

TARTALOM

Haltenberger Samu-díj 2012	4.
Egy sokoldalú taxi	8.
Mókusával együtt jár fuvarba	10.
Sound Taxi Londonban	14.
BKIK Taxis Szakmai Kollégium	15.
Tévedéseink és hibáink	15.
Készülünk a taxi vizsgájára	16.
Félholtra verték a taxist	17.
Adószám-felfüggesztés	18.
Tényleg tehetetlenek a hatóságok?	18.
Tudod vagy tippelsz?	19.
Háttal a moziban	21.
10 éve történt, 20 éve történt	21.
Tízezrellel fizettem	22.
Autós Nagykoalíció	23.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	24.
Kata	25.
Az új taxirendelet előtt...	26.
Miért nem működik a kézi mosó?	26.
Találtunk egy verset	27.
Turisztika, Sport és Gasztronómia	28.
Lesből támadó közterületi kamerák	28.
Mikor vonható le az áfa?	30.
A vád: nemi erőszak	34.
Három év alatt tizennyolc pont	34.
Újabb rendőrautó a taxiállomáson!	35.
A gépkocsik felkészítése az őszi-téli időszakra	37.
Forgalmirend-változás	42.
Pilla jelenti	43.
Ki kicsoda az utcanévtáblákon?	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

ALAPÍTÓ 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-benA kiadó a lapban megjelenő hirdetések
tartalmáért felelősséget nem vállal!

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:

1119 Bp., Vahot u. 6.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

E-mail:

taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Mit vegyek?

– Hát elsősorban levegőt, hogy ne hogy megfulladj – tréfálkozhatnánk, de a helyzet közel sem ilyen vicces. A főváros hónapok óta lebegtet egy rendelettervezetet, amelyben a taxiként használható gépkocsik különféle műszaki paramétereit szabályozná. Van itt szó színről, tengelytávról, megcsomagtartó-úrméretéről, teljesítményről és környezetvédelmi besorolásról. Nyilván előbb-utóbb megszületik ez a rendelet, és aki kocscserét tervezget, az lehetőség szerint elhalasztja, amíg biztosat nem tud. Na de mit tegyen, aki nem tudja elhalasztani? Mert összetörték, mert már nem érdemes generálni, vagy egyszerűen csak annyira elhasználódott, hogy már nem rentábilis a javíthatása. Ó mit vegyen?

Egészen biztos tanácsot nem tudunk adni, hiszen nem csak az kérdéses, hogy mikor lép életbe a rendelet (ha egyáltalán...), hanem az is, hogy mi minden módosul még benne. Meg a legfontosabb: hogy mennyi turelmi időt ad az átállásra. Jelenlegi ismereteink tudatában csak tippet tudunk adni:

Várhatóan bevezetésre kerül a 10 éves korhatár, tehát 5-6 évesnél öregebb autót ne nagyon vegyünk, ha taxizni akarunk vele. Környezetvédelmi szempontból az Euro4-es normát favorizálja a tervezet, holott erről kiderült, hogy bizonyos elemeiben talán még károsabb egészségügyi hatásai vannak, mint az Euro3-nak.

Kisautóban ne gondolkodjunk: a főváros elképzelése szerint legalább 2550 mm-es tengelytávval kell rendelkeznie egy budapesti taxinak.

A SZÜKSÉG CENTJEI

Taxis kolléga javasolta, hogy naponta legalább csak egy ezrest tegyünk félre, azt tekintsük úgy a munka végén, hogy nincs! Abból legyen tartalék, amihez csak akkor nyúlunk, ha szervizre kell a pénz! Egy év után ott lesz a dobozában háromszázezer forint, ami megnyugtató tartalék. Bármilyen hihetetlen, a gazdag Németországban is ismert ez a módszer. Ott „a szükség centjei” ezek a megtakarítások, magyarrá lefordítva. A háziasszonyok egy része, esténként egy befőttes üvegbe dobálja a megmaradt euró centeket. Esetenként a 20-30 eurocent, 60-80 forint, nem nagy összeg. De ha minden este halljuk a csilingelést, ahogy a befőttesüveg alján landol, abból egy idő után összegyűlik egy kis vagyonka!

Mert előfordulhat, hogy kiürül a kassza, éppen minden tartalékot elvisznek a befizetendő csekkek. De akkor ott a befőttesüveg, ott vannak a szükség centjei! Ami jó máshol, azt vegyük át itthon is! Kell egy kis tartalék! Egy autós ember, egy taxis nem lehet meg tartalék nélkül!

Tóth Tibor

Az utasok csomagjaira is figyelni kell: 430 literes csomagtartó lenne a minimális követelmény (hibridnél 300 liter).

A hegyi lakosok nyilván nagyon aggódtak, hogy mi lesz, ha nem tud felkapaszkodni hozzájuk a taxi, ezért legalább 60 kW-os motorteljesítmény a tervezett előírás.

Nyáron nagyon meleg van: a klíma is kötelező lesz.

Ezek azok a pontok, amelyeknél szigorúbb előírás már nem nagyon várható. Ha e fenti feltételeknek megfelelő gépkocsit sikerül beszerezni, azzal minden valószínűség szerint jó néhány évig taxizhatunk majd. Egyetlen dologban azonban még tanácsot sem tudunk adni, mégpedig abban, hogy milyen színű legyen az autó. Volt már szó fekete-sárgáról, aztán kék-ezüstről, esetleg a fehér is szóba jöhet. Ha a tervezett formában valósul meg a főváros szabályozása, akkor a karosszéria valamely elemét bizonyosan fényezni vagy fóliázni kell. Esetleg az egész autót. Reméljük, hogy erre azért nem kerül sor.

A főváros már másodszor halasztotta el a taxiszolgáltatás szabályairól szóló előterjesztés megtárgyalását. Időközben a közlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos új kormányrendelet tervezetét is visszavonták. Ha tippelnem kéne, azt mondanám, hogy az idén már nem lesz az egészségből semmi. Gondolhatnák, jó ez így. Ám itt visszatérhetünk a már feltett kérdésre: milyen autót, milyen méretben, milyen motorral, milyen színben, és milyen határidőre legyen, akinél ez szükséges?!

Valakinek mondania kellene végre valamit arra a kérdésre, hogy mit vegyek?!

- oli -

ecometer
Új eurós, hönymtatós taxióra
0.-Ft
kezdőbefizetéssel, vagy
110.000.-Ft
kedvezményes készpénzfizetéssel, beszerelve,
hitelrel/ve, üzemenként elvihető!

„Néma” – alapdíjban foglalt – km kezelés!

+36 20 9344 529

Ecometer Kft., 1039 Budapest, Rákóczi u.8.
Tel. Fax: +36 1 240 9479
E-mail: szakmai@ecometer.com
Weblap: www.ecometer.com

HALTENBERGER SAMU-DÍJ 2012



Haltenberger Samu

A 2012-es Kamarai Díjátadó Ünnepségre a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara 50. ünnepi Közgyűlésén került sor. Itt, a hagyományoknak megfelelően, többek között átadták a BKIK VI-os Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály által alapított Haltenberger Samu-díjat is. Ezt az idén Csizmadia János



A 2012-ben Haltenberger Samu-díjjal kitüntettek, balról jobbra: Szárnyas Gyula, Sipeki József és Csizmadia János



Az oklevél és az érem

(City 153), Sipeki József és Szárnyas Gyula (Főtaxi 1555) kapta. Mint ahogy azt évek óta tesszük, itt és most abc-sorrendben felsoroljuk azokat, akik a megboldogult, szintén Haltenberger Samu-díjas Demeter Misi barátunk által csak egyszerűen „Taxis Oszkárnak” nevezett díjat eddig megkapták.

Taxisok: Bernáth János, Boda György, Bogár László, Czainkó Zoltán, Csizmadia János, Dankó Imre, Demeter Mihály, Dobos Mihály, Dombai Zoltán, Farkas Tamás, Finkeneller Tamás, Forgó Béla, Goldstein Róbert, Juhász Péter, Kondek János, Kunszt Emil, Kovács Károly, Lakatos Sándor, Lolbert István, Lukács István, Molnár Károly, Nagy András, Pócsi Sándor, Sándorné Jacsó Mária, Simon Gyula, Simon László, Simon László (nem elírás, csak névazonosság), Sipeki József, Szabó György, Szárnyas Gyula, Szöllösi Imre, Tóth Mihály és Tölgyesi József.

A taxizást különösen segítő tevékenységért eddig díjazásban részesült: Bálint Sándor muzeológus, Nagy Zoltán, a BTI vezetője, a Porsche Hungária Kft., Rusznák Imre fővárosi képviselő, (ő ezt a díjat később visszaadta) és dr. Szeri István, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara Közlekedés és Logisztikai Kollégium elnöke.

A taxisok listája tehát 2012-ben újabb három fővel bővült, akiket abc sorrendben a következőkben bemutatunk.

Csizmadia János, City 153

Eredeti szakmám szerint asztalos vagyok. A jogosítványomat 1967-ben szereztem. Miután szerettem vezetni, jelentkeztem a Főtaxihoz, taxisnak. Ez akkoriban nem ment könnyen, várólista volt. Vagyis nem vettek fel azonnal. Fél évvel később jelentkeztek és jelezték, ha még mindig komolyan gondolom, mehetek, mert megürült egy hely. A „Lógarázsban”, vagy hivatalosabban a III-as Üzemegységben kezdtem 1979. február 23-án. Innen 1982. május 31-én léptem ki. Akkortól engedélyezték ugyanis a magántaxizást. Arra gondoltam, megpróbálom, belevágok. A kisipari engedélyt 1982. június 17-én váltottam ki. Először – biztos, ami biztos – másodállásban fuvaroztam, és főállásban elhelyezkedtem, mint faipari technikus. Ez egy nagyon rövid, átmeneti időszak volt, ugyanis a taxi akkor még na-

lettem.

– Milyen kocsival kezdted?

– Egy 1200-as Lada kombival. Ez saját, akkor másfél éves autóm volt. Vagyis nem más cég által levetett, használt autóval vágtam bele a maszekolásba. Talán az ifjabb korosztály számára érdekes lehet megemlíteni, hogy akkoriban egy-egy új autóra éveket kellett várni. A népszerűbbekre – ilyen volt a Zsiguli, majd később ennek átkeresztelt változata, a LADA – akár 5-7 évet is. Ráadásul előre ki kellett fizetni. Amikor az évek elteltek és sorra kerültél, átvehetted azt, ami éppen neked jutott. Színváltás többszörre nem volt. Nos én erre az autóra az akkor „szokásos” 5-7 év helyett „mindössze” 3-at vártam. Az történt ugyanis, hogy az oroszok legyártottak egy csomó kombit, amit nehezebben lehetett értékesíteni. Így

gyon-nagyon ment. Tehát egy hónap múlva váltottam, és főállásos maszek taxis

értésítették, hogy bár igénylésemet 5 évre igazolták vissza, de ha megfelel a kombi is, akkor mehetek érte. Kérdeztem: milyen színben van? Az volt a válasz, hogy kékben. És ha esetleg ez nem felel meg, akkor van még kékben is... De akkor ezen a hozzáálláson nem csodálkoztunk, örültünk, hogy jutott egy új Lada nekünk is. Ha kék, akkor kék.

– Mikor léptél be társasághoz?

– A Citynek én alapítója voltam, vagyis a kezdetek óta itt vagyok. Ez is a szokásos, már többek által is elmondott történet. Részegh Tamás, a CB 5300 felhívott magához, hogy létre kellene hozni egy maszekokból álló, de telefonon is rendelhető taxitársaságot. Az akkor hihetetlenül népszerű CB-rádiókra építve. Benne vagyok-e?– kérdezte. Én igent mondtam, hiszen előtte is társaságnál, a Főtaxinál voltam. Vagyis hozzászóltam a szervezett keretek közötti szolgáltatáshoz. Ezt követően hamarosan kiosztották a CB-TAXI számokat is, én lettem a 153-as. Ezt a számot később

Folytatás a 6. oldalon

Folytatás a 4. oldalról

az URH-számomban is megőriztem. Azóta eltelt 30 év. Ma már csak a nyugdíj mellett dolgozom. Általában délután 3 felé kezdek, és éjjel felé abbahagyom.

- Muszájból, vagy szakmaszeretettől taxizol még mindig?

- Részben sajnos muszájból, de azért szeretem is csinálni. Nem jó egész nap otthon ülni, valamit kezdeni kell magunkkal. Mondjuk, ha 200 ezer lenne a nyugdíjam, lehet, meggondolnám, de 51 ezres nyugdíjból nagyon nehéz lenne kijönni. Nálam is az a baj, mint nagyon sok hamar maszakká lett kollégánál, hogy bár a szolgálati éveim száma magas, a nyugdíjam mégis nagyon alacsony lett. Ennek oka, hogy 1988-tól számítanak a tényleges befizetések az évek mellett, én meg '88-tól magántaxis voltam, és természetesen nem magas kereset után fizettem a járulékokat. Tudom, hallom, hogy a fiatalabbaknak, akik most mennek (mennének) el nyugdíjba, még ennél is kevesebb jut, amiből biztosan nem lehet megélni.

Csak javasolni tudom ezúton is minden ma még fiatal kollégának, gondoljon előre az öregkorára, mert amikor az előbbutóbb eljön, már késő újragondolni a spórolást.

- Most milyen autóval dolgozol? Ez megfelelne majd az új, kiszivárgott feltételeknek?

- Egy Ford Focus C-Max-szal taxizom, ami megfelelne majdnem mindennek, csak a motorja Euro3-as és nem Euro4-es. Tehát ha ez az új rendelet bejön, ki kellene cserélni. Azt, hogy belevágok-e egy cserébe, ma még nem tudom. Meg kell várni, hogy mi lesz. Hitel ugyan már nincs az autón, de ha veszek is másikat, csak egy olcsóbb jöhet szóba. Ami éppen hogy megfelel a követelményeknek, és természetesen nem lehet új sem, annyit nem fektetek be.

- Amennyiben a '80-as évek taxizását összehasonlítjuk a jelenlegi állapotokkal, mi a legjellemzőbb különbség?

- Ez így nem is összehasonlítható időszak.

Én azért kezdtem el főállásban taxizni, mert egyszerűen nem tudtam megállni munka közben, annyi volt az utas. Este 10-11 felé abba kellett volna hagynom, mert másnap menni kellett dolgozni a főállásomba, de nem tudtam megtenni, mert még integettek. Vagyis meg lehetett belőle szépen élni. A tarifák nem voltak akkor sem magasak, viszont rengeteg fuvar volt. A ma már ritkán emlegetett kihasználtság átlagosan is 80% körül volt, a mai 40% alattival szemben. A napi benzinpenzen felül még jócskán keresett az ember. Egy tan-

mokkal egyszerűen nem is összehasonlítható időszak volt.

- Szerinted mennyi lenne ma az ideális tarifa? Ami nem taszítaná el az utasok zömét, de a taxis is tudna egy keveset félretenni?

- Legalább 600 Ft-os alapidj kellene! Szerintem ez a legnagyobb



Cszimadia János, City 153



Az érmet Dudás Zoltán osztályelnök (BKIK) adja át Cszimadia Jánosnak

kolás ugyanis 5-600 Ft-ból kijött, és egy jobb napon 1200-1400 forintot is megkerestünk. Az átlagfizetések abban az időszakban átlagosan 3-4 ezer forint körül voltak, havonta. Ez a mai tarifákkal, fuvarszá-

probléma, nem is annyira a kilométerdíj. Ez utóbbi, mondjuk 250 forint körüli, fixálásával még egy-két évig el lehetne lenni. De ezt minden évben persze karban kellene tartani, vagyis legalább az infláció mértékéhez igazítani. Ezek mellé kellene egy körülbelül 80 Ft-os ketyegő. Talán a 600/250/80-as tarifával még rentábilissá lehetne tenni a taxit.

- A magasabb alapidj fedezné az apróbb fuvarok veszteségét?

- Pontosan! Jelenleg nagyon sok a 6-800 Ft-os fuvar. Ne-

vetséges! Ennyiért nem is szabadna kiállni a sorból és beengedni az utast. Ez egyértelműen deficit. Amíg odagurulok érte ingyen, várok rá, szintén ingyen, majd elviszem 6-800 Ft-ért, ez nevetésges. Így az egy-másfél órás teljesítményem 6-800 Ft! Hol van olyan ember, aki ma elmegy óránként 500 forintért dolgozni?! Még segédmunkára sem lehet ennyiért kapni senkit. Ráadásul ez az említett 6-800 forint nem kereset, csak bevétel. Abba bele sem érdemes gondolni, ebből mennyi a tényleges keresetünk...

- A kiszivárgott javaslatok között megtalálható a főváros javaslata, hogy 700 Ft legyen az alapidj, ami viszont egy kilométer díját is foglalja magába. Ez így jó ötlet lenne?

- Ez elfogadható, jó javaslat lenne

Minék a plasztikkártya, a matrica?

Horrorisztikusan emelkedett a taxiállomások bérleti díja! Az illetékesek – többek között – a kiadásokkal indokolták az áremelést. Kérdés persze, nem lehetne lefaragni a kiadásokból? Ezzel csökkenthető lenne a bérleti díj. Nekünk taxisoknak minden forint számít!

Például: minek a plasztikkártya, a matrica a taxik szélvédőjén? Vagy húsz éve – nem tudom, pontosan mióta – vannak a plasztikkártyák. Évente kiadnak Budapesten – körülbelül – 5000 darabot, így mondjuk a húsz év alatt legyártottak 100 ezret. Mi pedig a húsz év alatt százezer darabot dobtunk a szemétkébe, ugyanis semmi szükség rájuk. Ezeket

senki ellenőrzi, senki sem kéri, sehol. Akkor meg minek?

Ugyanígy felesleges a matrica a szélvédőn! Senki sem nézi, senkit sem érdekel! A taxiállomás-ellenőrök is a rendszámot figyelik, annak az adatait ütik be a számítógépükbe. A matricát még ők sem nézik...

Ez csak két tétel a nagyon sokból, ahol ténylegesen lehetne takarékoskodni. Növekednek a kiadások, melyeket egy tollvonással átterhelnek a taxisokra!

Nem számít! Lehúzzák a huszonegyedik bőrt a huszadik után...

Horváth András

egy fix tarifa mellett. De nem úgy, hogy maradjanak ezek az alacsony, semmit sem fedező taxiárak.

- Mi az, amin változtatnál itt a fővárosban?

- Az ellenőrzésen tényleg szigorítani kellene. Rengeteg a feketén taxizó, a napi 2-4 órára bejelentett ember, akik persze 12-14 órát dolgoznak minden nap. Ha ezeket ki tudnák szűrni, mindjárt kevesebb lenne a taxi. De ellenőrizni kellene azokat a vállalkozásokat is, melyek kiadják a kocsikat. Ezek egyáltalán nincsenek kontroll alatt. Azt csinálnak, amit akarnak. Tevékenységükkel rontják a rendesen, normálisan dolgozó taxisok életét. Ezért tudnak 160-180 Ft-os tarifákkal dolgozni. A feltételek sem azonosak. Van, aki tisztességesen befizet mindent, van, aki ügyeskedik. Nekik így több marad, és ez így nem jó.

- Mit kellene a fővárosnak ellenőrizni?

- Például a munkaszerződéseket. Megkérdezni a taxistól, hogy alkalmazott, vagy tulajdonos? Ha nem tulajdonos, akkor mettől meddig szól a munkaszerződése? Megnézni, és ha csak a tegnapi van nála, vagy aznapra nincs bejelentve, abban a pillanatban le kellene foglalni az autót. Ma kamu szerződésekkel, vagy azok nélkül dolgoznak emberek. Semmit sem fizetnek. Sem tb-t, sem adót, semmit. Kihullottak már az ellenőrizhető rendszerből, de azért taxiznak tovább, és veszik el a lehetőséget a ma még tisztességes vállalkozóktól. Elmennek alkalmazottnak, valahogy ellébecolnak, mert semmit sem tesznek ellenük. Rádásul, mivel ma semmit sem fizetnek, nyugdíjuk sem lesz. Vagyis 20-30 év múlva a társadalom – másképp fogalmazva az adófizetők – nyakán fognak élni. Ez

nem megoldás. Jelenlegi keresetük épp arra elég, hogy nem halnak éhen, de később majd segíeyezni is kell őket. A mi befizetéseinkből, vagyis a közösből.

- Ha ifjabb ember lennél és valaki alkalmazotti státust ajánlana, belevágnál?

- Voltam én is egy ideig alkalmazott a Főtaxinál. Így képzeletbeli ifjabb fejjel sem szívesen lennék újra alkalmazott. Akkor persze nem is lehetett másképp, mert csak a Főtaxi, meg a Volántaxi volt, mint lehetőség. Ám az sem volt ideális megoldás. Egy alkalmazott soha nem úgy bánik az eszközzel, nem vigyáz úgy az autóra, és soha nem úgy bánik az utasokkal, ahogy kellene. Akkor hiánygazdálkodás volt. Az utas örült, ha nagy nehezen taxihoz jutott. Ma meg a taxis örül, ha utasa lesz. Megfordultak a dolgok, de ennek ellenére egy alkalmazott soha nem lesz olyan, mint egy tulajdonos.

- Mit szólnál ahhoz, ha a fővárosban egységes lenne a taxik megjelenése? Zavarna, vagy sem?

- Zavarna! Jó lenne megkülönböztetni a cégeket. Azt, hogy a taxiszin egyforma legyen Budapesten, azt még valahogy aláírnám, de akkor legalább legyen egy logó, ami megkülönbözteti a Cityt a Főtaxitól és a többiek-től. Mindenkinek van egy kiépített image-e, amit szeretne megtartani. Megdolgoztunk érte az elmúlt 30 évben. Ezt értük el, nem lenne ésszerű eltüntetni. Tehát, ha a Főváros jelzésében ott lenne legalább a City-pajzs, azt még el tudnám fogadni, ha e mellett megfelelő ellenőrzés és egységes tarifa lenne. Ez esetben még az egységes szabadjelző sem lenne olyan nagy probléma. De természetesen csak ebben az esetben.

Hangsúlyozom ismét: az egységes megjelenés és fix tarifa mellé nagyon komoly ellenőrzés kellene.

- Mit lehetne kezdeni az egyre szaporodó fehér rendszámú fuvarozókkal?

- Amit mondtam: több ellenőrzés kellene. Be kell ülni hozzájuk, tetten kellene érni őket, hogy ne lehessen letagadni a kontárkodást.

- Végül: te használsz-e taxiállomást, vagy ezek közül csak azokat, ahol sorotok van?

- Elsősorban azokat, ahol sorunk van. A többiek ugyanis foglaltak. Ott nem szívesen nézik az embert. Azon mindenképpen egyszer már változtatni kellene, hogy a pályaudvarokon csak a hiénák állhatnak meg. Sőt, most már az Andrassy úton az egyik, korábban mindenki számára szabad állomást is kisajátította egy társaság magának. Legutóbb be szeretett volna hozzám ülni egy utas, akit az onnan dolgozók közül egy elrángatott, hogy ezért ők külön fizetnek védelmi pénzt. Mármint a drosztért. Én velük nem tudom és nem is akarom felvenni a harcot. Pedig én is fizetek, igaz nem védelmi célból, a fővárosnak. Egyébként van, ahol lehetne ezt a hálózatot tovább bővíteni. Például az Oktogonnál lenne rá hely...

- Tapasztalataid szerint mennyi a beülős és rádión kapott címek aránya?

- Talán, ha az összfuvarszám 5-10%-a lehet a beülős, utcáról felvett utasok aránya. Ez például a '80-as évekhez képest óriási különbség. Akkor bárki megengedhette magának, hogy taxiba üljön. Ma az utcai fuvar ritka, mint a fehér holló.

- Köszönöm a beszélgetést, és gratulálunk a kiténtetéshez!

Sipeki József

- Kezdjük a beszélgetést a hagyományos kérdéssel, hogyan kerültél a taxi-kapcsolatba?

- 1982 februárjában váltottam ki a másodállásos magántaxis engedélyt, a KIOSZ-ban.

Akkor még volt utas bőven, jól is kerestünk, mégis 1985-ig vajudtam, mire ki merem lépni a Magyar Televízióból, ahol 1972-től dolgoztam. Ma már nevenséges, de akkoriban csak az számított tisztességes embernek, akinek munkahelye volt, és nem holmi maszekként zsákmányolta ki a munkásosztályt. Tehát 1985-től lettem főállású magántaxis, és az idén, 2012. elején döntöttem úgy, hogy belefáradtam, vagy inkább belefásultam az egészbe. Már nem találtam, és nem is kerestem a helyem a szakmában. Hogy miért? Arról majd később.

A fenti számokból kiderül, hogy 30 évet, azaz munkáséletem 3/4-ét, dolgoztam végig taxiként, taxisokkal. Nem bántam meg, és ha újra kezdeném, valószínű, hogy ugyanezt csinálnám, illetve talán a mai tapasztalataimmal egy-két dolgot másképp. Például sokkal jobban odafigyelnék arra,

hogy kibem bírom meg, és kiverném a fejemből azt a naivitást, hogy az adott szónak súlya van, de talán inkább térjünk vissza a megkezdett kronológiára.

1985 májusában választott meg az ÉRO Taxi tagsága elnöknek. 1987 novemberében az ÉRO Taxi és a LUX Taxi egyesült TAXIUNIO néven, mert még nem fejeződtek be a tárgyalások az Állami Biztosítóval a GÁBRIEL név használatát illetően. Ez a formáció is engem választott meg elnökének. Mikor az egyezkedések sikeresen lezárultak, felvettük a GÁBRIEL Taxi nevet, melyből sikerült országos hálózatot építeni. Ahol az Állami Biztosítónak megyei vagy nagyvárosi kirendeltsége volt, ott megalakítottuk a GÁBRIEL Taxit is. A teljesség igénye nélkül vegyük sorra a városokat, ahol GÁBRIEL Taxi alakult: Szegeden, Nyíregyházán, Egerben, Szekszárdon, Zalaegerszegen, Nagykanizsán, Kecskeméten, Békéscsabán. Ha valakiket kihagytam volna, azoktól elnézést kérek. Ezek a társaságok természetesen autonómok voltak, de szinte minden stratégiai kérdésben egyeztettünk. A bérszámfejtési és munkaügyi szolgáltatást mi biztosítottuk a részükre, itt Budapesten. A taxitársaságok egyesületekként működtek, és az egészet az Országos Gábriel Taxi Egyesület fogta össze. Mikor az ÁB már nem akart

fizetni a névhasználatért, akkor névhasználati szerződést kötöttünk a Yellow Pages-sel. Ez nem bizonyult szerencsés döntésnek, mert a Yellow Pages perbe bonyolódott a „sétáló ujjak” logó kapcsán Bodnár Györggyel, és noha a világon mindenhol az ő védjegyük ez a logó, Magyarországon nem lett az. Itt a Szaknvsoré lett. Ki is vountak hazánkából, nem kevés tartozást itt hagyva felénk, és ezzel megpecsételték sorunkat. Ugyanis a tagdíjak úgy voltak megállapítva, hogy arra a pénzre szükségünk lett volna, azaz fizetéseképtelenek lettünk.

1996-ban a Yellow Pages Taxi romjain felépítettük az akkori Tele5 Taxi utcára tett menedzsmenájével a Taxi 2000-et, melynek

Végre gazdag vagyok!

Ezüst a hajam...

Arany az erem...

Kövek a vesémben...

Cukor a véremben...

Ólom a lábamban...

Platina a csípőmben...

Mész és Vas az artériáimban... és

Kimeríthetetlen forrása vagyok a nemes gázoknak!

Nem gondoltam, hogy valaha is sikerül ekkora vagyont felhalmoznom!

igazgatójaként dolgoztam 2006 februárjáig, mikor is megváltam a cégtől. Itt az irányításom alatt dolgozott az Etikai Bizottság, a diszpécserszolgálat, valamint én állítottam össze a pályázatokat, azaz itt tanultam meg a pályázatírás csinját-binját. Az elvást követően a 6x6 Taxi marketingeseként folytattam tevékenységemet, ahol a feladatom a pályázatírás, a reklám, és a partnerekkel való kapcsolattartás volt. Talán a GÁBRIEL Taxinál, a 6x6 Taxinál, és a PENTA Taxinál – bár ott az elvást, egy kicsit „taxisra” sikeredett – eltöltött éveimre emlékszem vissza a legszívesebben, mind a közvetlen kollégáim, mind a tulajdonos velem szemben tanúsított korrektségével kapcsolatban. Bár a kollégákkal a Taxi 2000-nél, és a Buda-Tele5 Taxinál sem volt probléma. A legtöbbjükkel ma is tartom a kapcsolatot, sőt, többükkel kifejezetten baráti a viszonyunk.

A Buda és a Tele5 Taxi tulajdonosi köre 2008 szeptemberében keresett meg, hogy szükségük lenne rám, mint diszpécserközpont-vezetőre. Erre nem biztos, hogy mozdultam volna, de elmondták, hogy a City Taxival közösen szeretnék bevezetni a félcsendes, majd a néma címkiadó rendszert, és ennek a projektnek a vezetésével engem szeretnének megbízni. Ez már szép kihívás volt számomra, úgyhogy igent mondtam. 2000-ben volt szerencsénk látni néma címkiadó rendszert egy Zürichben működő ta-



Sipeki József (balra), Dudás Zoltán (jobbra)

xitársaságnál melyet az Indelco Ltd. fejlesztett ki, és melyet több nyugati városban a mai napig használnak. Tudtuk, éreztük, hogy ez a jövő! Ezt a címkiadó rendszert időközben a Kapsch cég megvásárolta, továbbfejlesztette, és Bécsben a taxisok már lassan 10 éve ezzel dolgoznak. A rendszer elkészült! A City Taxinál évek óta kifogástalanul működik, és tulajdonképpen csak a tagság elhatározásán múlik, hogy mikor lesz belőle néma címkiadó rendszer. Működött a Tele5 Taxinál is, de amikor a Rádió Taxi és a Tele5 Taxi „Holding Kft.”? lett, akkor az egész a szemétdombra került, 30 alkalmazott meg az utcára, de ez a téma egy könyvet is megtöltene, lépünk tehát át rajta...

Az „egyesülés” estéjén 100-nál több taxis gyűlt össze a Dráva droszton, és oda hívtak minket is, hogy azonnal csináljunk egy taxitársaságot, mert az tűrhetetlen, hogy a taxisokat birkának nézik, ide-oda lökdösik őket, és csak a pénzük kell, a véleményükre senki nem kíváncsi.

Így született meg a Penta Taxi, amely személyes kapcsolataimnak, és néhány kolléga, már-már a hőskort idéző összefogásának, és áldozatos munkájának köszönhetően nem egész egy hónap alatt olyan infrastruktúrával indulhatott el, amely alkalmas lett volna a félcsendes címkiadó rendszer kezelésére is.

Mindezt azért, mert elhittem, elhittük, hogy 700 taxis tényleg olyan pofont kapott, amitől rádöbben, hogy csak úgy oldhatja meg a problémáját, ha saját kezébe veszi a saját sorsának irányítását. Tévedtem! Vagy a pofon volt kicsi, vagy a közmondás igaz: „Ha fontos neked a célod, akkor megoldást találsz, ha nem, akkor kifogást!”

– Nagyon sok idő ment el a „társadalmi munkában”, vagy a mai szóhasználatban ingyen munkával, melyet a taxis érdekvédelemmel töltöttél. Megértete?

– Talán igen, akkor legalábbis nagyon lelkesen csináltam én is, a többiek is. Az érdekvédelmi munka a '80-as évek közepén nem hasonlított a rendszerváltás (vagy mi?) utánra. Kezdetben a KIOSZ, majd később az

Egy sokoldalú taxi...

Ezt a sokoldalú taxit Budakalászon az Auchan parkolóban kapta lencsevégre szemfüles kolléganőnk. Sokoldalú a taxi, mert akármelyik oldalát nézzük, másik taxi társaságot képvisel!



A taxisok leleményességének nincs határa... Vagy ez már nem is leleményesség?



Hátulról „kockás”, jobb oldalról City Taxi (ez egyértelműen látszik a felvételen), bal oldalról pedig Taxi 4-es. Lehet, hogy vett egy kis URH-rádiót Bécsben és tekergeti a kapcsolót a taxitársaságok között? Ott, ahol nem tudnak taxit küldeni, máris száguld a címre.

„Tessék beleülni, kezét csókolom, engem küldött a központ!”

Mi nem szívesen ülnénk bele...

IPOSZ keretein belül inkább a „homokozó kereteinek meghatározása” volt a fő feladat. A harc a drosztok használatának jogáért folyt, hisz azt akkor még csak a FÓTAXI, majd később a VOLÁN Taxi használhatta. Elvontunk foglalta a CB-rádiózás szabályainak kialakításával, hogy melyik társaság melyik alsó csatornát használhatja kizárólagosan, majd az átállással az URH-készülékek használatára.

Havi aforizma

A tényből kiindulva, hogy a Teremtő az emberek intelligenciáját korlátozta, igen sportszerűtlennek tűnik, hogy a hülyeséggel nem tette ugyanezt.

Adenauer

Mikor

már nyilvánvaló volt, hogy a KIOSZ megszűnik, az IPOSZ-ban, meg nem igazán volt helyünk. Rajtunk kívül a taxizáshoz senki nem értett, és lássuk be, hogy rajtunk kívül senkit nem is érdekelt. Hogy legyen hol a szakmai munkát végezni, megalakítottuk a BTI-t, azaz a **Budapesti Taxisok Ipartestületét**, ahol vezetőségi tagként dolgoztam. Volt munka, a taxisok nem kerestek rosszul, és ami a legfontosabb a taxisnak nimbusza, sőt presztízse volt. Klasszikus értelemben vett érdekvédelemre igazán nem is volt szükség, inkább az volt a feladat, hogy a magántaxi az állami taxi mellett megtalálja, illetve kialakítsa helyét a piacon.

1989-től azután megváltozott a világ! Sora szűntek meg a munkahelyek, egyre többen lettek munkanélküliek, egyre többen kezdtek el „taxizni”, és pillanatok alatt megszűletett a kényszervállalkozó fogalma. Ide aztán szépen lassan a taxizás egésze is belecsúszott, és véleményem szerint sajnos ma is ide tartozik. Hamar megéreztük, hogy nagy a baj, így 1990-ben megalakítottuk a Taxis Kamarát, melynek először az egyik elnökhelyettese, majd az elnöke lettem. A Gábrriel Taxi építése során szerzett tapasztalatoknak és ismeretsegeknek, no meg annak köszönhetően, hogy egy sor vidéki városban szinte egyik napról a másikra megduplázódott a taxisok száma, nagyon gyorsan országos szervezetté fejlődtünk. Megkezdődtek a tárgyalások a szakminisztériummal – akkor még volt ilyen (KHVM) – és sikerült is elérni az 1989/88-as MT-rendelet módosítását a 142/1992. (X. 27.) Korm. rendelettel. Ma is állítom, a rendeletmódosítás beváltotta volna a hozzá fűzött reményeket, ha benne marad a létszámkorlátozás. Azért, mert az felértékelte volna a taxiengedélyek értékét, hisz ha valaki elveszítette volna engedélyét, akkor kiszorult volna a szakmából. De ez már történelem, hisz egy önjelölt, szinte egyszemélyes taxis érdekvédelmi szervezet megtámadta az Alkotmánybíróságon a rendelet e részét, és az AB ezt meg is semmisítette.

Sajnos pályafutásom alatt több ilyen típusú érdekképviselettel vagy érdekképvisele-

vel is találkoztam, akik a szakmának hasznát nem hozták, viszont nagyon sokat ártottak. De erről sem beszélnek többet. 1994-ben megszületett a Kamarai Törvény, így nevet kellett változtatni, mivel a kamara nevet nem használhattuk tovább. Megszavaztuk, nevünket Magyar Taxis Szövetségre módosítottuk. Rövidítve ez volt az MTSZ. Itt

1996-ig töltöttem be az elnöki pozíciót, mikor is nem választottak újra. Nem szakmai, hanem „politikai döntés” született. Ezt nyíltan meg is mondták: azért nem választanak újra, mert elkezdtek építeni a Taxi 2000-t.

Igazából nagyon nem süjtött le a dolog, mert addigra

point elegendő lett az érdekvédelemből, ami nagyon sok munkával járt, természetesen társadalmival, hiszen a tárgyalásokra fel kellett készülni, anyagokat kellett összeállítani, ami nem kevés időt vett igénybe az amúgy is kevés szabadidőmből. Természetesen köszönet nem járt érte, sőt azt a pár balgát, aki tenni akart valamit, lehetett bírálni, ki lehetett kiáltani bűnbaknak, mert a taxisnak bűnbak mindig kell! A tulajdonosok, a vezetők, a tenni akarók, mindenki hibás, hogy a taxis ide került, hogy nem tud pénzt keresni. Nem akarom én felmenteni a tulajdonosokat, akik az üzleti haszonszerzés legegyszerűbb módját, az árcsökkentést választották. Nyilván hosszabb távon a szakma kárára, de hogy tudták volna ezt megtenni azok a csúnya tulajdonosok, ha a taxisok nem álltak volna sorba, felvételre várva az egyre

„ócsóbb” taxitársaságokhoz, hogy a tulajdonosnak befizethessék a tagdíjat?! Úgyhogy uraim, ébressz! Az érdekeit csak annak lehet megvédeni, akinek ilyen van és tudja, hogy mi az! A taxist önmagától a legprofibb, jól fizetett, főállású érdekvédő sem tudja megvédeni.

– Múltad külön fejezete a kamarai munka. Amiért szintén nem járt fizetség, csak kritika...

– 1994-ben a Kamarai Törvény életbelépésével megalakultak a kamarák, köztük a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, melynek kezdetektől kezdve tagdíjfizető tagja voltam, akár volt kötelező kamarai tagság, akár nem. Szeretnék eloszlatni egy félreértést: a kamara nem érdekképviseleti szerv, hanem gazdasági önkormányzat, és közttestület! A vezetői vá-

lasztott tisztviselők, és aki tag az választhat, és egyben választható is. Engem a kezdetektől a szakmai munka érdekelt, úgyhogy soha semmilyen „magasabb” posztra nem pozicionáltam magam. Maradtam mindig a műhelymunka közelében. Bár az elején osztályelnökségi tag voltam, de a későbbiekben oda sem jelöltettem magam, mert engem igazán a taxis szakmai kollégium munkája érdekelt. Tettem, illetve tettük a dolgunkat. Ha voltak éppen ügyeletes érdekképviseletek, akkor azokkal, ha nem, akkor nélkülük. Mozgalmas évek voltak, úgyhogy volt munka bőven. Csaták az önkormányzattal, hatósági maximált tarifa, illetve annak emelése, drosztrendelet, fix tarifa létszámlimit nélkül, többéves tárgyalássorozat a szabályozásról a 4-es csomag: a megfelelő drosztok, a megfelelő létszám, a megfelelő tarifa, és ami az egészet átfogja a szigorú ellenőrzés jegyében. Ennek alapvető fontosságát 1992-óta hangsúlyozom, hangsúlyozzuk és ma is meggyőződésem, hogy csak ennek a négy elemnek az egyidejű szabályozásával lehet rendet tenni a piacon. Minden egyéb, csak pótcselekvés, és a problémák elodázása, vagy elkenése. Az utóbbi három év az 1989/88-as MT-rendelet helyébe lépő, egyszer majd csak megszülető új kormányrendelet, valamint a hamarosan megjelenő önkormányzati rendelet egyeztetésével, illetve vitájával telt el. Hogy mi az eredmény? Az, hogy a problémakör egyáltalán napirenden van, hogy foglalkoznak vele, és talán egyszer megszületnek a szükséges rendeletek. Úgyhogy vajúdnak a hegyek, ma ez látszik, csak nehogy egeret szülnenek. Hogy miért

Egy fazon stoppol egy eléggé gyér forgalmú úton. Ráesteledik, az eső is szemerkélni kezd amikor meglát egy lassacskán felé közeledő fénycsóvát. A kocsit lassan mellé gurul, és emberünk meg sem várva hogy az megálljon, kinyitja a jobb oldali ajtót és beugrik, de megdöbbenve látja, hogy a kocsi-ban nem ül senki, és az szépen egyenletesen – bár elég lassan – halad tovább. Első megdöbbenéséből felocsúdva – arra gondolva, hogy itt legalább nem ázik – elnyújtózik az ülésen, és ekkor veszi észre, hogy az úton egy kanyarhoz közelednek.

Még mielőtt a kormányhoz tudna nyúlni, megjelenik egy kéz a semmiből és a kocsit a helyes irányba kormányozza, majd el-

tűnik. Az emberünk köpni nyelni nem tud a megdöbbenéstől, főleg amikor a jelenet a következő kanyarnál megismétlődik, majd újra és újra, ahogy épp az útírány megkívánja. Kisvártatva elérkeznek egy benzinkúthoz ahol a kocsit begördül a parkolóba.

A stoppos – aki ekkora már eléggé be van rezelve – félelmében meg sem várja, hogy a kocsit megálljon, kipattan és berohan a töltőállomásra. Megpillantja a pult mögött álldogáló kutast, és éppen belekezdene az el-képesztő történet elmesélésébe, amikor kinyílik az ajtó és belép két ázott férfi. Az egyik rápillantva azaszól a másiknak:

– Te Béla! Itt van az a csávó, aki beugrott a kocsi-ba, amikor toltuk...

mondom ezt? Azért, mert a szakmai tények nem politikai fogalmak, azokra nem lehet politikai válaszokat adni, illetve lehet, csak a politikai válaszok nem tudnak szakmai érveké válni. A fenti képtelenség miatt vajúdnak a hegyek.

- Azt hiszem, sokan tudják, ma már más területen tevékenykedsz. Lehet erről valamit tudni?

- Természetesen. Tavaly novemberben, mivel júliusban betöltöttem a 60. évemet, még el tudtam menni nyugdíjba, úgyhogy most nyugdíjas vagyok, vagy járadékos, vagy mi? Sajnos a pontos státuszomat nem tudom, mert januárban jól megkevertek engem is. Mikor 2010 szeptemberében, 59 évesen az utcára kerültem, az megviselt. Nem csak a létbizonytalanság miatt, hanem azért is, mert nem tudtam elképzelni, hogy én, aki állandóan pörögtem, reggel az elsők között voltam bent az irodában, és igencsak az utolsók között távoztam, mihez fogok kezdeni magammal? Az első gondolatom az volt, hogy mindegy, csak el a taxitól, és nem csak a Tele5 miatt. Hál' Istennek fent más-képp gondolták! Utólag látom, hogy kaptam az égiektől még egy évet a Penta Taxival, hogy kitaláljam azt, hogy mit kezdjek magammal, ha vége a taxinak. Persze az elején elhittem, hogy azok a taxisok, akik ott voltak a Dráva droszton komolyan gondolják, hogy jönnek, és saját kezükbe veszik a sorsuk irányítását. Nélkülük ugyanis halálra volt ítélve a dolog. Azt tudtam, hogy „szotyitaxit” nem csinállok, annak a létrehozásában részt sem veszek. Így meg milyen sansz volt? Magas tarifával, jó kevesen, amiért a mégis minket rendelő utasnak sokat kellett

várnia. Szerintem egy ilyen taxit milyen marketinggel lehet bevezetni egy olyan piacra, ahol erős túlkínálat van? Az is csuda, hogy egy évig húztuk. Eddig direkt nem mondtam neveket, de most kivételt teszek, kérlek jelenjen meg! Tehát ezúton is szeretném megköszönni Botyánszki Andrisnak, Devecseri Zsoltnak, Zsiga Sanyinak az önzetlen segítségét! Dávid Zolitol pedig itt is elnézést kérek a sárért, amit ott hagytunk. Bocsánat!

Na de vissza napjainkba. Már a Penta Taxi vége felé adódott egy álláslehetőség. Éjszakás nevelő tanárként (ha úgy jobban tesszik: portásként) elhelyezkedtem a Budai Magánkollégiumban. Jelenleg is itt dolgozom. Közben úgy döntöttem, hogy vén fejfel beülök az iskolapadba, és mivel eleget voltam a mikrofon, és a kamera innenső oldalán, és elég sok riportot is készítettek velem, most átmegegyek a másik oldalra, egy kicsit. Azaz, jelenleg az Atalanta diákja vagyok Média Moderátor szakon, amely négy féléves képzést jelent. Hadd dicsekedjek egy kicsit: az első két féléven túl vagyok, 4,78-as átlaggal. Szerintem nem olyan rossz egy vénembertől. Persze az életapasztalat rengeteget jelent. És hogy egy csepp időm se maradjon unatkozni, besegíttek a fiam számítástechnikai cégeinek a munkájába is. Hál' Istennek van tehát mit csinálnom, van miért felkelnem, és akkor a családról és az unokákról még nem is beszéltem. Azért persze figyelemmel kísérem a taxis szakmában folyó dolgokat, mert van, aki rajta hagyott a levelező listáján, és így bizonyos anyagokat megkapok. Köszönöm szépen!

És végül szeretném megragadni az alkalmat és elmondani, hogy miért volt az első gondolatom, hogy csak el a taxitól. Az egyik ok a most már több mint egyéves tárgyalássorozat a fővárossal. A végén már nagyon rosszul éreztem magam. Ennyi alakoskodáshoz, ami ott folyt, én már öreg vagyok. Persze a kör is érdekes volt, azt hiszem, hogy egy klasszikus időhúzó sem tudott volna összeállítani jobb csapatot. Főváros képviselői, taxitársaság-tulajdonosok, vezetők, érdekképviseltek, köztük olyan is, akinek semmi köze a taxihoz, valamint a kamara képviselői, akik a helyet is biztosították a tárgyalás sorozathoz.

Persze a döntéshozónak mindenkit meg kell hallgatnia, mindenki véleményét ki kell kérnie, és döntést kell hoznia, rendeletet kell alkotnia. De könyörgöm, nem egyszerre! A 4-5-ik alkalommal lehetett látni, hogy ez nem vezet sehová. Attól függően, hogy melyik tulajdonos mikor jött el, újra és újra visszakanyarodtunk már átbeszélte témákhoz és kezdtük az egészet előlről. Volt, aki eljátszotta a kellemetlenkedőt, na nem szakmai szempontból, csak úgy, és nem is mindenbe kötött bele, csak amibe lehetett. Az érdekképviseltek keresték a lehetőséget, hogy mivel tudják bizonyítani létjogosultságukat, és majd mit tudnak elmondani a tagjaiknak már ha, vannak, hogy mitől védtek meg őket. A tulajdonosok nyilván a saját érdekeiket képviselték, ami az, hogy minél később legyen rendelet, hisz addig vannak ennyien. Hiszen ha jó lesz a szabályozás és valóban 4000 körüli taxis marad a szakmában, aki tisztességesen meg tud élni, akkor a kiesők tagdíja hiányozni fog ám, és lehet, hogy egy-két taxicég, vagy több is, tönkremegy. Az én véleményem az, hogy a Főváros sem törte össze magát, hiszen ha fontos lett volna, akkor egy

Állatbarát taxis Fehéroroszországban

MÓKUSÁVAL EGYÜTT JÁR FUVARBA

A barátság egy életre meghatározó viszony, ám akadnak, akik az emberek mellett vagy helyett, az állatokkal alakítanak ki szoros kapcsolatot. A fehérorosz taxis két éve még katonaként talált egy babamókust, amit felnevelt, s ma taxisként állandóan együtt vannak. Mint kiderült, az ex-egyenruhás otthonában halakat is tart, és van macskája, utóbbival jól kijön Masikkal, a mókus.

A katonák sem szívtelemek. Mi sem bizonyítja ezt jobban, minthogy a Fehéroroszországban szolgálatot teljesítő Pjotr Pankratou két éve az erdőben rátalált a magára maradt csecsemómókusra. Magához vette és gondosan ápolta. Heteken keresztül négyóránként fecskendő segítségével etette és itatta. Az alapos gondoskodásnak köszönhetően a mókus megerősödött és életben maradt. Eközben annyira Pjotr szívéhez nőtt, hogy a férfi úgy döntött, megtartja. Nevet is adott befogadott állatkájának. A szőrös kis jószág a Masik névre hallgat.

Idő közben a hadseregből távozó Pjotr Pankratou a civil életben taxisként keresi kenye-

rét, ám mókusát mindenhol magával viszi. Van, hogy látható helyen utazik az autóban, de előfordul olyan is, hogy elbújik gazdája táskájában vagy a kabátja alatt. A sofőr nem mindenkinek mutatja meg az állatot, csak azoknak, akikről érzi, nem kelt bennük riadalmat és szívesen megismerkednek Masikkal.

A mókus a két év alatt egy alkalommal vett ki „szabadságot”, akkor megszökött, felmászott egy fára, de ezt csak kiruccanásnak gondolhatta maga is, mert rövid időn belül visszatért gazdájához és gondozójához.

Pjotr egy rádióriportban elárulta, nagyon szereti az állatokat. Otthonában 300 literes akváriumában különféle, csodás színű és formájú halakat tart. Emellett van egy cicája is, amit úgy nevelt, hogy Masikkal békésen meglegyenek, ne civakodjanak és ne is háborúzzanak.

Az állatbarát taxisofőrnek eddig nem adódott problémája abból, hogy állandó társával, Masikkal együtt szállítják az utasokat. Még jó, hogy a cicust és a halakat otthon hagyja, különben lassan az utasoknak nem jutna hely a taxiban.

Cash

LAPTOP JAVÍTÁS
LAPTOP VÉTEL
INGYENES BEVIZSGÁLÁSI
Számítógép Szerviz
a Moszkva térnél
1027 Bp. II. ker. Bajzsvivó 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
kiszáraztatva. Hibás laptop,
notebook, PC vétel realis áron.
A BEVIZSGÁLÁS DÍJMENTES
MINDEN ESETBEN!

idő után, mikor már a szakmai körvonalak látszottak, külön-külön ültek volna le az érdekeltekkel, és mivel ők a döntéshozók, megszületett volna a rendelet. Szerintem, ha nem is tudatosan, de az érdekképviseltek pont azt a szerepet játsszák el, amit a Főváros a forgatókönyvében nekik szánt. Tiltakozás, levelek írása stb., az idő meg halad, és hál' Istennek nem kell rendeletet alkotni. Az érdekképviseltek sikerként könyvelik el annak megakadályozását, hogy az „ilyen” rendelet a Közgyűlés elé kerüljön – pedig csak a felelősséget veszik le a vállukról –, miközben nem történik semmi. A kollégák közben egyre nehezebben tudják fizetni a fizetnivalókat, és egyre lejjebb csúsznak az adósságspirálban! Legalábbis a többségük! Lehet, hogy aki nem tartozik közéjük, azt gondolja, hogy nekik kéne kihullani, hisz pont ők „laknak bent” az autójukban, ők nagypályáznak, ők gépeznek, mert futnak a pénzüket után, és reménykednek a „feltámadásban”, azaz ők viszik el a fuvar azok elöl, akik „csak” tisztességesen szeretnének megélni. Nos, bármilyen rendelet is születik ők fognak kihullan! Sajnos, vagy hál' Istennek, attól függően, ki melyik kasztba tartozik! Lássuk be, hogy nincs szükség 4000 taxinál többre Budapesten ahhoz, hogy ebből a vállalkozásból

tisztességesen, nyereséget termelve meg lehessen élni.

Tehát 2000-2500 embernek ehhez ki **kell** hullani ebből a szakmából! Ezzel eddig – gondolom – mindenki egyetért! De Uram, ez a vállalkozók több mint 1/3-a, és aki kihullik, annak a megszületendő rendelet jó lesz? Meg lennének lepve... Persze ez az 1/3 kivetődik a taxitársaságokra is, ez eddig egyszerű matematika. De lehet, hogy ennél 2-3-4 taxitársaság vonzóvá válik, és az összes többire nem lesz szükség.

Hány taxitársaság van ma Budapesten?

Tisztelt Mindenki! El kell tehát dönteni, hogy tényleg rendet szeretnénk-e, és azt szeretnénk-e, hogy a taxizás a kényszervállalkozás fogalmából átkerüljön a vállalkozás fogalmába, vagy az a jobb, ha fennmarad a zavaros, mert abban azért lehet halásgatni. Akár kimondjuk, akár nem, akár bevalljuk, akár nem, a fenti kérdés az, amit mindenkinek a szakma résztvevői közül – de főleg azoknak, akiknek a rendelet kialakításában szavuk van – el kell döntenie. Beleértve az érdekvédőket is! Az nem lehet szempont, hogy azért olyan rendelet szülessen, hogy én meg az én autóm még beleférjen a rendelet kritériumaiba. De amit elsősorban el kell döntenünk, az, hogy a fenti két cso-

portból kinek az érdekeit védik, képviselik, mert mind a kettőt nem lehet! Ha megpróbálják, akkor csak az időhúzásban segítenek a Fővárosnak.

Bár a fentieknek nincs hurrá hangulata, de immár kívülről szemlélve a folyamatokat, tudatosan hangsúlyoztam elsősorban a problémákat, mert szerettem volna üzeni azoknak, akik tehetnek még valamit a szakmáért.

És végezetül nagyon köszönöm, és igazán hálás vagyok ezért a kitüntetésért! Nagyon örülök, hogy annak idején bekerültem ebbe a küzdelmekkel, és munkával teli szakmába!

Köszönöm minden kollégának, hogy együtt dolgozhattam velük.

Köszönöm azt a sok segítséget, együttműködést, tisztességet, amit tőletek kaptam.

Akiktől nem kaptam tisztességet, azaz tisztességtelenek voltak velem szemben, azoknak üzenem, nem nekem kell itélkezni! Erkölcsi dolgokban itélkezni az égiek dolga, és ők be is nyújtják a számlát! És ezek a számlák általában még az életben kiegyenlítődnék!

– Köszönöm a beszélgetést, gratulálunk a kitüntetésedhez, és egyben nagyon sok sikert kívánunk a továbbiakhoz!

Szárnyas Gyula (Főtaxi 1555)

Jogosítványomat még az MHSZ keretein belül szereztem. Ezért aztán „hálából” bevittek katonának. Bár a honvédségnél már vezettem, de amikor leszereltem, mégis visszamentem diszpécsernek eredeti munkahelyemre, a Labor és Műszeripari Művekhez. Később megszereztem az oktatói engedélyt és elmentem autóvezetést oktatni az ATI-hoz, a Szőnyi útra. Szép időszak volt, de az egyik kollégának volt egy csúnya balesete, mely minket is elgondolkodtatott. Az akkori vezetők ugyanis azt mondták, hogy ne idegeskedjünk, ők majd megvédenek bennünket. Na ebből nem lett semmi. A kolléga, bár nem is ő volt a hibás, mégis kapott két évet, mert az oktatója által elütött motoros meghalt. Bár a kiszabott büntetését felfüggesztették, nekem elegendő lett ebből. 1975 szeptemberében tehát úgy döntöttem, jelentkezem a Főtaxinál a Kertész utcában. Felvettek. Talán én voltam az egyetlen, aki egy napot sem töltött garázsszolgálatban. Szerdán felvételiztem Sárkány Ernőnél és másnap már dolgoztam az utcán. Akkor 6 egység és ezeken belül nagyon sok csoport volt a Kertészben. Két év után előbb brigádvezető lettem, majd a nyugdíjba vonuló csoportvezetőt váltottam '81-ben vagy '82-ben, már nem emlékszem egész pontosan. Egész '89-ig ment minden a maga medrében, amikor az összevonások miatt átkerültünk a Ciprus utcába. Én bizonyos családi okok miatt elmentem a cégtől és egy teljesen más jellegű vállalkozásba

visszakerültem a Ciprus utcába, ahol két hétig „egyszerű, mezei taxi” voltam. Azonban a Révi Zoli tudta, hogy korábban mi mindent lehetett rábízni, így kinevezett csoportvezetőnek. Ez ugyan a pluszfeladatok miatt púp volt a hátamon, de mégis szívesen csináltam, mert engem szerettek az emberek. Ahogy mondani szokták: kemény voltam, de igazságos. Kiálltam igazukért bárkivel szemben. „Hivatalból” az URH Bizottság tagja lettem. Amíg meg nem szűnt az a fajta Főtaxi, csoportvezető, illetve szak szervezeti megbízott voltam. Heti elszámolásban dolgoztunk, így nálam csütörtök 16 órakor volt az elszámolás. Aki nem jött be időben a pénzzel, vagy ennek okát nem jelezte nálam előre, azt leszedtettem, vagyis nem dolgozhatott. A tiltás egész hétvégére szólt, mert én hétvégén soha nem dolgoztam, és nem is lehetett sehogy sem elérni. Ez valóban nagy kitolás volt, de hatásosnak bizonyult, mert nálam soha nem volt aztán késői elszámolás. Egy-két emberrel ezt megcsináltam, aminek híre ment, és csütörtökön mindenkitől ott volt a pénz. Aztán amikor már végleg megszűnt az a fajta üzemenlési forma, megszereztem a vállalkozói vizsgát, és azóta így „boldogítom” a Főtaxit.

– Milyen autóval dolgozol jelenleg? Ez megfelel majd a megszületett fővárosi elvárásoknak?

– Egy Lacetti kombim van, és ma sajnos úgy tűnik, hogy a csomagtartó-

kezdtem. Majd '94-ben megint

méret miatt nem felel majd meg az elvárásoknak.

– Cserélsz?

– Ez attól függ, mikor vezetnek be a szigorítást. Most 61 éves vagyok. Az autóm idén lesz 5 éves, még egy év hitel van rajta és ezzel még egy évet lehet repterezni. Attól függ tehát a csere és a folytatás, hogy állunk majd anyagilag. Ha nagyon nem jól, akkor kénytelen leszek még egy pár évet taxizni, és akkor ezek szerint cserélnem kell az autót.

– Újat vagy használtat tervezel?

– Még ezt sem tudom. Én nem nagyon bízom a használtban. A jelenlegi, 2 literes, dízel autóm is jelentős kedvezménnyel sikerült újonnan megvennem, mert a zöld-metál színe miatt nem vitték el. Én sem akartam, de amikor a nejem meglátta, azt mondta, hogy ezt válasszuk!

– Mi a véleményed az eddig kiszivárogtatott fővárosi taxisabályozási tervekről?

– Púp a hátunkra! Ebben a tervezetben semmi olyat, ami számunkra lényeges lenne, nem vesznek figyelembe. Eleve nem a színnel, vagy a taxi csomagtartó-méretével

**A nagyapa meséli az unokáknak:
Amikor én kisgyerek voltam, az anyám adott 10 forintot és elküldött vele az üzletbe. Hoztam két kenyeret, két tejet, egy rúd szalámit, egy csomag bonbont, két tábla csokoládét, 10 tojást, és még maradt valami a körhintára is... Ma már ez lehetetlen! Az egész boltot telerakták azokkal a rohadt kamerákkal...!**

HOPPÁ!

TAXI⁴®

Tel.: 4-444-444

Teljesen kezdő taxis kollégák részére

6 hónapon keresztül

50%-os tagdíjkedvezményt adunk!

TAXI⁴®

- URH rádiót térítésmentesen
 - Szabadjelzőt biztosít számodra:
 - POS terminált
- (Ja és nálunk nincs kaúció!)

Jelentkezés minden kedden 9 órakor, Bp., XIV. Németpróna u. 35.
Információ: 06-20-911-4720

2013-tól kötelező !!!*

Ne késlekedj, előzd meg a többieket!
Ha nincs bankkártya elfogadó POS termináloed a TAXI 4-től vehetsz, vagy bérelhetsz !

FONTOS !

Terminállal még nem rendelkező vidéki, vagy kisebb budapesti taxicégek figyelem!
„Félcsendes címkiadás kezelésére képes, modern INGENICO POS bankkártya elfogadó terminálokat kínálunk eladásra vagy bérleti konstrukcióba. Akár 50-100 db-ot is tudunk adni.



* Az új taxisrendelet tervezete szerint.

Információ: 06-20-911-4720

Hírek – információk – október**BKIK Taxis Szakmai Kollégium**

A BKIK Taxis Szakmai Kollégiuma szeptemberben, októberben az érdekképviseletek és taxicégek bevonásával tovább folytatta az egyeztetéseket a főváros vezetése által már második alkalommal elnapolt taxirendelet-tervezet részleteinek kidolgozása tárgyában. A rendelet-tervezet szakmai véleményezéséről, az esetleges újabb szakmai javaslatokról – többségi álláspont kialakításának hiányában – még korai lenne részleteket közölni. Így – egyelőre – csak a BA Zrt. részére elküldött és a fővárosi taxis szakma részéről – végre – egységes támogatással bíró levél tartalmával tudjuk megismertetni olvasóinkat.

Manel Moreno

úr részére

Budapest Airport Zrt.

Tárgy: A városi taxik számára biztosított puffer parkoló helyzete.

Tisztelt Manel Moreno Úr!

A Taxis Szakmai Kollégium 2012. augusztus 30-án kibővített ülést tartott, amelyre meghívást kaptak a fővárosi taxitársaságok.

Az ülés egyik napirendi pontjaként a Liszt Ferenc Repülőtér I-es termináljának bezárását, valamint a II-es terminál forgalmi rendjében bekövetkezett változások, a puffer parkolóra gyakorolt hatásait, valamint az annak használatával kapcsolatos gondokat érintették.

A jelenleg érvényben lévő rendet 6 évvel ezelőtt közösen alakították ki az akkor a piacon lévő taxi társaságok és a repülőtér képviselői.

Tekintettel arra, hogy mára majdnem 20 taxi vállalkozás dolgozik a Fővárosban, a korábbi 10-el szemben, az akkori rendszer idejétmúlt, és ellenőrizhetetlen, a parkoló pedig szűk, miután az utasforgalom a Liszt Ferenc Repülőtér II-es termináljára koncentrálódott.

Az ülés résztvevői ezért a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarát

bízták meg, hogy az alábbi pontok tekintetében folytasson egyeztetést a BA Zrt. képviselőivel:

Nagyobb területet, ezáltal több férőhely kialakítását kérjük.

A cégek létszáma szerinti újra felosztását, amelyet jól látható felfestéssel jelöljenek meg.

A terület kijelölésénél kérjük azt is figyelembe venni, hogy a megváltozott forgalmi rend miatt a cégekhez nem tartozó, de taxi rendszámmal dolgozó vállalkozók szintén ezt a várakozó pontot használják az utóbbi időben.

Kérjük annak biztosítását, hogy a parkolót a budapesti és érvényes engedélyekkel rendelkező taxik használhassák. Tekintettel arra, hogy a Budapesten kívüli taxik szintén előszeretettel használják a repülőtéri puffer parkolót várakozásra. A nagy számban ide érkező vidéki kollé-

gáknak egyéb parkoló kijelölését javasoljuk.

Változatlanul a segítségüket kérjük a higiénés állapotok normalizálásához. A sokszor többórás várakozásoknál elengedhetetlenül szükséges lenne a mobil mosdó, WC elhelyezése.

Említésre méltó a változatlanul rengeteg kellemetlenséget okozó, illegális tevékenységet folytató „taxis vállalkozók” feltűnése, illetve parkolása a puffer parkolóban

Összegezve kérjük a Tisztelt BA Zrt. Vezetőségét, hogy továbbra is biztosítsa a szerződésen kívüli szolgáltatók minőségi várakozási körülményeit. Az ezt rögzítő szabályok kidolgozásában és az érintett vállalkozásokkal történő egyeztetés folyamatába a BKIK VI. Osztálya felajánlja közreműködését

Budapest, 2012. augusztus 30.

**Potsubay Dóra sk. elnök
Ipari Tagozat**

Dudás Zoltán sk. elnök

VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály

Tamás Miklós sk. elnök

VI. Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztály

Taxis Szakmai Kollégium

Tévedéseink és hibáink

Az, hogy nem vagyunk tévedhetetlenek, vagy hibátlanok, mindnyájunk számára nyilvánvaló. De hibáinkat kijavítani és tévedéseinket lehetőleg kevesebbre szorítani alapvető, hogy boldoguljunk az életben. Szakmánk, a taxifvarozás területén ugyanakkor az elmúlt 20-25 évben sokkal többet hibáztunk meg tévedtünk a kelletténél. És nem tanultunk belőle. Ezért tartunk ma ott, ahol...

Tévedtünk, amikor azt hittük, hogy a 2000-ben megállapított maximált tarifát majd hozzáigazítják a mindenkori inflációhoz. Erősítette meggyőződésünket, hogy az első évben (1999 után 2000-ben) ez megtörtént (200-ról 240-re nőtt a kilométerdíj).

Hibáztunk, amikor reménykedtünk, hogy egyszer majd valaki magától lép ebben az ügyben és a tarifáinkat a valóságos környezethez igazítja.

Tévedtünk, amikor azt hittük, hogy a jogszabályalkotók tisztában vannak a problémáinkkal, és

majd megoldják azokat. Úgy véltük, hogy a mi belső gondjaink kívülről is látszanak. Pedig nem. Kívülről csak az látszik, hogy a taxik állnak a droszton, rendelésre két perc alatt megérkeznek, aránylag olcsón elvisznek a megadott helyre, számlát adnak, hol itt a probléma?

Hibáztunk, amikor nem hívtuk fel a rendeletalkotókat, hogy nagy a baj! Valóban állunk a droszton – órákig. Valóban állunk a droszton – amelyikre odaengednek. Tényleg két perc alatt megérkezünk – mert túl sokan vagyunk. Tényleg alacsony tarifával járunk – és ebbe belegebedünk...

Tévedtünk, amikor úgy véltük, hogy majd adóinkat minimalizálni fogjuk, mert óra nélkül visszik az utast. Aztán egyre több lett a céges

fuvarunk, ahol ezt nem tehetjük meg. Meg a számlás. Meg a bankkártyával fizető. Készpénzes fuvarjaink a minimumra csökkentek.

Hibáztunk, amikor nem vettük számításba, hogy bevételeink nagy része „könyvelt” bevétel lesz. Vagyis valahol, valamilyen nyoma van. Visszakereshető és ellenőrizhető. Számonkérhető.

A részeg a villanyoszlopot rázza:

– Engedjenek be!

Odalép a rendőr, megkérdi:

– Mit csinál itt, jóember? Be akar menni?

– Hát persze, de nem engednek be!

Felnéz a rendőr:

– Pedig itthon vannak, ég a villany!

* * *

Hadgyakorlaton kiküldenek egy katonát az ellenség vonalai mögé, hogy álcázza magát, és jelentse az ellenséges csapatmoz-

Tévedtünk, amikor azt hittük, hogy örökre beleférünk az áfamentes kategóriába. Nem számoltunk vele tarifáink képzése során sem. Ötmillió forintnál úgysem teszünk többet az órába egy év alatt. Ugyanakkor ma már az átalányadózó vállalkozó jövedelemhányada a minimálbért sem éri el. Egy darabig még lehet azal hitegetni bárkit, hogy mi hatékonyabban dolgozunk. De legálább magunkat ne csapjuk be...

gásokat. Rendben megy is a dolog, ám egyszer csak az őrszem feladja álcázott megfigyelőhelyét, és elkezd ugrálni. Később a parancsnoka felelősségre vonja.

– Egy fatörzsnek álcáztam magam – mentegetőzik a katona. – Nem is volt semmi gond, bár először egy csapat galamb telepedt rám, aztán meg egy kutya lepisilt. Utána azonban két mokus futott fel a nadrágszáramon, és azt véltem hallani: „Te, az egyiket együk meg most, a másikat tegyük el télire!” – Na, ezt már nem bírtam!

Hibáztunk, amikor nem követtük az asztalt csapkodva, hogy az általunk felhasznált üzemanyag áfája levonható legyen. Ma már jóformán az egyetlen szakma vagyunk, amely legnagyobb költségtételéből, az üzemanyagból nem igényelheti vissza az áfát.

Tévedtünk, amikor úgy véltük, hogy ugyanazon tarifából (vagy még alacsonyabból), amellyel lelobbant húszéves betegágyak dolgoznak, nekünk a legújabb luxusocsiat kell fenntartanunk.

Hibáztunk, amikor nem hívtuk fel társaságunk figyelmét arra, hogy az utasok nagyrésze az a célja, hogy eljusson A pontból B pontba – és ehhez nem igényel az átlagosnál jobb, nagyobb, újabb kocsi. Hiba volt, amikor nem szólaltunk meg, hogy ne kényszerítsenek bele ilyen beruházásba.

Tévedtünk, amikor bevételeinkből véltük könnyedén fedezni a hitelre vett munkaeszköz részleteit. A részletek ugyanis drasztikusan nőttek, miközben bevételeink csökkentek.

Hibáztunk, amikor jövedelmünket állandónak véelve mindent hitelre vásároltunk. Úgy éreztük „jár nekünk” a nagyobb ház, a korszerű autó, az elektronikus kutyák tömkelege. Istenem, mennyire hatása alá kerültünk a reklámoknak!

Tévedtünk, amikor valamikor 20-25 évvel ezelőtt az első huszast odaadtuk a londonernek egy repteres fuvarért. Azt hittük, ezzel jobb lesz nekünk. Tévedésünkért azzal fizettünk, hogy ma már semmilyen komolyabb megrendelést nem lehet szerezni „visszapörgetés” nélkül.

Hibáztunk, amikor felszámoltuk a jól működő érdekképviselőteinket. Úgy véltük, mi tudjuk képviselni saját magunkat is. Mára kiderült, hogy ez nem működik.

Tévedtünk, amikor amikor azt hittük, hogy megegyeznek az érdekeink. Aztán azzal kellett szembeeselnünk, hogy az ötezer taxinak tízezerféle igénye van. Más

akar a főállású és más a nyugdíjas. Más a vállalkozó és más az alkalmazott. A „munkaadó” bt-kről és kft-kről, a „rendszámbeadókról” nem is beszélve.

Hibáztunk, amikor az elmúlt évek során mindent alárendeltünk a csapathoz tartozásnak. Hibánkért azzal fizettünk, hogy ma már az utcán integető utasokból nem tudnánk megélni. Mert nincsenek.

Tévedtünk, amikor tarifánkkal a telefonos megrendelőknél kedveztünk. Amikor üres órával állunk ki. Amikor még várunk is 10-15 percet ingyen. Teljesen alárendelt helyzetbe kerültünk így...

Hibáztunk, amikor hagytuk, hogy csapatunk a költségek folyamatos emelkedése ellenére ne emelje, hanem csökkentse, vagy legalábbis szinten (alacsony szinten!) tartsa tarifánkat. Autóparkunk lerobbant állapota többek között ennek köszönhető.

Tévedtünk, amikor újra és újra a tarifa-droszt-létszám-ellenőrzés

egyidejű rendezését kértük, követeltük. Ez így túl nagy falat, és nem csak nekünk. Egy elefántot nem lehet egybe lenyelni. De falatonként...

Hibáztunk akkor is, amikor azt hittük, hogy nálunk a bölcsek köve. Azt gondoltuk, hogy ha már nem is tudjuk megoldani a gondjainkat, legalább tudjuk, hogy mik azok. Ugyanazokat a köröket futjuk évek óta. Ha elővesszük e lap tíz,

vagy akár húsz évvel ezelőtti példányait, ugyanazok a problémák köszönnek vissza! Nem tudunk megújulni, nem tudjuk hűvös fejjel kívülről szemlélni szakmánkat. Másoktól várjuk a megoldást, pedig tulajdonképpen azt sem tudjuk mi a gond...

Tévedtünk, és még most is tévedünk, amikor nem merünk elfogadni egy drasz-

tikus központi áremelést utasainkat félve. Átmeneti visszaesés után ismét fuvarozhatánk őket, ez minden eddigi tarifarövelésnél így volt. Gondoljuk csak el, 1982-ben 8-7-2-vel kezdtünk. Ma 300-240-60 a tarifa. Legalább harmincszorosára emelkedtek a díjaink 30 év alatt. De ebből az utolsó tizenkét év kiesik, mert a maximált tarifát befagyasztották. Milyen komoly költségnövekedés volt 12 év alatt? És akkor nem „merünk” elfogadni egy újabb emelést?

Hibáztunk és most is hibázunk, amikor megpróbálunk a fejegetés, az erő pozíciójából tárgyalni a rendeletalkotókkal. Miután ők a hatalom birtokosai, és sikeresen rádöbentettük őket, hogy úgysem tudnak mindenki kedvére való rendeletet alkotni, hát majd döntenek a maguk szája íze szerint. De valószínű, hogy ez nekünk nem fog izleni majd...

Attól tartok, nincs tovább. Nincs több tévedési lehetőségünk, mert belepusztultunk. Söpörjük le az asztalról az eddigi megoldási javaslatainkat, mert nem működnek. Keressünk új megközelítési utakat. Bátran vállaljuk fel, hogy új nézőpontból közelítjük meg a szakma működését. Például valaki is megkérdezte az utazóközönséget arról, hogy neki mi felelne meg? Nem csak úgy alkalmanként odavetve, hanem reprezentatív, értékelhető felmérés útján! Nem ez lenne a legfontosabb? Szolgáltatók vagyunk, megrendelőink, utasaink elégedettsége a mérce. Társasági és teljes szakmai szinten egyaránt. Hogy holnap is velünk utazzanak... **NZ**

Milyen változások vannak?

KÉSZÜLJÜNK A TAXI VIZSGÁJÁRA

Fővárosi Önkormányzat Adóosztály

Újdonság, hogy „nullás” papírt kell beszerezni a taxi levizsgáztatásához. Az igazolás díja 3000 forint, mely összeg befizetésére egy csekket nyomnak a taxis kezébe, amivel el kell ballagni az első postára. Majd vissza az Adóosztályhoz...

Ezt megelőzhetjük, ha előzetesen átutaljuk ezt az összeget az Önkormányzat számlájára! Kedvezményezett számlaszáma: 11784009-15490012-03470000 Kedvezményezett neve: Fővárosi Önkormányzat Eljárási Illeték Számla. Ne fejtjük el feltüntetni az adószámunkat és az átutalás indokát (taxivizsga). Korábban már javasoltam, célszerű a Bárczy István utcai Adóosztályt a Városház utca felől megközelíteni és ott leparkolni. A taxinak ingyenes a várakozás a Városház utcában!

Budapesti Közlekedési Központ

Itt a legfontosabb változás, hogy nem lehet készpénzzel fizetni! A taxiállomás- engedély díját (30 000 forint + áfa = 38 100 forint) a helyszínen csak bankkártyával lehet rendezni! Ha nincs a számlánkon annyi pénz, akkor itt is kezünkbe nyomnak egy csekket, és irány a közeli OTP. Aztán vissza a

Rumbach Sebestyén utcába...

Megspórolhatjuk a sétát, ha előzetesen teszünk a kártyánkra elegendő összeget. Mit kell magunkkal vinni a Budapesti Közlekedési Központ Igazolásának kiadásához, amelyet majd viszünk magunkkal a taxiautó vizsgáztatásához?

1. Fővárosi Önkormányzat Adóosztály igazolása
2. Forgalmi engedély
3. Fővárosi Közlekedési Felügyelet Taxi engedélye (nagy sárga)
4. Nemzeti Közlekedési Hatóság Igazolólapja (kicsi fehér)
5. Vállalkozói igazolvány

Nemzeti Közlekedési Hatóság

Itt nincs változás az egy évvel ezelőtti taxivizsgáztatáshoz képest, ezért csak azt ismétljük meg, milyen okmányokat kell magunkkal vinni.

1. Személyi igazolvány
2. Taxiengedély
3. Forgalmi engedély
4. Kötelező biztosítás
5. Budapesti Közlekedési Központ igazolása
6. Taxióra Hitelesítési Bizonyítvány
7. Nemzeti Közlekedési Hatóság Igazolólapja.
8. Taxióra infójelentés

Juhász Péter

Előzetes letartóztatásban a támadók

Félholtra verték a taxist

A bíróság elrendelte előzetes letartóztatását annak a két román férfinak, akik 2012. szeptember 19-én hajnalban, Kiskunhalason taxit rendeltek, majd a közeli tanyára vitették magukat. Útközben a sofőrt fojtogatták, majd autójából kirángatták és félholtra verték, 250 ezer forintnyi pénzt magukkal vitték. A törvényszék tartva az eljárás meghívásától, valamint a bűnismétlés veszélyétől, elrendelte a személyi szabadságot korlátozó intézkedést.

Idénymunkából élt Magyarországon az a két – magyarul jól beszélő – román férfi, akik szeptember 18-áról 19-ére virradóan Kiskunhalas kocsmáiban iszogattak. Hajnalra elfogyott a pénzük, akkor fogant az ötlet, valahonnan szerezzenek pénzt. Az elhatározást tett követte: taxit rendeltek és a sofőrt arra kérték, hogy a közeli tanyájukra fuvarozza őket.

Beszálltak az autóba és Pirtó felé tartottak. A főútról már letértek, amikor egy erdős, kietlen részen a hátul ülő férfi lefogta az 57 esztendő R. László fejét és fojtogatni kezdte. Társa ugyancsak ütlegelni kezdte a volánnál ülőt, akinek annyi lélekjelenléte még volt, hogy az autó motorját leállítsa és a slusszkulcsot magához vegye. A megtámadott vállalkozó úgy gondolta, ebből a helyzetből csak úgy menekülhet, ha az autóból kiszáll és futni kezd. Ez nem teljesen sikerült. A kocsit ugyan elhagyta, de a két támadó utánaeredt és az autó előtt ismét ütni, rúgni kezdték. R. László ennek hatására a földre esett, ahol igyekezett védeni magát. Összegörnyedt, de a két férfi brutálisan összeverte, végül eszméletét veszítette. A támadók csak ekkor hagytak fel a veréssel. A rablók az autót átkutatva megtalálták a taxis tárcáját, benne 250 ezer forinttal, amely alkatrészválsárlás miatt volt a pórul járt sofőrnél. Ezt magukhoz véve gyalogosan távoztak a helyszínről.

Az eszméletlen, félholt férfi később magához tért, akkor kért segítséget a mentőtől, majd értesítette a rendőrséget is a történetéről. A mentők felsőtesti és koponya-sérülésekkel szállították az áldozatot a kórházba a sürgősségi osztályra, ahol súlyos, életveszélyesnek minősítették sérüléseit. Állapotát stabilizálták.

A rendőrség nagy erővel kezdett a forrónyomos üldözésbe, mint azt megtudtuk Nyikos Tamástól, a Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság szóvivőjétől. A főhadnagy érdeklődésünkre elmondta: A sértett által adott személyleírás alapján kezdtek a támadók keresésébe. A felderítésbe azonnal bevonták a megyei erők mellett a városi rendőrkapitányságok munkatársait is. Ennek meg is lett az eredménye, pár órával később Kiskunmajsán tűnt fel a két gyanúsított. A járőrök előbb igazoltatták a két személyt, majd előállították a kapitányságra, ahol az elkövetkezendő órákban megtörtént a helyszínen talált nyomok alapján az azonosításuk is. A két támadó 24 illetve 33 éves. Egyikük büntetett előéletű, korábban már nagyon elleni bűncselekmény miatt jogerősen elítélték, büntetését leültötte.

A rablással gyanúsítottak beismerték tettüket. A nyomozás vezetői úgy határoztak, hogy bűnügyi őrizetbe veszik őket, majd javaslatot tesznek az ügyészségnek, tegyen indítványt a törvényszéknek nevezettek előzetes letartóztatására. A nyomozást felügyelő ügyész ezt támogatta, így a bíróság elrendelte a gyanúsítottak 30 napos letartóztatását.

R. László a rablás során elharapta a nyelvét. A fejét ért ütések, rúgások hatására arca a felismerhetetlenségig eltorzult, duzzanatoktól vörös-lila színűre puffadt. A teljes felépülése heteket vehet igénybe.

A taxisoknál többnyire csak váltópénz található. Az utóbbi időben, ha valakinek nagyobb összeg jött össze, azt nem tartja magánál, pontosan az ilyen és hasonló esetek elkerülése végett.

R. Lászlónak nem volt szerencséje, ráadásul a halasi taxisoknak nincs rádiójuk, így csak mobiltelefonon tudnak egymással kommunikálni. Ez esetben erre az áldozatnak nem volt módja.

A két előzetes letartóztatásban lévő gyanúsított ellen közfeladatot ellátó személy sérelmére elkövetett rablás miatt folyik az eljárás, amelyet a Büntető Törvénykönyv kettőtől nyolc évig terjedő szabadságvesztéssel fenyeget. A minősítő körülmények, miszerint mindezt különös kegyetlenséggel, nyereségvágyból, előre megfontoltan követték el, a bíróság súlyosbító tényezőként veszi figyelembe. Nem is szólva arról, hogy a közfeladatot ellátó személyeket fokozott jogi védelem illeti meg. Mindez azonban mit sem javít R. László állapotán.

k.z.t.

Milyen határértékre állítják a sebességmérő készülékeket?

A kérdéssel a 410/2007 számú kormányrendelet foglalkozik. A lényeg röviden: ketté kell választani a sebességmérést a helyszíni bírság esetére, illetve az objektív felelősség (közigazgatási bírság) témakörére. Az első esetben ha megállít a rendőr, akkor ott a helyszínen kiszabja a bírságot. A második esetben nem állít meg a rendőr, hanem küldi a büntetést a tulajdonosnak, akit a rendszám alapján keresnek meg.

Helyszíni bírság

Itt mindössze 3 kilométer/óra a megengedett sebességtúllépés, ez a tűrőhatár. Lakott területen belül akár már 54 kilométer/óra sebességnél is büntethetnek! De erről már a helyszínen tudomást szerzünk, hiszen megállít a rendőr, nem kell hetekig idegeskedni, mennyi lesz majd a büntetés. Ezek a régebbi készülékek, amelyek nem tudják még rögzíteni a helyszínt, ezért állít meg a rendőrfőnök, hogy egyértelmű legyen, mikor, hol történt a sebességtúllépés. A pontos büntetési összegről az említett kormányrendeletben találhatunk részletes ismertetést (lásd: Taxisok Világa szeptember, 16. oldal).

Objektív felelősség

Itt már modern készülékeket alkalmaznak, amely minden adatot rögzít, és azokat azonnal, emberi beavatkozás nélkül küldi be a műholdak segítségével a rendőrség központi rendszerébe. Egyértelmű, mikor, hol történt a sebesség túllépés. Itt már nem lehet egyezkedni – mint régen –, hogy „Engedjen el, Biztos úr, meghálálom...”

100 kilométer/óra sebességig 19 kilométer a tűrőhatár. Tehát 50-es tempónál 69-től mér a készülék, 70-es táblánál 89-től. 100 kilométer/óra fölötti engedélyezett sebesség túllépésénél százalékban mérik a tűrőhatárt.

Juhász Péter

Még fiatal ügyvéd voltam, éppen megkaptam az irodámat és vártam a megrendeléseket. Kis idő múlva az üvegajtómon keresztül emberi árnyékot vettem észre, s úgy gondoltam, az első ügyfelemre jó benyomást kell tennem, ezért felvettem a telefonkagylót és képzelt beszélgetésbe kezdtem. Valahogy így hangzott: – Igen, Mr. John, megpróbálok időt szakítani az Ön jelentéktelen kis ügyére is, csak az az igazság, nagyon elfoglalt vagyok, hisz tudja, sok a megbízóm. – Ekkor letettem a kagylót, és gondolván, hogy nagy hatással voltam első ügyfelemre, így szóltam:

– Jó napot! Kérem foglaljon helyet! Miben lehetek szolgálatára?

– A telefonszerelő vagyok, jöttem bekötni a vonalat...!

*** * ***

– Mi az? Betezsem, kemény, kiveszem, puha és csöpög a vége?

– Tejbe mártott kifli...

Adószám-felfüggesztés és következményei...

A taxiállomás-használati engedély kiadása során az ügyintéző ellenőrzi a központi nyilvántartásban az egyéni vállalkozó vagy cég jogállását. Ennek során néhány kolléga azal szembesült a közelmúltban, hogy adószáma felfüggesztésre került, ennek okán nem kapta meg a drosztengedélyt.

Az adószám felfüggesztésére 2006 óta van mód, eredetileg a fiktív székhelyű vállalkozások kiszűrésére hozták létre ezt a jogszabályt. Ma már a **bevallások elmulasztása, vagy az adók és járulékok befizetésének elmaradása esetén is felfüggeszthetik** a vállalkozás adószámát.

A részletes szabályozás az adózás rendjéről szóló 2003. évi XCII. Törvény 24/A. §-ban található:

„(1) Az állami adóhatóság az adószám alkalmazását felfüggeszti, ha

a) az adózónak postai úton, hivatalos iratként kézbesített adóhatósági irat két egymást követő alkalommal a feladóhoz a címzett ismeretlensége miatt érkezett vissza és/vagy a megfelelő levélszekrény hiánya miatt a címzett számára kézbesíthetetlennek tekinthető,

b) az adózó székhelyén végzett helyszíni eljárás alapján hitelt érdemlően tudomást szerez arról, hogy az adózó a székhelyén nem található,

c) az adózó az állami adóhatósághoz teljesítendő bevallási vagy adófizetési (adóelőlegfizetési) kötelezettségének a törvényi határidőtől, illetve az esedekességtől számított 365 napon belül, az állami adóhatóság felszólítása ellenére nem tesz eleget.”

Ez utóbbi pont nagyon sok taxis vállalko-

zót érint. Vagy annak okán, hogy ő maga, illetve könyvelője elmulasztja, esetleg késedelmesen teljesíti bizonyos bevallások beküldését – sok ilyen esettel találkoztam a közelmúltban. Vagy pedig egyszerűen azért, mert az adók és járulékok befizetésére már „nem jut”. Ebben az esetben – ha a bevallások vagy befizetések esedékessége óta több mint egy év eltelt – az adóhivatal határozatot hozhat az adószám felfüggesztéséről. A legtöbb esetben az adózó erről nem is szerez tudomást, mert személyre szóló értesítést nem küld a hivatal, csak „Hirdetményben” teszi közzé. Ezért van az, hogy a vállalkozó váratlanul szembesül a ténnyel, például a drosztengedély kiváltása során.

„(3) Az adózó az adószám alkalmazásának felfüggesztését elrendelő határozat jogerőre emelkedését követően a felfüggesztés megszüntetése iránt kérelmet terjeszthet elő. ... A felfüggesztést az adóhatóság határozattal hivatalból is megszüntetheti, ha hitelt érdemlően tudomást szerez arról, hogy a felfüggesztés elrendelésének oka megszűnt.”

Két lehetőségünk van tehát, ha bevallás, vagy befizetés elmaradása miatt került felfüggesztésre az adószámunk: kérelmet nyújtunk be a kiváltó ok megszűnése után, illetve várunk, hogy a felfüggesztés visszavonása hivatalból történjen meg.

A felfüggesztés időtartama alatt az adózó adó-visszaigénylést, adó-visszatérítést, költségvetési támogatás igénylést nem érvényesíthet, illetve ezen időszakban túlfizetés visszatérítését sem kérheti. Más szankcióval nem jár ez az eljárás, tehát a vállal-

kozás a felfüggesztés időszaka alatt is folytatható:

„(12) Az (1) bekezdés c) pontja szerinti esetben az állami adóhatóság az adószám alkalmazását a **bevallási, illetve adófizetési (adóelőleg-fizetési) kötelezettség teljesítéséig, határozatlan időtartamra függeszti fel.**”

Az adószám felfüggesztés külső érintette (vagyis vevője, nálunk az utas) esetében sem az adólevonási jogot sem a költségkenti elszámolhatóságot nem befolyásolja, hogy a számla kiállítójának adószámát felfüggesztették. A számla befogadójának csupán arra kell figyelnie, hogy a számla a vevő nevére szóljon, s hiteles legyen.

Súlyosabb szankció az adószám törlése, amely már tulajdonképpen a vállalkozás megszűnésével egyenértékű. Ezt azonban csak olyan esetekben alkalmazza a hatóság, ha nem valós székhely, vagy képviselő van bejelentve:

„24/B. § (1) Az állami adóhatóság az adószámot törli, ha

a) az adózó által a rá irányadó szabályoknak megfelelően bejelentett székhelye nem valós cím,

b) az adózó a rá irányadó szabályoknak megfelelő szervezeti képviselőt az állami adóhatósághoz nem jelentette be,

c) az adózó ellenőrzése alapján hitelt érdemlően tudomást szerez arról, hogy az adózó által bejelentett szervezeti képviselő nem valós személy.”

Ha bejelentett székhelyünk nem azonos tartózkodási helyünkkel (de valós, létező cím), érdemes postaforgalmát figyelemmel kísérnünk. A hivatalos levelek kétszeri sikertelen kézbesítésétől számított tizenötödik napon ugyanis a levél kézbesítettnek számít, de visszakérül a feladóhoz. Így könnyen azt a látszatot kelthetjük, hogy a bejelentett székhelyünkön nem vagyunk megtalálhatók, ez pedig először az adószám felfüggesztésével, majd később törlésével jár.

Az adószám-felfüggesztés ellenőrzése az adóhivatal honlapján keresztül lehetséges. Aki nem boldogul vele, keresse fel könyvelőjét, vagy a BTI irodát (1119 Budapest, Vahot u. 6).

-oli-

Tisztelt szerkesztőség!

TÉNYLEG TEHETETLENEK A HATÓSÁGOK?

Állandó éjszakásként jól ismerem az újságban már többször „szerepelt” Madách-tér és környékén garázdálokó Fiat Brava-s „taxist”.

Kb. másfél hónapja azt hittük, hogy egy időre megszabadulunk tőle. Beleszállt ugyanis egy autóba hátulról, és rípiyára törte az egyébként is romos fehér autót. Ám már másnap megjelent egy ugyanolyan típusú, de szürke Fiattal. Egy szintén éjszakás kollégának tűnt fel, hogy a másik autón /is/ használt sárga rendszámot egyszerűen átrakta erre, és így „dolgozott” tovább. Ám ez másnak is feltűnhetett. Konkrétan egy rendőrnek, illetve – valószínűleg – az új, autóba épített kamerás-rendszernek is. Egyik éjjel azt láttuk, hogy a Deák téren áll a Fiat, és szedetük le róla a szabadjelzőt, majd a rendszámot is a szervek.

Ekkor már tényleg azt hittük, megszabadulunk tőle. Ám két nap múlva már újra „dolgozott”. Előkerült az egyszer már e lapban is bemutatott fehér P-s rendszám. Azóta is MIN-

DEN ÉJJEL főleg a Deák téri droszton ott van, és persze vadászik az utasokra.

Teszi ezt a Városházától 150 méterre, a BKK új központjától 200 méterre.

Igaz, éjjel. Olyankor pedig már a napközben SZÜRKE HONDAVAL vadászó hatósági (?) emberek már alszanak. Lehet, hogy napközben lecsaptak például két fótaxisra, mert azok 1 méterrel kilógtak a drosztból, feljelen-tettek esetleg három rádióst, mert fakó volt a képük az igazolványukban.

Én pedig azon gondolkodom, mi szakmánk nagyobb szgyene: hogy ez az ember évek óta károsítja következmények nélkül a BELVÁROSBAN az utasokat, vagy a hivatalos szervek tehetetlensége?! SZÉGYEN MINDKETTŐT.

De az is, hogy ezt mi hagyjuk!!!

Jó munkát nektek

Név és cím a szerkesztőségben

Egy újdonsült házaspár nászútra megy egy elegáns hotelbe. Az ifjú ara az első napon kora reggel elhagyja a szállodát. Nemsokkal utána lejön a férfi, csomagokkal együtt, és szól a portásnak:

- Kijelentkezem.
- Na és a kedves felesége, miért ment el már kora reggel?
- Elhagyott.
- Nahát, talán nem sikerült jól a tegnapi éjszaka?
- Dehogynem, ez volt életem legjobb éjszakája.
- Akkor miért ment el a felesége?
- Mert nem vele, hanem a szobalánnyal voltam...

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. Mire kell számítania a táblával jelzett útszakaszon?

a) Vadon élő állatok megjelenésére, illetve az úttesten történő áthaladására.

b) Mesterséges itatóval vagy dagonyával a járműforgalomhoz szoktatott szelídített állatok úttesten való jelenlétére.

c) Vadászatra szakszerűen kijelölt övezetre, ahol a közlekedés biztonságáért az adott vadászati társaság a felelős.



2. Mit jelez az elektronikus sebességekijelző készülék fehér számértéke?

a) Azt a legnagyobb sebességet, amellyel a forgalomirányító fényjelző készüléket meg

kell közelíteni.

b) Azt a legkisebb sebességet, amellyel a forgalomirányító fényjelző készülékhez közeledni kell.

c) Azt a sebességet, amellyel a forgalomirányító fényjelző készülékek előtt az egyenletes haladás érdekében közeledni célszerű.

3. Szabályos-e, hogy a forgalomirányító fényjelző készülék adott jelzésére a gépkocsi behajtott az útkereszteződésbe?



a) Igen.

b) Nem.

4. Mit jelez a tábla?



a) A járművek 70 méternél nagyobb távolságra nem követhetik egymást.

b) A legkisebb követési távolságot.

c) A járműveknek 70 méteren belül megállni illetőleg várakozni tilos.

5. Mit jelez a táblakombináció?



a) A kerékpárosoknak az úttestről lehajtva a kerékpárúton kell tovább haladni.

b) A kerékpárosoknak az úttest bal oldalán kell közlekedni.

c) Az úttest szélén a kerékpárosok részére útburkolati jellel kerékpársávot alakítottak ki.

6. Mit jelez a tábla?



a) Az úttest jobbszélén lévő olyan kerékpárutat, amelyen kétirányú forgalom van.

b) Az úton olyan kereszteződés van, ahol fokozottan számítani kell kerékpárosok keresztirányú közlekedésére.

c) