

taxisok világa



Megnövekedett számú

• Céges, • Vip és • Hoteles

minőségi megrendeléseink kiszolgálásához

keresünk Taxis kollégákat,

Mercedes gépkocsival és angol nyelvismerettel.

Érdeklődésüket: az info@mbelittaxi.hu vagy a 20/778 7600-as számon várjuk!

XXI. évf. 9. sz.

2011.

Szeptember

STABILITÁS



**Könyvelés * Elektronikus bevételek * Iparüzési adó
Járműnyilvántartás * Teljeskörű vállalkozói ügyvitel**

www.taxicentrum.hu

bti@taxicentrum.hu

BTI TAXI CENTRUM

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

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

TARTALOM

Komoly szigorítások várhatók jövő évtől	4.
Terasz az autóbushalmogatóban	11.
Kérések és köszönetek taxiállomásokkal kapcsolatban	12.
Leccsapott az NFH Kommandó	12.
Egy szegényfolttal kevesebb	15.
Ki oldja meg?	15.
Bekattant német taxis	16.
Megváltás magyar módra...	16.
Elképesztő!	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
A Sziget droszt az idei évben sem a földből nőtt ki	19.
Megálljunk a sárgánál?	21.
Tisztelt Szerkesztőség!	22.
Miért nem szeretjük a kerékpárosokat?	22.
Rács mögött a taxisrablók	26.
Pénz, pénz, pénz!	27.
10 éve történt	27.
Ne tartsatok jelentős összeget a pénztárcában!	28.
Balaton-átúszás 2011	29.
Találtunk egy verset	31.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	32.
Házzámozás	33.
Megéri-e korszerű dizelmotorral taxizni?	33.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	37.
Labdarúgó Öregfiúk nagypályás bajnoksága	40.
Az út, melyről havonta írunk, de minek...	43.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	44.
Renezánszukat élők a keleti autók	45.
Kevesen vannak, de veszélyesek	46.

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

Igen, a való világról lesz szó. Mégpedig a **MI** való világunkról. Ahol a jól ismert szlogen ezúttal szomorú igazsággá válik: „Itt a lét a tét!”

Szakmánkban több mint tíz éve nem történt akkora változás, amely az elkövetkezendő hónapokban várható. Új Személyszállítási törvény születik – ennek egy kis része a taxiról szól majd. Az ezerszer módosított 89/88-as MT rendelet helyett most vadonatúj kormányrendelet fogja szabályozni a taxizást a tervek szerint. A főváros is komolyan elhatározta, hogy végre „hozzányúl” a Budapest területére érvényes előírásokhoz. Közben a repülőterren is változik, változott a helyzet. „Rendelet-cunami” várható tehát, és mi két dolgot tehetünk: alkalmazkodunk, vagy elbukunk.

A drosztokon és a rádiócsatornákon már hetek óta terjednek a hírek (meg az álhírek) a változások mibenlétéről. E számunk részletesen foglalkozik azzal, mi várható, ezért itt inkább a felkészülésről kívánunk szólni. Ahhoz ugyanis, hogy alkalmazkodni tudjunk, sürgős lépéseket kell tennünk. Nem holnap. Ma! A jelek szerint ugyanis nem sok türelmi időt kapunk.

Taxizni jelenleg többféle formában lehet. Egyrészt egyéni vállalkozóként, amikor teljes felelősséget vállalunk magunkért és vállalkozásunkért. Lehet dolgozni alkalmazottként egy cégnél a cég autójával. Aztán van olyan helyzet, amikor az ember a saját autójával, de papíron egy cég alkalmazottjaként végzi tevékenységét, ez az a forma, amit ma „rendszerbérbeadás” néven illet a szakma. Ezekben belül létezik főállású, munkaviszony mellett, és nyugdíj mellett vállalkozás. Mindegyik formát valamilyen szinten érinteni fogják a változások.

Ha egyéni vállalkozó vagy, „Védd a Vállalkozásodat!” Jelen helyzetben az a legjobb, ha mindent elkövetsz azért, hogy önállóságod megmaradjon. Ha 7-8 évnél idősebb autóval taxizol, már ma kezdjél el félretenni a kocscserére. A várható követelményeket tekintve 3-4 millió közötti árfekvésű gépkocsira kell gondolnod, az még használtan, 4-5 évesen is van vagy kétfélmillió. Ötven százalék saját részzel számolj, ha hitelre kívánsz vásárolni, tehát legalább egymillió legyen eltéve, mire az autócseré aktuális lesz.

Ha adófolyószámlád tartozást mutat, igyekezz mielőbb rendezni. Néhány tízezer, egy-két havi elmaradás pótlása kissé szigorúbb gazdálkodással talán önerőből is megoldható. Százezer forint feletti összegnél már esetleg várható az adóhatóság részéről a behajtásra irányuló törekvés, vállalkozói bankszámla letiltással, ingóságfoglalással, a gépkocsi törzskönyvének elvételével. Ötszázezer forint felett

ingatlan-jelzálog bejegyzéssel is élhetnek. Persze nemcsak ezek elkerülése végett, hanem a várhatóan évente kötelező köztartozás-mentességi igazolás miatt is érdemes, sőt szükséges rendezni a tartozásokat.

Több százezres, milliós elmaradásnál már elengedhetetlen valamiféle megegyezés az adóhatósággal. A késedelmi kamatok és esetleges büntetések elengedése elképzelhető, amennyiben a megállapodás szerinti részleteket és persze a havi aktuális járulékokat rendben fizeted. Előnynek számít az „alkudozás” során, ha a tartozásból egy nagyobb részt egyösszegben be tudsz fizetni. A fennmaradó hátraléokra jelenleg maximum 36 havi részletet engedélyeznek, de azt is csak nagyon indokolt esetben. Jellemzőbb a 12-24 havi részletfizetés engedélyezése.

Havi aforizma
Aki nyavalyog, de nem változtat, annak még Gauranga nem fáj eléggé.

Vállal-

kozási tevékenységet folytató magánszemély kérelmét az abban hivatkozott indokokra figyelemmel bírálja el az adóhatóság. Ilyen indok lehet a megélhetés súlyos veszélyeztetettsége, illetve a gazdálkodási tevékenység ellehetetlenülése. Ebben az esetben is kizárólag a pótlék- és bírságtartozás mérséklésére, illetve elengedésére van lehetőség.

Az adóhatóság minden kérelemnél három alapvető szempontot vizsgál, ezek együttes megléte esetén adható bármiféle fizetési könnyítés:

1. az adósnak fizetési nehézsége áll fenn, amely miatt a tartozások azonnali vagy egyösszegű megfizetésére nem képes,

2. a fizetési nehézség kialakulása a kérelmezőnek nem róható fel, vagy annak elkerülése érdekében úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben tőle elvárható,

3. a fizetési nehézség átmeneti jellegű, tehát az adótartozás későbbi időpontban való megfizetése valószínűsíthető.

Az 1-es pont nem szorul magyarázatra: egyszerűen kezelhetetlen mértékűre duzadt a hátralék. A 2-es pontban az „úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben tőle elvárható” szövegrész a lényeges. Aki évek óta semmiféle adót vagy járulékot nem fizetett, az túl nagy jóindulatot ne várjon a hatóság képviselőjétől. Lényeg, hogy mindig legyenek kisebb-nagyobb befizetések, akkor is, ha esetleg a teljes havi összegre nem telik. Legalább a *szándék* látható legyen arra, hogy fizetni akarsz, vagy ahogy a hivatali illetékes mondta, kedvezőbb az elbírálás, ha látják, hogy „mozog a számla”. A harmadik pont kicsit nehezebb dió, ugyanis azt kérdezi: miből gondolod, hogy ezután fizetni

tudsz, ha eddig nem tudtál. Sőt nem csak az aktuálist fizeted, hanem a tartozást is rendezed. Az indokok szerzeágazók lehetnek, például lejárt a kocsirészleted, vagy bármilyen más hiteled, tehát felszabadul némi összeg, vagy beléptél egy társasághoz, ahol hatékonyabban tudsz dolgozni, felnőtt a gyerek, már nem kell eltartani stb. Lényeg, hogy valamilyen meggyőző indokot vár az adóhatóság (joggal), hogy a kérelmet számodra kedvezően bírálja el. A fizetési könnyítésre vonatkozó kérelem illetékköteles, díja 2200 Ft.

Amennyiben viszont semmi esély nincs a tartozás rendezésére, nincs más út, mint alkalmazottként folytatni a tevékenységet. Erre a célra számtalan kisebb-nagyobb vállalkozás alakult, azt javaslok, jól nézd meg, hogy melyiket választod. Kapsz munkaszerződést? Hány órára jelentenek be? A napi kétórás bejelentés komolytalan, várhatóan ennek lehetősége rövidesen megszűnik. Fizetik utánad a járulékokat? Ennek ellenőrzése személyesen a TB-nél, vagy ha van saját ügyfélszolgálatod, az interneten keresztül néhány kattintással megoldható. Az ún. „rendsám-bérbeadó” vállalkozásoknál ugyanez a követelmény, hiszen „papíron” szintén alkalmazottként dolgozol, csak nem a cég autóján, hanem a sajátodon, amit bérbe adtál neki. Itt fentiekben túl a bérleti szerződést is érdemes figyelmesen átolvasni.

Jó, ha tudod, hogy ha vállalkozásodat egyéb okból szünteted meg és járulékaid pontosan fizetve vannak, jogosult vagy „állás-keresési támogatás”-ra, ugyanúgy, mint egy alkalmazott, akinek felmondtak. E támogatás összege havi 46.800 forint, és három hónapig élhetsz vele. (Ha már nyugdíjazáshoz közel állsz, és nem kívánsz tovább dolgozni, ezzel esetleg nyersz egy negyedévet...)

Nyugdíj melletti vállalkozóknak, esetleg idősebb kocsival, vagy felhalmozott köztartozással érdemes megfontolnunk, hogy egyáltalán érdemes-e tovább folytatni a küszködést. Az elmúlt hetekben több olyan kollégával is volt alkalmam beszélni, akik inkább abbahagyták, mintsem hogy ráfizessenek. Ha sok a köztartozásod és már néhány hónapja nem vagy vállalkozó, magánszemélyként fordulhatsz az adóhatósághoz a tartozások ügyében. Magánszemélyeknek ugyanis rendkívül indokolt esetben nemcsak a késedelmi kamatot, hanem akár az adó- vagy járuléktartozásait is elengedhetik. Egyéb esetben sajnos még az is előfordulhat, hogy a nyugdíjából tiltják a hátralékokat.

Valószínűleg sok vesztese lesz a szabálymódosításoknak, de talán a megmaradók nyernek vele. Az intézkedések nyomán várható létszámcsökkenés eredményeként megnőhet az egy taxira eső fuvarok száma, és ezt követően talán már nem szenvedni, vagy egymásra acsarkodni kell az utcán, hanem ismét lehet dolgozni...

-oli-

Utánanéztam a családfámnak és rájöttem, hogy én vagyok a gyökér.

Rendeződött a taxik helyzete a repülőtéren Komoly szigorítások

Az utóbbi hetekben nagyon sok pletyka kezdett terjedni a taxisok között. Ezekben szerepelt, hogy jövőre már csak meghatározott színű, méretű, évjáratú autókkal lehet majd taxizni. Augusztusban beszéltem olyan taxissal, aki az esetleg kötelező tengelytávot már milliméterben is tudta...

Pedig jelenleg csak az a biztos, hogy őszre komoly változások várhatók a téren is. Am a taxizásra vonatkozó különböző szintű jogszabályokat még nem öntötték végleges formába, és természetesen ezért nem is fogadhatták el azokat. Ugyanakkor a változás iránya jól látszik, szigorítások jönnek.

Ami várható: ősszel – nagy valószínűséggel – az Országgyűlés elé kerül az új Személyszállítási törvény, melyben – állítólag – lesz majd néhány sor, ami a taxizás minisztériumi és (fővárosi) önkormányzati szintű szabályozásához a jogszok szerint elengedhetetlenül szükséges. Az ígéretek arról szólnak, hogy hamarosan megszületik a 89/1988-as „taxisrendelet” felváltó új kormányrendelet is, ami alapot adhat a Fővárosi Közgyűlésnek a budapesti taxizás évtizedek óta várt rendbetételére.

A nyáron, 12 héten keresztül a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtéren kialakult

• **Hozzám olyan információ jutott el, hogy a taxisok képviselői, a Főváros és a BKIK egy hosszú tárgyalási folyamat végére értek. Elkészült egy szakmai anyag, mely apróbb kompromisszumokkal minden aláírónak elfogadható. Lásunk tisztán, mégis miben sikerült előre lépni?**

• A folyamat valamikor júniusban, egy komoly fővárosi taxis-megmozdulással, tiltakozással kezdődött, ami alapvetően a repülőtéren utaskiszolgálás nem utasbarát megoldása ellen tiltakozott, s erre hívta fel a közvélemény figyelmét. A tiltakozás jelentős számú taxist mozgott meg a városban, és a fegyelmezett felvonulás folyamán egy petíció is átadásra került a főpolgármester úr, pontosabban megbízottja részére. Ebben megfogalmazódott igényként a taxisok régóta megoldatlan problémáinak rendezése is. Az eredményes demonstrációt két taxis szervezte szervezte, az Országos Taxis Szövetség /OTSZ/, illetve a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége /TFTSZ/. A petíció átadását követően a főpolgármester úr azonnali tárgyalásokat ajánlott. A fővárosi képviselővel dr. Komáromi Endre urat bíztam meg, aki felkérte a BKIK-t, hogy legyen házigazdája a taxisokkal folytatott egyeztető tárgyalásoknak, és egyben, mint jelentős taxis tagsággal bíró köztestület, vegyen is részt a tárgyalásokon. A BKIK VI-os kamarai osztálya ennek a felkérésnek eleget tett. Mára elmondhatjuk, hogy 12 héten keresztül, heti egy teljes napon át folytak az egyeztetések a kamarában, ami végül is eredményre vezetett. Utólag örömmel mondhatom, felkészült, alkura is képes tárgyalópartnerekkel kerültünk szembe. Pontosabban egymás mellé, hiszen a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér üzemeltetője, a BA Zrt. is megértette a kialakult feszültség okait, és igyekezett elősegíteni a kölcsönös előnyök biztosító megállapodást. Ugyanezt mondhatjuk el a fővárosi képviselőjéről is, aki elmélyült ebben a lassan két évtizedes problémahalmazban,

részt vett minden megbeszélésen, és véleményével, jogi ismereteivel támogatta és időnként irányította is a végleges javaslat kialakítását. A tárgyalásban nem kis szerepet vállalt Antal Attila is, a BKIK Ipari Tagozat elnöke.

Már az elején megállapítottuk, a fő probléma az a jelentős, hogy a fővárosi taxi személyszállítási tevékenységének szabályozása és irányítási rendszere alapvetően rendezetlen. Ezek a hosszú ideje meglévő feszültségek az év elején a főváros legnagyobb utaskibocsátó helyén, a repülőtéren verték ki a biztosítékot. Ez a hely taxis szempontból az egyik legértékesebb és legfontosabb piacnak tekinthető. Az előállt, feszültségektől egyáltalán nem mentes helyzet jellemzésére el lehet mondani, hogy a repülőtéren annak szabályzatával éles ellentétben lévő kereskedelmi tevékenységet végeztek egyes taxis kollégák. Természetesen az ilyen magatartás elfogadhatatlan egy európai repülőtér üzemeltetőjének. Erről még a televíziók is beszámoltak. Nem lehetetlen, hogy ezeket a fuvarosokat a megélhetési nehézségek sodorták ebbe a helyzetbe. Bármilyen is volt a kiváltó ok, nekünk bíraskodni nincs jogunk. Miután megállapítottuk az alapproblémákat, két úton indult el a tárgyalás. Részint célunk volt a repülőtér kiszolgálási rendjének újragondolása, továbbá a taxitársaságok között egyfajta konszenzus kialakítása és elfogadtatása a BA Zrt.-vel. Mindehhez a fővárosi támogatásának elnyerését is célul tűztük ki. Másik feladatként javaslatainkkal a taxitevékenység komplex szabályozását kívántuk elősegíteni. A tárgyalások közben folyamatosan tájékoztattuk a BA Zrt.-t az eredményekről, illetve a megközelítési módokról. Amikor megkaptuk tőlük a mi általunk küldött anyagokra a reakciót, azal újra módosítottuk elképzeléseinket. Végül is megszületett egy vállalható kompromisszumokból álló rendszer, aminek következményeképp szeptember elejére konszolidálódott a korábbi feszültségekkel teli helyzet. Egyben megteremtettük a lehetőséget a

várhatók jövő évtől

botrányos helyzetről, illetve a várható szabályozásról tárgyalt a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara /BKIK/, az Országos Taxis Szövetség /OTSZ/, a Taxi Fuvarszervező Társaságok Szövetsége /TFTSZ/, a Taxigépkocsivezetők Független Szakszervezete /TGFSZ/, továbbá több fővárosi taxicég vezetője Budapest megbízott képviselőjével. Kérdés azonban, hogy a nagyon sok kompromisszummal összehozási előrelépés nélkül félmegoldás lenne, ezért egy olyan informatikai rendszerrel támogatott taxikiszolgálást javasoltunk, mely egyrészt biztosítja a gyors gépjármű-közlekedést, továbbá az utasoknak a rövid idejű várakozást, ám nem akadályozza az eredetileg csak mintegy 1 milliós utasforgalomra tervezett úthálózatot a repülőtér zökkenőmentes üzemeltetését, a mai jelentősen megnövekedett feladatok végrehajtását. A probléma egy része ugyanis abból ered, hogy a jelenlegi forgalom ma már az eredeti többszöröse, és növekszik. Talán érdemes e helyütt a még meg nem kezdett informatikai alapú kiszolgálásról is néhány dolgot megemlíteni, röviden. Úgy képzeljük el, hogy ennek keretében a taxirendelés a szokott módon történik majd a taxitársaságoknál vagy a taxis vállalkozóknál. Ők odairányítják a gépkocsit a pufferparkolóba és a szükséges adatokat feltelepítik az érkezési csarnokban található terminálkba. Az érkező utas bejelentkezésével „hívja” gépkocsiját a beszállópontra. Ez a rendszer egyben biztosítja az ellenőrzés lehetőségét is, ami nagyon fontos mind a BA Zrt., mind a repülőtéri rendőrség számára, mind pedig a taxisok számára. A BKIK saját feladatát e rendszer felállításában és működésre előkészítésében határozta meg. Azért, hogy induláskor a pénzügyi gondok ne akadályozzák egy valóban modern rendszer bevezetését, magunkra vállaltuk az előkészítést és kivitelezést azzal a feltétellel, hogy a működtetést a sikeres próbaüzem után átadjuk egy üzemeltetőnek. Ez a jelenlegi elképzelés szerint lehet a Budapesti Közlekedési Központ /BKK/, de lehet valamely más szervezet is. Az természetes, hogy a be-

E mellett e három hónap tárgyalásai során úgy tűnik, sikerült megszüntetni a repülőtéren kialakult, európainak egyáltalán nem mondható káoszt, mely az utóbbi hónapokban az utasokat és a nem szerződéses taxisokat egyaránt sújtotta.

Megkerestük tehát a tárgyalássorozatot koordináló és egyben a házigazda szerepét is betöltő BKIK VI-os kamarai osztály vezetőjét, Csoltó Gábort, továbbá a tárgyalásokon részt vevő TFTSZ elnökét, Dani Zoltánt és az OTSZ elnökét Metál Zoltánt, tájékoztassák olvasóinkat az elkészített közös szakmai anyagról és a várható fejleményekről. Az első kérdésre Csoltó Gábor válaszolt.

rendszerhez csatlakozni kívánó valamennyi taxitársaság és taxivállalkozó számára, hogy a korábbi, az utasfelvétel szempontjából kedvező beszállóhelyeket használhassa. Ez a rendelt és előrendelt taxik vonatkozásában nagyon fontos. Természetesen az ún. „régirend” visszaállítása különösebb szakmai és szabályozási előrelépés nélkül félmegoldás lenne, ezért egy olyan informatikai rendszerrel támogatott taxikiszolgálást javasoltunk, mely egyrészt biztosítja a gyors gépjármű-közlekedést, továbbá az utasoknak a rövid idejű várakozást, ám nem akadályozza az eredetileg csak mintegy 1 milliós utasforgalomra tervezett úthálózatot a repülőtér zökkenőmentes üzemeltetését, a mai jelentősen megnövekedett feladatok végrehajtását. A probléma egy része ugyanis abból ered, hogy a jelenlegi forgalom ma már az eredeti többszöröse, és növekszik. Talán érdemes e helyütt a még meg nem kezdett informatikai alapú kiszolgálásról is néhány dolgot megemlíteni, röviden. Úgy képzeljük el, hogy ennek keretében a taxirendelés a szokott módon történik majd a taxitársaságoknál vagy a taxis vállalkozóknál. Ők odairányítják a gépkocsit a pufferparkolóba és a szükséges adatokat feltelepítik az érkezési csarnokban található terminálkba. Az érkező utas bejelentkezésével „hívja” gépkocsiját a beszállópontra. Ez a rendszer egyben biztosítja az ellenőrzés lehetőségét is, ami nagyon fontos mind a BA Zrt., mind a repülőtéri rendőrség számára, mind pedig a taxisok számára. A BKIK saját feladatát e rendszer felállításában és működésre előkészítésében határozta meg. Azért, hogy induláskor a pénzügyi gondok ne akadályozzák egy valóban modern rendszer bevezetését, magunkra vállaltuk az előkészítést és kivitelezést azzal a feltétellel, hogy a működtetést a sikeres próbaüzem után átadjuk egy üzemeltetőnek. Ez a jelenlegi elképzelés szerint lehet a Budapesti Közlekedési Központ /BKK/, de lehet valamely más szervezet is. Az természetes, hogy a be-

kerülési költséget és a működtetést a használat során a szolgáltatást igénybe vevőknek kell majd fizetnie. Vagyis a taxisoknak.

Összefoglalva a történeteket: végül is az elmúlt három hónap alatt közösen kidolgoztunk egy ideiglenes megoldást a repülőtéren, ez biztosítja az utasok egyenértékű, diszkrimináció-mentes kiszolgálását. Együttal megismertük és elfogadtuk a BA Zrt. távlati fejlesztési terveit, amibe ők szívesen integrálják elképzelésünket az informatikai alapú taxi-kiszolgálásról. Elkészítettük továbbá azokat a szerződéses biztosítókat és szabályozási nyilatkozatokat, amelyek a BA Zrt. igényelt, és amelyek tartalmazták a megfelelő garanciákat számára is. Jelenlegi elképzeléseink szerint az előbb említett, végleges megoldást biztosító informatikai rendszer előkészítése 1-2 hónapon belül megkezdődhet. A magunk részéről ennek semmi akadálya nincs. Azt várjuk, hogy a BA Zrt. beillesse ezt a fejlesztési terveibe, és amikor bólni, akkor mi nekiveselkedünk a munkának. Elképzeléseink szerint mintegy 3 hónap alatt végleges formában, telepítéssel, működőképes állapotba lehet hozni a tervezett rendszert. Ebben a második szakaszban már újra kell gondolnunk a csatlakozási feltételeket is. Hiszen a gazdasági verseny tisztasága érdekében nem csak az ez idáig csatlakozó taxitársaságok részére kell biztosítanunk a könnyű átjárhatóságot, közlekedést, használatot, hanem a társaságokhoz nem tartozó vállalkozók, illetve a vidéki vállalkozások és vállalkozók számára is. Ez természetesen csak szerződéskötés alapján, a később felhasználásra kerülő, de egyébként titkosan kezelendő adatok birtokában és a még mértekképpen meg nem határozott díj ellenében történhet. A díjfizetést szeretném határozottan tudatosítani az érintettekben. Hiszen az új rendszert valakinek ki is kell fizetni.

• **Hogyan és miben érinti az új szabályozás a taxi-fuvarszervezőket?** – kérdeztem Dani Zoltánt, a TFTSZ elnökét.

• Szigorúan az új jogszabály-tervezetre vonatkozóan megállapíthatjuk, nagyon örülünk annak, hogy a taxi mellett a személyszállítás is hosszú évek után reményeink szerint megfelelő módon szabályozva lesz. Talán most eljutunk oda, hogy a taxizást a személygépkocsis személyszállítástól szemmel látható módon is el tudjuk választani. Ami a taxival történő fuvarozást illeti, két fontos feladatunk is volt. Egyrészt rendezni kellett egy akut problémát a repülőtéren. Továbbá, az egész országra szóló taxisabályozásra is javaslatot kívántunk tenni. Vegyük először a repülőtérrel. Itt arra törekedtünk, hogy az utasok zökkenőmentes kiszolgálása érdekében szülessen végre valamiféle európainak látszó megoldás. Hónapok teltek el úgy, hogy az utasok esőben, fagyban, hóban, sárban, 40 fokos kánikulában csomagot húzva, csak ilyenolyan parkolóba tudtak nagy nehezen eljutni, és a megrendelt taxijukkal találkozni. Azt természetesen elfogadom, hogy a repülőtér kiválaszthatja azt a céget, akivel hajlandó szerződés alapján dolgozni. Szerintem ezt a jogát más sem vitatta. Ugyanakkor az a véleményem, hogy a szerződés mellett megközelítőleg azonos feltételeket kellett volna biztosítani a többi taxiipiaci szolgáltatóknak is. Sajnos ez utóbbi elvárásnak a BA Zrt. szeptemberig nem tett eleget. A tárgyalások végére viszont eljutottunk oda, hogy a repülőtér üzemeltetője az utasok szempontjából nagyjából azonos feltételeket biztosít a nem szerződéses taxi-szolgáltatóknak. Ez a jelenlegi helyzet, amit üdvözlünk mindannyian. Az elmúlt 12 héten keresztül a BKIK-nál hetente egynapos tárgyalásokat, egyeztetéseket tartottunk. Ez a folyamat teljesen nyílt volt, bármelyik taxitársaság, vagy egyéni vállalkozó részt vehetett rajta. Kezdetben nagyobb létszámmal dolgoztunk, de – sajnos ezt negatívumként kell említenem – egyes fuvarszervezők a jelenlétükkel egy alkalommal sem tisztelték meg bennünket. Véleményüket így nem is mondták el, azt viszont sejtjük, ha valamilyen megállapodás születik a közeljövőben, ami úgy az utasok, mint a taxisok számára valamilyen megoldást jelent, akkor kritizálni fognak bennünket. Hogy ezt vagy azt nem így, vagy nem úgy kellett volna. Erre mi már most azt mondjuk, hogy ott kellett volna lenni a tárgyaláson. Természetesen hívtunk mindenkit. Személyesen, telefonon, e-mail-ben. Ebbe az OTSZ, a TFTSZ és a kamara is segítkezett, de erőszakkal nem lehet valakit ingyenmunkára kötelezni. Akik ott voltak, ezen a 12 héten keresztül nagyon keményen dolgoztak. Sok esetben napi 6-8 órát vitakoztunk, egyeztetünk, volt, hogy szünet nélkül. Mielőtt bárki is azt mondaná magában, hogy ezért kapjuk a bérünket, sietve leszögezem: a munkáért a megjelentek közül senki sem kapott semmit. Mindenki a szabadidejéből, saját munkája terhére vállalta a feladatot a taxisok érdekében, hogy végre szülessen valódi megoldás a bajokra. A korszerű jogszabályi környezet egyébként a hazai utazóközönység és a külföldi turizmus számára is nagyon

NYILATKOZAT

Alulírott taxitársaságok és vállalkozások, vállalkozók, hivatalosan nyilvánítjuk és vállaljuk a Budapest Airport Zrt. által 2011. június 16-án kelt levélben megfogalmazott elvárások teljesítését a következő pontok szerint:

– Az érkezési szinten kialakított Beszálló pontok kizárólag az utasok felvételére szolgálhatnak, a sofőrök nem hagyhatják a gépjárművéket őrízetlenül az előtéren.

