemanyagforrás cseréjéhez az amerikai F-16-os vadászgépek bombatöltő technikáját vették alapul, így a beérkező jármű akksiját a technika pillanatokon belül automatikusan cseréli, a sofőrnek ki sem kell szállnia, már is gurulhat tovább. A rendszert havi, vagy egyszeri díj ellenében lehet igénybe venni. A taxis számára egy kilométer csupán 10 forint kö-

rüli jen áramüzemanyagba kerül. Az akku lítiumion-rendszerű, általában hat évig problémamentesen használható. Egy feltöltéssel 160-180 kilométert tud megtenni a gépkocsi.

Kína sem kíván lemaradni a versenyben. A legutóbbi információk szerint Sencsen városban 2010 májusában 40 elektromos taxit helyeztek forgalomba, amelyek egy feltöltéssel már 300 kilométert tudnak teljesíteni – legalábbis a hírek szerint.

Londonban is futnak már elektromos taxik, kísérleti jelleggel, mint ahogy az amerikai Sacramentóban is található már ilyen üzemmódú járművek. San Franciscóban tavaly indult az ilyen irányú hároméves kísérleti időszak. New Yorkban 2012-re lecserélik az összes taxit, de egyelőre csak hibridautóakra.

k.z.t.

Kínai étteremben:
 – Az milyen hús?
 – Cíike!
 – És az a másik?
 – Az maaha.
 ...– És amaz?
 – Az amaz.
 – Kutya??? Na de azt nem is lehet...tilos!!
 – Akko' cíike!

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válasza

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

VI. Ferdinánd híd

■ Megint feljebb helyezték a „Kikerülési irány” jelzőtáblát, így az Izabella utca felől érkező, személyautóból nem lehet látni a Váci út felől érkező forgalmat.

• **Kivitelező cégünket felkértük az intézkedésre.**

VI. Ferdinánd híd: Nem lehet látni a forgalmat a jelzőtáblától!



Bem rakpart

■ Az út vonalvezetésében (!) alakítottak ki egy járdaszigetet, a járdaszigeten lévő jelzőtáblát minden héten kidöntik.

• **A sziget a gyalogosok és a kerékpárosok védelmét szolgálja, így elbontását nem támogatjuk. Figyelmes vezetéssel a balesetveszélyes szituációk elkerülhetők.**



I. Bem rakpart: Ezt a jelzőtáblát minden héten kidöntik!

VII. Király utca 83.

■ Másfél éve van egy rossz (Kötelező haladási irány egyenesen) jelzőtábla. Kérjük kicserélni a jóra (Kötelező haladási irány, egyenesen és balra).

• **A helyes kötelező haladási irányra utaló jelzőtábla kihelyezésére intézkedünk.**

VII. Rákóczi út – Osvát utca

■ Befelé haladva a centrumba, végig zöldhullám van, kivéve az Osvát utcát, ahol megtorpan a lendület. Kérjük áthangolni a jelzőlámpákat.

• **A csomópontban program módosítás történt, a zöldidő korábban indul.**

VIII. Práter utca – Fűvészkert utca

■ A kihelyezett jelzőtábla szerint a Práter utcából szabad befordulni a Fűvészkert utcába, pedig az „kifelé” egyirányú. Kérjük a jelzőtábla kicserélését.

• **Helyszíni szemlénk során a kifogsolt „Kötelező haladási irány balra és egyenesen” jelzőtábla már nem volt a helyszínen.**

VIII. József körút – Kölcsey utca

■ Építkezési munkálatok miatt a Kölcsey utcából csak jobbra lehetett kihaladni. Az építkezés véget ért, kérjük a feleslegessé vált jelzőtáblákat leszerelni.

• **Jelenleg már csak a helyes jelzőtáblák vannak kint.**

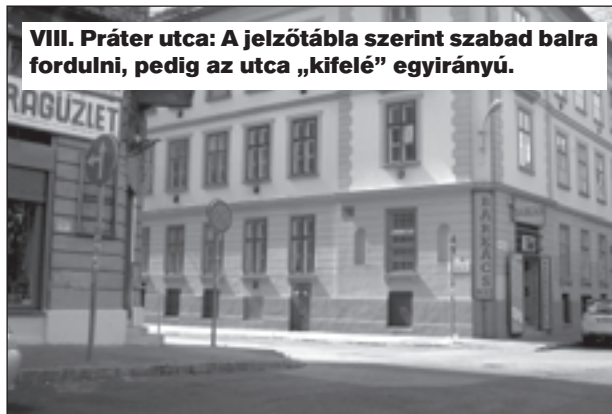
VII. Baross tér

■ A Thököly út felől, a pályaudvarral szemközt ott egy jelző-

tábla, miszerint „Mindен jármű forgalma mindkét irányból tilos, kivéve BKV és TAXI”. Azonban a következő tilalmi táblán már csak a BKV szerepel.

• **A jelzőtábla leszerelésére intézkedünk a kivitelezést végző cég felé.**

VIII. Práter utca: A jelzőtábla szerint szabad balra fordulni, pedig az utca „kifelé” egyirányú.



VIII. Kölcsey utca: Szabad balra fordulni, véget ért az építkezés



VII. Király utca: Felesleges a tiltás! Itt szabad balra fordulni!



Férj az anyósához:

– Anyuka, mondtam, hogy ne beszéljen magában. Utána nem fogja tudni, kitől hallotta azt a sok hülyeséget.

– Mindig aggódom, amikor hétvégére elmész a haverjaiddal – mondja a csinos, fiatal feleség a férjének.

– Ne aggódj, drágám, hamarabb visszajövök, mint gondolnád – nyugtatja a férj.

– Hát éppen ez az!

VIII. Karácsony Sándor utca: Felesleges már ez a jelzőtábla



VIII. Karácsony Sándor utca 3.

Ideiglenes forgalmi rend volt csatornázás miatt, ezt jelzőtáblával jelezték. Véget értek a munkálatok, le kellene szerelni a felesleges jelzőtáblát.

• **Helyszíni szemlénk során az ideiglenes jelzőtáblák már megszüntetésre kerültek.**

VIII. Nagytemplom utca – Tömő utca

Építkezés miatt tilos volt behajtani a Nagytemplom utcába. Az építkezés véget ért, jó lenne leszerelni a felesleges jelzőtáblát.

• **A terület még mindig építési terület, mivel az átadás-átvételi eljárás még nem zárult le. A jelzőtáblák megszüntetéséről a kivitelező fog gondoskodni.**

VIII. Szigony-köz



VIII. Szigony-köz: Alkalmatlan a kétirányú közlekedésre ez az útszakasz

Alkalmatlan a kétirányú közlekedésre a kis köz, ezt már korábban jeleztük. Most megismételjük. Célszerű lenne „egyirányúsítani” ezt a szakaszt a Baross utcából „befelé”.

• **A Szigony-közbe jelenleg csak a célforgalom mehet be. A meglévő forgalmi rend célja, hogy az utcának ne legyen átmenő forgalma, azt elsősorban az ott lakók használják. A jelenlegi forgalmi rendet megfelelőnek tartjuk, így kérését nem támogatjuk.**

XIII. Lehel út–Róbert Károly körút

Befelé haladva a Lehel úton, a balra kanyarodó sávot műanyag lapocskákkal „el-

kerítették”, erre már több tucat autó ráhajtott. Kérjük a lapocskákat eltávolítani.

• **A buszsáv szabálytalan használata miatt lett létesítve a kifogásolt „függőleges jelzőfelülettel ellátott jelzőtestek” a Tömegközlekedési Alosztály kérésének megfelelően. Forgalm-biztonsági**

szempontokat figyelembe véve a megszüntetésével nem értünk egyet.

II. Csalogány utca – Medve utca sarok

Másfél méter magas növényzet takarja a gyalogosokat, éppen a „Gyalogátkelőhely” előtt. Kérjük a balesetveszélyt okozó növényzet eltávolítását.

• **A növényzet eltávolítására intézkedtünk.**

VII. Kazinczy utca – Király utca

Jelenleg az út jobb oldalán lehet várakozni a Kazinczy utcában a Király utca közelében. Azon-

ban így csak 2,1 méter marad, a teherautók kénytelenek felmenni a járdára. Célszerű lenne a parkolást inkább a bal oldalon engedélyezni, fél kerékel a járdán.

• **A jelenlegi parkolás nem szerencsés, azonban a szemközti járda szélessége nem teszi lehetővé ott a szabályos várakozás kijelölését. A parkolási rend felülvizsgálata a kerületi Polgármesteri Hivatal megbízása alapján folyamatban van, amelynek legfontosabb célkitűzése a gyalogosközlekedés előnyben részesítése. A parkolás módosítását a fentiek miatt nem javasoljuk.**

VII. Király utca 83.
2009 augusztusában (!) útburkolatcsere történt a Vörösmarty utcában, ezért megtiltották a balra fordulást. Másfél év után jó lenne



XIII. Béke út: Távolítsák el ezeket a közlekedést akadályozó tárgyakat!



II. Csalogány utca: Nem lehet látni a bokroktól a gyalogátkelőhelyen közlekedőket



VII. Kazinczy utca: A teherautók nem férnek el a parkoló kocsik miatt



VII. Király 83. Elfelejtették viszszeresíteni a jelzőtáblát

a felesleges tiltást megszüntetni és az eredeti jelzőtáblát visszahelyezni.

• **Jelenleg az említett helyszínen egyáltalán nincs tábla. A hiányzó „Kötelező haladási irány egyenes – balos” jelzőtábla pótlására intézkedtünk.**

VII. Hernád utca – Marek József sarok

■ Érthetetlen módon engedélyt adtak egy ■ balesetveszélyt okozó kerítés kihelyezésére! Nem lehet belátni a kereszteződést! Kérjük a kerítés elbontását, mert közben már megtörtént az első baleset.

VII. Hernád utca: Nem lehet belátni a kereszteződést a kerítés miatt!



• **Felkértük a kivitelező céget, hogy a sarkon cseréljék ki a zárt kerítést átláthatóra, így biztosítva a jobb beláthatóságot.**

Fő utca 29.

■ Hetekkel ezelőtt egy építkezés miatt lezárták az utca egyik sávját. Az építkezés véget ért, kérjük a felesleges jelzőtáblát leszerelni.

I. Fő utca: Kint felejtettek egy jelzőtáblát



• **A jelzőtábla eltávolítására intézkedtünk.**

VI. Nagymező utca

■ Jelenleg tilos megállni a Nagymező utcában a Mozsár utca és az Andrássy út között. Kérjük, hogy a „Megállni tilos” jelzőtáblát cseréljék le „Várakozni tilos” jelzőtáblára. Ugyanis itt színházak és szórakozóhelyek vannak, meg kell állnia a taxinak egy percre, amíg kiszáll az utas a kocsiból.

• **A kétirányú járműforgalom zavartalan**

VI. Nagymező utca: Jó lenne megállni a színház előtt



lebonyolítása a 6 méter széles útfelületen nem biztosítható, ezért nem támogatjuk a megállási tilalom várakozási tilalomra való lecserélését.

VI. Andrássy út – Rippl-Rónai utca

■ Csatornáztak a szerviz úton, ezért ■ nem lehetett jobbra fordulni a jelzett helyen. Véget értek a munkála-

metriai kialakítása nem teszi lehetővé, hogy a Kálmán Imre utcából a Podmaniczky utcába kanyarodni szándékozó járművek a „telezőld” miatti elsőbbségadási várakozásukkal ne akadályozzák a Nagymező utca felé irányuló forgalmat, továbbá a Podmaniczky utcát keresztező gyalogos irány szabad jelzésével azonos időben nem engedhető meg ilyen irányú mozgás. Fentiek miatt korábban sem volt engedélyezve a Kálmán Imre utcából a Podmaniczky utcába történő kanyarodás, és a jövőben sincs lehetőség erre a jelenlegi forgalmi rend alapján.

■ Hetek óta nem világít ■ a kiegészítő jelzőlámpa a Bajcsy-Zsilinszky úton a József Attila utcánál. Kérjük a jelzőlámpaizzó kicserélését.

V. József Attila utca – Bajcsy-Zsilinszky út

• **2010 második felében a József Attila utcában olyan közműépítési munkák folytak,**

amelyek a jelzőlámpás csomópontok kapacitását jelentős mértékben csökkentették. Ezért a BRFK kérésére olyan jelzőlámpaprogramokat működtettünk a Bajcsy-Zsilinszky út – József Attila utca kereszteződésében, melyekben a József Attila utcára jobbra kanyarodó irány kiegészítő jelzője nem kapott szabad jelzést. A kapacitást csökkentő körülmények megszüntével módosítottuk a programokat, így a kiegészítő jelző ismét kap szabad jelzést.

Folytatás a 36. oldalon

Fiatal az, akinek fogalma sincs róla, hogy a régi szép idők az most van.

VI. Andrássy út: Ezt a jelzőtáblát is itt felejtették










tok, jó lenne a felesleges tilalmi táblát leszerelni.

• **A nyilvántartás szerinti állapot helyreállítására intézkedtünk.**

V. Kálmán Imre utca – Bajcsy-Zsilinszky út

V. Kálmán Imre utca: Jó lenne itt „félbalra” fordulni



Kép	Típus	Rendszám	Felszereltségi szint	Extrák	Forgalomba helyezés	Km	Szín	Eladási ár
	C5 Berline	LBM-589	2,7 HDI EXCLUSIVE AUT. 208 LE	metál, biztonság csomag, technologia csomag	2008.04.22	110 000	thorium szürke	4 999 000
	C8	LID-522	2,2 HDI EXCLUSIVE 170 LE	metál	2009.07.27	55 000	alumínium szürke	4 999 000
	C4 PICASSO5	LRJ-199	1,6 HDI DYNAMIQUE 110 LE	metál, 17" alufelni, automata klíma csomag	2010.01.18	52 200	gránit szürke	4 399 000
	XSARA PICASSO	LID-817	1,6 HDI TENDANCE 92 LE	metál	2009.10.26	45 000	fekete	2 799 000
	BERLINGO	LRV-527	1,6 HDI MULTISPACE 75 LE	metál, CD	2010.04.30	40 000	szahara	3 299 000
	C4 PICASSO5	LID-766	1,6 VTI THP EXCLUSIVE 150 LE	metál, myway navigáció	2009.09.30	36 000	alumínium szürke	4 599 000
	C4 PICASSO5	LID-909	2,0 HDI EXCLUSIVE 150LE	fekete, myway navigáció	2009.10.30	28 000	fekete	5 399 000

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

DOBJ EGY 6-OST ÉS ÁLLJ KÖZÉNK!

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

Feltételeink, illetve elvárásaink a következők:

- 8 évnél fiatalabb gépjármű • taxis tapasztalat • kiváló kommunikációs készség
- 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 34. oldalról

XIII. Gidófalvy utca – Róbert Károly kör-út sarok

Sokan fordulnának balra a Gidófalvy utcából az Árpád híd felé, jelenleg ezt csak a bal oldali sávból tehetik meg. Engedélyezzék a jelenlegi gyakorlat „legalizálását”, mert most abból is sokan fordulnak balra.

• **A jogszabályokat és a biztonsági szempontokat figyelembe véve nem lehet olyan új sávkiosztást kialakítani, amikor a gyalogos-átkelőhelyre 2 db balos kanyarodó forgalmi sáv ráengedésre kerül.**

Köszönjük a válaszokat. Továbbra is várom a kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban.

Juhász Péter
SMS: 06209247646

E-mail: lampafelelos@freemail.hu

I. Bem rakpart: Ahogy irtuk, ezt a táblát egy héten többször is kidöntik. Ami érdekesebb, hogy ezt a közút fenntartói is tudják, és meglegszenek a faékekkel történő stabilizálással, mint ahogy az a jobb oldali ábrán is jól látszik



Fejlett technológiájú, háromajtós kupé

Hyundai Veloster



helyzetjelző fények uralják. Az optikai extrák között krómozott keretű hűtőmaszkot, zongoralakk betéteket, ködfényszórót és egy hatalmas panoráma napfénytetőt találunk.

Az utastérben a középkonzol és a kezelőszervek egy motorkerékpár üzemanyagtartályának formáját idézik, itt kap helyet az opcióként rendelhető motorindító gomb is. A szellőzőnyílásokat a motorkerékpár kipufogói ihlették, a padlókonzol pedig motorkerékpár-nyerget mintáz. A beltér több pontján találkozhatunk fémbetétekkel. Extra tartozék a könnyűfém pedálszett, valamint a bőrrel borított kormánykerék és váltógomb.

A Veloster a kupék formatervét a ferdehátúak funkcionalitásával társítja, valamint kiegészítő utasoldali oldalajtót kínál. A múltban néhány kupén már láthattunk kisméretű, hátrafelé nyíló ajtót, ám ezeknél elkerülhe-



A Hyundai a Detroit-i Autószalonon (NAIAS) tartotta ultramodern háromajtós kupé modelljének világpremierjét. A 2012-es Veloster megújítja a kompakt kupék kategóriáját a hátsó ülések könnyű megközelítését lehetővé tevő, harmadik ajtajával, a Hyundai Blue Link telematikai rendszerével, 7 colos érintőképernyővel felszerelt rádiójával, valamint új, 1,6 literes, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses motorjával, amelyhez a márka első dupla kuplungos sebességváltója csatlakozik. A felszereltségi szintek, és azok egyes elemei kontinensenként és országoként is különbözőek lehetnek.

A Veloster egyedi formatervét a nagy teljesítményű sportmotorok ihlették. Jellegzetes, fekete A-oszlopai a bukósíkok rostélyához teszi hasonlatossá a szélvédőt. Az orrkialakítást a Hyundai jellegzetes, hatszögletű hűtőmaszkjának agresszív változata, a motorháztetőbe vágott légbefömlő, valamint a Hyundaiakra jellemző, LED-es

Ne hagyd magad!

tetlen kompromisszumot jelentett, hogy a hátsó ajtót csupán az első után lehetett kinyitni, ami mindenki számára kényelmetlenné tette a kérés beszállást, illetve megnehezítette az ajtónyitást szűk parkolóhelyen. A Hyundai újszerű ötlettel hagyományos irányban nyíló ajtót helyeztet el a Veloster utasoldalán, amelyen keresztül az utasok biztonságosan, minden körülmények között megközelíthetik a meglepően tágas hátsó ülésort. A kupés formaterv megőrzése érdekében az utasoldali hátsó ajtó rejtett kilincset kapott.

A vadonatúj, négyhengeres Gamma 1,6 literes motor a Hyundai legkisebb közvetlen benzinbefecskendezéses (GDI) erőforrása. A GDI-technológiának köszönhető az országúton mért, akár 5,9 literes átlagfogyasztás, az alacsonyabb károsanyag-kibocsátás és a nagyobb fokú megbízhatóság. A GDI-technológia alkalmazása révén a Gamma 1,6 literes erőforrás becsült teljesítménye 138 LE 6300/perc fordulatszámon, legnagyobb forgatónyomatéka 167 Nm 4850/percnel. A GDI azonban nem minden: az új Gamma-motor kétoldali, fokozatmentesen változó szelepezérlést, elektronikus fojtószelep-vezérlést, hevederes vezérműláncot, változó hosszúságú szívócsövet, valamint innovatív sűrűlódáscsökkentő bevonatokat – CrN fizikai gőzfázisú leválasztású (PVD) bevonatot, illetve gyémántszzerű szén (DLC) bevonatot – kapott.

A Gamma-motor üzemanyag-takarékosságát alapkitételben kínált, hatfokozatú manuális sebességváltó, vagy a Hyundai által újonnan kifejlesztett, hatfokozatú dupla kuplungos (DCT) sebességváltó fokozza.

A Hyundai új DCT-rendszere a manuális kapcsolású sebességváltók előnyeit (kisebb üzemanyag-fogyasztás és sportos vezethetőség) az automata váltók előnyeivel (fokozott komfortszint, finom váltások) társítja. Ezen felül a DCT közvetlen kapcsolatot biztosít, ami jobb hatásfokot és a váltások során is folyamatos erőátvitelt jelent. Az automata sebességváltók nyomatékelszító rendszere csökkenti a kimenő teljesítményt és növeli az üzemanyag-fogyasztást. A DCT további előnyei a hagyományos automata váltókkal szemben az 5-6 százalékkal jobb üzemanyag-fogyasztás, illetve a 3-7 százalékkal jobb gyorsítóképesség.

A Veloster tengelytávja 2650 mm, a karosszéria 4219 mm hosszú, és 1790 mm széles.

A Hyundai minden modellje fejlesztésénél maximális tömegcsökkentésre törekszik. Ez a stratégia egyszerre eredményez igen kedvező üzemanyag-fogyasztást és nagy teljesítményt. A maga 1173 kilogrammjával a Veloster több mint 210 kilóval könnyebb a Scion tC-nél. Ez a következetes tömegcsökkentés függvényé, erőssé és takarékoská teszi a Velostert.

Egy asszonynak már elege volt belőle, hogy a férje szinte minden este részegen támolyog haza a kocsból. Halloween estéjén gondolja a nő, hogy megleckézeti az urát. Beöltözik ördögnek, és elbújik egy fa mögé a házuk előtt. Szédeleg haza a férj, és hirtelen elügrik a fa mögül egy fekete alak nagy szarvakkal, hosszú farkokkal, és kezében egy vasvillával.

- Hát te ki vagy? – kérdezi tőle a férfi.
- Én vagyok az ördög!
- De jó, hogy végre megismerhetlek, a te húgodat vettem feleségül!

BTI-hírek

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

Valamikor régen, a taxizás hőskorában az olyan utas, aki nem tudta, vagy nem akarta kifizetni a taxiszámlát, egy úgynevezett átjáróházhoz vitette magát. Rögtön hozom a pénzt! – felkiáltással bement a kapun, aztán egy másik utcára nyíló kijáraton röhögve távozott. Esetleg még „biztosítéknak” ott hagyta a szatyrát, csomagját is, amiről csak később derült ki, hogy összegyűrt újságpapírral van kitömve. A taxis meg – türelmességétől és vérmérsékletétől függően – 20-30 percig várt, majd csúnyákat gondolva utasáról – meg saját hülyeségéről –, dühöngve távozott.

Ma már az ilyen utasok „erőből” nem fizetnek. Úgy gondolják, hogy a taxis azért a 2-3 ezer forintos fuvardíjért nem fog egy bizonytalan kimenetelű veszekedésbe, esetleg verekedésbe belemenni. Ami a szomorú, hogy sokszor a taxis is így gondolja. Inkább veszni hagyja a fuvardíjat, ahelyett, hogy minden eszközzel megkövetelné jogos jussát. Van azonban kivétel:

Kollégánk, nevezzük Lajosnak (tényleg így hívják), még 2008-ban egy áprilisi éjszakán kissé ittas házaspárt szállított haza egy szórakozóhelyről XI. kerületi lakásukba. A címre érkezve az asszony kiszállt, mondván, hogy nincs náluk elég pénz, és lehozza a lakásból a különbözetet. A férfi ezalatt a kocsiban maradt, de néhány perc múlva ő is kiszállt, és a ház felé indult, közölve, hogy a fuvardíj már kifizetésre került. Lajos azonban nem hagyta annyiban a dolgot, utánament, és a lépcsőházban ismét kérte a fuvardíj kifizetését (2730 forintról volt szó). Itt a férfi támadólag lépett fel, megrúgta, majd ellökte a taxist, aki ennek következtében elesett, és jobb válla kifcamodott. Időközben azonban mobiltelefonján sikerült értesítenie a rendőrséget a helyszín pontos megadásával, akik néhány percen belül oda is értek. Az intézkedés során az utas úgy nyilatkozott, hogy őt támatta meg a taxis. Fontos megjegyezni, hogy az utas egy harminc év körüli életerős fiatalember volt. Kollégánk pedig ebben az időben 65. életévét taposta...

Miután megállapították, hogy a taxis nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett, így mentőt hívtak és kórházba szállították, az utas ellen pedig eljárást indítottak.

A büntetőperben az elsőfokú ítélet 2010 februárjában született meg: a bíróság a vádlottat egy év börtönbüntetésre ítélte, az ítélet végrehajtását 3 év próbaidőre felfüggesztette. A védő enyhítésért fellebbezett, így a per a Fővárosi Bíróságon folytatódott 2010 szeptemberében. A Fővárosi Bíróság az elsőfokú ítéletet kiegészítésekkel helybenhagyta. Megállapította, hogy mind a súlyos testi sértés, mind a közfeladatot ellátó személy elleni erőszak bűncselekménye megvalósult. Súlyosbító körülményként értékelte azt, hogy a vádlott büntetett előéletű, valamint hogy a cselekményt ittas állapotban idős személy sérelmére követte el.

A büntetőper lezárultával kollégánk polgári pert indított utasa ellen, kérve a gyógykezelésével kapcsolatos költségei megtérítését – a hálapénzt is beleértve! –, valamint a kényszerű pihenő alatti jövedelemkiesés kifizetését. Nem vagyoni kárként igényt tartott továbbá 2 millió forintos kártérítésre, többek között azért, mert a gyógykezelés ellenére jobb karja azóta sem funkcionál megfelelően.

A polgári peres tárgyaláson az alperes a szabályszerű idézés ellenére sem jelent meg, így a bíróság távollétében tartotta meg a tárgyalást, melynek eredményeként Bírósági Meghagyást bocsátottak ki, amelyben alperest kötelezték, hogy 15 napon belül fizessen ki felperesnek 2 551 860 forintot, továbbá a magyar állam részére 153 100 forintot perköltséget, ill. kereseti illetéket.

Miután a rendelkezésre álló határidőn belül a Bírósági Meghagyásra ellentmondás nem érkezett, 2010 novemberében a végzés jogerőre emelkedett, tehát végrehajtható.

Nos, az biztos, hogy nem mindenki csinálta volna végig ezt a tortúrát. A büntetőügyet talán még igen, de a polgári per megindítása legtöbbszörnek eszébe se jutott volna. Sőt, azt hiszem, sokan már az első lépést sem tették volna meg, elveszítve inkább ezáltal 2-3 ezer forint fuvardíjat.

Persze ésszerű kell lenni, manapság az éjszakában már bármi előfordulhat, így fontos mérlegelni, hogy mikor kell legyinteni egyet a veszteségre, és mikor álljunk a sarkunkra. A pénz fontos, de életünk és testi épségünk megőrzése még fontosabb...
- NOL -

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

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

A SZÁJASOKHOZ

Sokan szeretnék a hazát:

De gyűlölik minden fiát,

Ha népszerű alkalmakon

Oly nagyot, mint ők, nem kiált.

(Arany János)

Hétéves koromban elvittek bemutatni a dédapámnak. Ott lakott ugyan a szomszéd jázsági településen, közel mihozzánk, de hát miért, miért sem, éppen ekkor, az egyik március 15-én gyűlt el a bemutatásom napja. Az meg nem mehetett ám hebehurgyán, arra készülni köllött, mert mint figyelmeztettek a szülék, ahogy meggusztál a vén juhász, nyomban levizsgáztat 1848-1849-ből, az ő szíve-lelke mindenéből, az istenségéből, szentségéből.

Öntörvényű, nyakas ember, „nem enged a negyvennyolcból” – mondták róla azok, akik ismerték, magam meg készülődés közben sunyin arra gondoltam, hogy ugyan mire is emlékezhet iskolai tanulmányaiából ez a 92 éves öregember, aki a juhokhoz, birkákhoz bizonyára többet érthet, mint a történelemhez. Aztán meg mi a bogát jelenthet az, hogy „öntörvényű”, meg hogy „nem enged...”?

No, mosdás, fül-köröm- és cipőpucolás, tiszta ruha, fésülködés (csupa nemszeretem dolog) után indulás, érkezés.

Már messziről mutatják, s látom: ott ül a tornác napos részén, szemibe húzva a kalapja, s bicskával farigcsál valamit. Észrevesz minket, föláll, kölcsönös köszönés. Nézem: magas, csontos-ínas öregember, dús ősz bajusz, busa, bozontos szemöldök, hunyorgó, huncut szem. „Ez a’?” – bök rám. „Ez – válaszol apám –, a Pisti gyerek.” Az öreg leül és tényleg gusztál. „Gyere ide, kis pöcsös” – megsimogatja a fejem, forgat jobbra, forgat balra, belenéz a szemembe. „Jól van, a mi fajtánk ez, le se tagadhatnánk.” Magához von: bagószag, földszag, rokonszag – az első próbát kölcsönösen kiálltuk, de tudom, mindjárt gyün a másik! „Hát mit tanultál az oskolában, he? Tuds-e a tizenhárom szent aradi vértanúból legalább ötöt?” – tér rá a lényegre, időt sem hagyva másra. Nézek apámra, ő vállat von, hogy ő szolt jó előre, úgyhogy nosza! Tudtam tizenegyet, kis segítséggel megvolt mind a tizenhárom. Még fagगत erről, arról, látom, igen elégedett. „Aztán ösmered-e ezt a nótát: Kossuth Lajos azt izente, hej-de elfogyott a regementje. Ha még egyszer azt üze-ni, hejde mindnyájunknak el kell menni – éljen a ma-gyar szabadság, él-jen a haza!” Bólintok, hogy ösmerem, ő meg rákezd a másik strófára: „Kossuth Lajos idesapánk, felesége idesanyánk...”

De tovább nem tudta énekelni, elcsuklott a hangja, kerülgette a sírás, majd férfiasan

összekapva magát legyintett egy keserűt, és ezt mondta: „Nincsen minékünk, a mi szegény népünknek azolta sem apja, sem anyja. Árvák vagyunk a népek tengerében, ezt jól jegyezd meg!”

Jól megjegyeztem. Azt is, amit róla elmondtak. Meg azt is megfejtettem ám, miért épp azon a napon történt a találkozó. A szülék voltak a tettesek: ők így ünnepeltek, elzarándokoltak a *hiteles* emberhöz, s vittek magukkal, lássam-halljam én is: hadd tanulja meg *tőle* a gyerek azt, amit az iskolában felengzősen szabadság- és hazaszeretetnek mondanak.

Az én öregem néhány évvel a forradalom és szabadságharc után született, így hát az ő apja, a szintén juhász honvéd huszár ojtotta belé a szabadság, ha úgy tetszik, a nemzet szabadságának eszméjét. (Közbevetve: a jászoktul természetük és évezredes életmódjuk miatt nem idegen a ló, így persze a közülük akkor is és később is hadba lépők többsége huszár lett.)

Termékeny talajra hullottak ükapám tanításai, a fia még vénséges vén korában is fölmonda fejből a csaták történetét, azt is, hogy mi miért esett, ki mit tett, vagy nem tett. Volt neki egy régi, nagy alakú színes fedelű képes albuma, az volt a címe: „A Szabadságharc Története”. Ebből egészítette ki a tudományát, ezt lapozgatta-mutogatta annak, aki hozzá betévedt, akár akarta az illető, akár nem, majd hallhatta az öreg menydyörgésit: „Bem apó háromezer magyarja tízezer ellenséggel szemben – fölfogta ezt, jóember!”

Gondolhatják kendtek: tán rögeszmés volt az öreg – de nem volt az. Valamit megsejtette: a magyar könnyen lángol, de könnyen is felejt, oszt *rábizza az emlékezést a hivatalosságra*. Ezért hát a maga módján tudatosan ápolta, dédelgette a hagyományt, a szegény magyar ember hagyományát: a szabadság szeretetét, hogy átadja azt az utódoknak, mintegy örökségül – mert ugyan mi mást adhatott, mi mása volt neki ezen kívül.

Az ám! De én kaptam tőle mást is. Amikor megleptük, éppen faragott valamit. Egy 48-as fahuszárt, csákósat, kardosat – búcsúzás-kor a kezembe nyomta. Most is ott áll a polcomon figyelmeztetőül.

*

Soha nem mentem március 15-én semmiféle nagygyűlésre, nem hallgattam soha az emelkedett ünnepi szónoklatokat, a Múzeum-kerti műsoros bokázgatások látványától meg – bármilyen jó szándékból fakadjanak is – idegenkedem. Beismerem: ez privát görcs, aztán még az is lehet, hogy nem helyénvaló magaviselet.

„No de akkor, hogyan ünnepli kend ezt a napot?” – kérdezhetik joggal. Megmondom:

Leveszem a polcra a fahuszárt, magam elé teszem, meggusztálom, szemezgetek vele, időnkint versek jutnak az eszembe, mint például az alábbi **Juhász Gyulától**:

KOSSUTH-NÓTA

A lóca végén, óbor mellett,
Nagy, barna legény énekelget,
Egy szál cigány ugyan cifrázza,
Ujjong, zokog az ő nótája.

Az ő nótája az a nóta,
Mely egyre járja még azóta,
Hogy magyar álmok visszaszállnak
Tavaszába egy szebb világnak.

A gyertya fogy, tüzel az óbor,
Elég is volna már a jóból,
De a legény büszkén, merengve
Bámul egy álomregimentre!

Más nóták jöttek, hej, azóta,
Hogy megszületett az a nóta,
De rendületlenül, kevélyen,
Nem tudsz felőlük, jó legényem.

...Mint hogyha magyar fajtám lelke,
Ujjongna, sírna, énekelne.
Arva legény, szép, konok bánat,
Ó be szeretlek, be sajnállak!

Dilemma: amikor a hazafiságot a kokárda méretével, a zászlók sokaságával, no meg az ünnepi szónokok hangerejével mérik, akkor a szabad juhászok ivadéka ugyan mire, kire gondoljon?

Mert vannak és mindig is voltak, meg lesznek a dédapámnál úgymond „illetékesebbek”, akik a mihőztartás végett közlik: most mennyi a mennyi, mi az éppen soros irány, miben köll hinnem, mihöz köll igazodnom, hogyan köll *éreznem*.

Nohiszen...

Az anya beszélget tinédzser lányával:

– Én sosem feküdtem le más férfival, csak az apáddal! Ugyanezt te is el tudod majd mondani a lányodnak?

– Igen, anyu, csak ezt a rezzenéstelen arcot kell még gyakorolnom...

* * *

Egy hernyó megkérdezi a mamájától:

– Anya! Lejöttem a fáról. Most már én is ember vagyok?

A belváros vezetői továbbra sem értik a lényegét

Nagyszabású és sok esetben tényleg nagy-szerű átalakítások, változások történtek a fővárosi V. kerületben. Végig sétáltam a Szabadság tér és a Kálvin tér közötti útvonalon, nagyon szép az átalakulás. Mint egy igazi világváros. Sétálóutcák, fák, padok, tiszta levegő.

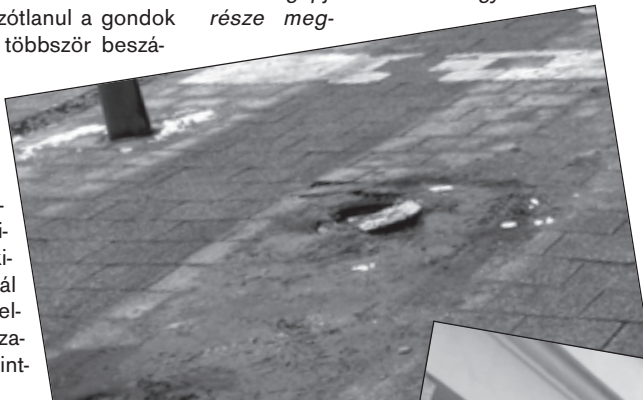
De nem mehetünk el szótlánul a gondok mellett sem, ezekről már többször beszámoltunk szakmai lapunkban. Tilalom hiányában teherautók, turistabuszok is behajthatnak a Károly körútról a Bárczy István utcába. Pedig a Szervita térenél nekik nincs tovább, hiszen nem férnek el az új kialakítás miatt. A Királyi Pál utcában semmi sem figyelmeztet arra, hogy az útszakasz 20 (!) centiméter szintkülönbség után folytatódik.

Ez lett az eredménye az „előírás szerinti” oszlopnak!

A legnagyobb gond pedig az Erzsébet téren van, ahol a KRESZ-ben nem szereplő módon figyelmeztetnek a süllyedő-emelkedő vasoszlopokra. Felvetéseinkre az önkormányzattól ismét választ kaptunk. Sajnos úgy tűnik, a címzettek továbbra sem értik a lényegét. A hosz-

szadalmis levélből csak az oszlopokról szóló részt emeljük ki.

A Harmincad utca–Erzsébet tér kereszteződésében található süllyedő oszlop is az előírásoknak és a kiadott engedélyeknek megfelelően lett kihelyezve. Sajnálatos módon a gépjárművezetők egy része meg-



Hány autó akadt már fent az oszlopon!

próbál a leengedett oszlopon keresztül lendületből áthajtani az egyértelmű tiltás ellenére – veszélyeztetve az eszköz és saját gépjárműve épségét.

Bár a Belváros-Lipótváros Önkormányzata – részben az Ön javaslatára is – a balesetveszély csökkentése érdekében időközben kihelyezett újabb figyelemfelkeltő közlekedési lámpát, a tapasztalat szerint az ilyen tudatos szabálysértőket ez sem gátolja meg abban, hogy szabálytalanul áthajtsanak.

A süllyedő oszlop üzemeltetője – a Belváros-Lipótváros Közterület-felügyelet – szabálysértés észlelése esetén minden esetben megindítja az eljárást az elkövetőkkel szemben.

Azért csak maradt két kérdés.

1. Ha minden rendben volt, mégis miért kellett új jelzőlámpát kihelyezni?

2. Ezt a fajta jelzőlámpát az autópályákra „találták” ki, nem a belvárosi for-

galomra!

Hogyan lehet a

KRESZ-ben nem is

szereplő szabályt

megsérteni?

Ugyanis a KRESZ-ben

nincsenek ilyen út menti

„X” alakú jelzőlámpák!

Én biztosan bírósághoz fordulnék, ha megsértené az autó-

mat egy ilyen emelkedő oszlop!

-JP-

Ilyen, út menti jelzőlámpa nincs a KRESZ-ben!

mat egy ilyen emelkedő oszlop!

Szeretnéd, hogy 2011. 04. 01-től, a kialakult piaci viszonyokra való tekintettel, a Minimobil Taxi, visszamenjen 150 Ft/km-re, tehát tarifacsökkentést hajtson végre, mely esetben a tagdíj 40 000 Ft-ra csökken?

Maradnak az árak

SZAVAZÁS A MINIMOBILNÁL

Meglehetősen szokatlan lépésre szánta el magát a Minimobil Taxi tulajdonosa, Bakucz József. A cégen belül felmerült az igény a tarifacsökkentésre, úgy döntött, erről még a döntés előtt kikéri a vele szerződéses viszonyban álló taxisok véleményét. Miután az árcsökkentés a taxisokat hátrányos helyzetbe hozta volna, mellétette, hogy a – talán nem véletlenül megcélzott – 150 Ft-os tarifa bevezetésével egy időben a tagdíjakat is csökkenti 50 ezerről 40 ezerre. Ez pedig – sajnos – nem szokványos ajánlat, lássuk be.

Am ennek ellenére a tagságból mindössze 19 fő szavazott az árcsökkentésre, a töb-

biék nem támogattak az „ötletet”. Miután lassan (de biztosan!) a 400 Ft-ot is eléri az üzemanyagok átlagára, a taxisok hozzáállása érthető. Gondolom, ha rajtuk múlna, már 300 körül lenne egy kilométer, de ez egy másik téma.

Az egész folyamatban a szokatlan az volt, hogy a cégvezetés nem egy végső határidőt közölt a taxisokkal az óraállításra, nem fogott bele a matricagyártásba, hanem először kikérte a fizető tagok véleményét.

Sajnálatos az, hogy ez ma Magyarországon kuriózumként említhető...

-B

Három mérnök a hidépítésről beszélget.

A japán mérnök:

– Mi megkezdjük a híd építését a folyó mindkét oldalán egyszerre, s közepén a találkozást a GPS segítségével hajtjuk végre, maximum 1 cm eltéréssel.

Az amerikai mérnök:

– Mi is a folyó mindkét oldalán fogunk neki a híd építésének, s közepén a találkozást lézer segítségével hajtjuk végre, legfeljebb 2 mm eltéréssel.

– Ezt mi is így csináljuk – mondja a székely mérnök –, a hidat a folyó két oldalán kezdjük megépíteni.

– És közepén hogy találkoznak? – kérdik a többiek.

– Hát, ha találkoznak, az jó. Ha nem, akkor lesz két hídunk.

MORFONDÁRIÁK

Mondhatom, szalad az idő rendesen. Már március van, a naptár szerint itt a tavasz. A nagyhirű Tavasz Fesztivál ideje. Ha egyáltalán lesz tavasz. A farsang is eléggé visszafogottan zajlott. Nem volt bál az Operában sem. A válság miatt, ugye. Hát már arra sincs pénz? Viszont így nem tudtak bulizni az ellentüntetők sem. Nahát. Sírtak is a hentesek. Nem kelt el egy pár sem a demonstratív virsliből. Ha meg virsli sincs, akkor a sör sem fogy. Ez egy nagyon régi hagyomány kis hazánkban. Na de, majd ha a gazdaság fellendül úgy istenigazában, akkor aztán lesz itt élet. Meg pénz döggivel. Fizetésnapokon az egymillió új munkahelyen dolgozóktól hangosak lesznek a kocsmák. Hajnaltájt nehéz lesz taxit fogni. Az állam bevételei is az egekig nőnek. Kíváltképp, amikor a nyugdíjak is elkezdene adózni. Az üzemanyagok árai is szépen lassan, de biztosan kúsznak a 400 Ft felé. A taxik oldalán meg elképesztő kedvezményeket hirdetnek. Újabbnál újabb „cégek” alakulnak. Kell is ez a fejlődés szerintem, mert ha utolérjük a kínai gazdaságot, akkor semmi sem lesz elég. Egyelőre azonban csak, hogy úgy mondjam, elégünk van. Miből? A reptérből, a pályaudvarokból, a közlekedési „kultúránkból”. A rendszeres gyalogos-gázolásokból a kijelölt átkelőhelyeken. Az ellenőrzés hiányáról nem is beszélve. Egyszerűen nem értem, hogy a rendőrség mire való. Ha próbálok értelmezni magát a kifejezést, zavarban vagyok. El kellene döntenem, hogy a REND mint kifejezés mit jelent. Legutóbb a tragikus balesetet követően elgondolkodtam azon, hogy napjainkban ugyan hányan végeznek gépjárművezetési munkát úgy, hogy a jogosítványukat meg sem nézi a munkaadójuk. Tudsz vezetni? Persze, természetesen. Na jó, akkor itt a forgalmi, és a kulcs, a dobozos kocsit hátul az udvarban, aztán usgyi. Lépkedj ám, mert már ott kellene lenni az árunak. Valahogy így működnek a dolgok napjainkban. A közúti ellenőrzéskor meg az elsősegély-doboz lejárata a legfontosabb. Kíváncsi lennék, hogy a legutóbbi tömeges balesetnél hány járó állt meg, és vette elő az elsősegély-dobozát. Ott általában egypár taxi is szokott drosztolni. Tőlem például még egyszer sem kérte meg közúti ellenőrzéskor, hogy mikor pihentem. Azt igen, hogy mikor fogyasztottam alkoholos italt. Na erre van egy jó kis

történetem. Keddi nap kora reggelén, nyargaltam a pótos Zil-lel Miskolc felé, mikor is Gyöngyös előtt, a szőlőskerteknél ellenőriztek. A szokásos kérdésre, hogy mikor fogyasztottam alkoholt, legtermészetesebben közöltem, hogy hétfőn igencsak jól beszívtam. Ilyenkor akkoriban az volt a koreográfia, hogy „na, leheljen csak rám”. A jóféle fokhagymás-kolbászos reggeli után nem tudta eldönteni a szerv állapotom milyenségét. Jött a szonda. Hármát is megfújtam. Semmi eredmény. Az elvtárs is fújt egyet. Az is sárga maradt. A füvek, a fák viszont szép zöldek voltak. Na ekkor közöltem az elvtikkkel, hogy én hűsvét hétfőn italtam. Úgy augusztus közepe táján történt mindez. Viszont általában mindig megkérdezték, hogy mikor vettem ki a pihenőt. Manapság viszont úgy veszem észre, hogy ilyesmi után nem érdeklődnek az ellenőrzésre jogosult szervek, személyek. Pedig most már jogszabályilag is van erre lehetőség. A menetíró készüléket erre találták ki. Avval meg az a gond, hogy a korongot kivenni elég nyűgös. Adminisztrálni kell. A teherautók előzési tilalmát egy darabig kampányszerűen ellenőrizték, aztán minden maradt a régiben. Pedig ezt is következetesebben kellene betartatni. Sőt! A notórius előzgetőket a szervizbe kellene kísérni, és megvizsgálni a tempomat-berendezésüket. A berendezés kikapcsolhatása esetén még a szomszédban is azonnal kivonják a forgalomból a járművet. Na de nálunk a hamis vagy lopott, vagy talált rendszámmal taxizóktól sem vehetik el, vagy foglalhatják le a gépjárművet, ha egyébként a fehér rendszám megvan és az iratok is rendben vannak. Azt szoktam ilyenkor mondani, hogy ilyen országban élünk. Nálunk ez a szokás. Azért csak bizakodjunk. Komoly és nagy változások körvonalazódnak kis hazánkban. Senki nem fog rosszabbul járni. Azért én ebben nem vagyok annyira biztos. Mert aki például a bálnák tenyésztésében kíván elmélyülni, az fizethet rendesen. Azért engem módfelett bosszantott, hogy a médiában e neveléses kijelentést következetesen bálnatenyésztésként nevesítették. Szeretném megjegyezni, hogy a bálnákat még nem sikerült tenyészteni. Azt ők megoldják saját hatáskörben. Viszont az emberek mindent elkövetnek, hogy kipusztítsák őket. Jőmagam tengerészegem idején láttam bálnát. Sajnos csak az elejét meg a végét.

Ideje, hogy írástomat is befejezzem. Tehát: itt a végel!

Tisztelettel:

Kapitány

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Még tart az uborkaszezon. A „mi futhatunk” most kezdődik. Mit lehetne a szezon kezdetről írni? Nem sokat.

A nemzeti tizenegy kivételével azt tapasztaljuk, amit eddig. Van az európai foci és van a miénk. Sajnos a TV jóvoltából minden nap látható a különbség. Egy dolog mégis megemlíthető. Feltűnt egy tehetség Újpesten. Bizonyos Lázár Bence. Bátor, ügyes fickó. A második bajnoki gólya mesteri volt. Reméljük, sikerül tartósítani a formáját és nem tűnik el, mint oly sokan eddig.

Egyelőre nincs más dolgunk, várjuk a jobb időt és természetesen a Magyarország–Hollandia összecsapást. Valami azt súgja, meglepetés lesz! Reménykedjünk!

Gasztronómia

Amikor ez a rovat elindult, nem gondoltam volna, hogy ilyen sokáig tart. Jártunk már északon, keleten és délen, most nézzünk nyugatra! Vas és Zala megye.

Mit is mutathatnánk be a tájról jellegzetes ételként? Természetesen a dödöllét. Táplálkozási kultúránk több évszázados elemei a különféle lisztek, a krumpli, a zsír, a hagyma. Elkészíteni nagyon egyszerű, egy gyakorló háziasszonynak ujjgyakorlat. Tudni kell róla, hogy főételként és köretként egyaránt fogyasztják. A nyugati határ közelében, az Őrségben és Zalában is szinte minden étterem, csárda étlapján megtalálható. Nézzük a hozzávalókat 4 főre:

20 dkg szalonna kisütve, vagy 15 dkg zsír

2-3 fej hagyma laskára vágva, aransárgára pirítva

Kb. 20 dkg liszt (illetve amennyit a krumpli majd felvesz)

1 kg hámozott krumpli sós vízben megfőzve

1 pohár tejföl

15 dkg ementáli v. trappista sajt reszelve (ez nem feltétlenül szükséges)

Lássuk, hogyan készül:

A megfőtt krumpliról a fölösleges vizet leöntjük, de annyi maradjon, hogy éppen ellepje. A krumplit a maradék levében pépesre összetörjük. Ezután lassú tűzön kevergetve adagoljuk hozzá a lisztet, amennyit felvesz. Addig kell ezt csinálni, míg pufogósan sűrű lesz. Amíg a krumpli fő, a kiolvasztott szalonnaszíron megpirítjuk a laskára vágott

hagymát és szűrőkanállal kiszedjük a zsírból, mert erre még szükségünk lesz. Ezután vékonyan kikenünk egy tepsit zsírral, kicsit megszórhatjuk prézlivel, majd a hagymás szalonnaszírba mártott kanállal a masszát a tepside szaggatjuk, sorba rakva, hogy egymás tetejére ne kerüljenek. 200 fokon piros-ropogásra sütjük. Önálló fogásként többféle módon gazdagíthatjuk, tejjel, sajttal stb., a fonnyasztott hagyma azonban ne maradjon el róla. Én úgy szeretem, hogy tányérra szedve a leirtakból mindent teszünk rá, meglocsolom tejjel, szórok rá reszelt sajtot és rászedek hagymát. Elismerem, kicsit könnyebb, ha csak tejföl és hagyma van rajta. Hozzá javasolom az édes-savanykás házi csalamádét.

Első osztályú utazási élmény

RENAULT LATITUDE

Saját márkaértékeivel összhangban a Renault olyan járműveket gyárt, amelyek illeszkednek a márka magas formatervezési, innovációs és minőségi színvonalához. A 2010-es Párizsi Autószalomon tavaly októberben bemutatott Renault Latitude, a márka legújabb felsőkategóriás limuzinja, egy sor olyan, korábban elképzelhetetlen funkcióval bír, amelyek fokozzák az utazás kényelmét és élményét.

Az autó tekintélyes méretei tágas, otthonos utasteret rejtenek, amelyben az utasok a kategória legnagyobb térdhelyét (251 mm) élvezhetik.

A minőséget és kényelmet a szó minden értelmében nagyra értékelt vásárlóknak szánt Renault Latitude mindenképp elé helyezze utasai kényelmét. A szolgáltatások sorában megtalálható a vadonat-

új, pihentető, légtisztító ionizátor, valamint a Renault új, négy masszázsprogramos vezetőülése.

Az olyan túramotoroknak, mint az új V6 dCi 240, valamint a kényelem és vezethetőség tökéletes egyensúlyára hangolt, több lengőkaros hátsó felfüggesztésnek köszönhetően a Renault Latitude fedélzetén a leghosszabb utazások is pihentetőek.

A Renault-Nissan szövetség keretein belül kifejlesztett Renault



Latitude

elismerten megbízható és hatékony technológiai megoldások alkalmazása révén kínál kiemelkedő biztonsági teljesítményt: felszereltsége blokkolásgátlót, vészfékrásegítést, menetstabilizáló elektronikát, adaptív légzsákokat, kettős oldalütközés-érzékelőt, sebességtartó és korlátozó automatát, abróncsnyomás-ellenőrző rendszert, valamint bixenon kanyarfényszórót tartalmaz.

A Renault Latitude májusban, a 2011-es Cannes-i Filmfesztivál hivatalos autójaként fogja a filmvilág sztárjait és hírességeit szállítani.



Befejezésül még köretként való tálalását is megemlítem. Kitűnő párost alkot a hentes módra készített hússzelettel. Erről már írtam, most csak annyit emlékeztetőül, hogy mi is a hentes módra? Fokhagymás, baconos, savanyú uborkás szósz készítőnk száraz fehér borral beforralva. Ezzel a szósszal locsoljuk meg tálalás előtt a hússzeleteket, és a dödölle alá is kerülhet.

Próbáljátok ki ti is! A tavaszi kereti munkák után jólesik a fenti ételkülönlegesség.

Jó étvágyat!

City 231 Sanyi

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

Citroën Xara Picasso 1.6HDI 2007.09. havi, 84.000.km-rel, 4 e. ablak, távirányítós közp. zár, ködlámpa, esőszensor, EPS, ABS, fóliázott, elektromos fűthető tükrök, aut. klíma.

Ára.1 300 000 készpénz + 1 400 000 hitelvállalás.

érd.: 06-30/268-9116



2.0 dízel Chevrolet Lacetti-hez 1 db új bal első féltengely eladó. Számla megvan róla. (Buda 636)

érd: 06-30/944-9284



Motorola URH és egy Tornádó típusú URH-antenna eladó.

Érdeklődni lehet:

06-20/935-0120



Peugeot 406-os, 2000 cm³-es benzin-gázós, 1996-os évjárat, taxinak komplett módon felszerelve (URH, taxióra, antenna stb.) 620 ezer kp-ért azonnal elvihető.

Érd.: 06-70/383-9945



Renault Laguna 2.0, benzín-gázós, 1999-es évjárat, taxinak komplett módon felszerelve (URH, taxióra, antenna stb.) 820 ezer kp-ért azonnal elvihető.

Érd.: 06-70/383-8945



DUNAHARASZTI ligeti részen, 574 m²-es telek, 80m²-es felújítandó családi házzal eladó. Irányár: 12.5 millió forint.

Érd.: 06-70/383-8772



Mercedes W 211 200cdi 2006. decemberi autómata taxis kollégáknak kiadnám hosszabb időre, vagy alkalmankénti bérlésre! Vételi lehetőség is megközelíthető, lízing-átvállalással!

Érdeklődni lehet a 06-20/419-8223

tel.számom!



Eladó 10 db Marmon-kan-na, 500 Ft/db.

Tel.: 06-30/942-1366

Pistike hazamegy az iskolából, nagy boldogan, és mondja az anyukájának:

- Anya, képzeld el, kaptam egy ötöst!
- Tényleg?
- Nem. Csak képzeld el!

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



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.**

REJTÉLY AZ ERZSÉBETVÁROSBAN

Most akkor „Egyirányú utca”, vagy „Zsákutca” a Kazinczy utca a Wesselényi utcától a VII. kerületben, Budapesten?

Be merjek menni vagy ne? Végig tudok rajta menni, vagy sem? És ha tényleg „Zsákutca”, mit csináljak, mert az „Egyirányú utcában” nem fordulhatok meg...

De lehet, hogy tovább tényleg nem mehetek, mert „Zsákutca”, akkor valószínűleg ott éjszakázom, ami igazából nem is baj, mert ma csütörtök van, és ma nálunk vacsorázik az anyósom.

Viszont holnap szeretnék tovább menni, mert a taxis kollégákkal péntekenként megyünk sörözni.

Székely Áron



Sorozatban nyerik a tornákat és kupákat

A FŐTAXI kispályás labdarúgócsapata

Nemrégiben beszámoltunk arról, hogy a taxisok egy része télen is sportol. Többek között kispályás labdarúgó-mérkőzéseken vesznek részt. „Nem a győzelem a fontos, hanem a részvétel. De azért győzni sem rossz...” Így fejeztük be akkoriban megjelent írásunkat. A jelek szerint a „kockások” ezt komolyan vették, mert sorozatban nyerik a kispályás labdarúgó tornákat és kupákat!

A taxitársaság vezetőinek anyagi támogatásával elindulhattak a 2010. október 25. és 2011. február 14. között zajló „Világ Liga” kupasorozatán, a XI. ke-



Bozsik László, a FŐTAXI kispályás labdarúgócsapatának vezetője, a sokadik kupával



Két oklevél a sok közül

A kupa átvétele



rületi Mérnök utcában. A mérkőzésekről a www.vilagliga.hu oldalon lehet többet olvasni.

A szervezők értékelése:

„Remek meccset hozó hosszú bajnokságon vagyunk túl. Fontosabb, hogy nagyon sportszerű bajnokságon vagyunk túl. A csapatok tényleg azért jöttek ide, hogy szórakozzanak, játszanak egy jót munka után. A játékosok nem ellenséggént, hanem nemes ellentétként tekintettek egymásra. A bajnoki címet a FŐTAXI szerezte meg, teljesen megérdemelten, hiszen minden játéko-



Ötszörös kupagyőztes csapat



Csanaki Bence és Nagy Tibor, a két „gólvágó”



sa kiválót teljesített. Ragyogó, kreatív támadójátékot mutattak be."

A felsőházi gólkirály Nagy Tibor (FŐTAXI) lett. Ezzel az összesített góllövő versenyben a második helyet szerezte meg. Ebben a versenyben Csanaki Bence (FŐTAXI) a harmadik lett.

Januárban Szigetszentmiklóásra látogattak, az „Újévi kupára”. Természetesen onnan is győztesen távoztak.

Következett a II. kerületben a „Valentin Nap” torna. Ki más lehetett a bajnok, mint a FŐTAXI.

„Sima” csoportmérkőzések: Radar FC: 6:0, Szufia SE 7:1, Fayr Play: 1:0 Aztán már kieséses rendszerű mérkőzések következtek. Aquincum: 4:1, Fu Slovan: 4:0. És a döntőben: Lúzer: 5:2 Hat mérkőzés, hat győzelem! Gratulálunk!

A legények, akik részt vettek a diadalmenetben: Blum Roland, Csanaki Bence, Csernai András, ifj. Dunaveczy Attila, id. Dunaveczy Attila, Juhos Imre, Markó Gábor, Nagy Tibor, Nyerges Tibor, Pásztor András, Pikál Árpád, Salamon Péter, Tóth Sándor

(csapatkapitány) Masszór: Bodnár László, Edző: Bocsik László

Lapzárta után indulnak a nagypályás labdarúgó-bajnokságok. Természetesen folyamatosan tájékoztatjuk olvasóinkat a fontosabb mérkőzésekről. Ne feledjük a tavasz legnagyobb csatáját:

Április 18-án, hétfőn Ferencváros-FŐTAXI rangadó, az Üllői úti stadionban!

**Szöveg: Juhász Péter (FŐTAXI 1558)
Fotó: Bodnár László (FŐTAXI 1932)**

Ki kicsoda az utcanevénytáblákon?

Kacsóh Pongrác út

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

Kada utca

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

Kadosa utca

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

Kaffka Margit utca

Kaffka Margit (1880-1918) költő, regényíró

Káldor Adolf utca

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

Káldy Gyula utca

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

Kálló esperes utca

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

Kálmán Imre utca

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

Kalmár Ilona sétány

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

Kálvin János utca

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

Kamer Mayer Károly tér

Kamer Mayer Károly (1829-1897) Budapest

első polgármestere. Jelentős érdemei vannak a városrendezés terén és a szociálpolitikai szervezetek kiépítésében. Nyugalomba vonulása alkalmából a főváros díszpolgári címmel tüntette ki.

Kandó Kálmán utca

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

Kanizsai Dorottya utca

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

Kántorné sétány

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

Kapisztrán tér

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

Kapy utca

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

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

Karácsony Sándor utca (III. kerület)

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

Karácsony Sándor utca (VIII. kerület)

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

Karap utca

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

Karikás Frigyes utca

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

Kármán Tódor utca

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

Károli Gáspár tér

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

Karolina út

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

Károlyi István utca

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

Károlyi Mihály utca

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

Károlyi Sándor utca

Károlyi Sándor gróf (1831-1906) nagybirtokos, országgyűlési képviselő, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A szabadságharcban a Károlyi-huszárezred századosa. Károlyi Mihály nevelőapja. Megalapította a Magyar Gazdaszövetséget és a Han-

gya Szövetkezetet. Újpest részére saját költségén kórházat épített. Az út az ő korábbi birtokán vezet át.

Kassák Lajos utca

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

Kasza János utca

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

Kecskeméti József utca

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

Kelemen utca

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

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

Kelemen László utca

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

Keleti Károly utca

Keleti Károly (1833-1892) statisztikus, közgazdász, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja. A Központi Statisztikai Hivatal igazgatója, az első hivatalos statisztikai kiadvány megalkotója.

Kemal Atatürk sétái

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

Kemény Gusztáv utca

Kemény Gusztáv (1829-1908) Pest-Pilis-

Solt-Kiskun vármegye váci járásának főszolgabírója. Sokat tett Újpest község fejlesztése érdekében, ezért Újpest díszpolgári címmel tüntette ki.

Kemény István utca

Kemény István (?-?) táblabíró, aki Rákospalotán az Országos Földbirtokrendező Bizottságnál annak a területnek a parcellázását intézte, ahol utcát neveztek el róla.

Kemény Zsigmond utca

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

Kempelen Farkas utca

Kempelen Farkas (1734-1804) sokoldalú tudós, polihisztor, építész, nyelvész, feltaláló.

Kende Kanuth utca

Kende Kanuth (1821-1903) országgyűlési képviselő. Pesterzsébet alapítójának, első birtokosainak egyike.

Kerekes Sámuel

Kerekes Sámuel (?-1800) az első magyar hírlapírók egyike. 1792-ben indította el a Magyar Hírmondót, ennek jövedelmét a magyar nyelv fejlesztésére áldozták.

Kerékgyártó utca

Kerékgyártó Alajos (írói álneve: Kerékgyártó Árpád Lajos) (1812-1902) történész, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. Pest szabad királyi város tanácsnoka, majd helyettes polgármester.

Kerényi Frigyes utca

Kerényi Frigyes (1822-1852) költő.

Kéthly Anna tér

Kéthly Anna (1889-1976) szociáldemokrata politikus, magántisztviselő, szakszervezeti vezető. Konceptációs perek során letartóztatták, majd amnesztiával szabadult. 1956-ban a Nagy Imre kormány tagja lett. Hivatalos útra Bécsbe ment, onnan nem tért haza, Belgiumban telepedett le.

Királyi Pál utca

Királyi Pál (1821-1892) politikus, publicista, országgyűlési képviselő. Az 1848-1849-es szabadságharcban tisztként vett részt. 1858-tól a Pesti Napló szerkesztője, 1861-től Pest város főjegyzője. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának tagja.

Kis Rókus utca

Rókus: Szent Rókus (1295 körül-1327) ferences szerzetes, az orvosok, a betegek és a kórházak védőszentje.

Kiss Áron utca

Kiss Áron (1815-1908) pedagógus, pedagógiai író. Tankönyveket és neveléstani kézikönyveket szerkesztett, megírta „A magyar népiskolai tanítás története” című könyvet.

Kiss János altábornagy utca

Kiss János (1883-1944) hivatásos katonatiszt, altábornagy. 1944-ben a Magyar Nemzeti Felkelés Felszabadító Bizottsága kérésére átvette az ellenállási mozga-

lom katonai irányítását. Letartóztatták, majd kivégezték. 1945-ben posztumusz vezérezredessé léptették elő.

Kiss József utca

Kiss József (1843-1921) költő. Mint a Hét című folyóirat szerkesztője és a lap körül csoportosuló fiatalok vezére, Ady és a Nyugat-nemzedék fellépését készítette elő.

Kitaibel Pál utca

Kitaibel Pál (1757-1817) botanikus, egyetemi tanár, a botanikus kert igazgatója. Kiváló természettudós. Szorgalmas kutatómunkával tárta fel Magyarország flóráját.

Klára utca

Klára: gróf Károlyi Sándorné, született báró Kornis Clarissa, 1844 tavaszán nyitotta meg Újpesten az Árpád úton a „Clarisseum Gyermekehelyet”, amelynek felépítéséhez nagy összeget adott. 1903-ban leánynevelő intézetté alakult és a mai napig is az.

Klauzál Gábor utca

Klauzál Gábor (1804-1866) politikus, Buda város díszpolgára. Az 1848-as Batthyány-kormány ipari, kereskedelmi és földművelésügyi minisztere. 1860-tól Deák-párti politikus. Budafokon szőlőtermesztési kísérleti állomást hozott létre.

Klebelsberg Kunó utca

Klebelsberg Kunó gróf (1875-1932) kultúrpolitikus, minisztériumi főtisztviselő, miniszter, nemzetgyűlési, országgyűlési képviselő. A Magyar Tudományos Akadémia tagja, a Magyar Történelmi Társaság és több tudományos egyesület elnöke. A Corvin-lánc kitüntetettje. Vallás és közoktatásügyi minisztersége alatt kiépült a tanyasi iskolahálózat.

Klébl Márton utca

Klébl Márton (1827-1905) tanító. Az 1848-as forradalmi események után került Soroksárra magyar nyelvű tanítónak, ahol 50 évig tanított. A népszerű embert Soroksár utcaelnevezéssel tisztelte meg.

Kléh István utca

Kléh István (1824-1913) ügyvéd, újságíró, bankár. Kossuth Lajos pénzügyi államtitkára. A Pesti Hazai Első Takarékpénztár választmányi tagja, majd elnök-vezérigazgatója. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa tagja, Pest város, majd Budapest főváros törvényhatósági bizottságának tagja.

Kmety György utca

Kmety György (1813-1863) a császári seregben főhadnagy, 1849 júniusától honvéd tábornok. A szabadságharc leverése után Törökországba ment és Ismail pasha néven részt vett a krími háborúban. Először dandártábornok, majd hadosztályparancsnok a török hadseregben.

Knoll József utca

Knoll József (?-?) budafoki serfőző, a híres serfőző telep tulajdonosa. A család jelentékeny szerepet játszott Budafok életében.

Juhász Péter

A könyvtáros odaszól a betérő rendőröknek:

– Mi van fiúk, esik az eső?

* * *

Gyerek bekopog a szomszédba:

– Csókolom! Az apukám szeretné elkérni a magnójukat!

– Na mi az, táncolni akartok?

– Nem, aludni...

* * *

Korosodó úriember üldögél este otthon a foteljában és így gondolkodik:

– Most menjek el a városba és nézegessem azokat, akiket sohasem dughatok meg, vagy maradjak itthon és dugjam meg azt, akit látni sem bírok?

Elment a „Kilenc - Kopasz - Kettő”!



Zentai István
1952-2011

Újabb legenda távozott közülünk, mert Zentai Pista már életében legendává vált. Vanak kollégák, akiknek személyisége varázslatos. Zentai Pista ilyen volt. Mindig vidám, bohém, akit mindenki szeretett. Áradt belőle az élet szeretete, az elemi életöszön.

Létezhet valaki, akit mindenki szeret? A „FÓTAXI 962” csak egyszerűen, „Kilenc-Kopasz-Kettő”-nek hívta önmagát. Így szerettük. Az utóbbi években a 6x6 Taxinál ténykedett, de halálhírére követően a „kockások” is kérték, mi is írjunk róla, mert a mi családunk tagja is volt egykoron!

Bohém, de szeretni való barát volt. Három évtizeddel ezelőtt még vadásztak az előrendeléseknél a taxisokra

hajnantájt, hiszen annyi volt a megrendelés. Pisti – másokhoz hasonlóan – betelefont a esténként a taxiközpontba, hova lesz előrendelés másnap hajnalban. A diszpécser szolgálatnak ez akkoriban nagy könnyebbség volt, hiszen nem kellett hajnalban kocsira „vadászni”. Pisti beírta az előrendelést a naplójába, ám egyszer elfelejtett felkelni. Gondolom, „elfáradt”. Nem ment oda az előrendelésre. Azóta tilos így előzetesen, esténként, telefonon lefoglalni a fuvarát a FÓTAXI-nál! Ezzel (is) történelmet írt!

De van más történet is. Ami vagy igaz, vagy csak legenda, de ilyen csak a nagy emberekről találnak ki. Akkoriban – húsz évvel ezelőtt – a taxisok biztonsága érdekében, be kellett jelentkezni, ha valaki vidékre ment utasával. Név, úticél, személyi igazolvány-szám. Pisti kért szót a csatornán: „Békéscsaba”! Mindenki „elájult”, milyen szerencsés a kolléga. Pisti aztán folytatta egy hatásszünet után: „Az

utas neve: Békés Csaba, az úticél: Gyál”.

Ilyen volt! Vidám, szeretnivaló. A későbbiekben a vidéki utazásoknál nem kellett bediktálni, hogy ki is a kedves utas, elég volt mondani az úticélt: „Írjál be Pécelre”, vagy „Írjál be Gödöllőre”. Pisti mindig úgy köszönt el tőlünk: „Írjatok be a Nótafába!” Mert az volt a harmadik otthona. A „Nótafa étterem” Kispesztén.

Első a család, második a Ferencváros: mondotta Hofi Géza... Pistinél első volt a család, második a munka! Harmadik a Nótafa... Ne tagadjuk, szerette az életet, a vidámságot! „Gál Tyutyu”, „Bihaly Sopánka” után újabb taxis költözött az égi mezőre. Fogadjatok be szeretettel a „Kilenc-Kopasz-Kettő” kollégát! Sajnos, előbb-utóbb mi is jövünk...

Egy agydagánat mindössze egy (!) hónap alatt vitte el közülünk az élet-erős, vidám kollégát!

Nyugodj békében!

Kollégáid nevében:

Juhász Péter
Fótaxi Zrt

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Közúti forgalom ellenőrzésének vége”. A jelzés csak a fixen telepített sebességmérő készülékkel ellenőrzött útszakasz végét jelzi, a mobil traffipaxot előzetes figyelmeztetés nélkül a rendőrök továbbra is bárhol használhatják, ahol azt indokoltnak látják.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Rakpart vagy meredek part”.
- Helyes a „C” válasz.** A „Kijelölt gyalogos-átkelőhely” tábla azt jelzi, hogy az úttestet a táblánál útburkolati jellel kijelölt gyalogos-átkelőhely keresztezi.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Sebességkorlátozás vége”.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Lakó-pihenő övezet”. Az ilyen helyen a vezetőnek fokozottan ügyelnie kell a gyalogosok (különösen a gyermekek) és a kerékpárosok biztonságára. Az elsőbbség kérdését azonban a KRESZ a más helyektől eltérő módon nem szabályozta.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése: „Gyalogos övezet”. Ha a tábla alatt időszakot megjelölő kiegészítő tábla van, a jelzett időszakon kívül az övezetben – az ott lakók járművei, illetőleg az út kezelője által kiállított engedéllyel rendelkezők járművei, valamint kerékpárosok közlekedhetnek.
- Helyes a „B” válasz.** A kistehergépkocsi megengedett legnagyobb össztömeget nem haladja meg a 3.500 kg-t. Autóúton ugyanazzal a sebességgel közlekedhet, mint a személygépkocsi, vagyis legfeljebb 110 km/h-es tempóval.
- Helyes a „A” válasz.** Lakott területen kí-

vül a taxit nappal is ki kell világítani tompított fényszóróval (vagy nappali menetjelző lámpával). Ha pedig a közlekedés biztonságát közvetlenül nem veszélyeztető műszaki hibáról szerez tudomást, mint most a tompított lámpa elsötétedéséről, akkor – fokozott óvatossággal, lehetőleg kis forgalmú úton és időszakban – a legközelebbi olyan helyig szabad közlekednie, ahol a hiba elhárítható.

9. Helyes a „C” válasz. A folyamatos előzésnek az az egyik feltétele, hogy a mögöttes gyorsabban haladót nem szabad akadályozni.

10. Helyes az „A” válasz. Ha a rendőr útkereszteződésben irányítja a forgalmat, az ott végrehajtott előzésnek az a feltétele, hogy a manőverrel a menetirány szerinti bal oldalt taxijával ne vegye igénybe.

11. Helyes a „C” válasz. Ez a válasz idézi helyesen a leállósáv fogalom meghatározását.

12. Helyes az „A” válasz. A körforgalmú úton tilos a járművel megállni.

13. Helyes a „C” válasz. A bekanyarodó járműszerelvény – az első és hátsó kerek nyomeltérése miatt – az úttestből viszonylag nagy helyet foglal el. Jobbra bekanyarodásnál – a járdára vagy az útpadkára futás veszélye miatt – a vezető kénytelen az úttest felezővonalára felé húzódn.

14. Helyes az „A” válasz. Az olyan járműben, amelynek üléseit biztonsági övvel szerelték fel, az üléshez tartozó személynek a biztonsági öv becsatolásával kell magát rögzíteni.



Búcsúznak!

Siszer Lajos
1950-2011

Sajnos ez a hónap sem telik el nekrológ nélkül.

Siszer Lajos (City 357) kollégánk, barátunk, februárban „hagyott” el minket és csatlakozott az „égi” taxitársasághoz.

Váratlanul. Bár egy ártatlannak tűnő műtét következményeként, már tavaly ősz óta gyengélkedett. Azt hitte, és mi is úgy gondoltuk, hogy hamarosan felépül, majd jön vissza köznél. Erősnek tűnt. Tudatosan készült a nyugodt nyugdíjas évekre. Visszavett a tempóból, erejét unokájának tartogatta. Minta nagypapa szeretett volna lenni, mint ahogy minta taxis is volt. Mindig kifogástalan, tökéletes szolgáltatóként teltek napjai. Mindenkihez volt egy kedves mosolya, szava. Sajnos nem tudtunk tőle méltóképen elbúcsúzni. Ezért csak így, utólag, e hasábon keresztül köszönjük meg neked, Lajos, hogy köztünk voltál, hogy a City és az egész taxis szakma a hírnevét öregbítetted.

Köszönjük, hogy BARÁT voltál!

Nyugodj békében!

A kollégáid nevében is:

Tamás Miklós elnök
City Taxi Fuvarszervező Szövetkezet



Betelt a pohár!

Egyre többen és több helyen figyelnek bennünket!

Újabb, immáron „szájba rágós” levelet írtunk az Ombudsmannak, hogy miért nem tudjuk a térfigyelő kamerák miatt végezni a munkánkat.

Ha másképp nem megy, demonstrálni fogunk! A részletekről később, de időben tájékoztatunk.

Csak együtt lehetünk egységesek és erősek!



Ha támogatni szeretnél bennünket...
Interneten: www.taxiszovetseg.hu
SMS-ben: +36 70 3838 000 (nem emelt díjas)
Küldd el neved, postacímed, stb...
(pl.: Olcsó János 1116 Budapest, Lágymányosi u. 2.
Ingyen-taxi company)

A SZÁLLÍTÁSBAN IS ÉLEN JÁR

AKÁR GÁZÜZEMŰ ÁTALAKÍTÁSSAL

CITROËN C3 PICASSO 1.4 VTi COLLECTION

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

> MÁR 3 460 000 FT-TÓL



CITROËN C4 PICASSO 1.6 VTi TENDANCE

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

> MÁR 4 410 000 FT-TÓL

CITROËN GRAND C4 PICASSO 1.6 VTi TENDANCE

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

> MÁR 4 850 000 FT-TÓL



A CITROËN a TOTAL-t választotta.

Az akció 2011. 02. 01. és 2011. 06. 30. között érvényes, magyarországi forgalomba helyezés esetén. A képen látható autók illusztrációk. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen hirdetésben közölt adatok tájékoztató jellegűek, és nem minősülnek szerződéskötési ajánlatnak. A változtatás jogát fenntartjuk. Az ajánlat kizárólag taxitársaságok, illetve taxis egyéni vállalkozók részére érvényes a készlet erejéig. *A hátsó ülésor beállításától függően.

ADAC

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