– A rendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak az érkezési szinten kialakított Beszálló pontokon.

– Az alulírott társaságok és vállalkozások, vállalkozók egységesen kialakított Eljárásrendet fogadnak el a taxit rendelő ügyfelek, illetve a taxisok közötti hatékonyabb kommunikáció érdekében, amely egyben biztosítja az 1) és 2) alapelvek való megfelelést.

– Az alulírott társaságok és vállalkozások vállalkozók az Eljárásrendhez illeszkedő szankció rendszert elfogadják annak érdekében, hogy a fenti alapelveket megsértő rendelt taxik (rendsám alapján) a továbbiakban ne férhessenek hozzá az érkezési szint közötti előteréhez.

– Az alulírott vállalkozók, hogy az indulási szintet, a taxi gépkocsik kizárólag utas kiszállítás céljából veszik igénybe. Az előrendelt gépkocsik az induló szint előterén is legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak.

A Budapest Airport levelében megfogalmazottakon túlmenően, a korábbi közlekedést akadályozó helyzetek megelőzésének érdekében nyilatkozattevők vállalják, hogy:

– A „táblázós előrendeléses” fuvarokra delegált gépkocsikat kizárólag a „rövid távú parkolóban” kialakított Beszállási pontokra irányítják.

– Ezen túlmenően vállalják, hogy az érkezési szint részleges megnyitásának ellenőrzése érdekében megadják a használó gépkocsik rendszámát, utasítják a gépkocsivezetőket (az önfoglalkoztató vállalkozók önmaguk figyelmét hívják fel) a szabályszerű eljárásra, a bizonyítottan vétőket kizárják a szolgáltatásból.

Jelen rendszer és az átmeneti intézkedések a végleges BFR (Beszállópontra Felrendelő Rendszer) üzembe állításáig, illetve a bejelentett BA Zrt. repteret érintő távlati fejlesztésének (úthálózat rekonstrukció, szálloda és teherterminál kialakítása, ellátó folyosó, vasúti kiszolgálás stb.) megvalósításáig érvényes. A BFR üzemeltetője kizárólag a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kft., illetve jogutódja, a Repülőtéri Rendőrség, valamint a Fővárosi Közterület Felügyelet részére jogosult adatszolgáltatásra, egyéb tekintetben az üzleti titoktartásra vonatkozó törvény betartására kötelezett, és ezt vállalja. A fentiek betartását ellenőrizni jogosult a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető Szolgáltató Nonprofit Kft. és a Repülőtéri Rendőrség, a bizonyított szabálytalanságokról az értesítés bizonyító rögzítés alapján történik a BKIK, a Fuvarszervező társaságok és az ezen nyilatkozatot elfogadó és csatlakozó önfoglalkoztató vállalkozó felé.

Budapest, 2011. augusztus 31.

Dani Zoltán

Elit Taxi

Háry Zoltán

Mini Mobil Taxi

Sipeki József

Penta TaxiMB

Zengő Zoltán

6x6 Taxi

Dióslaki Gábor

Budapest Taxi

Horváth Csaba

Rádió Tele5 Taxi

Szenci Szabó János

Taxi 2000

Hausz Gyula

Főtaxi

Reif Zoltán

Taxi 4

Tamás Miklós

City Taxi

Támogatók:

Antal Attila

BKIK

Dr. Komáromi Endre

Fővárosi Taxiállomásokat

Üzemeltető Szolgáltató

Nonprofit Kft.

Dani Zoltán

TFTSZ

Metál Zoltán

OTSZ

Peredi Péter

FUVOSZ

Farkas Zsolt

TGFSZ

Nedeczky Tibor

MKFE

Melléklet

Taxi gépkocsik repülőtéri eljárás- és szankciórendje

Jelen szabályozás célja, olyan fenntartható megoldás kialakítása, amely javítja és biztosítja a rendelt és előrendelt taxik működését az utasok érdekében a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közötti előterein.

Jelen eljárás és szankciórend a Budapest Airport Zrt. Repülőtér rendje előírásainak figyelembe vételével készült ideiglenes jelleggel. Ezen szabályozás elválaszthatatlan részét képezi a Budapest Airport Zrt. és az aláíró taxitársaságok, egyéni és társas vállalkozások és a továbbiakban csatlakozók közötti megállapodást szabályozó Nyilatkozatnak.

Főszabályok:

1. A Repülőtér teljes területén a KRESZ vonatkozó előírásai a legszigorúbban betartandók és betartatandók.

2. Csak azon társas és egyéni vállalkozó által üzemeltetett taxigépkocsik használhatják utasfelvételre a terminál érkezési szintjét, aki a NYILATKOZAT aláírója, vagy kitölti, aláírja és elfogadja az eljárási és szankciórendet.

3. A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér valamennyi taxi utasfelvételi pontja kizárólag az utasok felvételére szolgál, ahol a gépkocsivezetők nem hagyhatják gépjárművéket őrízetlenül.

4. Az előrendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak az taxi utasfelvételi pontokon.

A Budapest Airport Zrt. és a szolgáltatást nyújtó taxi vállalkozások között kapcsolattartó a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, amely – heti frissítéssel – használói adatszolgáltatást biztosít a Taxiállomásokat Üzemeltető Kft. és a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság felé a folyamatos ellenőrzés érdekében.

A NYILATKOZAT-ba és az Eljárási és Szankciórendbe foglaltak betartása folyamatosan és szigorúan kerül ellenőrzésre. A szabályok ellen bizonyítottan vétők – a vonatkozó szabálysértési büntetési tételek megfizetésén túlmenően – első alkalommal írásos figyelemztetésben részesülnek, második alkalommal az érkezési szint használatából kizárásra kerülnek. Azon taxitársaság, melynek alvállalkozói, valamint azon egyéni vállalkozók, akik szándékosan, rendszeresen megszegik jelen rendszabályokat – a BKIK javaslata alapján – az érkezési szint használatából kizárásra kerülnek.

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

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

Hívd bizalommal

Ildikót

a

061/788-7991, 0670/371-4240

vagy hagyatsz üzenetet a

vermesi@citromail.hu

e-mail címen is.

FIGYELEM!



Szeptember 25-től a leggyorsabb 20 Castrol terméket vásárló kollégának tartalék-olaj tároló tasakot (kéztörölő szettel) adunk ajándékba.

Nem baj, ha nem vagy az elsők között, halmozd az élvezeteket: 200 vásárlónknak Castrol-os kulcs-tartót, öngyújtót, vagy tollat adunk ajándékba!



Árainkról érdeklődj a 06-1-347-8067, vagy a 06-1-347-8061-es telefonszámon, pénztári nyitvatartási időben.

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



+36 ¹/₂₀ ³⁰/₇₀ 2-111-111
1119 Budapest, Vahot utca 6.

taxi2000 20000000

A megnövekedett lakossági és szerződéses fuvarállomány miatt azonnali, kedvezményes belépési lehetőség a Taxi 2000-nél:

- 0 Ft belépési díj!
- Csökkentett kaució díj!
- Csökkentett havi tagdíj!
- Csökkentett, kedvezményes másodállásos tagdíj!

Belépés korlátozott számú, megfelelő esztétikumú gépkocsival!

Szeptembertől TAGDÍJCSÖKKENTÉS: -10000 Ft!



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

fontos. Része a rólunk külföldön kialakított véleménynek. Az elmúlt hónapokban a reptéren elképesztő távolságokat kellett megtenni bőröndökkel, amíg valaki hozzájutott saját rendelt taxijához. Ez nem volt európai megoldás, de örömmel mondom, a helyzet megváltozott! Kérdés persze, ki használhatja ki a „régirend” előnyeit. Nos, a válasz egyszerű. A repülőtérnek van egy nem túl komplikált követelményrendszere. E szerint, aki a repülőtéri rendre vonatkozó magatartási szabályokat aláírta – taxitársaság, egyéni vállalkozó – és azt betartja, használhatja fuvarfelvételt az alsó kört. Vagyis az alsó érkezési szintet megnyitották a szerződést aláírók számára. Rájuk vonatkozik a „Minden jármű forgalma mindkét irányból tilos” tábla kiegészítő szövege: „kivéve engedéllyel”. Ők az engedéllyel rendelkezők. Akik valamilyen okból nem írták alá a szerződést, azok számára erre a területre **TILOS A BEHAJTÁS**, és ezt kamerákkal ellenőrzik. **Akiknek biztosított a behajtás, azok ott csak 5 percig tartózkodhatnak utasfelvétel céljából, úgy, hogy a taxijukat nem hagyhatják el, nem zárhatják le!** Tehát ők, vagy a társaságuk megszervezi valahogy, hogy az utas és a taxi egymásra találjon. Ez az állomás tehát nem arra való, hogy a még le sem szállt utast itt várja meg a taxi. A szükségény egyeztetés a megrendelővel a taxicég dolga, vagy a taxisé. A hosszabban várakozók számára továbbra is adott a puffer-parkoló, és amikor az utast már tényleg fel tudja venni, mert az ott áll a taxiállomáson, akkor és csak akkor felmegy érte. Aki a szabályokat nem tartja be, azt nagyon komoly szankciókkal sújtja a repülőtér üzemeltetője.

Az első 10 héten háromféle ellenőrzés is lesz ezen a területen. Egyrészt a Repülőtéri Rendőrségi Igazgatóság, másrészt a taxitársaságok részéről, valamint a Taxiállomásokat Üzemeltető Kft. Az utas kiszállításának lehetősége nem változott. Ám a taxis az autót nem hagyhatja ott a felső karéjban sem, csak azt teheti meg, hogy legfeljebb az ajtóig kíséri utasát. Vagy beállhat a „rövid távú parkolóba”, melynek használatáért 5 perc után fizetni kell, és aminek díja a közeljövőben időarányosan-progresszíven emelkedik majd. Az engedélyes körhöz csak a BKIK-n keresztül lehetséges csatlakozni, az engedélyeket viszont csak az kapja meg, aki a szigorú feltételeket vállalja és a szükséges szerződést aláírja. Tehát nincs kizárva senki, de a szabályokat ezt követően be kell tartani. Az első esetben, ha valaki vét, akkor ezt kivizsgálják, és bizonyítás után figyelmeztetik. Ha ez ismétlenül előfordul, akkor jön egy szankció, ami eltiltja a reptér ezen szintjének használatától. A következő esetben már az üzemeltető, megbízó társaság is szankcionálásra ke-

Tisztelt Taxi Társaságok!

Szeretnénk arról tájékoztatni Önöket, hogy a Budapest Airport Zrt. közúti előtér-szolgáltatások 2011. 09. 07.-én 00:01 órától rendelkezésre bocsátja a T2 terminál érkezési szintjén az un. Rendelt Taxi Beszálló Pontokat.

A beszálló pontok kizárólag az utasok felvételére szolgálnak. A rendelt taxik legfeljebb 5 percig tartózkodhatnak a beszálló pontokon. A beszálló pontokra, így értelemszerűen az érkezési szint külső körviréve csak a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara által készített, Budapest Airport Zrt. által tartalmilag elfogadott nyilatkozatot aláíró taxi társaságok gépkocsijai hajthatnak be utas felvétel céljából.

rülhet. A szintet kamerákkal figyelik. A megállapodást aláírók rendszáma le lesz adva, és ezt az adatbázist a BKIK hetente egyszer frissíti. Akit tehát a rendszámfelismerő kamera kiszúr, mint engedély nélkül behajtott, az bizony szabálysértést követ el, és meg fogják büntetni rendszáma alapján. Ezért autó vagy rendszámcsere esetén a taxitársaságot vagy a BKIK-t mindenképpen értesíteni kell, különben gond lesz. A rendszámhoz egy személyi nyilvántartás is készül, hogy ne lehessen egy rendszámcserevel kikerülni a szankciókat. Mindazok számára, akik táblázni kényesülnek, vagy egyéb okból nem mehetnek be az alsó szintre, ott a puffer-parkoló. A rendszer egyébként e lapszám megjelenését megelőzően már működni kezdett, a tapasztalatokról később beszámolunk az olvasóknak.

Végül még egy fontos elképzelés: az elmúlt 12 héten mindenféle szigorításról, elvárásról beszéltünk, de tegyük már egyszer a helyére azt is, hogy aki valamilyen formában hivatásszerűen, foglalkozásszerűen taxizik, az a jelenleginél egyszerűbben igényelhesse vissza a járműbeszerzés, a javítási költség, és az üzemanyag áfáját. Ha a buszos vállalkozó, vagy vállalkozás ezt viszonylag könnyen megteheti, akkor a személygépkocsival szolgáltatók miért nem? A visszaigénylés lehetőségét akkor is meg kellene teremteni, ha ezzel együtt a taxik magáncélú használatát nagyon szigorúan kellene szabályozni.

• **Ahogy arról a bevezetőben már szó volt, a taxisok között az utcán mindenféle pletyka terjed. Tengelytáv-milliméterektől a kötelező taxigépkocsi-színen keresztül az egységes szabadjelzőig. De szó van csomagtartó-méretéről, autómagasságról is. Mi ezekből az igaz, illetve hol tartanak a tárgyalások a korábban e lapban is megszólaltatott rendeltváltózással kapcsolatban? Egyáltalán folynak tárgyalások, vagy a dolog valamilyen okból leállt? –** kérdeztem **METÁL ZOLTÁNT**, az OTSZ elnökét.

• Az elmúlt 12 évben arról szóltak a hírek, hogy nem történik semmi. Szabályozatlan a taxipiact, 15-20 éves autókkal dolgozik a kollégák egy része, két órára vannak az alkalma-

Egyben, arra kérjük a nyilatkozatot aláírt taxi társaságokat, hogy következetesen tartassák be a nyilatkozat pontjait a taxi gépkocsivezetőkkel.

Taxi társaságok listája: PENTA Taxi, MB Elit Taxi, City Taxi, TAXI 2000, TAXI4, Rádió Tele5 Taxi, Mini-Mobil Taxi.

Azon taxi társaságok, és személyszállító szolgáltatók, melyek nem csatlakoznak a kamarai nyilatkozathoz, továbbra is használhatják utas felvétel céljából a T2 rövidtávú parkolót térítésmentesen 12 percig.

Üdvözlettel

Tallósi László
**Ügyfélszolgálati Menedzser/
Key Account Manager**
Budapest Airport Zrt.

zottak bejelentve, vagy még annyira sem. Azt mindenki érezte és tudta, hogy ehhez az egyre inkább a káoszba forduló rendszerhez sürgősen hozzá kell nyúltni. Én óriási eredménynek tartom, hogy ma már van miről beszélni az utcán. A június 8-i demonstráció mérföldkő volt nem csak a budapesti, hanem a az egész magyar taxizás történetében. Sikerként leültetni egy asztal mellé a demonstrálóknak a politikusok képviselőit, a szakma valamennyi meghatározó résztvevőjével, és sikerült onnan 3 hónap után úgy felállni, hogy konszenzusos megállapodás jött létre. Biztos, hogy ennek lesznek bírálói. Lesznek, akik javaslatunkat eredményként, és lesznek, akik kudarcként élik majd meg. Én azt gondolom, hogy végre valami megindult. Mi, az Országos Taxis Szövetség nevében azt képviseltük és mindvégig azt mondtuk, hogy a többség érdekeit kell megjeleníteni. A repülőtér és a rendeletalkotásban egyaránt. Most együtt szeretnénk erről az egészből beszélni.

A város vezetői kíváncsiak voltak a szakma képviselőinek a véleményére, a tervezett kormányrendelettel kapcsolatban is. Miután a taxisok 2/3 része a fővárosban dolgozik, véleményük meghatározó módon kell érvényesülnön. Talán ezt a megközelítést a többi város taxisa is elfogadja annak ellenére, hogy tudjuk, helyzetük az esetek döntő többségében összehasonlíthatatlanul rosszabb fővárosi kollégáiknál. A három hónapos egyeztetésen sok vita, veszekedés, és szakmai vonatkozású csata zajlott közöttünk. Egy idő után – többé-kevésbé – elfogadtuk a politikusok szempontjait, ahogy ők is beleérték magukat a mi helyzetünkbe. Pedig a kezdetben az álláspontok nagyon messze voltak egymástól. Miután az előttem szólók már beszámoltak nagyon sok minderről, én ismétlés helyett néhány konkrét elképzelést említek inkább.

Azokban itt hívom fel az olvasó figyelmét arra, hogy ez jelenleg csak egy kompromisszumokon alapuló szakmai javaslat, melyet az érintettek döntő többsége támogatott. Sem a Személyszállítási törvényt, sem a taxizást szabályozó kormányrendeletet, sem a fővá-

rosi taxisabályozást nem fogadták még el. Mi csak javaslatokat tettünk, melyeket vagy figyelembe vesznek, vagy nem. Lehet, hogy hozzátesznek, lehet, hogy elvesznek belőle. Az lesz a valóság, ami majd a végén a Közlönyben megjelenik.

Ez a fővárosi rendeletre is vonatkozik, ami jelenleg szintén csak foghíjas tervezet. A város nagyon nagy változásokat szeretne. Mi úgy közelítettük meg a rendezési elképzeléseket, hogy abban minél kevésbé sérüljenek a taxisok érdekei, viszont valamilyen formában mégis legyen eredménye a tárgyalásoknak.

De nézzük a konkrét elképzeléseket: jelenleg úgy látszik, hogy 2013. január 1-jétől 10 éves kor fölötti autóval taxizni Magyarországon már nem lehet. A tárgyalások során törekedtünk arra, hogy azok a kollégák, akik most idősebb autóval dolgoznak, egyik pillanatról a másikra ne veszítsék el a munkájukat. Lesz türelmi idő tehát, talán 1-2 év várható. Azt látni kell, hogy van, aki a változásokat máról holnapra szeretné, van, aki csak húsz év múlva. Egy ésszerű határt kellett tehát húzni. Jelenleg a 2013-as dátumról tudok beszámolni. Csak zárójelben mondom, örülök, hogy a Taxisok Világa foglalkozik ezzel a kérdéssel. Ugyanis azzal a taxissal szemben, aki most akar autót cserélni, az a tisztességes eljárás a szakmai szervek részéről, ha tájékoztatják már előzetesen arról, hogy mire lehet számítani néhány éven belül. Így a járműcserénél ezeket az elképzeléseket figyelembe tudja venni.

A rendeletalkotó a szabadjelző kérdésében szeretett volna egy markánsabb elgondolást érvényesíteni, de mi úgy érveltünk, hogy semmiképpen nem javasoljuk egy egységes, az egész országra kötelező szabadjelző bevezetését addig legalább is, amíg a tarifában nem tudunk az egységes irányba elmozdulni. Nem tudtunk megállapodni egyébként az igényként szintén felmerült egységes színben, matricában sem, mert a tárgyalópartner, a politikát képviselő oldal nem támogatta az árkérdés rendezését, vagyis a FIX tarifa bevezetését. Így mi meg nem támogatjuk az egységes arculatot. Ez közös, egyhangú szakmai álláspontunk. Viszátérve a központilag meghatározott méretű szabadjelzőre: meggyőződésünk, nem az a célja a taxisnak, hogy eltűnjön, láthatatlanná váljon az utasok felé. Hiszen ezzel keresi a kenyerét. Bizzuk rá, hogy mekkora méretű szabadjelzővel fuvaroz. Viszont a jelenleg hatályos rendeletben foghíjként jelenik meg ennek a használata, levétele, illetve mindezek ellenőrzése. A tervezet szerint a taxióra működtetése, a szabadjelző levétele szabályozódik. Így a jövőben, ha szabadjelzővel közlekedik a taxi, vagyis az nincs letakarva, vagy leszerelve, akkor az mindenképpen taxiüzemmódnak minősül, annak mindenféle ódiúmvával együtt. Így például rendelkezni kell azokkal a papírokkal, melyek a taxi vezetéséhez szükségesek, továbbá meg kell fe-

lenni a rendelet által előírt a személyi és tárgyi feltételeknek. E mellett természetesen a taxi üzemmódban a taxiórának is bekapcsolt állapotban kell lenni. Tehát, ha feleség, gyerek, rokon, ismerős vezeti az autót, arról le kell szerelni a szabadjelzőt, vagy le kell takarni, mert ebből gond lehet. Kétségtelen, így a taxi üzemmóddal járó előnyök is elvesznek, tehát a buszsáv használata, bizonyos behajtási tilalmak, vagy a biztonsági övre vonatkozó könnyítés nem használható ki ez idő alatt. De gondolom, a többségnek a szigorítás nem jelent majd gondot.

Az ellenőrzés tekintetében a jövőben nagyobb szerepet fog kapni a Fogyasztóvédelmi Hatóság, a NAV és a rendőrség. Hogy ehhez a felsoroláshoz még ki csatlakozik, az a jövő zenéje. Egy biztos, szakmai instrukció alapján fognak ellenőrizni az utcán is. Nem csak a matricákat meg a betűméreteket, mint eddig. A komplett szolgáltatást ellenőrzik majd, legalábbis az elképzelések szerint. Nagyon érdekes a következő ehhez kapcsolódó pont a tervezett rendeletben. Ha bizonyos taxitársaság, vagy bizonyos taxis vállalkozó egy reklámtarifát szeretne a jövőben hirdetni autóján – ahogy tette ezt eddig kisebb nagyobb betűkkel számokkal – akkor a továbbiakban teljesen mindegy, hogy az utas rendelkezik-e ehhez szükséges kártyával, telefonon rendelték, vagy az utcán tették le, köteles lesz mindenkit a hirdetett árral fuvarozni. Ami szintén újdonság, hogy minden szolgáltatásnál ki kell függeszteni egy ún. „szolgáltatási szerződést” az üzlet területén. Nekünk a taxiautó az üzletünk, a jövőben tehát egy ilyen „üzletszabályzatot” kell majd függeszteni, vagy elhelyezni a taxiban. Szintén új elem, hogy minden időszakos járműminősítő-vizsgálatnál – magyarul minden évben, amikor a taxit vizsgáztatjuk – nullás igazolást kell bemutatni a vállalkozásnak, vállalkozónak.

Változás lesz még, hogy a fuvarszervezőknek komoly vagyoni biztosítékkal kell majd rendelkezni. Ennek a mértéke még nem eldöntött, de biztosan lesz ilyen követelmény felőlük. Jelenlegi ismereteink szerint ez alapulteretben 20 millió forinttól indul. Tehát, ha valaki úgy dönt Magyarországon, hogy akár kettő fővel taxitársaságot, fuvarszervező céget alapít, akkor számolnia kell egy ilyen nagyságrendű vagyoni biztosítékkal vagy tőkével, aminek összege attól függ, hogy milyen nagy a társaság. 400 fő felett ez gépkocsinként 25 ezer forinttal nő majd. Tehát nagyon komoly változások lehetnek a rendeletben a fuvarszervezőkre vonatkozóan is, amire azért volt szükség, mert a rendeletalkotók felismerték, hogy az utason és a taxison túl van még egy résztvevője ennek a szolgáltatásnak, nevezetesen: a fuvarszervező társaságok, melyeknek tevékenységét eddig semmi sem szabályozta. Ez január 1-jétől valószínűleg másképp lesz. A személytaxi szolgáltatás pénzügyi teljesítőképessége érdekében meghatározott mértékű biztosítékokkal kell rendelkezni a vállalkozónak, vállalkozásnak,

ami az utas felé okozott károk megtérítésén túl ezt követően ki kell terjedjen a fuvarszervező társaságok részére okozott kár rendezésére is. Ahogy az előbb mondtam, a fuvarszervezőknek január 1-jétől vagyoni biztosítékkal kell rendelkezni, ami az általuk az utasnak vagy az alvállalkozónak okozott kár megtérítésére használható fel. Erre pedig azért volt szükség, mert nagyon sok taxitársaság különböző hivatkozásokkal pénzt szedett a taxisoktól – kaucióra, letétre stb. – melyet nem egy esetben nem fizetett vissza. A kormányzat nagyon szigorú szabályozást kíván bevezetni e téren. Alaposan körülírja majd, milyen feltételekkel szedhet valaki kauciót vagy pénzt letétként a taxistól. Ám miután itt már megfelelő pénzügyi háttérrel rendelkező alvállalkozókról van, vagy lesz szó, valamilyen módon a fuvarszervezők érdekeit is szem előtt kellett tartani. Így egy olyan hármast biztosíték jött létre, ami eddig csak az utas biztonságát szolgálta, de ezt követően a taxisés a fuvarszervezővel, vagy akár az utassal szemben is megfogalmazza.

A fuvarszervezőknek mindenféle fuvaradatot 3 hónapig meg kell őrizni. Ez a visszaellenőrzés miatt lesz fontos. Az ellenőrzések vonatkozásában a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak, a NAV-nak és a rendőrségnek a jövőben nagyobb jogköre lesz, mint eddig volt. Ha két-három hónapra visszamenőleg szeretnének valamit tudni, mert sokszor egy-egy bejelentés vizsgálata elhúzódik, szükség lehet a fuvarszervezők visszamenőleges adatbázisára.

Egy másik nagyon fontos elemét is kihangsúlyoznám a fővárosi rendelettervezetnek. E szerint, aki a BKIK megállapítása szerint tisztességtelen piaci magatartást tanúsít, annak a taxiengedélyét a főváros visszavonja. Fuvarszervező társaságról és vállalkozókról egyaránt beszélünk. Tehát a korábban a budapesti főjegyző hatáskörébe tartozó engedély-visszavonást ezt követően a BKIK is kezdeményezheti. Ennek részleteit a következő hetekben tárgyaljuk meg. De azért vannak részterületek, melyek valószínűleg a tisztességtelen piaci magatartás fogalmába beletartoznak majd: például, ha a vállalkozó, vagy vállalkozás ismételtlen és súlyosan megsérti az alkalmazottak foglalkoztatására vonatkozó szakmai és jogi szabályokat, be nem jelentett alkalmazottakra, illetve a kamu 2-4 órás szerződésekre, ceruzával kitöltött megbízásokra gondolunk. Vagy például, ha megsértik a rádiófrekvenciákra vagy a forgalmazási rendre vonatkozó szabályokat, illetve a taxiórával kapcsolatos szabályozást. A kör valószínűleg a továbbiakban bővül majd. A rendeletalkotó célja, hogy ezek alól a szabályok alól ne lehessen kibújni. Az ügyeskedés hosszú évek alatt oda vezetett, hogy ma már irreális áron szállítjuk az utasokat. Ugyanis tisztességtelen módon, tisztességtelen versenyt alakítottak ki azok a vállalkozók, vállalkozások, akik jelenleg a fekete vagy a szürkegazdaság előnyeiket használják ki. A tervezett fővárosi rendelet része lehet, hogy 2015. január 1-jétől a

környezeti terhelés elkerülése érdekében, olyan címkidást tesznek kötelezővé, ami úgy fogalmaztak meg, hogy „geopozíció alapú csendes címkidás”. Magyarul, a város nem szeretné, ha a jövőben URH-k vagy CB-rádiók szólnának a taxikban. A taxis érdekvéköreket ezt az elképzelést nem támogatták. Azt gondoljuk, egy-egy piaci szereplőnek joga eldönteni hogy sms-ben, postagamballal, táviratban vagy bármilyen más módon továbbítsa a fuvarokat vagy a címeiket. Diszkriminatívnak tartjuk azt, hogy ha egy csomagküldő szolgáltatnak, pizzafutárnak nem írja elő a város hogyan kommunikáljon, akkor a taxisoknak se tegye. Szerintem a jövő a GPS alapú címkidó rendszeré. Ebben nincs vita közöttünk. Amennyiben bármelyik fuvarszervező ezt meg kívánja valósítani, rendszerbe állítani, senki nem fogja vissza a kezét, és nem tiltakozhat a bevezetése ellen. Ez legyen egy tisztességes verseny része a fuvarszervezők között. Aki viszont ettől távol van, az ne legyen erre kötelezve. A taxis képviselők ezt a javaslatot teljesen egységesen elutasították.

A rendelettervezet 2013-tól szeretné, hogy minden taxigépkocsiban bankkártyával lehessen fizetni. Ezt minden taxiban kötelező elemmé tennék. Mi azt gondoljuk, és ebben is teljes egység volt közöttünk, hogy addig, amíg a többi szolgáltatásnál, fodrásznál, kulcsmásolónál, kisközértben, pedikűrösnél ez nem kötelező, addig a taxiban se legyen az. El lehet fogadni a javaslatot akkor, ha a fővárosban e tekintetben teljesen azonos lesz a szabályozás, beleértve minden szolgáltatót, ám addig ez diszkriminatív intézkedés lenne. Ma éttermek működnek e nélkül, ki van írva benzinkutaknál, hogy szombat-vasárnap nem lehet bankkártyával fizetni. Tudjuk mindannyian, hogy miért. Akkor azok az egyéni vállalkozó taxisok, akik nem kívánják valamely fuvarszervezőhöz csatlakozni, csak az utcáról dolgoznak, ne legyenek arra kötelezve, hogy bankkártya-leolvasót vegyenek százezerért, és aztán kuncsorogjanak a bankoknál egyéni szerződésért. Ráadásul ezeknek a kártyával fizetett fuvaroknak megvan a hátránya is, hiszen a bankok levonnak a bevételből maguk részére. Ezzel még tovább terhelni egy vállalkozót teljesen felesleges a mai helyzetben.

A városnak már a tárgyalások kezdetén megfogalmazott követelése volt, hogy ne lehessen Suzuki Swift méretű autókval fuvarozni Budapesten. Ne szerepelhessen a taxikínálatban azonos áron egy törpeautó és például az S osztályos Mercedes. Aki már dolgozott kisebb, alapkivitelű autóval, tudja, milyen napi 10-12 órát egy „fapados” autóval szolgáltatni. Úgy gondoltuk, van köztes megoldás, egy olyan autó méreteit vetjük alapul, ami jelenleg kedvezmény nélkül, 3-3.5 millió forint körül beszerezhető, ennek felszereltsége: klíma, szervokormány, különféle kényelmi berendezé-

sek, utasbiztonság szempontjából a légszűrők, és egy olyan méret, ami megfelelő komfortérzetet jelenthet. A tengelytávot ezen az alapon határoztuk meg 2510 mm-ben és a csomagtartó űrméretét 430 literben. További megkötéseket, szigorításokat nem tartanánk helyénvalónak, mert jelenleg akkora a szórás az autóparkon belül, hogy minden további megkötésnek nagyon komoly következménye lenne.

A készülő kormányrendelet-tervezetben tudomásom szerint a taxik – a korábbiaktól eltérő módon – maximum csak 6 főt szállíthatnak majd. Tehát a vezetővel együtt hét főnél nagyobb befogadóképességű személyautók kikerülnek a taxik köréből. Számukra, az egyéb feltételek megléte esetén, marad a személygépkocsis személyszállítás lehetősége, ez azonban a korábbiaktól eltérő módon, szintén szigorúan szabályozódik. Átjárásra a két rendszer között továbbra sem lesz lehetőség. Még egy fontos változásra hívom fel a kollégák figyelmét: 2015-től az EURO-IV, 2020-tól az EURO V-ös emissziós besorolású autók lehet csak taxinak levizsgáztatni, csak ezek kaphatnak drosztengedélyt a fővárosban.

Zárszóként: amikor a szabályozás rögzítésre léptünk, kitűztük a négy legfontosabb, lassan húsz éve mantrázott elemet: létszám, tarifa, droszt és ellenőrzés. Most így visszagondolva és visszaolvasva úgy tűnik, ezekből semmi nem valósult meg. Nekünk azonban már a tárgyalások legelején világossá tették, hogy a politikusok, a jogalkotók máról holnapra, színre, szagra, korra való tekintettel nem fogják csökkenteni a taxik darabszámát. Hiába hoztuk a példákat különböző országokból, hiába nyomtattuk ki számukra a kü-

lönböző rendeleteket, hogyan szabályoznak Európa egyes részein. Ők ellentételezéseként bemutatták, hogy egy csomó országban viszont másképp van. Megtehetjük volna, hogy akkor fölállunk, és azt mondjuk köszönjük szépen, ennyi volt, és kivonulunk. Kétségtelen, ez is egy megoldás lett volna. Mi nem ezt választottuk. Inkább azt néztük, hogyan lehet megoldásokat találni. 12 héten át röpködtek a javaslatok, melyek ezért, vagy azért elutasításra kerültek. Tényleg reménytelennek látszott a helyzet, akár elfogadják a taxis kollégák, akár nem, más út jelenleg nincs. Vagy választjuk a „semmi ne változzon” utat, és ahogy egy nagyon kedves ismerősöm fogalmazta: válasszuk ezzel a lassú halált. Azok, akik most belekerülnek a szigorításba, és nem fognak tudni máról holnapra gépkocsit cserélni, valószínűleg nem foglalják majd imáikba a tárgyalásokon részt vevők nevét. Mi ezt tudjuk. Ez egy rendkívül hálátlan munka volt, amit ezúton is köszönök a résztvevőknek! Lehetősége lett volna minden taxitársasági vezetőnek, minden taxisnak ezeken a megbeszéléseken részt venni. Hirdettük, mondtuk. Bármikor bárki bejöhett volna. E-mail-ek tucatjait küldtük hétről hétre az egyeztetések fázisairól. Egyetlen egy jelzést, hozzászólást nem kaptunk, csak az ott állandóan megjelenő 8-10 főtől, ami elgondolkodtató. Mielőtt az elmúlt 3 hónapról bárki bármilyen véleményt kialakítana, és a szabályozás esetlegesen életbe lépő részéről, azt kérem, hogy mindenki gondolkodjon el az előbbieken. Hogy ki, mit és milyen módon tett ahhoz hozzá, hogy a lassan húszéves állapot változzon.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

-kó-

Terasz az autóbuszmegállóban

Mérgesek a taxisok, mert teraszt alakítottak ki a VI. kerületi Teréz körúton, a Nyugati pályaudvar mellett. Erről két alkalommal is tájékoztattuk olvasóinkat.

A jelek szerint a Józsefvárosban is ugyanez az örület folyik. Úgy tűnik, ott is mindent engedélyeznek, csak fizessenek érte.

Vajon hogyan szállnak le az utasok a buszról? Az első utas félreteszi az egyik asztalt, amíg a többiek leszállnak? Hogyan szállhatnak fel az utasok a buszra? Először le kell ülni a teraszon, és van kötelező fogyasztás is? Esetleg csak az szállhat fel a buszra, aki már fogyasztott valamit a teraszon?

Most már tényleg nagyon sajnálom, hogy bezárt az O.P.N. I. (az Országos Pszichiátriai és Neurológiai Intézet! A Lipótmező! A Diliház!)

Vagy nekem kellene ott lennem, vagy néhány engedélykiadóknak!

Tóth Tibor



Kérések és köszönetek taxiállomásokkal kapcsolatban



VIII. Múzeum körút: Nagyon kellett ez a taxiállomás

VIII. Múzeum körút

Nagyon kellenek az új taxiállomások a Belvárosban, most kialakítottak egyet a Múzeum körúton, köszönet érte. Az egyik taxitársaság máris „sorelső” rendszerű drosztként üzemelteti.

V. Arany János utca
Itt egyből három kérés is van. Volt a taxiállomás végén egy „Megállni tilos” jelzőtábla, ez védte a drosztot az idegen autóktól, sajnos leszerelték, kérjük visszaszerelni. A kiegészítő jelzőtábla szerint itt 4 taxi állhat meg, azonban a

V. Arany János utca: Itt három kérés is van egyszerre



VII. Rózsák tere: Megdőlt a jelzőtáblaoszlop

napokban parkoló helyet festettek az utolsó taxi helyére. Végezetül, jó lenne ezt a taxiállomást, legalább 6-8 férőhelyre kibővíteni.

VII. Rózsák tere

Megdőlt a „Taxiállomás” jelzőtáblát tartó oszlop, jó lenne visszahelyezni, amíg valaki nem „privatizálja”.

Juhász Péter

Bocsánatos bűnök és szabálytalanságok a taxisoknál is

LECSAPOTT AZ NFH KOMMANDÓ

Minden nyáron számítani lehet a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság (NFH) Kommandójának ellenőrzéseire országsszerte, az idegenforgalmi helyeken azonban frekvenciájában jelennek meg az ellenőrök. Idén 868 alkalommal csaptak le, ebből 35 százalékuk volt „eredményes”. Ennek során 219 esetben kötelezték a szabálytalankodókat mulasztásuk megszüntetésére, 11 alkalommal pedig több mint 450 ezer forint bírságot szabtak ki első fokon. A rajtaütések során 49 taxit ellenőriztek, amelyből kilencnél találtak kifogást.

A közelmúltban ismertette nyári ellenőrzéseinek tapasztalatát a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság, azaz az NFH. Jelentésükből kitűnik: munkatársaik nem tétlenkedtek, járták az ország különböző, első sorban a turisták által frekvenciájában látogatott helyeket, védeve a pihenni vágyók, szabadságon lévők érdekeit, no és nem utolsósorban az ország imázsát.

De hol, és merre is tűntek fel az áruhás jötevők? A sok vendéget vonzó vízparti nyaralóhelyeken, strandokon, wellness, és gyógyturisztikai centrumokban, de ellátogattak különféle fesztiválokra, rendezvényekre, valamint városközpontok vendéglátóipari egységeihez is.

A felügyelőségek 882 próbavásárlást végeztek, melynek során 11 százalékban tártak fel valamilyen szabálytalanságot. Ezek közül a leggyakrabban a pultnál hiányosan mérték az italokat, egyes helyszíneken hiteles mérce nélkül – szemre töltötték – a poharakat a

vendéglátósok. Akadt példa többszámolásra és arra is, hogy nem volt a helyiségben dohányzásra kijelölt hely.

Napjainkban igen komoly hangsúlyt fektet az NFH arra is, kontrollálja, a kereskedők betartják-e az alkoholra és dohánytermékekre vonatkozó szabályok azon részét, miszerint 18. életévüket be nem töltött személyeket nem szolgálhatnak ki. A gyakorlat azt mutatja, van, ahol igen, és van, ahol nem. A 60 ellenőrzésből 30 százalékban vehettek alkoholt és cigarettát is a fiatalok. 11 esetben alkoholral, 5 esetben cigarettával, 2 esetben mindkét jövedéki termékkel kiszolgálták a próbavásárlót. Előfordult az is, hogy a sört minden további nélkül kiadta a csapos a fiatal srácnak, míg cigarettát nem kaphatott a kora miatt.

Ne feledkezzünk meg a saját házuk tájáról sem. A

személyfuvarozók ellenőrzésekor 49 autóba ültek be a hatóság emberei. Ennek során kilenc kifogást találtak. Előfordult, hogy nem egyeztek egymással a kihelyezett díjtáblázatok, nem teljesítették a sofőrök a nyugtaadási kötelezettséget, az ártájékoztató betűnagysága nem volt megfelelő, illetve egy esetben nem volt kihelyezve ártábla a kötelező két helyen.

Magunk közt szólva: volt már ettől rosszabb is az eredmény. Ezzel

nem kívánom kisebbiteni a szabálytalanságokat, de pestiesen szólva, soha ne legyen nagyobb probléma egy taxissal szemben sem, minthogy az ártáblán kicsik a betűk és a számok, hogy csak egy példát ragadjak ki a felsoroltak közül.

Közleményében a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóság hangsúlyozza: ellenőrzései nem csupán a nyári főszezonhoz kapcsolódnak, így ősszel is bárhol megjelenhetnek a hatóság munkatársai. Az NFH azt sem titkolta: a kontrollhelyszínek száma és az ellenőrzések gyakorisága nem lesz ennyire meghatározó, mint az elmúlt hónapokban, hetekben, de a fogyasztói érdekeket szem előtt tartva végzik majd munkájukat jövőben is – derül ki a kiadott jelentésből.

K.z.t.

Egy C130-as szállítógépet kísér egy F-15-ös vadászgép az Atlanti-óceán felett. Már jó pár órája repülnek, amikor a vadászgép pilótája átszól a szállítógép pilótájának: – Most figyelj pupák, mit csinálók! – Őrült manőverezésbe kezd, orsózik, fordulózik stb. Mikor befejezi, átszól: – Na, hogy tetszett?

A szállítógép pilótája erre azt válaszolja: – Nem volt semmi, de most figyelj, én mit csinálók!

A vadász elhúzódik a böhöm gép mellől és vár... eltelik jó néhány perc, de nem történik semmi.

– Mi van? – kérdezi. – Mit csináltál, nem láttam semmit...

Erre a szállítógép pilótája: – Felálltam az ülésből, jól kinyújtóztattam magam, utána hátramentem a WC-be, brunyáltam egy jót, aztán ittam egy kávét...

**Kezdő kollégákat
is várunk!**

Trend of the YEAR 2011
TAXI4[®]
Tel.: 4-444-444

Jelentkezés minden kedden 9 órakor.

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

Amit a
TAXI4[®]
biztosít

- **URH rádió**
- **Szabadjelző**
- **POS terminál**

számokra:

Bővebb információ: Pólya Sándor 06-20-4444-661 (hétköznap 9-17 óráig)

Zóna TAXI  +36 ¹₂₀₃₀₇₀ **365-5555**

ELINDULT!

Belépési díj nincs

Kaució

**TAXIS FELVÉTEL
MUNKANAPOKON REGGEL 9 ÓRAKOR**

Regdíj: 20.000,-Ft +Áfa

www.zonataxi.hu | www.zonataxi.eu

Jelentkezés személyesen: **1141 Bp., Németpróna utca 35.**

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.



CITROËN C5 1.6 HDi Prestige, 5.499.000 Ft, 2010.június, Dízel, 31000 km

ABS (blokkolásgátló), automata klíma, állítható kormány, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (5 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, tempomat, térdlégszák, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, intelligens kipörgésgátló rendszer ITC, Deréktámasz a vezető oldalon, állítható magasságú utasülés, Bluetooth, CD-s/MP3 lejátszó é hangszóróval, Szilágut.



CITROËN C5 2.0 HDi Prestige, 5.699.000 Ft, 2010.május, Dízel, 29000 km

ABS (blokkolásgátló), automata klíma, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (6 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Intelligens kipörgésgátló rendszer, Kormányoszlop légszák, Deréktámasz a vezető oldalon, Bluetooth telefon kihangosító, MP3 rádió é hangszóróval.



CITROËN C8 2.0 HDi Collection, 6.999.000 Ft, 2010.május, Dízel, 38000 km

ABS (blokkolásgátló), ASR (kipörgésgátló), automatikusan sávozó belső tükör, állítható hátsó ülések, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, csomag rögzítő háló, digitális kétszínű klíma, EBD/EBV (elektronikus féker-elosztó), elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (6 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, tolató, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Vészfékzés riasztó, Intelligens kipörgésgátló, Hill Assist funkció, Automata elektromos kézifék, állítható hátsó szellőzés, automata ablaktörlővel és világítás kapcsolóval, MP3/CD-s rádió kormányról vezérelhető, Nyitható csomagteret ablak, Deréktámasz, Repülőgépj sztolok az első ülések háttámláján, Nagy látószögű panoráma szélvédő.



CITROËN C4 PICASSO 1.6 Vti+LPG Dinamix, 4.699.000 Ft, 2010.szept., Benzin+gáz, 20000 km

ABS (blokkolásgátló), ASR (kipörgésgátló), automata klíma, automatikusan sávozó belső tükör, állítható kormány, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, immobilizer, ISOFIX rendszer, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, manuális (5 fokozatú) sebességváltó, oldallégszák, szervokormány, színezett üveg, tempomat, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, Vészfékzés riasztó, Intelligens kipörgésgátló, Hill Assist funkció, Automata elektromos kézifék, állítható hátsó szellőzés, automata ablaktörlővel és világítás kapcsolóval, MP3/CD-s rádió kormányról vezérelhető, Nyitható csomagteret ablak, Deréktámasz, Repülőgépj sztolok az első ülések háttámláján, Nagy látószögű panoráma szélvédő.



CITROËN C5 2.0 HDi Exclusive Automata, 5.999.000 Ft, 2010.február, Dízel, 45000 km

ABS (blokkolásgátló), automata (6 fokozatú) sebességváltó, automata klíma, állítható kormány, bőr-szövet kárpit, CD-s autórádió, centrálzár, elektromos ablak (elől-hátul), elektromos tükör, ESP (menetstabilizátor), fedélzeti komputer, függönylégszák, fűthető tükör, fűthető ülés, guminyomásmérő rendszer, hűthető kesztyűtartó, immobilizer, ISOFIX rendszer, kanyarkövető fényezés, kikapcsolható légszák, kódlámpa, könnyűfém felni, középső kartámasz, masszív ülés, memóriás vezetőülés, oldallégszák, riasztó, szervokormány, színezett üveg, tempomat, térdlégszák, tolatóradar, utasoldali légszák, ülésmagasság állítás, vezetőoldali légszák, xenon fényezés, Vészfék riasztás, Hydroactive felüggesztés, elektromos rögzítőfék, visszajavulás gátló funkció, Deréktámasz, Elektronóm belső visszajelző tükör, esőérzékelő, automata fényezéskapcsolás, Hangszigetelt szélvédőüveg, oldallüvegek, Szilágut, Souperesesz, Bluetooth

Egy szégyenfolttal kevesebb

Taxis kollégák döbbenettel figyelik ezt a taxinak nem nevezhető roncsautót, amelyik a fővárosban, a Belváros közepén, vagy a VII. kerületi Madách téren, vagy a VI. kerületi Bajcsy-Zsilinszky úton garázdálkodik hónapok óta! Miért engedik a hivatalok, az ellenőrzésre jogosult szervek, hogy turisták nevetgélve fényképezzék ezt a rémálmot?

Egyik kollégánk megkeresett az ügyben két hivatalt, most megérkezett az illetékesek válasza:

Fővárosi Közterület-felügyelet Szolgálati Igazgatóhelyettes

A Nemzeti Közlekedési Hatóság a megjelölt gépkocsi forgalomból kivonásáról intézkedett, elszállítására felkérte a VII. kerületi Közterület-felügyeletet. A Nemzeti Közlekedési Hatóság kezdeményezésére a gépkocsi tulajdonosa ellen büncselekmény gyanúja miatt rendőrségi vizsgálat folyik.

Ez egy tarifátábla...



Roncstaxi a város közepén!

Főpolgármesteri Hivatal Városüzemeltetési Főosztály Közlekedéshatósági Osztály

Taxiellenőr munkatársaim – levele beérkezése előtt – észlelték a szabálysértő taxit, intézkedtek az ügyben, és a fehér színű Fiat Brava gépjárművet az illetékes hatóságok közreműködésével eljárás alá vonták.

A kollégák, az utasok nevében köszönjük a gyors intézkedéseket.

Ki oldja meg?

Sírunk-rívunk, panaszkodunk. Nem megy. Rosszul megy. Nincs utas. Kevés az utas. Alacsony a tarifa. Hülye a társaságunk menedzserre. Hideg van. Meleg van. Semmi se jó...

Igen, kétségtelen, valaminek változnia kell. Ha már a szerény megélhetést sem fedezi jövedelmünk, bevételünk, akkor csinálni kell valakinek valamit. Ha ennyire rossz a helyzet, ha ennyire beszűkültek a kereseti lehetőségeink, akkor ezen javítani kell. Új rendszabályok kellene, fix tarifa, ellenőrzés, droszt, mittudomén! Valaki oldja meg! – kiáltunk fel kinunkban. De ki? Ki oldja meg?

Vannak olyan dolgok, események, amelyeket maradéktalanul az ellenőrzésünk alatt tarthatunk, és vannak olyanok, amelyekre csak részben, vagy egyáltalán nem rendelkezünk befolyással. Ez utóbbi például a taxizással kapcsolatos szabályok köre. Nem mi alkotjuk, és manapság már egyre kevésbé szólhatunk bele. Persze azért megpróbáljuk, csak nem vagyunk egységesek. Olykor egy társaságvezető ad be saját, senkivel sem egyeztetett megoldási javaslatot, máskor különbizottság ül össze, és többheti munkával szakmailag megalapozott, szinte tökéletes tervet készít. Gyaníthatóan ez is, az is az íróasztalfiókban fogja végezni...

Vannak olyan események, amelyeknek irányítására nincs lehetőségünk, de mi azt hisszük, hogy van. Szidjuk az időjárást, a kormányt, társaságunk vezetőjét. Folyamatosan

csak morgunk, elégedetlenkedünk. Ezzel azonban nem oldunk meg semmit, csak az időnkét pazaroljuk.

Aztán vannak események, amelyeket képesek lennénk irányítani, mi azonban azt hisszük, erre nincs lehetőségünk. Nem szabhatjuk meg, hogy sok utas legyen az utcán, de meghatározhatjuk, hogy abban az időben dolgozunk, amikor nagyobb esély van rá. Nem nagyon szólhatunk bele társaságunk üzleti döntéseibe, de – ha nem is könnyen – találhatunk másik társaságot, ahol jobban érezzük magunkat. Vannak olyan kollégák, akik már „csapatcsavargók”, szinte minden társaságot kipróbáltak, mígnem lehorgonyoztak valamelyiknél. Sokan érzik úgy, hogy mókuserékben vannak, hogy örökre hozzá vannak kötve ehhez a szakmához, pedig ez a kötelék csak az agyukban létezik.

De hát tény, hogy problémáink vannak! Szakmai problémák! Taxis problémák! Ezt csak közösen, összefogottan, generálisan lehet megoldani! Igen, ezt sajkózzuk évtizedek óta. Nem velünk van probléma, hanem a körülményekkel! Nem mi vagyunk a probléma, hanem az a rohadt vezető, hatóság, kormány, aki nem tud rendet tenni. Csendben ellentmondanék, legalábbis részben, és meg is indoklom miért:

Jómagam 1976 óta megszakítás nélkül „taxis környezetben” tevékenykedem. (35 év, te jó isten!) Voltam alkalmazott és vállalkozó, voltam éjszakás és nappalos taxis, voltam disz-

pécser, voltam társaságvezető és érdekképviseleti vezető. Álltam a munkaadói és a munkavállalói oldalon egyaránt. Beszéltem taxisokkal, és tárgyaltam miniszterekkel. Talán nem tűnik túlzásnak, ha azt mondom, hogy ismerem ezt a szakmát alulról, fölülről egyaránt. Így hát, e sok év tapasztalatait leszűrve azt kell mondanom: jelenleg nincs más út, alkalmazkodnunk kell. A jó szabályokhoz és az életszerűségnek nyomát sem mutató hülye szabályokhoz egyaránt. Persze továbbra is kellene a jobbító szándékú kezdeményezések, javaslatok a törvényalkotók felé, de ne áltassuk magunkat: ebből igen kevés fog beépülni a megjelenő jogszabályokba.

Az egyetlen létező valami, ami felett teljes ellenőrzést gyakorolhatunk, amit teljes egészében irányításunk alatt tarthatunk, mi magunk vagyunk. A szokásaink, a dolgokra való reagálásunk, a hangulatunk tőlünk függ, csak tőlünk. Sok taxist van szerencsém ismerni. Olyan is, aki a tönkremenés szélén, „végem van” hangulatban végzi a munkáját, és olyan is, aki éves bevételével alig fér bele az ötmillió áfa határba. A körülmények ugyanazok. A hozzá-

Nagy Zoltán – Atyám, egy ideje nem hordok alsóneműt, nem tudom, hogy ezzel vétkeztem-e?
– Bizony, lányom! Ezért most rögtön három miatyánk és húsz cigánykerék...

Több óra a csomagtartóban

Bekattant német taxis

Különös helyet eszelt ki utasának egy német taxisorfőr, aki kuncsaftját, miután megunt hallgatni, a jobb első ülésről autója csomagtartójába tuszkolta, és úgy furikázott vele órákon át Hamburg utcáin. Mentségére legyen mondva, mikor elfogták, a sofőr erősen ittas volt.

Fura szituációk adódnak minden taxis életében. Vannak utasok, akik nem szeretnek beszélgetni. Ugyan meghallgatják sofőrüket, de valójában gondolatban egészen máshol járnak, ügyet sem vetve mindarra, ami körülöttük elhangzik. Akadnak olyanok is, akik kifejezetten kíváncsiak a volánnál ülő által beszerzett, olykor pikáns helyi pletykákra, míg előfordul az a típus is, aki a saját életét és gondjait önti a taxisra, ha kéri, ha nem. Hogy a történetben szereplő 57 esztendő fuvározó melyik kategóriába sorolható, azt nem tudni, az azonban biztos, hogy augusztus egyik vasárnap reggelén felvette 32 éves utasát, aki bement a címet és a kocsi elindult. Kiszárvátva az utas nehezémenyvezte, miért mennek egészen más irányba, mint ahová ő kérte a fuvart. A sofőr ekkor megállt, kiráncigálta a hölgyet az utastérből, majd amikor az ennek ellenállt, arcon is ütötte, végül csak a csomag-

tartóban kötött ki, ott folytatta nem kívánt útját. Az igencsak meglepett asszonyosság dörömbölt, üvöltözött, de jó ideig nem törődött senki az utca zajában is szokatlan hangokkal. Amikor a hátsó térbe kényszerített nő észrevette, hogy ez nem vezet eredményre, mobiltelefonján a rendőrség segítségét kérte, ám igazán nem sokat tudott elmondani, sem a támadójáról, sem arról, hogy pontosan merre is kocsikázik vele a taxis.

Több órán keresztül a sofőr csak rötta az utcákat Hamburgban, és ki tudja meddig tartott volna ez a sajátos fuvar, ha az egyik közlekedési lámpánál a járókelők nem figyelnek föl a szokatlan zajra és annak forrására. Körbeállták az autót és nem engedték, hogy a taxis elhajtson.

A kora reggeli utas megmenekült a csomagtartó fogságából, de a taxis mit sem törődve vele, hátrahagyva kitört a körgyűrűből. Őt később a lakásán fogták el a rendőrök, aki különösebb magyarázatot előállításakor nem adott tetteire. Azt azonban a járóérok is észlelték, hogy a fuvarozó erősen ittas volt.

A rendőrségi jelentésből az is kiderült, hogy néhány órával korábban egy 24 éves nővel majdnem hasonló incidens történt, de akkor az utas a közlekedési lámpánál még idejében elmenekült.

A tetteire magyarázatot nem adó taxist feltehetően igazságügyi orvos szakértői vizsgálatnak is alávetik, mert feltehető, hogy cselekménye elkövetésekor nem volt teljesen beszámítható állapotban.

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

A Taxisok Világa 2011. augusztusi (XXI. évf. 8.sz.) számának 9. oldalán megjelent „Taxiőrak átállítása” című cikk azon megállapítása, hogy „...az euró pénznem kezelésére alkalmas taxamétereken...” A jelenleg használt taxaméterek szinte mindegyike ebbe a körbe tartozik...” nem tükrözi hiven a valóságot. Az Ecometer Kft. által forgalmazott – a mai napig használatban lévő és valószínűleg az euró bevezetéséig használható – taxiőrak esetében nem szükséges a szervizt felkeresni, hiszen semmilyen átalakítást nem kell rajtuk végezni. Tudomásom szerint más gyártók által forgalmazott készülékek is vannak, amelyekre szintén nem vonatkozik a hivatkozott NAV rendelet. A taxaméter 9 jegyű azonosítószáma segít a tájékozódásban. Az 515, 516, 517, 518, 519 azonosítóval kezdődő taxaméterek tulajdonosainak kell a szervizeket felkeresniük.

A fent említett cikk hatására is elterjedt az a hír, hogy az Ecometer taxiőrak 2012. január 1-jétől nem használhatók. Tájékoztatóul közlöm, hogy az 1993-óta forgalmazott valamennyi taxiőránkat a tulajdonosa használhatja, új autójába átszerelheti, hitelesítheti, tarifáját állíthatja stb...

A NAV a taxamétereink használhatóságát semmilyen végdátummal nem korlátozza! A félreértések elkerülése végett tájékoztatom kedves jelenlegi és leendő ügyfeleinket, hogy az eurós szoftverünk készül, várhatóan 2011 decemberéig bezárólag forgalomba hozzuk.

Tisztelettel:

Szalai László
ügyvezető igazgató
Ecometer Kft.

MEGVÁLTÁS MAGYAR MÓDRÁ...

Eluralkodott és általánossá vált a számlák egyáltalán nem, vagy késedelmes kifizetése.

Különösen jellemző ez az építőiparra és a szállításra.

Megváltásnak tűnt az új javasolt eljárás, közjegyzői okiratba kell emelni a szerződést, és ha bekövetkezik a szokásos helyzet (a nem fizetés), a vállalkozó ügyvédje a közjegyzőhöz fordul, aki egy végrehajtó segítségével percek alatt rendet teremt. Ugyan mindez pénzbe kerül, de sebj, legalább hamar befolyik a számla ellenértéke, és biztos az fizeti a többletköltséget, aki a helyzet okozója.

Gondolta ezt budapesti vállalkozó barátunk, így is tett, de nem várt „eredmény” született. A vállalkozó fizetési felszólításokat írt, az ügyvéd iratokat készített a közjegyző részére, és a közjegyző kapcsolatot talált a kijelölt végrehajtóval. Persze a közreműködők számláztak, pénzt kaptak és a vállalkozó fizetett. A végrehajtó mintegy 4 hetes hallgatás után ismételt keresésre jelezte, hogy – igen – már ismeri az ügyet, és ha megkapja előre a vállalkozói díját, akár dolgozni is kezd. Elmondta, hogy levelet ír az ország bankjainak, tájékozik és információt gyűjt és csak hallgatott, amikor a vállalkozó egyszerűsítő javaslatként a hozzáférhető cégiratok megtekintését javasolta... és talán még most is gondolkodik itt Pesten a szegedi cégről, vagy talán azt sem.

Itt csak egy biztos: egy jóindulatú, problémát foltozó kezdeményezés fabatkát sem ér ebben az országban. Bár az is lehet, hogy csak alaposabban kellett volna a szabályozást végiggondolni és ennél jóval szigorúbb rendszert kialakítani.

Két vasutas italozás közben azon tanakodik, hogy lehet-e vajon túlvilág, és ha van, akkor van-e ott is vasút. Az eszmecsere végén megegyeznek, hogy amelyikük előbb meghal, az valamilyen módon tudatja az életben maradottal, hogy mi a helyzet. Egy kis idő elteltével az egyikük visszaadja a lelkét az úrnak. A temetés után a túlélő vasutas álmából arra riad, hogy volt kollégája az ágya mellett áll:

– Ne ijedj meg, csak én vagyok! Tudod, megbeszéltük, hogy megjelenünk egymásnak halálunk után, hogy tudassuk, mi van odaát!

– Ja! Tényleg, aztán mi van?
 – Hááát...! Tulajdonképpen van egy jó meg egy rossz hírem, melyikkel kezdjem?

– Kezd a jó hírrel.

– Képzeld, a másvilágon is van vasút! Ugyanúgy mennek a vonatok, mint a földön, én például ott is a Szombathelyi Forgalmi Csomópont III-as számú váltoállító központjában dolgozom.

– Hát ez nagyon jó, akkor mi a rossz hír?

– Hétfőre te is ki vagy írva műszakra!

* * *

– Milyen jó motorod van!
 – Szerintem is. Csak sajnos mióta megszületett a gyerekünk, nem túl praktikus.

– Mit szólnál, ha megvenném?
 – Örülnék, ötszázért jó lesz?
 – Oké, kezet rá!
 – Rendben. Csak figyelj arra, hogy éjszakánként időnként meg kell etetni és tisztába tenni!

Elképesztő!

Azt hittük, már nem fogunk újat hallani a térfelgyelő kamerákkal kapcsolatban. Ismét tévedtünk...

Taxis kollégánk a VIII. kerületi Illés utcai taxiállomásra szeretett volna beállni. A Dugonics utca felől érkezett az Illés utcában. A Kóris utcánál félreállt a sarkon, hogy balra, nagy ívben beálljon a drosztra. Miután folyamatosan jöttek az autók, vagy fél percig is állt, mire meg tudott „pördülni”, hogy beálljon a taxiállomásra.

Néhány hét múlva döbbenet olvasta a „Vas megyeiek” levelét: A sarktól öt méteren belül állt meg, ez 30 000 forintot „ér”. Három felvételt is készült, a három kép készítése közben 21(!) másodperc telt el. Sajnos, kollégánk a legrosszabb megoldást választotta: szemétkosárba hajította az egész irományt.

Nem jól tette. A hallgatás beleegyezés. Ezután felgyorsultak az események. Szabálysértés ideje: október 12., értesítés kiküldés: október 21., határozathozatal: november 14., határozat kézbesítése november 18., jogerőre emelkedés: december 2. Tehát a „szabálysértés” elkövetésétől az 51. napon már jogerőre emelkedett az ügy. A befizetés határideje január 2. lett volna, a végrehajtásba adás január 16-án megtörtént.

Az elkövetéstől a 96. napon már a végrehajtási szakaszba került az ügy. A végrehajtás pedig már nem játék! A végrehajtók nem viccelnek. Taxis kollégánk itt már jól döntött. Részletfizetést kért a befizetésre és most havi 5.000 forintot törleszt az önkormányzat folyószámlájára. Ugyanis a rendőrség – alaphangon – nem megy bele a részletfizetésbe, de ugyanezt megengedheti az önkormányzat!

9 másodperc tiltott helyen Itt az új rekord!

Eddig az a kolléga volt a rekorder, aki 14 (!) másodpercig állt tiltott helyen, amikor leintették az V. kerületi Ferenciek terénél a buszmegállóban. Mindössze annyi időre állt meg, amíg beszállt az utasa. A világ bármelyik városában ez természetes módja a taxihoz jutásnak. Nem így Budapesten, ahol néhány félkegyelmű visszaél a közterületi kamerák adta lehetőségekkel. Kíváncsi lennék, mi lenne a helyes jogszerű megoldás erre: tehát int

Ha lenne útburkolati jel, akkor a kolléga tilosban állna. De nincs, így viszont a 17 méter szabályos. Egyébként jól láthatóan itt is asztalok és székek vannak a buszmegálló területén. Vajon a BKV valakinek bérbe adta ezt a helyet?



Folyamatosan jöttek az autók, a taxinak meg kellett állni, hogy elsőbbséget adjon. Megbüntették...

az utas a Ferenciek terén a taxinak, majd mindketten – ki taxival, ki gyalog – elindulnak például a Múzeum körútra, ahol az első szabad parkolóhelyen /ha van/ beülhet a polgár a korábban leintett autóba. Addig még egy kilométert sem kell gyalogolnia csomagjaival...

Hát komolyan érdekel: ezek a kamerakezelők normálisak?

Ám ezt az elmebajt még lehet fokozni, itt az új rekord, persze szintén 30 ezerért. Egy másik kolléga három képet kapott a tiltott helyen való megállásért, a három kép készítése közben összesen 9 (!) másodperc telt el!

Hab a tortán, hogy a kolléga nem is állt szabálytalanul! Természetesen elmentem a „rettenetes bűncselekmény” helyszínére, a Corvin mozi előtti autóbusszmegállóhoz. Autóbusszmegállóban tilos megállni, ezt már jól megtanultuk. Itt az útburkolati jelek teljesen elkoptak. Ebben az esetben a KRESZ azt mondja: tilos megállni az autóbusszmegállót jelző tábla előtt 5 és utána 15 méterre. Ez a kolléga pedig 21 (!) méterre állt a jelzőtábla oszloptól. Tehát felfestés hiányában szabályos helyen. Természetesen majd kifogást emel, természetesen majd rohángál a postára a levelekkel, természetesen idegesen bontja fel a Vas megyei Hatóság újabb és újabb levelét.

Juhász Péter

Egy öreg, kissé pocakos pasi élete nőjét pillantotta meg a konditeremben. Nyomban odafordult személyi edzőjéhez:

– Melyik géppel tudnám lenyűgözni ezt a gyönyörűséget?

– Én az ön helyében talán a földszinti bankautomatával próbálnék....

A fiatal, kezdő ügyvéd, aki apjától örökölte a jogi praxisát, örvendezve siet haza a jó hírrel:

– Képzeld, papa! Sikerült lezárnom azt a régi ügyet!

– Lezárni! – kiáltja karjait égnek emelve az apja. – Öt éve élünk belőle, ő meg csak úgy lezárja!

Munkafelvételek pszichológiai tesztet végeztetnek a jelölttel. Azt mondja a pszichológus:

– Akkor most tesztelem a felkészültségét. Ön megy a sötét utcán és lát két fénypontot közeledni maga felé, jó gyorsan. Mit gondol, mi az?

– Egy autó – mondja a jelölt.

– Na jó, de milyen autó? BMW, Audi, Volkswagen..?

– Honnan tudhatnám...

A pszichológus hümmög, majd folytatja:

– Egy mentőkérdés. Ön megy a sötét utcán és lát egy fénypontot közeledni maga felé, de sokkal lassabban. Mit gondol, mi az?

– Egy bicikli.

– Na jó, de milyen bicikli? Camping, mountain-bike, verseny?

– Honnan tudhatnám, maga mondta, sötét az utca – idegeskedik a jelölt.

– Sajnos, nem tudom átengedni – mondja a pszichológus. A jelölt, mielőtt szomorúan elmenne, odafordul hozzá:

– Feltehetek én is egy hasonló tesztkérdést?

– Persze – mondja a doki.

– Ön megy a sötét utcán és lát a sarkon egy kihívó ruházatú, kifestett nőszemélyt. Mit gondol, ki az?

– Hát egy kurva.

– Na jó, de milyen kurva? A nővére? A felesége? A lánya? Vagy az a jó kurva anyja?

Az informatikust elküldi a neje boltba: – Vegyél margarint, és ha van tojás, hozz 10-et.

A férj hazaállít 10 margarinnal.

– Volt tojás...

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Szabálytalan elhelyezéséért elszállíthatják-e azt a gépkocsit, amely a táblával megjelölt úttest jobb szélén várakozik?

- a) Igen.
b) Nem.



2. Taxijával a táblával jelölt külső forgalmi sávjában közlekedik. Mit tehet, ha közben utolér egy másik gépkocsit mely a belső sávban ugyancsak folyamatosan halad?

- a) Behúzódik mögéje és hang vagy fényjelzéssel figyelmezteti a jobbra tartási kötelezettségére.
b) Fékezéssel csökkenti a taxija sebességét, és mindaddig nem halad el mellette, amíg partnere nem húzódik le ön elé a szélső sávba.
c) Fokozott figyelemmel jobbról elhalad mellette.



3. A táblával jelzett helyen a túlzott sebesség miatt taxija megcsúszik. Mik az első teendők, és milyen sorrendben kell ezeket végrehajtani?

- a) Lassít, majd ellenkormányoz.
b) Nagyobb ívre kormányozza a taxit, majd erőteljesen fékez.
c) Lenyomja a tengelykapcsoló pedált, majd nagyobb ívre kormányozza a taxiját.



4. Taxijával a táblával jelölt útszakaszon kíván várakozni. Köteles-e a kiegészítő táblán jelölt módon megállítani járművét?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha nem marad a járműve közelében.
c) Nem.



5. Bekanyarodhat-e taxijával jobbra, ha az útkereszteződés előtt egy ilyen táblakombinációt helyeztek el?

- a) Igen, mert a taxi közhasználatú gépkocsi.
b) Csak 22 és 6 óra között.
c) Nem.



6. Mit jelez ez a tábla?

- a) Internetes közlekedési információs szolgáltatást.
b) Számítástechnikai vizsgacentrumot, internetes csatlakozással.
c) Közösségi Internet-hozzáférési (eMagyarország) pontot.



7. Az útkereszteződéshez közeledve egy ilyen táblát lát. Hol kell megállítania taxiját, ha a megállás helyét útburkolati jellel nem jelölték?

- a) A tábla vonalában.
b) A tábla előtt.
c) Az útkereszteződésbe való behajtás előtt olyan helyen, ahonnan a keresztező út belátható.

8. Lakott területen kívül éjszaka közlekedik. Köteles-e taxija a távol-sági fényszóróját használni?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha nem vakítja el a más járművek vezetőit.
c) Nem.

9. Szabályos-e ha a biztonsági gyermekülést a taxiban úgy helyezi el, hogy benne a kisgyermek a menetiránynak háttal ül?

- a) Igen.
b) Csak az első ülésen.
c) Nem

10. Szállíthat-e taxijában egy olyan gyermeket, aki legfeljebb 135 cm magas, ha gépkocsijában nincs gyermekbiztonsági rendszer?

- a) Igen, bármelyik ülésen elhelyezheti.
b) Legfeljebb a hátsó ülésen.
c) Nem.

11. Mikor kötelező a taxiban ülő, 135 cm-nél alacsonyabb gyermeket gyermekbiztonsági rendszerben szállítani?

- a) Mindig.
b) Ha a jobb egyes ülésen helyezi el.
c) Ha a hátsó ülésen helyezi el.

12. Szállíthat-e a taxi első ülésén három évnél fiatalabb gyermeket?

- a) Igen, ha az ülőhelyhez három ponton rögzített biztonsági b) öv van felszerelve, és ezzel a gyermeket becsatolja.
b) Legfeljebb akkor, ha a légszák működésbe lépését előzetesen megakadályozta, és a kis utast a testsúlyához igazodó kialakítású gyermekbiztonsági rendszerben a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányba rögzítette.
c) Nem.

13. A taxiban szállítható utasok számának meghatározásakor...

- a) minden gyermek egy személynek számít,
b) két tíz éven aluli gyermeket egy személynek kell tekinteni, de a jobb első ülésen csak egy utas foglalnak helyet,
c) csak a három évnél fiatalabb gyermekeket lehet egy személynek tekinteni.

14. Elfogadható-e a képen látható személyszállítási megoldás, ha a taxi nincs gyermekbiztonsági rendszerrel felszerelve?

- a) Igen.
b) Csak akkor, ha valamennyi hátsó ülés már foglalt.
c) Nem.



Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatóak.

A SZIGET DROSZT AZ IDEI ÉVBEN SEM A FÖLDBŐL NŐTT KI

Korábbi évek tájékoztatásától eltérően idén nem szeretnénk taglalni a Sziget fesztivál kiszolgálásával kapcsolatos szolgáltatási adottságokat. E helyett közreadunk néhány képet, melyen keresztül megítélhetitek, milyen komoly előkészítést igényel a droszt kialakítása.

BPC

A közös munka a siker kulcsa...



Az elnöki különgép megérkezett. Senkit nem tudtunk nélkülözni



A legmeghatározóbb ember, a legkomolyabb feladatra



Elkészült a droszt, örömmel használhattuk



A vádlott kezében egy baseballütővel jelenik meg a bíróságon.

– Mit akar ezzel? – kérdi a bíró elhűlve.

– Kérem, az idézésben az állt, hogy a védelemről magamnak kell gondoskodnom.

Egy szőke pszichológusnő az iskolában kap állást. Rögtön az első nap meglát egy fiút, aki nem futkározik a többiekkel, csak áll magában. Odamegy hozzá, és megkérdezi:

– Jól érzed magad?

– Jól.

– Akkor miért nem futkározol a többi fiúval?

– Mert én vagyok a kapus.

A szőke nő odamegy a benzinkutas-

hoz, és így szól: – Elnézést, de a pumpa nem ér el a kocsiig!

Mire a benzinkutas:

– Túl messze van, álljon közelebb!

Erre a szőke nő odasimul teljesen a benzinkutasához.

– Elnézést, de a pumpa nem ér el a kocsiig!

– Drágám, mit tennél, ha nyernék a lottón?

– Elválnék és vinném a pénz felét.

*– Volt egy kettesem a lottón, itt van 200 forint és húzza a p...*ba!*

A rendőr megállít egy öreg székelyt, nagy székérrel és legalább egy hektós hordóval. – Mi van a hordóban, öreg-apám? – kérdi a rendőr.

– Almalé van benne, kérem szépen.

„Biztos bor” – gondolja a rendőr, s belekóstol. – Pfúj! Hiszen ez lóhúgy! – kiált fel undorral a rendőr.

– Én megmondtam! Na, gyí, Alma!

Nagypapa mesél az unokáinak a háborús emlékeiből:

– Egyszer egy teljes századot tettem harcképtelenné, teljesen egyedül!

– Tényleg? Tüzér voltál?

– Nem, szakács...

Százados mondja az újoncnak:

– Katona, ne pofázzon vissza, nézze meg ott abba a távoli bokorban, hogy ott vagyok-e mögötte!

Katona bokorig el, majd vissza és jelent.

– Százados úr, jelentem, ott van, de le van takarva papírral.



Válaszd a Főtaxit!

A részletekkel kapcsolatban érdeklődhetsz minden szerdán 8 órakor személyesen a VIII. Budapest, Kerepesi út 15. címen, egyéb időpontokban telefonon a: +36 (1) 422-2160-as telefonszámon.

Büszkék vagyunk 98 éves történelmünkre.

Büszkék vagyunk arra, hogy mertünk és tudtunk változni és fejlődni – ahogy változott és fejlődött a Főváros is.

Büszkék vagyunk munkatársaink szakértelmére és tisztességére – amelyek alapján a Főtaxit Budapest legmegbízhatóbb taxis társaságának választották 2010-ben. *

Elsősorban gyakorlattal rendelkező egyéni vállalkozókat keresünk.

JELENTKEZZ TE IS A FŐTAXIHOZ, felvétel csak korlátozott számban

- ha tiszteled az utasaidat,
- ha tisztességesen és megbízhatóan dolgozol,
- ha hosszú távra tervezel, értékeled az átláthatóságot és a biztos hátteret,
- ha 6 évnél fiatalabb nagyméretű klímás autód van,

Ha megfelelsz a kiválasztási rendszerünknek AKKOR:

- csatlakozhatsz a reptéri flottánkhoz,
- a tagdíjában a POS terminál díja is benne van,
- kizárólag 200 Ft feletti tarifával dolgozhatsz,
- stabil címállományt biztosítunk,
- beléphetsz a kedvezményes mobilflottánkba,

Tartozz egy jó csapathoz a **Meglepetések helyett!**

AKCIÓ!

Szakszervizünk nagy tapasztalattal és akciós árakkal várja nemcsak Főtaxis ügyfeleit.

Olajcsere anyagárban!

Teljes körű, gyors átvizsgálás:

3875,- Ft

Dene László

Telefon: 305-1372

Mobil: 06-20-401-2002

1151 Mogyoród útja 42

*A Kosár Magazin felmérése alapján



www.facebook.com/fotaxi

online: www.fotaxi.hu

Megálljunk a sárgánál?

Nem kérdés, természetesen igen. A KRESZ 9.§ 4) bek. c. pont első része ugyanis így szól: „c) a kör alakú, valamint a nyílalt 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...”

Persze adódnak olyan helyzetek, amikor már túl közel vagyunk a kereszteződéshez, amikor a lámpa vált. Erre vonatkozik ugyanezen pont második szakasza: „...ha azonban biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen mielőbb át kell haladni.”

Gyakorlott gépkocsivezetőnek nem okoz nehézséget eldönteni, hogy mikor álljon meg, és mikor haladjon minél hamarabb át a kereszteződésen. Nem is nagyon kell mérlegelni, ezt szinte ösztönösen tudja mindenki alkalmazni. Igen ám, de a legújabb jogszabálymódosítás már 200 ezer forinttal rendeli büntetni a piros, és 100

ezer forinttal a sárga jelzésen történő szabálytalan áthaladást. Hogy mi a szabálytalan, azt nyilván a hatóság fogja megítélni, a hírek szerint erre konkrét módszertan került kidolgozásra. Mi legfeljebb fellebbezhetünk, ha úgy érezzük, nekünk van igazunk. Hozzáteszem, hogy mostanában a közlekedésem során – a rutint félretéve – tudatosan figyelek a sárga jelzésre, és érdekes tapasztalatokra tettem szert. Miután ha lehetséges megállok, még talán kissé erősebb fékezéssel is (persze figyelve a mögöttem haladó forgalomra), azt tapasztalom, hogy a párhuzamos sávban azért még egy-kettő, néha három kocsi is áthalad. A vége már szinte a piros. Ha ezeken a helyeken lenne ellenőrzés, bizony sokan fizetnének.

Jól tudjuk, ha lehet, a taxis is átmege a sárgán, hiszen vagy címre siet, vagy utasával igyekszik minél előbb célba érni. Érdekes azonban legalább egy kicsit átértékelnünk ezt a forgalmi helyzetet, hiszen a mérések, ellenőrzések és persze a büntetések egyre gyako-

ribbak lesznek, ennek már vannak jelei.

Példánkban profi vezetőt feltételezünk (a taxis nyilván az), a reakcióidőt egy másodpercben állapítottuk meg. Ennyi szükséges ahhoz, hogy a vezető észlelje a közlekedési lámpa váltását, és eldöntse, hogy a gázra vagy a fékre lép. Ezalatt a rövid idő alatt a gépkocsi 50 km/órás sebesség esetén kb. 14 métert tesz meg. Száraz úton korszerű gépkocsit feltételezve a fékút kb. 10 méter. Összesen tehát a reakcióidő és a tényleges állóra lassulás 24 métert igényel.

Amennyiben a sárga jelzés időtartama 3 másodperc (ez egy igen gyakori beállítás), 50 km/órával haladva 42 métert teszünk meg a sárga jelzés alatt. Fenti két összefüggésből könnyen kiszámítható, hogy fékezniük kell, ha 24 méternél távolabb, és gyorsítaniuk kell, ha ennél közelebb vagyunk a kereszteződéshez a sárga jelzés észlelésekor. De ismétlem: a rutinos vezetőnek nem kell méregetnie a távolságot, ösztönösen tudja, mikor kell a gázra, és mikor a fékre lépnie.

Az érdekesség kedvéért mégiscsak számoljunk tovább. Vannak olyan részei a lakott területnek, ahol táblával jelölve 60, sőt 70 kilométeres óránkénti sebességet engedélyeznek. Azonban itt is lehetnek közlekedési lámpák. Hogy alakul a féktávolság ezekben az esetekben? A reakcióidőt nem változtattuk meg, az észleléshez ugyanúgy egy másodpercet vettünk alapul. 60 kilométer/órás sebességnél 16,7 méter a reakcióidő alatt megtett út és 14,4 méter a fékút, összesen valamivel több mint 31 méter után tudunk megállni. Ugyanez 70 kilométer/órás sebességnél már 39 méter.

Elvileg tehát nem fordulhat elő, hogy „belecsúszunk” a pirosba, ha a fenti távolságokat vesszük figyelembe. Arról már nem is beszélve, hogy azokon az útszakaszokon, ahol nagyobb sebesség engedélyezett, illetve a széles, forgalmasabb főútvonalak esetén a sárga jelzés időtartama is hosszabb, esetenként 4, vagy 5 másodperc.

-oli

* TAXIS KÓTYA-VETYE ÉS APRÓHIRDETÉSEK *

TAXIRENDSZÁM
és
TAXIGÉPKOCSI
bérelhető **06 70 620-2222**

Előfizethető a Taxisok Világá!

A Néves előfizetési díj 2670 Ft, az egyéves 5340 Ft, amit postautóvályon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizelési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

Ez az Ön
hirdetésének helye

XVII. kerületi 63 m²-es társasházi ötéveses + pince + tárolóhely + nagyméretű garázs lehetőségekkel, szonni hűtőszekrényvel.
Ár: 14 millió forint.
Ugyanitt eladó 1db hordozható felhasználású kádató (új generáció állapotban, sérülésmentes, barna színű). Ár: 340 000 forint. Érd.: 06/70/38-38-070

**CITROEN XSARA
PICASSO DIZEL**
taxinak kiadó.

Érd.: 06/20/935-45-15

Dunaharaszti, telekárban, 7 generációs, felújított családi ház, szellőztetett utcóban, részben berendezett eladó. 2 szoba, fürdőszoba, konyha + étkező, előszoba, mellékhelyiség. Cserépkályha, gyűrűs-kút. Gáz és csatorna az utcóban. Irányár: 11,5 millió forint. Érd.: 06/70/383-8772

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

AUTÓSZÁLLÍTÁS

1,8 tonnáig Budapesten
7000 Ft-ért. Teljeskörű
gépjármű kárügyintézés,
javítás, ingyenes taxi
csereautóval is.

www.gepjarmuszallitas.hu

Tel.: 06-209-960-250



FORD GALAXY 1.9 PDTDI
tiptronic 2001/10.havi,
380 000 km-rel,
2012/03. taxivizsgával,
7 üléssel 1 250 000 fix áron
tulajdonostól eladó.
Tel: 30/9210-525.

GPS NAVON 350 eladó!
Full-Európas, kifogástalan
állapotban, tartozékokkal,
dobozzal, számlával.
Ár: 12 000 Ft.
Érd.: 06/20/934-7173

VW PASSAT 1.9 PD TDI
kombi eladó.
2006-os évjárat, Comfort
Line felszereltséggel.
Ár. 2,8 millió Ft.
Érd.: 06/70/371-4142

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

Nem szeretnék általánosítani, de a mai napon történt esetem nem fogja bennem eloszlatni a sztereotípiát, hogy a taxisok „külön fajt” képviselnek. Természetesen mint mindenhol, úgy itt is vannak kivételek, sőt a családomban és a szűk ismeretségi körömben 4 taxist ismerek, akik pont nem olyanok, mint a mai „alanyom”:

Helyszín és időpont: Bp. Helsinki út 2011.09.07. du.17 óra körül „kellemesen sűrű” forgalomban.

Alanyom: fekete Mercedes Sedan (frsz. ECN ... taxitársaság nem volt jelezve az autón és szabadjelző sem volt fent)

Eset: A városból kifelé haladtam a Gubacsi-híd alatti közép-sávban, mercis barátom pedig a belsőben, a sorban várakozott. Én robogóval, bekapcsolt világítással 50 km/h sebességet sem értem el. Az évek alatt és a robogózás miatt defenzív stílusban közlekedek. Mr. Mercedes irányjelző nélkül, előttem 4 méterre bevág, vészfékez, dudálok, ő pedig kényelmesen telefonál és halad előttem cikázva – az irányjelző használatát mindvégig mellőzve. Próbáltam utána eredni, hogy felhívjam magamra a figyelmet. Amikor mellé értem, akkor a kezemmel jeleztem neki (mint a facebook „like” ikonja), hogy rendkívül ügyes sofőr, amelyre ő intelligens módon ordítva és az ujjával mutogatva reagált. Lefordítva ezt a pantomimes mutatványt, a közleménye valahogy így szólhatott: „megdöglesz, te köcsög motoros”...

Az utunk következő részében kihasználva a robogó előnyét, Mr. Mercedes elé kerültem. Ő ezt úgy honorálta, hogy a hátsó kerekemre gurult kb. 70-80 km/h sebességnél, és valamit folyamatosan „kommunikált”... A következő lámpánál, már nem láttam. Gondolom, nem szükséges ecsetelnem, hogy mi történhetett volna velem/velünk akár az első, akár az utolsó veszélyhelyzetben.

Úgy érzem, hogy az utóbbi időben a városi forgalom kezd egy kicsit felzárkózni a nyugati szintre (legtöbb autós valóban segítőkész, dugó- és stressz-tűrő stb.) azonban az ilyen esetek meglehetősen lehangelnek.

Magamról annyit, hogy családom van, 36 éves múltam, és soha nem okoztam közlekedési balesetet a közel 20 évem alatt. Nem cikázom, nem rodeózok, hanem KÖZLEKEDEK.

A kérdésem „naiv”: van remény, hogy a taxistársadalom kilöki magából az oda nem valókat?

Üdvözlettel:

Varga Zoltán

A szerk.

A levelet változtatás nélkül közöltük, mindössze a rendszámot tettük hiányossá. Sajnos az eset így valóban okot ad a felháborodásra, de szerintem ennek ellenére nem érdemes általánosítani. Ugyanis bizonyára sokan és sokat tudnának mesélni a gépjárművek között, vagy sok esetben még a járdán is életveszélyesen cikázó, mások testi épségét veszélyeztető, a rendszám nélküliség minden előnyével visszaélő robogós-társadalomról. Kérdezhetnénk is demagóg módon: mikor löki ki magából a robogósok (kerékpárosok) társadalmát az oda nem valókat?

Miért nem szeretjük a kerékpárosokat?

Mert jelentős részük semmibe veszi a közlekedés írott szabályait! Nyugodtan kerekednek a járdán, az egyirányú utcában a forgalommal szemben, nyugodtan hajtanak át a tilos jelzésen, hiszen nincs azonosító jelzésük.

Bodnár László (Főtaxi) kollégától kaptuk a mellékelt képeket, köszönet érte. Látszik, hogy ez a kerékpáros is nyugodtan teker át a tilos jelzésen.

Sajnos a fekete-fehér fotón nem látszik, de a kerékpárosok közlekedését szabályozó külön közlekedési lámpa pirosat mutat...



...ő mégis zavartalanul elindul

Mindaddig, amíg valaki nem lesz ilyen figyelmes és jól elgázolja...

Tele a város fehér kerékpárokkal, amelyek mind-mind egy tragédiára figyelmeztetnek. Természetesen nagyon sok esetben vétkesek a bicik-

listák, de nagyon sok esetben maguknak keresik a bajt!

Juhász Péter



Ez az autós figyelmes, és megáll. De nem fog mindenki megállni!

Angol hajótöröttek unatkoznak egy lakatlan szigeten.

– **Golfozzunk!** – mondja az egyik.

– **Nem kell hozzá más, csak egy ütő, egy labda és egy lyuk.**

– **Nekem van egy ütőm!** – mondja az egyik.

– **Nekem van egy labdám**

– **így a másik.**

Mire a harmadik:

– **Én inkább nem játszom...**

* * *

Fiatalok gyónnak a nagy ünnep előtt. Bejön egy fiú, sorolja bűneit, és közéjük illeszti:

– **Hegedültem.**

A pap nem érti, de nem szól közbe. Amikor vég-

zett, elégtételt szab ki, feloldozást ad, elbocsátja. Jön a következő fiú, és ő is említi a „hegedülést”. Ez így megy tovább, mikor betérdel ötödiknek egy lány is:

– **Atyám, meghegedültek.**

A pap kilép a gyóntatófülkéből:

– **Vonósnégyes, vissza!**

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 09.00–16.00-ig, péntek 09.00–14.00-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin	450.-
Személyi jövedelemadó bevallás elkészítése	6.000.-tól
Iparüzési adó bevallás elkészítése	2.500.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok (NYENYI, OEP-táppénz stb.)	2.500.-
Fellebbezések, kifogások, észrevételek, panaszok, ügyintézés	1.500.-tól
Költségszámítás (alkalmanként)	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbemutatók	1.800.-tól
BTI-tagdíj (havonta)	1.500.-
Taxióra önrős- és hó papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	900.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsira oldalra öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2011. október 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*	368.00	364.00	217.00
Április	369.00	367.00	218.00
Május	380.00	379.00	218.00
Június	389.00	379.00	221.00
Július	387.00	370.00	222.00
Augusztus	373.00	365.00	221.00
Szeptember	391.00	379.00	221.00

*A 2011. február 18-án megjelent Magyar Közlöny Hivatalos értesítőjében hibásan jelent meg az üzemanyagárak. A NAV honlap ezt a téves adatot vette át, lapunk is erről a helyről szerzi be az információkat. A helyesbítés a NAV-tól augusztusban érkezett. Az előző számunkban hibásan megjelent márciusi árak helyett a fenti adatok érvényesek.

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyag-költséget a közlembényben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni.

A közúti gépjárművek üzemanyag-fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékét a 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet tartalmazza. A költségként elszámolható üzemanyag mennyisége magánszemélyek esetében (ide értve az egyéni vállalkozókat is) nem haladhatja meg az említett kormányrendeletben meghatározott fogyasztási normákat.

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapszabályt, mely a különleges üzem mód miatt korrekciós tételként módosítható.

A mellékletben nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabályú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő

rő fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabályt 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 lakosságú városokban 25%
 - egyéb városokban 15%
- Közforgalmú személygépkocsi (taxi) esetében az a), b) pontban feltüntetett városokban – mechanikus sebességváltóval szerelt járműnél 35%
– hidraulikus sebességváltóval szerelt járműnél 45%

Téli üzemeltetés

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

Értéke: 3%

Légkondicionáló berendezés üzemeltetése

Értéke: 5%

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

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

Az alapszabály helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabály-átalány is használható.

A benzinüzemű gépkocsi alapszabály-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

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

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

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

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

Álláspontunk szerint az egyszerűsített elszámolású alapszabály-átalány esetén egyéb korrekciós szorzók nem használhatók.

Fizetendő legkisebb járulékok 2011. **SZEPTEMBER** 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	
Költséghétkénti elszámolhatóság	A járulékalap 3%-a 2340 Ft	A járulékalap 24%-a 18 720 Ft	

BETÖRŐ
A nyugdíjas arra ébred, hogy betörő járkal a lakásában.
– Segítség! – kiabál.
– Ne csapjon zajt – csitítja a betörő. – Nekem csak pénz kell.
Mire a nyugdíjas:
– Ja, az más. Akkor keressünk együtt, mert az nekem is kelle-ne...
* * *

TEREFERE
Két ember beszélget.
– Te mit csinálsz, ha nyugdíjba mész?
– Az első héten még csak üldögélek a hintaszékben.
– És aztán?
– Szép lassan elkezdek hintázni.


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

*A befizető csekkeken ezentúl az APEH helyett NAV megnevezés szerepel. A számlaszámok nem változtak, a még meglévő APEH feliratú csekkek továbbra is 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
Költséghétkénti 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, akkor is fizetni kell! (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
Költséghétkénti 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 főállásúknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál (utóbbiaknál akkor, 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

Október 12.

- Előző havi járulékok bevallása és befizetése
- Harmadik negyedévi személyi-jövedelemadó előleg befizetése Nyugdíj melletti egyéni vállalkozók adó- és járulékelőlegének befizetése

Október 20.

- Érintetteknel harmadik negyedévi cégautó-adó bevallása és befizetése

Rádiós kívánságműsorban: – Anyósom bent égett a házban, ennek emlékére szeretném kérni a Romantic együttstől a Szeretem a bőröd illatát... című számot!

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

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

www.mnb.hu

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

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

Taxiszolgáltatás TEAOR száma

2007-ig	6022
2008-tól	4932

Taxiállomás Kft.

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

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- egyéni vállalkozók esetében a vállalkozói igazolvány
- cégek esetében a 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
- Iparűzési adó
- Járuléknnyilvántartás
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Szabálysértési ügyekben fellebbezések, észrevételek, kifogások készítése
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatáblák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig **09.00–16.00**
Pénteken **09.00–14.00**

Fővárosi taxi-engedély ügyek

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

- Taxiengedélyek kiváltása, visszaadása
- Kocsicsere
- Visszarendszerűzés
- 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 fizet-

ni az adóévben először, amikor összege eléri, vagy meghaladja a 10000 forintot. A további negyedévekben már összegtől függetlenül fizetni kell.

Bármilyen módszerrel is állapítjuk meg jö-

vedelmünket, azt az adó kiszámítása előtt még 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.

	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	NAV** Személyi jövedelemadó	NAV** Személyi jövedelemadó
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056353	10032000-06056353
Költségkénti elszámolhatóság	Nem elszámolható	Nem elszámolható

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

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

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

Fizetési határidő a tárgynegyedévet követő hó 12.-e, a harmadik negyedév tekintetében 2011. október 12.-e

Romániában kerültek rendőrkézre

Rács mögött a taxisrablók

A Pest megyei Nyársapát külterületén május 4-én éjjel ismeretlen tettesek bántalmaztak egy taxisofírt, elvették értékeit, majd elmenekültek. A Pest Megyei Rendőr-főkapitányság nyomozói rövid időn belül azonosították az elkövetőket. Egyiküket július 19-én, míg társát augusztus 16-án fogták el a román hatóságok.

működési Központja /NEBEK/, amely ilyen esetekben kiadja az érintettek ellen a nemzetközi elfogató parancsot és felveszi a kapcsolatot az adott ország társszerveivel. Ennek köszönhetően a román hatóságok a 22 eszterdős P. Józsefet 2011. július 19-én, míg 20 éves társát, P. Emilt, augusztus 16-án vették őrizetbe. A kiadatási eljárást lefolytatva augusztus 25-e óta mindkét gyanúsított már magyar fogdában várja sorsának alakulását.

A Pest Megyei Rendőr-főkapitányság felügyelősége, közfeladatokat ellátó személyi személynél elkövetett rablás miatt folytat velük szemben eljárást, amelyet a Büntető Törvénykönyv öttől tíz évig terjedő büntetéssel fenyegeti.

A bíróság mindkét gyanúsított előzetes lefolytatását elrendelte.

k.z.t.

A két fiatalember úgy gondolta, pénzt szereznek a taxistól, majd maguk mögött hagyva az országot, sosem találják rájuk. Tévedtek. A bűncselekmény 2011. május 4-én éjjel történt. Nyársapát külterületén, ahol a két fiatal úgy gondolta, a taxist megtámadják és a nála lévő értékeivel elmenekülnek. Szerencsére súlyosabb sérülést nem okozott, és életet sem követelt a bűncselekmény. Miután a rablók megszerzték zsákmányukat, a helyszínről sietősen távoztak. Az áldozat ezután értesítette a rendőrséget.

A Pest Megyei Rendőr-főkapitányság Rablási Alosztálya jelentős erőket vont be a forró nyomon üldözésbe, de az nem vezetett eredményre. A kihallgatások, tanúkatatások alapján azonban rövid időn belül sikerült azonosítani a két gyanúsítottat, akikről kiderült, román állampolgárok, és idő közben elhagyták Magyarországot.

Ekkor kapcsolódott be az Országos Rendőr-főkapitányság Nemzetközi Bűnügyi Együtt-

ÉLETSZÍNVONAL

Két nyugdíjas találkozik tavasz táján egymással.

Azt mondja az egyik:

- Szervusz, komám, ugye Te is alig várod már a nyarat?
- Akkor legalább az életszínvonalunk 50%-al jobb lesz!
- Hogyhogy!?!?
- Úgy, hogy télen fáztunk és éhezünk, de nyáron már csak éhezünk!!!

A féltékeny feleség egy cetlit talál a férje zsebében, rajta egy telefonszámmal. Felveszi a telefont, beüti a számot, majd amikor felveszik, köszönés és bemutatkozás nélkül belevissz:

- Mindent tudok, te cafka!

Mire a válasz a kagylóból: – Rendben van, de akkor miért tetszett a tudakozót hívni?

A hévízi parkban egy újonnan érkezett fürdővendég megszólít egy férfit.

- Valóban olyan csodálatos hatása van ennek a víznek? – kérdi.

- Valóban.
- Egy üdülőtársam azt mondja, hogy amikor idekerült, járni sem tudott, most meg már fut...

- Én se tudtam járni, amikor idekerültem. Sőt, felülni se tudtam, és beszélni sem...

- Fantasztikus. És mikor került ide?
- Itt születtem.

Pénz, pénz, pénz!

Ma már szinte naponta közölhetjük a híreket, hogy újabb és újabb kezek turkálnak a pénztárcánkban. A közelmúltban látott napvilágot az az információ, hogy a fővárosi drosztdíj 50%-kal, 25 ezer forintról 37 500 forintra emelkedik. Szinte hetente drágul az üzemanyag, a svájci

frank adósok már az utolsó tartalékaikat élék fel, egyszóval folyamatosan nőnek a vállalkozás költségei. Nos a napokban két újabb kedvezőtlen változás állt be.

Mindannyian tudjuk, hogy a taxiengedély kiáltásakor, illetve kocsicsere esetén ún. „kezesi

biztosítást” kell kötnünk. E biztosítás mértéke jó néhány évig elhanyagolható volt, mígnem, ha jól emlékszem, négy-öt évvel ezelőtt az éves 1000 forintos díjat az ötszörösére emelte mindkét biztosítótársaság, ahol egyáltalán foglalkoztak ezzel. A taxis, mit tehetett hát, kocsicsrénél megkötötte az utasbiztosítást, a taxiengedély kiváltásánál bemutatta a kötvényt, aztán el is felejtette az egészet, az éves díjakat általában nem fizette.

Következő autócseréjéig ugyanis senki nem kérte tőle ennek igazolását.

Nos, a rendszer változni látszik. Több kollégától is érkezett jelzés, hogy az éves díj meg nem fizetését a biztosítótársaság lejelentette a közlekedési hatóságnak – amely ennek nyomán a taxiengedély bevonását kezdeményezte. Ha ez a rendszer marad, nincs más út, az éves kezesi biztosítási díjakat is komolyan kell venni – ma már három biztosítótársaság is nyújtja ezt a szolgáltatást, éves 5 ezer, 5 ezer és 3 ezer forintos áron.

Sokan tartozunk az adóhivatalnak. Nem, vagy csak részben fizetjük adóinkat, járulékait. Az államnak tartozni jobb, mint a banknak, hiszen csak 13 százalék a késedelmi kamat – ez az elv érvényesült idáig.

A mostanában hallható nyilatkozatok, és az adóhatóság tevékenysége is azt a tényt látszik bizonyítani, hogy a köztartozások beszedése hatékonyabb és drasztikusabb lesz. Úgy is mondhatjuk, hogy „bekeményített az adóhivatal”.

Kevesen tudják, hogy százezer forint az a nagyságrendű hátralék, ami már meghaladja a hatóság ingerküszöbét, és ha tartozásunk ezt eléri vagy meghaladja, különböző behajtási technikákat alkalmazhat. Bankszámla leltitása, ingóság foglalása, a gépkocsi törzskönyvének lefoglalása egyaránt szóba jöhet. Egmillió forintot meghaladó tartozás esetén már a saját tulajdonú ingatlanra való jelzálog bejegyzése is lehetősége a hatóságnak. Nos ez az összehatár az utóbbi hónapokban csökkent.

Ma már akár 500 ezer forint tartozás után is szembenézhetünk azzal, hogy az adóhatóság ráterheli ingatlanunkra a tartozást. Ilyen mértékű hátralék pedig akár egy év alatt is összejöhethet...

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2001 szeptemberében

10 éve történt

A koncepciótalanságról

Minden kommentár nélkül egy hosszabb idézet a cikkből: „...A »csak ma legyen jó bevétel« elve. A holnap, vagy pláne az elkövetkezendő hónapok, évek nem számítanak! Csak ma! Csak most! A koncepciótalanság azt jelenti, hogy nincs elképzelésünk a »hogyan tovább«-ról. Sodródunk, amerre az események hajtanak, bosszankodunk, vagy káromkodunk a bennünket sújtó újabb és újabb rendeletváltozások, adminisztratív nehezítések, sokszor egyenesen packázásnak tűnő előírások miatt, de nem teszünk ellene. Nem emeljük fel a szavunkat, csak magunkban morgunk, vagy a droszton osztjuk meg felháborodásunkat hasonló helyzetű kollégáinkkal. ... sodortatjuk magunkat az árral. Szídjuk a társaságvezetőket, aláírásokat gyűjtünk ellenük, és közben nem értjük meg, hogy nekik nem az a dolguk, hogy a mi vállalkozásunkat nyereségessé tegyék. Nekik az ő vállalkozásukat kell nyereségessé tenni, minél nagyobb profitot elérni, és ha ezt úgy tudják megoldani, hogy egyre alacsonyabb tarifára kényszerítik a velük szerződött taxisokat, akik morgolódva ugyan, de befizetik a tagdíjat, akkor ez egy helyes út! A cégtulajdonos szempontjából mindenképpen az!

Ki kell végre mondanunk, hogy ennek a szakmának a presztízse romokban hever. Ma már szégyelljük a sárga rendszámot, eldugjuk a taxis brifkót, ha bemegyünk valahova. Nem szeretünk taxisok lenni, csak nem tudunk jobbat! ...

Remek megújulási alkalmat szalasztottunk el az elmúlt évek során. Amikor a fővárosban megállapították a maximálisan alkalmazható viteldíjakat, mi lejjebb vittük a tarifát, hogy versenytársaink árai alá menve szerezzünk megrendeléseket. Ahelyett, hogy mindenki azonnal felemelte volna a tarifáját erre a maximumra! Ez rendet vágott volna a piacon! ... Egy rövid fuvarszám-visszaesés után beállt volna az előző évek átlaga! Lenne pénz autót cserélni, fejleszteni, korszerűsíteni. A szolgáltatás minősége döntene az árharc helyett. (Nem is beszélve arról, hogy akkor már okafogyottá válna a fix tarifa igénye...)

Most itt a lehetőség, hogy beszéljünk, beszéljenek a koncepcióról. Adjunk távlatot ennek a tevékenységnek!... Lehet egységesen fellépni a

drosztkok használatában. Ne zavarjanak el onnan senkit, ácsorogjon békésen csapattag és mezítlábas egyaránt. Ha a társaságok drosztelső rendszert alkalmaznak, mindig lesz kocsí az állomáson.

Állítsunk fel meggyőző érveket amellett, hogy miért kell a fix tarifa! Vagy miért nem kell! Tegyük világossá, hogy ebben egyetértés van közöttünk. De amíg erről nem születik intézkedés, addig is állapodjunk meg abban, amiben lehet! Például régi vesszőparipám a kiállási díj tekintetében. A jelenlegi helyzet ugyanis a következő: a legtöbbször igen tehetős kedves utas telefonját felemelve kényelmesen rendel egy kocsit a lakása elé, majd hosszú várakoztatás után, aranykártyáját (hűségkártya, törzskönyvtaskártya, stb.) felmutatva kedvezményes, illetve ebben az esetben az e szó szinonimájaként alkalmazható »röhejesen alacsony« áron éri el úticélját.

...

A lényeg: legyen ebben a szakmában is egy jól körülhatárolható, konkrétumokat és határidőket tartalmazó koncepció, vagy ha úgy tetszik, jövőkép. Adjunk célt és értelmet annak, amit ma kapkodva, esetleg rossz döntések tucatjait hozva végzünk. Ne adjunk lehetőséget az ellaposodásnak, beletörődésnek. ...”

Telefonos tarifák a taxitársaságoknál

Előzetesen csak annyit, hogy ebben az időben már érvényben volt a Főváros rendelete a maximális tarifáról. Kilométerdíj tekintetében ez a nappali órában legfeljebb 240 forintot jelenthetett. Ehhez képest vizsgálhatjuk a társaságok telefonos díjait (csak a jelenleg is létező társaságokat vettük figyelembe):

Taxi 2000:	135 Ft/km
Budapest taxi:	139 Ft/km
Főtaxi:	140 Ft/km
Tele5 taxi:	155 Ft/km
City taxi:	156 Ft/km
Rádiótaxi:	156 Ft/km
6x6 taxi:	160 Ft/km

Első látásra is feltűnik, hogy van olyan tarifa, amely még ma, 10 év után is használatos! Ja, a benzinár ebben az időszakban nem 390, hanem 242 forint volt literenként, a többi kiadásról és az inflációról nem is beszélve...

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa megújult honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Ne tartsatok jelentős összeget a pénztárcában!

Ismét meglóptak egy taxist, és ami tragédia, pont tagdíjfizetés előtt. A kolléga éppen ment volna be a taxitársasághoz, amikor „bevállalt még egy löketet”. Jött egy „beülős”. Bárcsak ne jött volna! Szokásos mindenféle mese útközben. Itt is gondok, ott is gondok, a lényeg az állandó beszéddel elterelni a taxis figyelmét. Megáll a taxi itt is, ott is, mindig visszajött az utas. Közben beszélni folyamatosan, a családról, a munkáról, mindenről, amiről csak lehet, a fontos, a taxis ne gondolkodhasson.

Majd a sokadik megállás után nem jött vissza a kedves utas. A taxis csak vár és vár. Aztán megszokott mozdulattal nyúl a tárcája után. De már csak hűlt helyét találja...

Benne minden, ami a taxizáshoz kell. Ismerjük az igazi taxis brifkót: igazolványok, jogosítvány, bankkártyák. És persze a pénz. Na, ez kellett az utasnak!

Hányszor leírtuk már: ne tartsunk jelentős összeget a tárcában, csak egy-két ezer forintot. A többi legyen a kesztyűtartóban, vagy valamilyik rejtekhelyen. Századik, ezredik taxist lopják meg. Jó lenne valami központi „adatbank”, ahol összegyűjtenénk ezeket az eseteket: hol ült be az utas, mi volt az úti célja, hogyan nézett ki és mi volt a folyamatos beszéd témája? Emlékszünk, az a csepeli-pesterzsébeti gazember, mindig televíziósárlásra hivatkozott, mielőtt végleg magára hagyta a taxist, fizetség nélkül. Vagy a VIII. kerületben egy tárcalopós kisasszony folyamatosan egy kislánnyal ült be a taxiba. Amíg a taxis az izgó-mozgó gyermeket figyelte, hogyan piszkítja össze a taxit, addig az anyuka meg a taxis tárcáját figyelte...

Ha lenne egy ilyen központi információs hálózat, akkor a taxisok folyamatosan figyelhetnék az újabb és újabb eseteket. Folyamatosan len-

ne információjuk az új trükkökről. Mert mindig vannak újabb trükkök, és folyamatosan tűnnek el taxis tárcák.

Ferenczy P. Károly

BTI-hírek

Változik az iroda nyitva tartása! 2011. október 1-jétől a BTI iroda hétfőtől csütörtökig 09–16 óráig, pénteken 09–14 óráig tart nyitva. Ettől eltérő időszakban is van mód ügyintézésre – elsősorban az éjszakás kollégák kedvéért – előzetes telefonos egyeztetés után.

Október 5-én, szerdán szakmai továbbképzésen való részvétel miatt a BTI iroda zárva tart!

Vodafone hívások:

– Milyen ISDN végberendezése van?

– Nézze, én egy 23 éves szőke nő vagyok, tőlem ilyet ne várjon.

– Itt alul megjelent két emberke ikonban...

– Igen, az az MSN Messenger, az Outlook Express indítja el magától..

– Tőlem????

– A megjelenítendő névhez mit írjak?

– A nevét...

– Amit a Matáv adott nekem?

– Nem... amit a szülei adtak magának...

– Jó napot kívánok! Menyinyibe kerül egy fül-orr-gégszett a Nokiámhoz?

– Kérem, akkor vegyen elő egy papírt és ceruzát, és akkor lediktálom önnek...

– Kisfiam, hozd ide... Nem, ne a tollat, a bácsi ceruzát mondott...

– Vettem egy telefont 2 éves hűségnyilatkozattal, de sajnos a hűségem tovább tartott, mint a készülék...

– Le szeretném tiltani az előfizetésemet!

– Ellopták, vagy eltűnt?

– Hát, az úgy történt, hogy a telefon beleesett a mosdóba, mivel vizes lett, kivettem belőle a kártyát, szétszedtem a telefont, és kiraktam az erkélyre száradni. Ezután a kártyát lefújta a szél, és most ezért szeretném tiltani.

– Kúgygön má' nekem csörgődallamot!

– Van egy új 3210-esem, a feleségemnek pedig egy fél-éves 3210-esem. Nem találok a töltőm, használhatom a feleségemét?

– Jó napot kívánok, XY vagyok. Miben segíthetek?

– A csengőhangom állítsa hangosabbra!

– Milyen típusú készüléke van?

– Mocarella százhatvanas!

– Itt pecázgatunk a haverokkal, és mindegyik megkapja az SMS-t, csak én nem. Lehet, hogy amiatt, mert én árnyékban ülök...?

– Problémám van a készülékkel stb...

– Milyen típusú készüléke van?

– Hát Vodafone!

– Értem, de a készülék típusára, pl. Motorola, Ericsson, Nokia..?

– Mondtam, hogy Vodafone! Különbem nem magukat hívtam volna.

– Telefonszám után tudakozódnék! Sajnos csak vezetéknév tudok:

Kis, egy s-sel...

– És önök ott bent a központban figyelik, hogy mikor jár le a kártyám?

– Vodafone ügyfélszolgálat, jó napot kívánok, miben segíthetek?

– Maga nem az automata?

– Mit gondol?

– ... Igen!

– Jó napot, én egy Vidamaxot akarnék főtőteni, de valami keresztet is kér, ami nincs rajta a kártyán, csak a sok szám...

– A kettős kereszt billentyűt kell megnyomni, ami a telefonján van...

– Jaaaa... de melyik? Ez a hópehely vagy a létra?

– Halló!

– Parancsoljon!

– Haalóóó!

– Én hallom!

– HAAAALLÓÓÓÓÓÓÓÓÓ!

– Hall engem?

– Na végre! Kiírja ez a telefon, hogy borítékom van. Mit csináljak?

– Olvassa el, hogy miről szól!

– Nem szól ez semmit, csak ott figyel...

– Jó estét, valami gond van a telefonommal, nem tudok SMS-t küldeni, pedig fontos lenne...

– Jelenleg karbantartás van a központban, ezért nem működik ez a szolgáltatás.

– Aha... akkor nem tudna a nevemben elküldeni egy sürgős SMS-t? Én itt vagyok az Árpád híd budai hídfőjénél, a barátnőm meg a túrlodalon a pesti hídfőnél, és üzeni kéne neki, hogy jöjjen át, mert itt várom!

– Sajnos én sem tudok üzeni, de miért nem próbálja meg felhívni..?

– ... ja jó ... tényleg...! Köszönöm a segítséget!

– Á, maga az? Három hónapja beszélünk, emlékszik?

– Milyen telefonja van?

– Nokia.

– És azon belül?

– Ericsson 318-as.

– Töröltem a hívásátírányítást a kóddal, de nem jó!

– Milyen kóddal?

– Rácsos linzer, rácsos linzer, 002, rácsoslinzer és a küldés gomb.



BALATON-ÁTÚSZÁS 2011

Idén a rossz idő miatt augusztus 6-án rendezték meg a sokszor elhalasztott 29. Balaton-átúszást Révfülpös és Balatonboglár között. A City Taxi Sportegyesülete ötödik alkalommal teljesítette a távot. A víz nagyon hideg – állítólag 21°C-os – volt, ezért a tagok közül sokan lemondták a részvételt, így nagyon kicsi csapattal úsztunk. Országos viszonylatban is kevesebb induló, az átlagos létszám ötöde jelent meg a rajtnál.

Akik teljesítették az 5,2 km-es távot:
Kiss Péter
Kontra Dávid (City 739)
Komlósi Krisztina (City 739)
Szabó Zoltán Levente (City 488)

A mellékelt fotókat készítette: Németh Norbert (City 739)



vízből, megtudtam, hogy 4 óra 2 perc alatt úsztam át a Balatont. Én nagyon remélem, hogy ha sokat edzem, akkor jövőre sokkal könnyebben tudom majd átúszni a Balatont az öcsémmel.

Szabó Zoltán Levente
(City 488)

BUSZON

Pistike ül a buszon. Egyszer csak odaáll mellé egy nyugdíjas néni, toporog, köhécse, nézi Pistikét, mire az végre észreveszi.

– A néninek fáj a lába?

– Igen, kisfiam.

– És a néni fiatal korában mindig átadta a helyét az időseknek?

– Igen, kisfiam, ezt úgy illik!

– Aha. Akkor azért fáj...

FELHÍVÁS!

Olyan OPEL ZAFIRÁS sorstársak jelentkezését várom, akiknek a részecskeszűrő rendszerhibája miatt a motorolajba jutó gázolaj meghibásodást, kárt okozott.

Tel.: 06/70/ 38-38-744



A dolgozó hétköznapok személyszállítóinak.

20/583-1957

Ventus-953 Kft.
 1135 Budapest, Kossuth u. 55.

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

Névségi díjmentes:

DOBJ EGY 6-OST ÉS ÁLLJ KÖZÉNK!

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

Feltételeink, illetve elvárásaink a következők:

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

Kedvezmények:

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

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

www.6x6taxi.hu



Találtunk egy verset

Drávcz István szerkesztésében

„S velem mi lesz?”
(Friedrich Hölderlin)

„Azonnal takarodjon a házamból!” – üvöltött Monsieur Gondtard a csinos szőke, kék szemű házitanítóra, miután tetten érte a fiatallembert szépséges feleségével, Susette-tel, amint azok édes kettesben éppen – *verset olvastak*.

A háziúr tekintélyes bankár, már korosodó korlátolt nyárspolgár, igen féltékeny természetű. Az asszonya, Susette négy gyermek édesanyja, törékeny, búbajos, érzékeny teremtés, a művészet, különösen a költészet iránt odaadóan rajongó, a házitanító meg – mi más is lehetne – költő. A két érzékeny lélek „lelki” kapcsolata már hosszabb ideje tartott, s állítólag nélkülözött minden „testiséget”. Magam ugyan (vénülő cinikusként) ezt szinte elképzelhetetlennek tartanám abban a termérek szobás nagy házban ugye – de hát (figyelmeztetem „romlottságomat”) a kor, amelyben éltek, a *romantika* korszaka elképzelhetőnek, sőt kívánatosnak tartotta az „éteritisztaságot”, a „lelki emelkedettséget”, a „platói szerelmet”. S a tetten ért fiatallembert a leginkább.

Az erényes nagypolgári házból imigyen kirúgott házitanítót Johann Christian Friedrich Hölderlinnek hitták, aki nem csak a német, hanem az egyetemes költészet egyik legnagyobb alakja – persze ahogyan az már lenni szokott – ezt majd jóval később derítik ki róla.

Friedrich 1770-ben született a Neckarparton Lauffenben. Szegényes kis szülőháza ma is látható, emléktáblával kidekorálva. Apja, majd mostohaapja is korán elhunyt, nők nevelték föl: anyja, nagyanja. Ez a tény az ő esetében azért sajnálatos, mert – mint látni fogjuk – e gyöngéd lelkek a cseperedő fiút egyáltalán nem készítették föl az élet rá is várható nehézségeire. A kis Friedrich álmodozó, méléző természetű, fölfedezi ugyan az őt körülvevő sváb vidék isteni adottságait, a gyümölcsöskertek, a lágyan domborodó szőlőskertek szépségeit, látja szorgoskodni a dolgos sváb parasztokat – ám mindez élményként majd csak jóval később tudatosul benne. Akkor, amikor már valóban késő. A gyermekkor, a táj mint valóságos élményforrás eltűnik, hogy helyet adjon az idővel mesterségesen kreált eszménynek: az ókori görögség idillinek vélt világának.

Anyja kívánságára Tübingenben tanul, e jó hírű egyetemen, lelkésznek készül, megtanul görögül, latinul, héberül, igen jártas lesz a teológiában, már írja verseit, ám nyughatatlan lelke továbbléki, kifele a világba, őt, az erre abszolúte felkészület-

lent. Híre megy verseinek, a másik Friedrich, a nagy Schiller lesz atyai jóbarátja, ő ajánlja be a lelkes pályátul eliszkulót házitanítóknak. De onnét is továbbáll, új ismeretségeket szerez. Bemutatják a minden költők cárijának, a már életében önnön szobrává merevült Goethének, aki felhőmagasából – mondják: atyai kedélyességgel – lenéz az ifjúra, és megvonja a vállát.

Az otthoniak küldenek neki időnkint pénzt, miegymást a megélhetéshez, igyekeznek gondoskodni róla. Friedrich ezt már röstelli, elmegyjen újra házitanítóknak, ezúttal Frankfurtba, Jakob Gontardt bankár házába, hátha végre nyugta lesz saját magátul. De hát – mint már tudjuk – ottan él a szépséges négygyermekes Susette...

No most aztán hogyan tovább? „S velem mi lesz?” Megpróbál talpra állni, kiadói vállalkozásba kezd, sikertelenül. Útra kél, vándorol Svájcban, Franciaországon keresztül, majd onnét ezer kilométert gyalogulva (!) tér haza (egyre gyöngébb ideg-zettel). Itthon éri a hír, hogy imádottja, „platói szerelme” (mellesleg egész életében az egyetlen) meghalt.

Innéttől elméje fokozatosan elborul, először klinikán próbálnak segíteni rajta – mindhiába. Tübingenben egy asztalosmester és családja vállalja gondozását.

A Neckar partján hajol a víz fölé egy toronyyszerűség. Ennek a töviben él, egy rácsos ablakú kis kamrában Friedrich, még negyven (!) évig. Tessenek ezt elképzelni: a valahai csinos, érzékeny lelkű költőből, bomlott agyú aggastyán lesz, aki ha kilép a házbul, az utcakölkek csúfolgatják, a felnőttek ujjal mutogatnak rá. De erről ő már mit sem tud. Föl-föl villanó világosabb pillanataiban verseket ír, csak úgy magának. Ír atyai pártfogójának, Schillernek is, de az nem is válaszol. Végképp magára marad, magára hagyják.

Időnkint „rangos” kíváncsi vendégek érkeznek, akik borzongva bámulják túlzott tiszteletadású fogadtatásukat – ugyanis mindenkit – „fenséges úrnak” szólít. Nyugodt örült, aki csak akkor lesz ingerült, de nagyon, ha a látogatók közül valaki kiejti Goethe nevét.

1843-ban halála után szákszámra hordták ki kamrájából feljegyzéseit, verspróbálkozásait, papírficnijait – egy részüket sikerül levéltárba menteni (ott is porosodtak évtizedekig), más részük szanaszét szóródott.

A világirodalom Pantheonjába – sok-sok évtizeddel halála után – a nagyszabású, nagy lélegzetű verseivel került: önéletrajzi levélregényével, a Hüperionnal, egy „görögmaniás” ifjú történetével, a Diotima-versekkel, amelyekben Susette-nek állít örök emléket, és a „csalódás” dráma-

töredékével az Empedoklész halálával. Magasztos, halhatatlan művek. Mi tagadás kedvemre való költő Hölderlin. Ám nekem – mint valószínűsíthetően halandóknak – azok a versei tetszenek leginkább, amelyekben föl villan a már-már elfeledett hazai táj, e nyughatatlan lélek megnyugvásra és békés öregségre vágyódása, mint például ez (*Rónay György* fordításában). Iderakjuk, hátha megtetszik kendeknek is.

ESTI ÁBRÁND

Kunyhója árnyán csöndesen üldögél a pór, a jámbor tűzhelye füstölög, s a vándor hallja, hogy szelíden hívja a kis falu estharangja.

Pihenni révbe tér a hajós is, és a városokban, távol, a víg piac lármája elcsitul; terítve lombok alatt a baráti asztal.

S velem mi lesz? Bér s munka ad életet az embereknek; fáradozik s pihen s így boldog minden; mért nem alszik épp csak az én szívem ösztökéje?

Az esti égen fölragyog a tavasz, rózsák virulnak, és az arany világ derengve ring; ó bíbor felhő, vígy oda át, hadd omoljon ott fön-

párába, fénybe a szerelem s a kín! – De, mintegy balga vágyam elől, a szép varázs elszáll, s magam vagyok, mint mindig, az ég alatt a sötétben.

Hát jöjj el, csöndes álom! A szív sokat kíván; de végül, ifjukorom, kihűlsz, te képzelődő, nyughatatlan, s az öregség meghozza a békét.

A romantika korszakának költői közül legtöbben meg sem haladták a harmincadik életévüket. Az angol Keats, Shelley, Byron, a német Kleits, Büchner, Hauf, a mesemondó, a francia André Chenier, az orosz Puskin és még sorolhatnánk, mindőjük idejekorán távozott a földi világból. Miféle gyalázatos cinizmus készítette arra a Sorsot, hogy mind közülük éppen a legártatlanabbnak, a legtisztaszívűbbnek adott a 73 életéből 40 évnyi örületet?!

Persze az ifjú tehetség láttán a vállát kecsesen megvonó majd tőle közönnel elforduló fejedelmi egzisztenciájú gigászi költő, Goethe is hosszú életet kapott, 83 évet. De hát ő kiérdemelte, nemdebar?...

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Sport

Akkor focil! Fantasztikus! Két ilyen meccs, jó volt a TV előtt ülni és szurkolni. Most már le merem írni: – sikerülni fog, meglesz a második hely, és tovább jutunk. Ez nem kincstári optimizmus. A csapat mentális változása mondatja velem, sikerülni fog! Az előző svédok elleni mérkőzésen is mi fociztunk. Igaz, ők meg nyertek! Mázlival és a „tenyeres-talpas” Ibrahimoviccsal. Olvastam a korábbi nagy sztárjukról, a svéd TV jelenlegi szakkomentátoráról, Ralf Edströmről, és emlékeztem a Népstadion-beli fejes góljára. Arra, amellyel kifejelt minket a VB-ről és szegény Bicskei Bercit a válogatottból. Örökre! Soha többé nem hívták, pedig nagyon jó kapus volt. Nos, Mr. Edström – nálam legalábbis – jobb futballista, mint a jelenlegi center. Kis szerencsével most ki is kapcsoltuk. Az eredmény mindkét meccsen az ellenfélre volt hízelgő. Ezt már régen irhattuk le. Úgy nyertünk, hogy nem zavart minket a bírói tévedés, a kihagyott tizenegyes sem! Ezért vagyok optimista és mondom azt, hogy sikerülni fog! Hajrá!

Gasztronómia

Amikor elkezdjük ezt a rovatot, nem gondoltuk, hogy egy sorozat lesz belőle. Sokféle ételt bemutatunk. Újakat, régen elfeledetteket, határainkon belülieket és kívülieket. Közép-Európa, Dél-Európa gasztronómiai szempontból kimeríthetetlen kincsesbánya, de ezt elmondhatjuk egész Európáról is, hiszen a francia és a spanyol konyha is világhírű. Most Dél-Olaszországba invitálalak titeket. Egy nagyon egyszerű étel, egy tészta receptjét mutatom be. Gyorsan elkészíthető ugyanakkor kiadós étel, és a szürethez is jól illeszkedik, - azok számára, akik nem szeretik a birkapörköltet. A tésztát a legtöbb ember szereti. Nézzük tehát az oregánós, gombás spagettit, pennét, makarónit. Lehet bármelyik, a lényeg az, hogy „fogkeményre” főzzük és ne öblítsük le, csak szűrjük!

Hozzávalók 4 személyre:

- 1 zacskó penne, vagy az említettek
- 1,5 dl olívaolaj
- 1 fej fokhagyma
- 1 szál kisebb póréhagyma
- 10 dkg olívaolaj, lehet töltött is
- 1 dl száraz fehér bor
- 1/2 citrom
- 20 dkg vegyes gomba (csiperke, laska, szegfű)
- 20 dkg reszelt sajt (parmezán, ementáli) csak aki kér hozzá!
- oregánó – ízlés szerint
- fehérbors – ízlés szerint
- friss, apróra vágott petrezselyem
- 2 db erős csili paprika
- 2-3 dkg vaj

Első lépésként tegyük fel vizet a tűzhelyre a tészta főzéséhez. A vízbe rakjunk sót, egy kanál vajat és 2-3 kanál olíva olajat. Amikor a víz forr, belerakjuk a tésztát és folyamatosan kevergetve 10-15 percig főzzük, majd leszűrjük. Közben a póréhagymát a fűszerek felével megdinszteljük, majd a többi hozzávalót is beletesszük, sózzuk, borsozzuk, a fokhagymát reszeljük, hogy az ízét, illatát minél előbb kiadja. Ráöntünk egy deci fehérbort, rácsavarunk egy fél citromot, kiforraljuk és a fűszerek másik felét rászorjuk. Ezzel a gombás ragu kész. A ragut ráöntjük a tésztára, jól összekeverjük és reszelt sajtot és vágott petrezselymet kínálunk rá. Száraz fehérbor illik hozzá, de a fröccstől sem sértődik meg!

Próbáljátok meg elkészíteni, bizhattok a sikerben és kevesebb mint egy óra alatt kész van.

Jó étvágyat!

City 231 Sanyi

Tisztelt kollégák!

Gaszto-kirándulásom őszi célpontja egy igazi falusi lakodalom volt, melynek azért hangulata van, tudja, aki már próbálta.

Mivel némi segítséget is ígértünk a háziaknak, már előző napon elautóztunk Tiszalúca, egy kis kanyarral, mivel ez alkalomra Tállyán beszereztük a tokaji borokat is. Az előkészületeket, beszerzéseket már megtették, s Kocsis Gyuri, a család egyik rokona, szakács lévén már vadul egyengette a húsok, s egyebek útját. Magamra vállaltam az asznapi vacsora megfőzését, ami egy nagy bogrács babgulyás volt, s este a sok munka után jólesően fogyasztottuk, de közben már a másnapi esküvői menüt taglaltuk. Az érdekesség kedvéért, a húsleves 35 tyúkból készült, 3 kondérban szimultán. Volt ott sült csirke, Cordon bleu, disznótoros, sertés karaj Budapest módra, de amit igazán figyelmetekbe ajánlok, az a töltött káposzta volt, ahogy a Gyuri készítette.



A fejes káposzta nem savanyított volt, hanem simán édes káposzta, amit megabált üstben, s így puhítva került bele a töltelék. No, most jön csak a java, mivel a töltelékűshöz is darált hozzá füstölt hús-



kat, s így már belül is átjárta a jó füstölt íz. Természetesen a káposzta közé is kerültek szép darabok. Hát éjjel azt gondoltuk, hogy ebből már nem is tudunk enni, ennek ellenére jómagam is megkóstoltam vagy három töltelékét. Ezután én is ezt a receptet fogom követni. És természetesen a jó hangulat biztosítója, a vőfély is kitétt magáért, aki az egész este folyamán igen vidáman tartotta a társaságot.

Nos, ezután a jó vidéki lakodalmas-élmény után azért még egy kellemes édességet is elővezetnék, mely igazán könnyen elkészíthető, s a palacsinta kedvelőinek hangulatot hoz.

Tehát palacsinta tésztát keverek, 30 dk lisztből, 1 tojás, csipet só, fele-fele tej és szóda, amit felvesz, majd vékony palacsintákat sütök. 25 dk túróhoz adok egy tojás sárgáját, 1 vaniliát, 2 kanál cukrot, s egy citrom lereszelt héját, majd mindezt jól összedolgozom.

A palacsintákat a túróval feltekerem, házi meggy dzsemmel leöntöm, tejszínhabbal a végét lezárom, esetleg szórom némi kakaóporral, s tálalom.

Fakanalas jó étvágyat kívánok:

Soós István City 22



HÁZSZÁMOZÁS

Munkánk során gyakran előfordul, hogy olyan címet kapunk, ahol még nem jártunk. Jó esetben ismerjük az utcát, ám hogy a házszám hová esik, az már meghaladja tudásunkat. Lessük hát a kapualjakat, a kerítéseket, keresünk, következtetünk, számolunk. Páros oldal, páratlan oldal. A 35. után a 37. következik. Igen ám, de mi van, ha a 35. sincs kiírva? Sőt a 33. sem, meg jóformán semmi sem az egész utcában? Igen gyakori eset. De miért nem írják ki? Hiszen kötelező, nem?

Utánanéztünk: *A magyarországi hivatalos földrajzi nevek megállapításáról és nyilvántartásáról szóló 303/2007. (XI. 14.) Korm. Rendelet* sajnos nem tartalmaz a házak számozásával kapcsolatos előírást. Így aztán a helyi önkormányzatok – Budapesten kerületi szinten –, szabályozzák jól-rosszul – de semmiképpen sem egységesen – ezt a kérdést. Ezen szabályokat aztán a háztulajdonosok vagy betartják, vagy nem. A számonkérés, netán a büntetés minimális.

Ha a házakra nincs jól látható módon elhelyezve a házszám, az nehézséget okoz a mentőnek, rendőrnek, postásnak, ételszállítónak – na és persze legfőképp a taxisnak. Talán csak a tűzoltóknak nem gond ez, hiszen az ő úticéljuk – ahogy tréfásan mondják – nappal füstöl, éjjel világít.

Nekünk azonban még a GPS-ek korában is szükségünk lenne arra, hogy a házakon, legalább valamennyire egységesen, és persze éj-



jel-nappal jól látható módon ott legyen a házszám. A megoldás nem rajtunk áll, csak az óhajunkat fejezhetjük ki.

Egy előremutató „taxisbarát” megoldás mindenesetre a mellékelt képen látható.

Megy a székely a fiával horgászni. Kieveznek a csónakkal, belógatják a csalit, majd leülnek. Egy félóra múlva megkérdi a gyerek:

– Édesapám, miért lebeg a csónak a víz tetején?

– Azt én nem tudom – mondja az öreg.

Eltelik egy újabb félóra.

– Édesapám, a halak hogyan tudnak levegőt venni a víz alatt? – kérdi ismét a gyerek.

– Hát azt én nem tudom – feleli az öreg.

Kis idő múlva:

– Édesapám, miért kék az ég? – kérdi a gyerek.

– Azt nem tudom – mondja újra az öreg.

– És édesapám, nem baj, hogy ilyen sokat kérdezek?

– Nem baj, csak kérdezz fiam bátran, hogy okosodj...

* * *

Két kisgyerek beszélget:

– Ti szoktatok imádkozni ebéd előtt?

– Nem, a mi anyukánk jól főz.

* * *

Az autóst megállítja a közlekedési rendőr:

– Közúti ellenőrzés! Kérem a jogosítványát!

Mire az autós mérgesen:

– Cseszd meg! Nálatok van!

Megéri-e korszerű dízelmotorral taxizni?

A szerdai fordulónappal, 2011. szeptember 7-én magunkra rántottuk a motorgázolaj minden korábbinál nagyobb mértékű, 97-ről 110 forintra növelt jövedéki adótartalmát, útban a 400 forintos gázolaj-ár felé. Ettől fogva címünk nem kérdés többé.

Persze senkit nem boldogít, hogy a benzin jövedéki adója ezt is meghaladja: literenként éppen 120 forintot kóstál. Mi élből dacosak vagyunk. Maradunk eredeti szándékunknál, „bármí” hullik is az égből. „Honni soít qui mal y pense” (Szégyen arra, aki rosszra gondol).

A korszerű dízelmotorok kipufogógázainak tisztítása

A leggyakrabban használt gáztisztító technika a gázregenerálás, ami a kipufogócsőbe iktatott, két kamrára osztott zárt egységben zajlik. Az egység első része platina bevonatú oxidációs katalizátor, amely a nitrogén-oxid-tartalmát redukcióval, NO-dá alakítja. A zárt egység második része a dízel részecskeszűrő.

A kipufogógázban visszamaradó nitrogén-oxid (NO) eredményesen távolítható el, szelektív katalitikus redukcióval. Ez olyan eljárás, amelynek folyamatát az AdBlue nevű adalék redukciós egység elé végzett befecskendezése indítja el. Ennek kipufogógázban végzett égésekor ammónia szabadul fel, amely a gáz nitrogén-oxid-tartalmát, a kipufogó-csővégen távozó molekuláris nitrogénné és vízgőzzé alakítja.

A részecskeszűrés korábbi számunkban végzett bemutatásától ezúttal eltekintünk.

A benzin és a dízelmotor összehasonlítása

A dízelmotor a mai európai gépkocsik többségi erőforrása. Taxikban különösen. Az autós vélekedés úgy tartja, évi 30 ezer kilométernél kisebb éves futásteljesítmény alatt nem éri meg dízelautót fenntartani, tekintettel annak nagyobb szervizköltségeire és a dízelüzem okozta fokozottabb környezeti terhelésre. A legnagyobb kihívást mindkét belsőégésű motorfajta gyártói és fejlesztői számára, világszerte a szigorodó környezet és klímavédelmi követelmények teljesítése jelenti.

Napjainkban a világ nagy autós régióiban hatósági határértékek vonatkoznak a

CO²-kibocsátásra. 2009-ben egy átlagos európai személyautó 146 gramm szén-dioxidot bocsátott ki kilométerenként. Az Európai Bizottság 2015-re 130, 2020-ra 95, 2025-re 70 grammra csökkenő célélérést tűzött ki tagállamai számára. Ez utóbbi 2,6 liter gázolaj-fogyasztást jelent száz kilométerenként.

A Bosch, a dízeltechnika térhódításának meghatározó megújítója és legnagyobb gyártója, globális szinten a dízelmotor felé irányuló elmozdulásra számít, az üzemanyag-fogyasztás és a CO²-kibocsátás felére csökkenésével. Értékelése szerint a dízeltechnológia nyeresre áll.

<http://www.bosch.hu/sajto/presstext.php?id=759>

A Bosch természetesen pártatlan, mindkét motorfajta irányban elkötelezett fejlesztéseket végez és ösztönöz.

Számításai szerint, az európai éves futásteljesítményeket és az üzemanyagárakat alapul véve, a 2010-es és a 2020-as átlagos személyautó üzemanyag-fogyasztásának különbsége hároméves működés során 1000–1500 eurós megtakarítást tesz lehetővé.

Az üzemeltetési költségek valószínűleg több mint elegendő mértékben csökkenhetnek ahhoz, hogy ellensúlyozzák az emisszió és fogyasztáscsökkentés várható ráfordításait. Egy átlagos európai gépkocsi 12 éves üzemi élettartama alatt ez az üzemanyag-megtakarítás 4000–6000 euróra, a CO²-kibocsátás csökkenése pedig 6–11 tonnára becsülhető. A taxik futásteljesítménye ennek ötszörösére, megtakarításai négyszeresre tehetők.

Eddig a szeptember hetedikéi gyári komüniké. Európai optimizmus, csupa derű, kacagás.

Távolodunk Európától

Mi azonban távolodunk a hanyatló Európától. Derűnk és optimizmusunk apad. Kacagni leginkább magunkon és problémáinkon tudunk. Megtakarításaink, és járműveink megújítására szánt keret csökken, várható életkorra nő, miközben a miénk, embereké – pusztán a belélegzett szálló por miatt – legkevesebb egy évvel csökken. Pessimisták mégsem vagyunk.

Pedig lehetnének. Hogy miért? Nálunk a környezet és az egészség védelmére kifejlesztett drága dízel-koromszűrőt büntetlenül kiiktathatják. Tiltó jogszabály hiányában ezt nem korlátozza a Nemzeti Közlekedési Hatóság. Viszont magához vonja az időszakos műszaki felülvizsgálati jogokat. A megszüntetett zöldkártyához kötődő vizsgáztatások, és még inkább azok munkavonzatának elmaradása jó kétezer műhelyt, és a műhelyek munkatársainak, családjaiknak megélhetését lehetetlenítette el.

Így azután a környezeti levegő minősége csak az új gépkocsikkal bekerülő műszaki fejlesztések arányában javul. Már ha tudunk új gépkocsit vásárolni. Ha nem, használtakkal folytatódik a bús magyar élet, immár zöld-

kártya és külön környezetvédelmi felülvizsgálat nélkül.

Járműállományunkat egyre növekvő mértékben ismét a külföldi használtautó-behozatal gyarapítja. Olyan járművek, amelyek az ottani műszaki vizsgákon 25-30%-os arányban elbuknak. Itthon viszont még a 2-3 évvel későbbiekben is átmennek, vagy az ottani egytizedét jelentő, 2,5-3%-os arányban kerülnek ismételt műszaki vizsgára. Hogy ez hogyan kivitelezhető? Például a vizsga idejére kölcsönzött részecskeszűrővel és a jelgenerátorból nyert, mégis a vizsgázó jármű listájára kerülő emissziós adatokkal és a mérési állapotot rögzítő fénykép-dokumentáció tanúsításával.

Az ily módon abszolválta vizsgát követő díj fizetés után a kölcsönvevő visszakapja „kiherélt” katalizátor és/vagy koromszűrő-házát, majd a helyreállt dinamikájú járművével vígan szennyezi a környezetet, kockáztatja saját és mindannyiunk egészségét. A vizsgadíjat befizeti. Az NKH elégedett, mert a vizsgadíj befolyik az államkasszába.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) civil kontroll nélkül végzi munkáját. A civil kontrollnak ugyanis a rendszerváltás óta nincs sem képviselője, sem hatósága, sem önálló kamarája, ennél fogva érdekérvényesítő jogkőre sincs. Ilyesm csak olyan demokráciákban van, amelyek politikai hatalma ezt működni engedi.

Nagyobb önuralom kell

A korszerű dízelmotoros gépkocsik üzemeltetése során persze nem feltétlenül mások szemében kell szálkát keresni, amikor az a sajátunkban is megtalálható. Néha tán genda is. Hogy mikor? Akkor, amikor magunk veszélyeztetjük korszerű dízelmotorunk élettartamát, például annak forszírozott hidegüzemi terhelésével.

A dízelmotorok nagyobb üzemi hőmérsékleten működnek a benzinésékénél. Ezt az üzemi hőmérsékletet a hideg dízelmotor a benzinmotorénál hosszabb felmelegedés után képes csak elérni. A dízelmotorok forszírozott hidegterhelése fokozottan élettartam-rövidítő hatású. Annál nagyobb mértékben, minél (nagyobb Euro-számmal jellemezhető) korszerűbb dízelmotorról van szó.

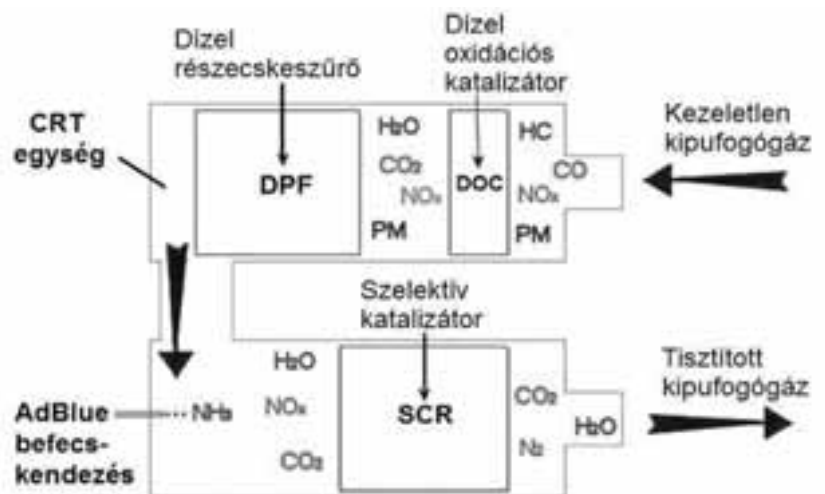
Az Euro4-es, 5-ös, 6-os fejlesztésű dízelmotorok gyors izzítású erőforrások. Várakozás nélkül beindíthatók, a jármű hideg motorjával azonban mégsem tanácsos kilőni! Az ezzel járó fokozott hidegterhelés ugyanis taxiüzemben akár fél év alatt is „megeheti” a turbótöltőt, a részecskeszűrőt, végül magát a motort is. A következmény: negyed, fél, vagy milliósnál is nagyobb kiadás. A korszerű dízelaxisoknak, a kényszeres versenyzési hajlamot, a fölös költségek kockázata nélkül, jobb elfelejteni.

Összegzés

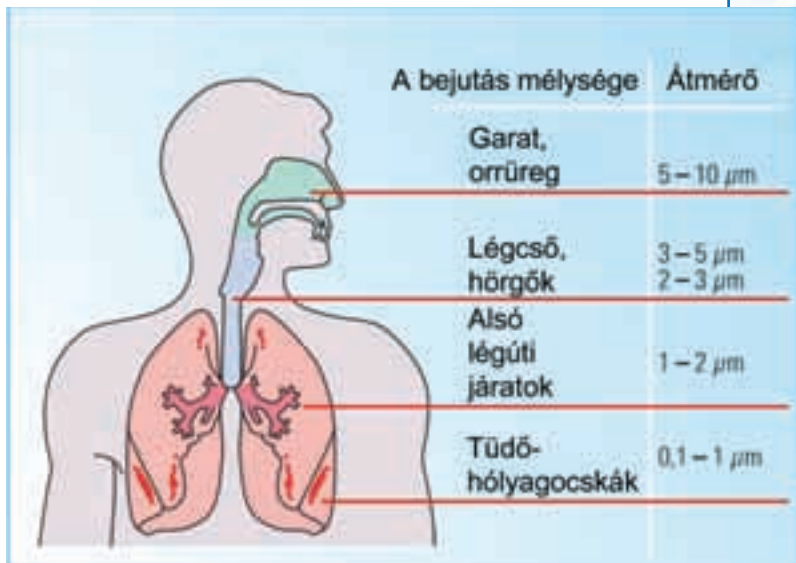
A dízelmotorok fejlesztése évtized óta jelentős eredményekkel gyarapodott. A common rail (közös nyomócsövesnek mondott, helyesebben: közös nyomásterű) keverékképzésnek hála, a common rail motorok maximális nyomatéka hihetetlenül megnőtt. Fogyasztása, károsanyag- és zajkibocsátása lecsökkent, kifejtett teljesítménye megnőtt, vezetési élménye úgy javult, hogy csak hosszabb út után kell gázolajjal feltölteni.

A szigorodó emissziós és klímavédelmi követelmények miatt viszont a szerkezeti bonyolultsága ijesztően megnőtt, megbízhatósága a korábbi szint alá csökkent. Diagnosztika-igényessé vált, javítási költségei meghökkentően megnöttek. Használata fokozott figyelmet kíván gyártótól, forgalmazótól, üzemeltetőtől egyaránt, amit sajnos nem kap meg a kívánt mértékben. Időszakos műszaki

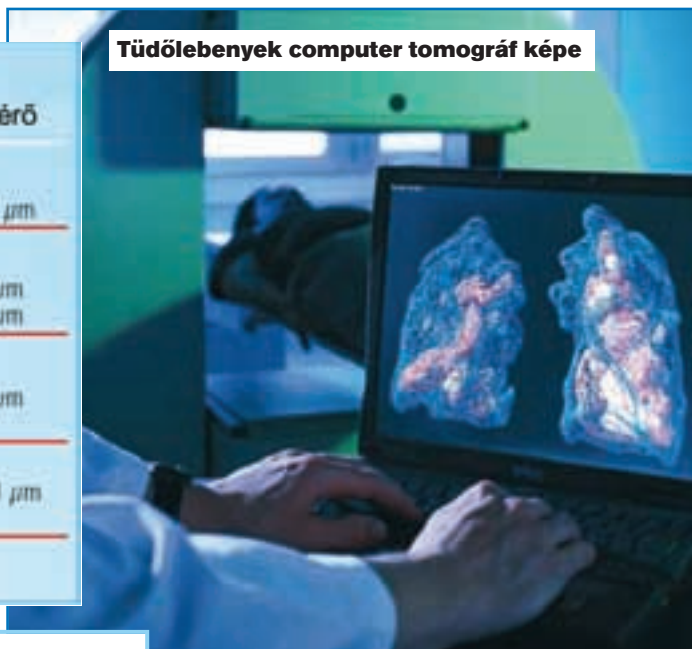
A szelektív katalitikus redukció működési vázlata



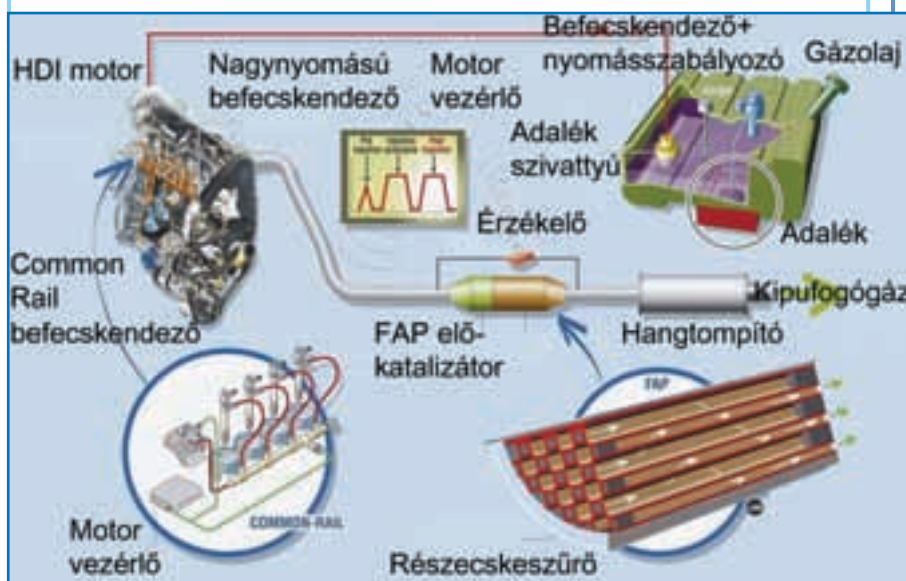
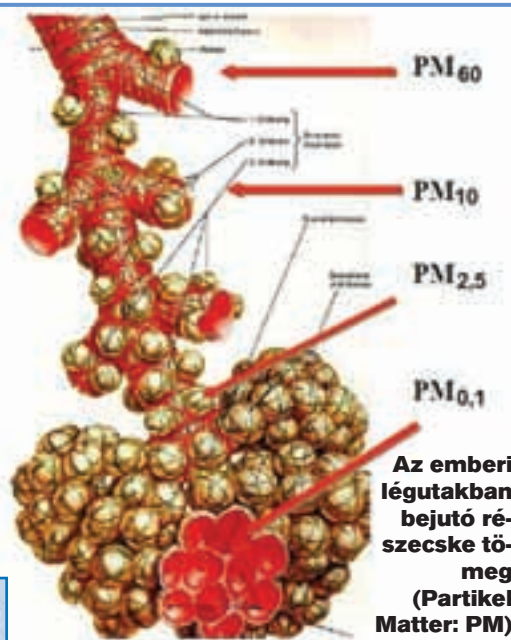
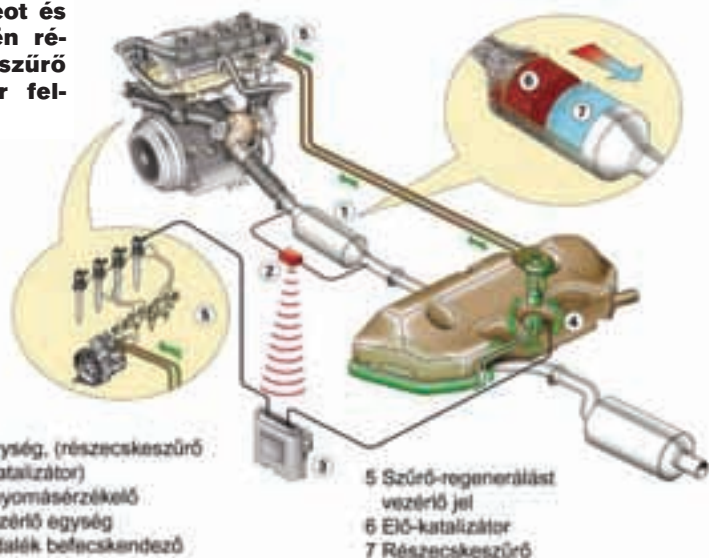
Részecskék az emberi légutakban



Tüdőlebenyek computer tomográf képe



A Peugeot és a Citroën részecskezsűrő rendszer felépítése



Adalékos részecskezsűrő működési vázolata

vizsgálata: horrorisztikus, a korrupció és az ügyeskedések melegágya.

Motorgenerációinak emissziós (növekvő Euro-számú) generációváltása eddig nagyobb kockázatú kihívásnak bizonyult a benzinüzeműekénél. Ezért nálunk a korszerű dízelmotoros taxis kockázatosabb és mindenképp költségesebbnek mondható azokénál.

Hogy a benzinmotorosok se bízzák el magukat, a dízel kontra benzin vitát hamarosan új megvilágításba helyezi az Európai Parlament 2014-től bevezetésre kerülő Euro6-os ajánlása. Az ugyanis a részecske kibocsátást a benzinmotorok esetén is, az Euro5-ös dízelmotorok ma érvényes, 0,005 g/km-es szintjére korlátozza.

Petrók János



7-777-777

RÁDIÓ TELE5 TAXI



Tisztelt Kolléganők és Kollégák!

RT5 Taxi felvételt hirdet,
taxis gyakorlattal rendelkező vállalkozók részére,
nyolc év alatti autóval!

- **Belépési díj, jelenleg nincs!** ■
- **Kaució: nálunk már csak 30.000 Ft,** amit fizethetsz részletben is. ■
- **Könnyített tagdíj,** két részletben is lehet fizetni. ■
- **POS terminál,** amin a címeket is kapod. ■
- **Flottaszerződés** a Telenor-nál. ■
- **Biztos anyagi háttér.** ■

Felvétellel kapcsolatos információk:

Gecse Zsolt 06-20-663-9048, Bíró Zoltán 06-20-778-7675

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

V. Belgrád rakpart – Irányi sarok

A kép készítésekor még nem volt itt a turistaszezon, de már beszorult az első turistabusz a Ferenciek terén lévő aluljáróba. Semmilyen tábla nem figyelmeztet arra, hogy magas járművek ide ne hajtsanak be.

- A tábla pótlásáról intézkedtünk, a kihelyezés megtörtént.

VII. Thököly 6.

Megnyitották az évekig lezárt szakaszt és kihelyeztek egymás mellé két jelzőtáblát. Egy „Mindennemű forgalom tilos, kivéve BKV és TAXI”, valamint egy „Mindennemű forgalom tilos” jelzőtáblát. Kérjük az utóbbit leszerelni.

- A Thököly út megnyitása még nem történt meg, csupán a pályaudvar előtti parkoló megközelítése biztosított a Dózsa György út felől. A kialakított ideiglenes forgalmi rend a jóváhagyott terveknek megfelelően lett kialakítva.

VII. Dohány utca – Kertész utca sarok

Az út vonalvezetésében van egy törés, de erre nem figyelmeztet útburkolati jel. Kérjük a hiányzó jeleket pótolni.

- A burkolati jelek pótlása bekerült az idei évi útburkolati jel programjavaslatunkba.

V. Városház utca – Szervita tér sarok

Minek ide süllyedő oszlop, hiszen ide csak az jöhet be, akit a számítógép beenged a Kossuth Lajos utca – Városház utca saroknál. Ha bejöhettek, ki is mehet!

- A Városház utca – Szervita téri oszlop az ellenkező irányú behatást akadályozza.

I. Mészáros utca

A megállóban álló autóbusz eltakarja a parkolási díj fizetésére figyelmeztető jelzőtáblát. Kérjük a jelzőtáblát előbbre helyezni.



I. Mészáros utca: A BKV-buszoktól nem látni a jelzőtáblát

- A jelzőtábla áthelyezését nem támogatjuk, mert így egy parkolóhely zónán kívülre kerülne. Elképzelhetőnek tartjuk a tábla áthelyezését a buszmegálló végéhez, így a Naphegy utca felől érkezők számára is látható lenne. Ez ügyben javasoljuk a Parking Kft.-t megkeresni.

VI. Bajcsy-Zsilinszky út 69.

Elkészült a Margit híd, jó lenne ismét balra fordulni a Bajcsy-Zsilinszky útról a Szent István körútra.

- A Főpolgármesteri Hivatal döntése – a villamosok akadálytalan közlekedése érdekében –, hogy a Margit híd megnyitása ellenére a kért balos kanyarodás továbbra se legyen megengedve.

VIII. Köztársaság tér – Szilágyi utca sarok



VIII. Köztársaság tér: Olyan kocsikat bilincselnek le, amelyek senkit sem zavarnak

A saroktól 6 méterre van a ferde beállást engedélyező jelzőtábla, így lebilincselik azokat, kik közvetlenül a saroknál állnak meg.

- Nyilvántartásunk szerint a tábla közvetlenül a kijelölt gyalogátelkölhely után található. Áthelyezéséről intézkedtünk.

VIII. Békési utca 2.

Jó lenne kihelyezni egy „Kötelező haladási irány” jelzőtáblát, hogy itt tilos balra fordulni.

- A nyilvántartásunkban szereplő tábla pótlásáról intézkedtünk.



VIII. Békési utca 2. Itt tilos balra fordulni!

VIII. Kőbányai út 25.

Jelzőtáblát helyeztek ki, éppen a jelzőlámpa elé. Kérjük a jelzőtáblát áthelyezni.

- A tábla áthelyezésére intézkedést kezdeményeztünk.



VIII. Kőbányai út 25.: Jelzőtáblát tettek a jelzőlámpa elé

VII. Wesselényi utca – Kazinczy utca sarok

Jelenleg egymás alatt található egy „Egyirányú út kezdete” és egy „Zsákutca” jelzőtábla. Valamelyik nem igaz, azt kérjük eltávolítani.

• Felkértük a VII. kerületi Polgármesteri Hivatalt, hogy a kivitelező céget szólítsa fel a jóváhagyott tervnek megfelelő jelzések szabványos kihelyezésére.

XII. Budakeszi út – Szép Juhászné út sarok

Egy baleset során kidöntötték az út melletti jelzőtáblákat, kérjük pótolni.



• A jelzőtáblák pótlására intézkedtünk.

X. Basa utca

A centrum felé haladó autóknek meg kell állni, ha autóbusz áll a megállóban, pedig a terelővonal korrekciójával engedni lehetne a kétirányú forgalmat.



• A forgalmi rend módosítását nem támogatjuk, mivel az autóbusz járatok kikerülése jelen állapotban sem okozhat problémát.

VII. Károly körút 25.

A jobb oldali jelzőlámpát nem lehet látni, ha autóbusz áll a megállóban, a bal oldali pedig nagyon magasan van, kérjük lejjebb helyezni.

• A főjelzőt a csomópont fölé benyúló karon megismételték, így az akkor is látható, ha busz áll bent a megállóban.

**X. Gyorsforgalmi út**

Nagyon helyes a sebességkorlátozás az építkezés idején a bevásárlóközpontnál. Azonban hétvégén, amikor nincsenek munkálatok, célszerű lenne letakarni a sebességkorlátozó jelzőtáblákat.



• Az ideiglenes kihelyezett jelzőtáblák üzemeltetése nem Részvénytársaságunk feladata. Felvetését továbbítottuk a Kivitelező felé.

VIII. József körút 55–57.

Mint minden évben, most is kérjük, hogy távolítsák el a növényzetet egy nagyon fontos, útbaigazítás nyújtó jelzőtábla elől.

• A gallyazásról intézkedtünk.

**II. Medve utca – Vitéz utca sarok**

Parkoló autóktól nem lehet belátni a kereszteződést, kérünk egy „Megállni tilos” jelzőtábla kihelyezését.

• A helyszínen a sorozatos problémák miatt kezdeményezzük a „Megállni tilos” jelzőtábla kihelyezését.



X. Basa utca – Száva sarok

Hiányzik egy „Kötelező haladási irány” jelzőtábla a jelzett helyszínen. Kérjük pótolni.

• A kereszteződés forgalmi rendjének módosítását a Fővárosi Önkormányzat egyetértésével kezdeményeztük. Ennek értelmében ebből az irányból is engedélyezett lesz valamennyi csomóponti mozgás.



X. Basa utca: Hiányzik a kötelező haladási irány jelzőlámpa

II. Gyorskocsi utca

Építkezés kezdődött a jelzett helyszínen. Az utca alkalmatlan a kétirányú közlekedésre, kérjük az utcát egyirányúsítani.

• A kérdéses helyszínen a korlátozás megszűnt.



II. Gyorskocsi utca: Nem fér el egymás mellett két jármű

VII. Vörösmarty utca 16.

Útburkolatcsere történt a járdán egy építkezés befejezése után. Kérjük felfesteni a régi útburkolati jeleket, amelyek engedélyezték a járdán várakozást.

• A burkolat felújítást megelőző forgalomtechnikai állapot visszaállítására érdekében felvettük a kapcsolatot a közút kezelőjével.



VII. Vörösmarty utca: Hiányoznak a járdán az útburkolati jelek

VII. Hársfa utca 43.

Értelmetlennek és így feleslegesnek tűnő „Megállni tilos” jelzőtábla van a jelzett helyszínen.

• Nyilvántartásunkban szerepel a 10 méter kiegészítő jelzőtábla, a szemközti Madách Színház kapubeajtója miatt (díszletszállítás) A hiányzó kiegészítő jelzőtábla pótlásáról intézkedtünk.

Köszönjük a válaszokat. Továbbra is várom a taxis kollégák kéréseit, kérdéseit Budapest közlekedésével kapcsolatban, a szokásos elérhetőségeken keresztül



VII. Hársfa utca: Feleslegesnek tűnik ez a tilalmi jelzőtábla

Juhász Péter

SMS: 06209247645

E-mail: lampafeelos@freemail.hu

www.iwiv.hu

facebook

Az ötéves kislány örömmel újságolja az anyjának:
– Mami, mami! Ma megtudtam, hogyan lesz a gyerekek!

– Tényleg?! Na és hogyan?

– Hát az úgy van, hogy a mami meg a papi levetik a ruhájukat, aztán a papi pisilője kemény lesz, egészen felfelé ágaskodik. Akkor aztán a mami letérdel a papi elé, szájába veszi a papi pisilőjét és addig nyalogatja és nyalogatja, mikor egyszer csak a papi pisilője felrobban, vagy mi, és ráfröcsköl a mami arcára. Akkor a mami azt lenyalja és lenyeli, és abból lesz a gyerek a hasában. Hát így lehet kisbabát kapni.

Az anyuka mosolyogva a lánya szemébe néz, megsimogatja a fejét:

– Ó, kislányom, ez aranyos, de így nem kisbabát lehet kapni, hanem ékszert, ruhát, autót vagy házat...

* * *

A székely parasztbácsi elhatározza, hogy továbbtanul. Elmegy hát az iskolába, ahol egy felvételi vizsgán kell átessenie matematikából.

– Ha én adok magának két nyulat, aztán még két nyulat, majd még kettőt, hány nyula lesz? – kérdi a vizsgáztató.

– Hát bizony, akkor hét! – feleli a bácsi.

– Na, ezt gondolja át még egyszer! Ha adok magának háromszor két nyulat, akkor hány nyula lesz? – kérdi újra a vizsgáztató.

– Hét! – mondja a bácsi határozottan.

– De ember, még ezt az egyszerű számtanfeladatot sem tudja megoldani? Nem tudja, mennyi háromszor kettő?

– Háromszor kettő az hat! – mondja erre a bácsi.

– Akkor az előbb miért hetet mondott? – teszi fel a kérdést dühösen a vizsgáztató.

– Az előbb nyulat kérdezett, abból meg van nekem otthon is egy!

Az őszi sorsolás

Labdarúgó Öregfiúk nagypályás bajnoksága

Alább közöljük az időközben már lejátszott mérkőzéseket is. A mérkőzések helyszíneit és a pontos kezdési időpontokat, továbbra is interneten, a www.adatbank.mlsz.hu oldalon lehet megnézni. Bal oldalon, a megyék között meg kell keresni Budapestet, majd el kell indítani a keresést. Ezután a különböző bajnokságok között ki lehet választani az adott csoportot, például az Öregfiúk Kiemelt bajnokságát. Ezt követően újra kell indítani a keresést, és már csak az adott fordulót kell kiválasztani.

Minden Magyarországon lejátszott mérkőzés – évekre visszamenőleg – itt megtalálható a labdarúgó NB I-től, a megyei III. osztályig, a felnőttbajnokságoktól az összes utánpótlás-találkozóig.

Öregfiúk, Kiemelt csoport

1. forduló: Augusztus 22. Fótaxi SC – MALÉV
2. forduló: Augusztus 29. REAC – Fótaxi SC
3. forduló: Szeptember 5. Újpest FC – Fótaxi SC
4. forduló: Szeptember 12. Fótaxi SC – MTK
5. forduló: Szeptember 19. Vasas – Fótaxi SC
6. forduló: Szeptember 26. Fótaxi SC – RAFC
7. forduló: Október 3. Budafoki LC – Fótaxi SC
8. forduló: Október 10. Fótaxi SC – III. ker. TUE
9. forduló: Október 17. Rákosmente – Fótaxi SC
10. forduló: Október 24. Fótaxi SC – Ferencváros
11. forduló: November 7. ESMTK – Fótaxi SC

Székelemek ülnek a tömött csíki vonaton. Felszáll egy ember, benyit egy tömött kabinba, és megszólal:

- Jó napot, atyafiak!
- Jó napot! – hangzik a válasz
- Hely van?

- Van.
- Oszt hun?
- Hát rajta ülünk.

* * *

- Mórickát dorgálja az apukája:
- Kisfiam, pont úgy eszel, mint a malacok! Igen, pont

olyan vagy mint egy malac!

- Tudod egyáltalán mi az a malac?
- Igen, papa! A malac egy nagy disznónak a gyereke!

* * *

Két barát beszélget:

- Miért állsz ki az erkélyre, amikor az anyósod énekel?
- Tudod, nehogy azt higgyék a szomszédok, hogy verem.

SÉRTETTI KÁRTÉRÍTÉS!

Résztevéje volt közúti balesetnek? Mint vezető, utas, gyalogos vagy kerékpáros volt véletlen résztvevő a balesetben? Szenvedett súlyos személyi sérülést, egészségügyi károsodást? Elhunyt közeli hozzátartozója? Nem kapott megfelelő kártérítést? Nincs megelégedve a kártérítéssel? Nincs pénze ügyvédre? Tud ilyen családtagjáról, barátjáról? Mondja el neki is ajánlatunkat: Súlyos személyi sérülés esetén, az 5 éven belüli ügyeket újra elveszünk és elintézzük Ön helyett kártérítési igényét! Önnek nincsen más dolga, mint meghatalmazás után hátradőlni, és várni a kártérítési összeget! Nincsenek rejtett és előre fizetendő költségek!

Hívjon:

06 70 3706880
napközben

Illés János www.karterites.eu

Az utolsó tanítási napon a gyerekek ajándékot visznek a tanító nének.

A virágboltos fia egy csokrot hoz, a cukrász kislánya egy tortát, majd az italboltos kislánya egy nagy dobozt, szépen csomagolva. A tanító néni megemeli, és látja, hogy valami szivárog belőle. Viccesen megkóstol egy cseppet, és megkérdi:

- Bor?
- Nem – feleli a fiú.
- Újabb cseppet kóstol a tanító néni.
- Pezsgő?
- Nem.
- Szabad a gazda! – mondja a tanító – Feladom; mi ez?
- Kiskutya..!

* * *

Elhalálozik a családfő. A temetésen a pap nagyon szívhez szóló beszédet mond, külön hangsúlyozva, milyen remek apa, férj volt az el-

hunyt. Az özvegy szipogva oda-szól legnagyobb fiának:

– Fiam, nézz már bele a koporsóba, lehet, hogy nem jó temetésre jöttünk!

* * *

Rendőrfőnök:

– Holnap szépen öltözzenek fel, megyünk a Figaró házasságára.

Másnap a rendőrök kiöltözve megjelennek, csokrokkal, tortával.

A főnök ordít rájuk:

– Barmok, operába megyünk, nem lakodalomba!

Az egyik közlegény megszólal:

– Most maga a Jani, de a múltkor ki jött gumicsizmában, pecabottal a Hattyúk tavára?

* * *

A jósnő azt mondja este a férjének:

– Drágám, add ide a tenyeredet! Szeretnék egy kicsit olvasni elalvás előtt.

TaxiPlus®

(+36 1)

8-8888-0000

Felvételi időpontok:

- Kedd: 13:00 óra

- Csütörtök: 09:00 óra

Taxi gépkocsi bérleti lehetőség!

További információ: (+36 1) 8-837-500



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

A Budapest Taxisok a következő kedvezményekben és szolgáltatásokban részesülnek:

- Csoportos élet- és balesetbiztosítás • Ingyenes POS-terminál bérlés • Csoportos kötelező utasbiztosítás • Mobiltelefon flotta kedvezmény • Belépési díjkedvezmény

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:

4025 Debrecen,
Arany János u. 32.

PENTA TAXI 55-555-33 www.pentataxi.eu **MIÉRT MÁS A PENTA TAXI?**

*A Penta Taxinál a tagdíj:
50.000 Ft/hó*

*A Penta Taxinál a másodállásos, és nyugdíjas kollégák tagdíja:
35.000 Ft/hó*

mindenféle korlát nélkül!

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

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

*Tehát, ha kevesebbet tudsz dolgozni,
akkor kevesebbet is fizetsz,
és, hogy miért nem tudsz dolgozni az a magánügyed!
Igazolásokra nincs szükség!*

A PENTA TAXINÁL NINCSEN KAUCIÓ!



*És ami a legfontosabb:
a Penta Taxinak tulajdonosa lehetsz!*

Az út, melyről havonta írunk, de minek...



Gyakorlatilag már minden (!) hónapban foglalkozunk a „gyorsforgalmi” úttal! Van, akinek már unalmas. De lehet az unalmas, ha megbénul – újra és újra – a főváros egyik legfontosabb útvonala?

Július végén ismét leborotválta egy kamion tetejét a „gyorsforgalmi” út közepén (!) lévő vas-

korlát. Kérem, legyen ez a korlát a gyorsforgalmi út elején. Ott borotválja le a kamionok tetejét. Így a szabályosan közlekedők nem látják kárát annak, ha egy a szabályokra fittyet hányó sofőr tönkreteszi a saját, vagy főnöke teherautóját. Kérdés az is, hogy mindez mennyibe is kerül

neki? Mennyi a bírság? Fedezi-e a fél tucat motoros, vagy autós-rendőr többórás bérét, az amúgy is szűkös benzinnormát, továbbá ki kártalanítja azt a több száz autóst, aki kerülőre kényszerül e miatt. A lekéssett repülőőről nem is beszélve...

Hiába minden! Hiába a tilalmi táblák, hiába az új jelzőlámpa, a kamionok (és a magasabb autóbuszok) csak jönnek és jönnek. Újból és újból órákra megbénul a repülőtéri „gyorsforgalmi” út. A taxisok pedig a többi szenvedő autóssal együtt mérgelődnek és mérgelődnek!

Kérdés, még meddig?

Elakadt kamionok a repülőtéri gyorsforgalmi úton, a nappali órákban, az új jelzőtábla kihelyezése óta:

Március 18. 8 óra 20 perc
Március 20. 14 óra 00 perc
Március 30. 10 óra 26 perc

Április 27. 15 óra 25 perc
Május 7. 16 óra 10 perc
Június 20. 7 óra 20 perc
Június 22. 12 óra 10 perc
Június 24. 13 óra 30 perc
Július 4. 7 óra 20 perc
Július 4. 12 óra 30 perc
Július 8. 7 óra 20 perc (emeletes busz)
Július 11. 16 óra 40 perc
Július 18. 9 óra 30 perc
Július 27. 7 óra 40 perc (baleset)
Augusztus 11. 10 óra 40 perc
Augusztus 19. 13 óra 30 perc



Ismét – órákra – megbénult a „gyorsforgalmi” út!



Móricka hazamegy az iskolából, és újságolja az anyjának:

– Anya, képzeld, a tanító néni ma megkérdezte tőlem, hogy van-e húgom vagy öcsém, aki ide fog járni az iskolába.

– Nahát, milyen figyelmes a tanító néni, hogy így érdeklődik a családunk iránt! És mondtad neki, hogy egyetlen gyerek vagy?

– Igen.

– És mit felelt?

– Azt, hogy „Hál’ Istennek!”.

Beálltam egy zsúfolt parkolóba és leengedtem az ablakot, hogy a hátsó ülésen nyújtózkodó kutyusom kapjon elég levegőt. Nem akartam, hogy utánnam induljon, megálltam hát a

járdán és visszamatatva rá, határozottan azt mondtam:

– Ott maradsz! Érted?? Maradsz! Maradsz!!

Egy közeli autó vezetője, látva, hogy szőke vagyok, csodálkozva végigmért, majd megszólalt:

– Csak be kell húznia a kézféket!

Pesti utca. Rohan egy szivar mint egy órült, utána rohan egy rendőr. Előlép a tömegeből a nap hőse és iszonyúan elgáncsolja a rohanó fickót. A rendőr erre ügyet sem vetve elrohan mellettük és felugrik az utolsó pillanatban a buszmegállóban épp indulni készülő buszra. A fickó is a buszhoz futott...

Ki kicsoda az utcanevtáblákon?

Mahunka Imre tér

Mahunka Imre (1859–1923) asztalosmester, helybeli faáru-gyáros. Az iparoktatás miniszteri biztosa, nemzetgyűlési képviselő. Munkáiért az 1890-es Párizsi Világkiállításon aranyéremmel tüntették ki.

Makó Pál utca

Makó Pál (1723–1793) jezsuita szerzetes, fizikus, matematikus, egyetemi tanár. A pesti egyetem bölcsészkarának igazgatója. Részt vett a Mária Terézia-féle felsőoktatási reform kidolgozásában.

Mansfeld Péter utca

Mansfeld Péter (1941–1959) ipari tanuló Az 1956. évi forradalom résztvevője. Fiatalkorúként ítélték el, 1959. március 21-én kivégezték.

Mányoki Ádám utca

Mányoki Ádám (1673–1757) festőművész. II. Rákóczi Ferenc portréjának megfestője.

Marczibányi tér

Marczibányi István (1752–1810) királyi tanácsos. Végrendeletében 50 000 forintot adományozott a megalapítandó Magyar Tudományos Akadémiára. Annak megalakulásáig a kamataiból alapítványt tett magyar szépirodalmi és tudományos művek jutalmazására.

Marek József utca

Marek József (1868–1952) állatorvos, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Kossuth-díjas.

Márffy utca

Márffy Ödön (1878–1959) festőművész, grafikus.

Margit körút

Árpád-házi Szent Margit (1242–1271) apáca, IV. Béla leánya. Előbb a veszprémi, majd a Nyulak-szigetén lévő domonkos zárdában élt. 1944-ben szentté avatták.

Margó Tivadar utca

Margó Tivadar (1816–1896) zoológus, orvos, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. Pusztaszentlőrincen, a mai Pestszentlőrincen született. Korának jelentős biológusa volt, az első magyar darwinisták közé tartozott.

Mária királyné útja

Mária királyné (1504–1558) II. Lajos felesége, Habsburg Szép Fülöp és Örült Johanna leánya, V. Károly spanyol császár és I. Ferdinánd magyar király testvére. 1521. december 25-én koronázták királynévá.

Máriássy utca

Máriássy János báró (1822–1905) honvéd ezredes. Budavár 1849 évi bevételekor hősiességével tűnt ki. A bukás után várfogságra ítélték, de kegyelmet kapott. 1869-től ismét honvéd ezredes, 1878-tól altábornagy. 1888-ban bárói címet kapott.

Mária Terézia utca

Mária Terézia (1717–1780) királyné. Uralkodott 1740-tól 1780-ig. Férjével a Habsburg-Lotharingiai uralkodóház megalapítója.

Markó utca

Markó Károly (1791–1860) festőművész, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

Markovits Iván utca

Markovits Iván (1838–1893) gyorsíró. A Gabelsberger-féle német gyorsírási rendszert adaptálta magyarra. 1867-től az Országgyűlési Gyorsíró Iroda főnöke. A közelben, a Donáti utca 5. szám alatt lakott.

Márkus Emília utca

Márkus Emília (1860–1949) színművésznő, a Nemzeti Színház örökös tagja. Corvin-koszorúval kitüntetett.

Markusovszky utca

Markusovszky Lajos (1815–1893) orvos, egészségügyi szervező, a Magyar tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. 1857-ben megalapította az Orvosi Hetilapot, amelynek 32 évig szerkesztője volt.

Martin utca

Martin Lajos (1827–1897) matematikus, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. A repülés egyik hazai úttörője.

Martinovics tér

Martinovics Ignác (1755–1795) horvát származású Ferenc-rendi szerzetes, apát, hittudományi és bölcsészdoktor. A magyar jako-

binus mozgalom vezetője. 1795. május 20-án, a Vérmezőn kivégezték.

Mártonffy utca

Mártonffy László (?–?) 1897-ben az önállóvá vált Erzsébetfalva első képviselő-testületének tagja volt.

Mátray utca

Mátray Gábor (1797–1875) zeneszerző, zenetörténész, pedagógus, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. A Pest-Budai Hangászgyegesület titkára, majd ennek énekiskolája igazgatója.

Mechwart liget

Mechwart András (1834–1907) gépészmérnök. 1859-ben kezdte meg működését a Ganz Ábrahám alapított vasöntő műhelyben. Munkássága nagyban hozzájárult a gyár világhírűvé válásához.

Medgyessy Ferenc utca

Medgyessy Ferenc (1881–1958) orvos, szobrászművész, Kétszeres Kossuth-díjas, kiváló művész.

Mednyánszky utca

Mednyánszky László báró (1852–1919) festőművész.

Melcer utca

Melcer János (1802–1864) Rákoskeresztúr evangélikus lelkésze. Az 1848-1849. évi szabadságharc alatt tett nyilatkozataiért a bukás után várfogságra ítélték. Szabadulása után visszatért Rákoskeresztúrra.

Mesterházy utca

Mesterházy Kálmán (1817–1898) festőművész.

A tanító néni kérdezi Pistikétől:

- Ha van 150 forintod és kérsz apukádtól még 200 forintot, akkor mennyi pénzed lesz?
- 150 forintom.
- Kisfiam, te nem ismered az összeadást.
- A tanító néni meg nem ismeri az apukámat.

* * *

Egy szőke nő jelentkezik egy állásra a rendőrségnél. Egy tiszt kérdéseket tesz fel neki:

- Mondja, mennyi kétszer kettő?

– Hmmm..., négy.

– Rendben, és tudja-e mennyi száz négyzetgyöke?

– Hmmm..., tíz?

– Igen. Még arra feleljen, hogy ki ölte meg Abraham Lincolnt?

– Azt nem tudom.

– Akkor most menjen haza, és gondolkodjon rajta holnapig.

A szőke nő hazamegy, és azonnal felhívja az egyik barátnőjét telefonon:

- Képzeld, nem csak megkaptam az állást a rendőrségnél, hanem máris dolgozom egy gyilkossági ügyön!



Mészáros József utca

Mészáros József (1902–1944) mezőgazdasági munkás, illegális szemináriumot szervezett az ifjúmunkások között. 1944-ben a nyilasok elhurcolták és nyoma veszett.

Mészáros Lőrinc utca

Mészáros Lőrinc (?–1514) ceglédi pap, a Dózsa-féle parasztháború alvezére (Nagybottó Lőrinc, Lőrinc pap)

Mészöly utca

Mészöly Géza (1844–1887) festőművész.

Mihalik Sándor utca

Mihalik Sándor (1869–1940) tanár, iskolaigazgató. Budafokon a polgári iskola igazgatója. Aktívan munkálkodott a város felemelkedéséért, halálakor Budafok város rendkívüli közgyűlésen emlékezett meg érdemeiről.

Mihákovics utca

Mihákovics Géza (1844–1899) orvos, anatómus, egyetemi tanár, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja.

Mikes Kelemen utca

Mikes Kelemen (1690–1761) író, a magyar próza nagymestere. II. Rákóczi Ferenc apódjá, majd kamarása, aki törökországi száműzetésébe is követte a „nagyságos fejedelmet”.

Miklós utca

Miklós: Zichy Miklós (1709–1758) óbudai földbirtokos.

Mikó Sándor utca

Mikó Sándor (1878–1966) kispesti nagykereskedő, virilista polgár, Kispest város képviselő-testület tagja. Vagyona nagy részét a

mentőegyesületre és a helyi ipartestület székházára költötte.

Mikoviny utca

Mikoviny Sámuel (1700–1750) matematikus, mérnök és térképész, a berlini Porosz Tudományos Akadémia tagja, korának jelentős polihisztorja.

Mildenberger utca

Mildenberger Márton (1786–1844) szentendrei serfőző, Újpest alapító polgárainak egyike, első háztulajdonosa, a hegyközség bírójá. A mai Újpest és Angyalföld határán építette fel serfőzdéjét.

Minár Gyula utca

Minár Gyula (1895–1964) repülőgép-szerelő, rákosmezei pilóta, egyike a magyar repülés úttörőinek.

Molnár Ferenc tér

Molnár Ferenc (1878–1952) író, színműíró, hírlapíró. A Corvin-koszorú kitüntetettje, a francia becsületrend lovagja.

Molnár István sétány

Molnár István (1850–1920) pomológus (a gyümölcsök fajtáinak leírásával foglalkozó szakember), szőlész, kertészeti szakiró.

Molnár József utca

Molnár József (1888–1968) jogász, Kispest rendőrkapitánya, majd polgármestere. Működése alatt nagymértékben fejlesztették közműveket és a szociális intézményeket.

Molnár Viktor utca

Molnár Viktor: ifjú Kaposi Molnár Viktor (1859–1918) kultúrpolitikus, államtitkár, a tudományos ismeretterjesztés hazai fellendítő-

LAPTOP JAVÍTÁS
LAPTOP VÉTEL
INGYENES BEVIZSGÁLÁS!
Számítógép Szerviz
a Moszkva térmél
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!

je. Nagy segítséget adott a pestújrhelyi iskolaépítéshez.

Mónus Illés utca

Mónus Illés (1888–1944) politikus, újságíró. A Magyar Szociáldemokrata Párt egyik vezetője, a Népszava szerkesztője. A Gestapo letartóztatta, de megszökött és illegálisan élt. A nyilasok elfogták és kivégezték.

Juhász Péter

Félév alatt több mint ezer Trabant cserélt gazdát**Reneszánszukat élik a keleti autók**

A gazdasági válság megroggyantotta a gépjármű-értékesítéssel foglalkozó vállalkozásokat. Ez ma már tény, ebben nincs is semmi új, mint ahogyan abban sem, miszerint aki csak teheti, később tervezi meglévő járművét újra cserélni. Ezzel egy időben megnőtt a kereslet a használt autók iránt, s mivel a hazai piac ezen szegmense egyre szűkülőbb, igen sokan utaznak külföldre a járművéért. Mindez közrejátszhat abban, hogy ismét keresettek és kellendők az egykori keleti szektor autói.

A legtöbb tulajdonos napjainkban kétszer is átgondolja, hogy új autót vásárol-e, vagy kivár és a korábbi személygépkocsiját hajtja tovább. Elemzők szerint igen sokan döntenek úgy, míg korábban 3-5 évente lecserélték négykerekűjüket, most ez az időtartam akár további 3 évvel is kitolódhat. Ez kihat az új gépjárművek értékesítésére csakúgy, mint a használtautó-piacra. Ha nem adják le 3 éves korukban autóikat az újakat vásárlók, csak mondjuk 5-7 évesen, akkor ez a kontingens nem növeli a használtautó-piacot, kevesebb jármű kerül a palettára. Az idei első féléves adatok alapján a vevők leginkább az alsó-közép- és kiskategóriás autókát választották. Emellett nőtt az érdeklődés a felső-kategóriás, valamint az egyterű autók iránt is. A márkák sorrendjét továbbra is az Opel vezeti 14,56 százalékos összpiaci részesedéssel. Második helyen a „mi autónk” a Suzuki foglal helyet 11,66 százalékkal, míg a harmadik helyen az „örök megbízható” Volkswagen zárja a félévet 9,14 százalékkal az új autók körében.

A használt autók esetében, ami tény, az első félévben 3,7 százalékkal

több, azaz 210 344 gépkocsi talált új gazdára. Arról nem áll rendelkezésünkre kimutatás, hogy ebből milyen arányban részesednek a külföldről behozott járművek és mennyiben a hazai értékesítésekben eladott gépkocsik száma. Mindenképpen a válság hatásaként tudható be, hogy újra nagyobb a kereslet az egykori szocialista gépjárműipar termékei iránt. Két évtizeddel a rendszerváltozást követően ki gondolná, hogy 2011 első félévében 3819 Lada gépkocsi átírását végezték el az okmányirodák, s ezzel a számmal a használt autók listáján a 16. helyet foglalja el az egykoron Togliattiban gyártott autócsoport. De nem csupán a volt Szovjetunió ipari remekei iránt nagyobb az érdeklődés. A Zwickaubaan gyártott kétütemű, farostlemez borítású Trabantból is 1008 darabot tartottak újdonsült gazdáik alkalmasnak arra, hogy napi használatba vegyék. Ez a 25. legkeresettebb használtautó-helyhez volt idén elegendő. Ettől csak három hellyel maradt le a Wartburg 634 kocsival, de még a Moszkvicsból is 35-öt vettek, amely a 48. helyre volt elegendő a száznál is bővebb listán.

Miután a gazdasági elemzők nem csupán elhúzódozó válságról beszélnek, hanem egy újabb – előre nem látható hosszúságú – hullámról, valószínűsíthető, hogy a gépjármű-kereskedelemben is a kialakult tendenciák lesznek továbbra is jellemzők. Ennek megfelelően a használt autók iránt tovább nő a kereslet, miután a hazai le- és eladott gépkocsik száma várhatóan nem növekszik, arra lehet számítani, hogy ismét jelentősebbé válik a külföldről behozott használtautók iránti kereslet.

Abban csak bízhatunk, hogy útjainkon nem jelennek meg tömegesen a már veterán korba érő Moszkvicsok, Trabantok és Wartburgok, s ne feledjük, eközben a Ladák is egyre korosodnak. **k.z.t.**

Már húsz éve is...

Kevesen vannak, de veszélyesek

Kész. Bevégeztetett. Győztek a taxismaffiák, a rend őrei pedig visszavonultak. Tehát marad a szabadrablás. A „gyorsító” minden kocsiba beszerelve. Az eredmény közismert. A tavalyi és tavalyelőtti nagy rablások miatt gyakorlatilag nem jönnek a külföldiek. Néptelen a Balaton. Akik még az idén eljöttek, azok jövőre már szintén nem jön-

nek. Maradunk mi, hazaiak. Most minket csapnak be. Mit tehetünk, ha nem a 90 százalék korrekt taxi-gépkocsivezető mellé ülünk be, hanem a 10 százalék inkorrekt, csaló mellé?

Jó tanács: ne utazzunk olyan kocsiban, ahol nincs egyértelműen kihelyezve a viteldíjtáblázat. Jelenleg 26–30 forint között

van az elfogadott kilométer tarifa. De vannak autók, 50-60 forintos tarifával is, s ha önként beszállunk egy ilyen taxiba, akkor már reklamációnak nincs helye...

(Olvasói levél, megjelent az Esti Hírlapban, 1991. július 19-én)

Két évtized elteltével még mindig láthatunk tarifátábla nélküli taxikat! Csak most az elfogadott (elvárható) tarifa 260–300 forint lenne. Igaz, vannak, akik 500–600 forintos tarifával járnak...

A VOLÁNCOM Kft. a BEBEK utcából elköltözött.

**Az URH SZERVÍZ és a VOLÁNTAXI Központ
Budapest X. KORPONAI U. 1-3 sz.
alatt működik!**

Megújult környezetben várjuk a T. kollégákat!

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

1. Helyes a „B” válasz. A KRESZ a járművek elszállítása című „paragrafusban” csak akkor teszi lehetővé a „Várakozni tilos” tábla hatálya alatt őrizetlenül hagyott gépkocsi elszállítását, ha a jelzőtábla alatt elhelyezték azt a kiegészítő táblát, amely azt jelzi, hogy az itt szabálytalanul várakozó járművet elszállítással eltávolíthatják.

2. Helyes a „C” válasz. Az autópálya rendes körülmények között mindig alkalmas párhuzamos közlekedésre, és a forgalmi sávok útburkolati jelekkel jelölve vannak. Az ilyen úttesten a külső sávban folyamatosan haladó taxi a belső sávban ugyancsak folyamatosan közlekedő – nem előzést végző – jármű mellett fokozott figyelemmel elhaladhat.

3. Helyes a „C” válasz. Ha a túlzott sebesség a megcsúszás oka, akkor sem a vonó, sem a fékerőt nem szabad kifejtetni, erőteljesen pedig végképp nem.

4. Helyes az „A” válasz. A „Várakozóhely” tábla alatt a kiegészítő tábla jelzi, hogy a jobb oldali kerekkel a járdára állva kell várakozni. A várakozásra leállított taxi elhelyezésének ez a kötelező módja.

5. Helyes a „C” válasz. A „Kötelező haladási irány” tábla alatt elhelyezett autóbust és nyilakat mutató kiegészítő tábla azt jelzi, hogy csak a menetrend szerint közlekedő autóbustok haladhatnak tovább jobbra bekanyarodva.

6. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése; „Közösségi Internet-hozzáférési (eMagyarország) pont”.

7. Helyes a „C” válasz. A megállás helyét jelző útburkolati jel hiányában a taxival az - útkereszteződésbe való behaladás előtt - kell megállni és a keresztező úton érkező jármű részére elsőbbséget adni.

8. Helyes a „C” válasz. A távolsági fényszóró használata csupán lehetőség a vezető számára, hogy gépkocsijából távolabbra lásson. Bekapcsolása az adott feltétele megléte esetében szigorú lehet, de sehol sem kötelező.

9. Helyes az „A” válasz. A gyermekbiztonsági rendszer a gépkocsi bármelyik utas ülésén úgy is elhelyezhető, hogy a benne ülő kis utas a taxi szokásos haladási irányával ellentétes irányban helyezkedik el.

10. Helyes a „B” válasz. A legfeljebb 135 cm magas gyermek – gyermekbiztonsági rendszer hiányában – csak a taxi hátsó ülésén szállítható.

11. Helyes a „B” válasz. Lásd 10-es kérdésre adott választ.

12. Helyes a „B” válasz. A taxi első ülésén három évnél fiatalabb gyermeket legfeljebb akkor szállíthat, ha a légszák működésbe lépését előzetesen megakadályozta és a kis utast a testsúlyához igazodó kialakítású gyermekbiztonsági rendszerben a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányba rögzítette.

13. Helyes a „B” válasz. Két tíz éven aluli gyermeket a taxiban egy személynek kell tekinteni. A gépkocsi első ülésén csak egy személy szállítható.

14. Helyes a „C” válasz. Lásd 10-es kérdésre adott választ.



Rác Piroska

1951 - 2011

- élt 60 évet -

Hosszan tartó, súlyos betegség után elvesztette a Fótaxi régi diszpécserét. Nem halljuk többé ironikus, csipkelődő megjegyzéseit: **„Nem vagyok vehetőóóóó? Vagy, hogy: „Szeretem a csendeeeeeeet!”**

Szeretett csipkelődni, mert szeretett minket. **Mi is szerettük őt! Szomorú, hogy társa - aki szintén taxis - régóta beteg. Osztozunk fájdalmában, és lehetőségeink szerint anyagilag segítjük.**

Juhász Péter
Fótaxi Zrt.

Kertész László

Élt 63 évet



Fájó szívvel tudatom mindazokkal, akik ismerték és szerették, hogy helyszínelő kollégánk, barátom Kertész László életének 63. évében súlyos betegség után elhunyt.

Laci „apu” mindenkinek segítő társa volt, korábban a BRFK. Közlekedésrendészeti Főosztályának helyszínelőjeként, majd később aktívan mentősként is az emberek életéért küzdött, segédkezett szorult helyzetekben.

Most Őt érte utol, súlyos betegségéből nem tudott már felállni.

Emléked örökké megőrizzük, nyugodj békében, barátom!

Illés János
ügyv.ig.
Traffic Control Kft.

MELYIK A JÓ IRÁNY?

Válassz!

SZIGORÚAN ELLENŐRZÖTT SZABÁLYOZÁS
Kiskaput keresőknek és betegágyakkal
rendelkezőknek nem ajánlott!

**ÚJABB KEDVEZMÉNYEK, FOLYAMATOSAN
CSÖKKENŐ TARIFÁK - Törzsutasok már
meleg ételutalvánnyal is fizethetnek!**



**Mi inkább az egyik irányt választjuk.
A másik irányból már elégünk van!**



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)

CITROËN GRAND C4 PICASSO

A KÉNYELMES UTAZÁS JÓ ÜZLET!

CITROËN GRAND C4 PICASSO

- › 6 légzsák
- › ESP
- › ABS
- › Klíma
- › Elektromos ablakemelő
- › Elektromos tükör
- › 5 vagy 7 önálló ülés
- › Tempomat

› **MÁR 4 654 560 FT-TÓL**



ADAC

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

A CITROËN a TIRRAK-1 vállalat.

CITROËN GRAND C4 PICASSO

Rekord méretű belső térben 5 vagy 7 önálló ülés található, melyeken kényelmesen elférnek utasai. Rakodótérel 1951 literig bővíthető, az üléspozíciók beállításától függően. Méretével ellentétben fenntartási költsége kicsi, és fogyasztása is alacsony. Részletesebb igény esetén akár gázüzeművé is alakítható.

Egyedi flottaajánlatért forduljon a CITROËN BUSINESS igazgatósághoz: flotta_hu@citroen.com

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



A Citroën Grand C4 Picasso egyes fogyasztása: 4,9-7,0l/100km, CO₂-kibocsátás: 129-177 g/km. A 4 654 560 Ft-os ajánlat 2011. szeptember 30-ig a Citroën Grand C4 Picasso 1.6 VTI Tendance-ra a készlet erejéig érvényes, kizárólag taxitársaságok, illetve taxis egységek vállalkozásai részére, magyarországi forgalomba helyezés esetén. A kép illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű. A jelen hirdetésben kiemelt adatok tájékoztató jellegűek, és nem minősülnek szerződésalkotó ajánlatnak. A vállalatok jogát fenntartjuk.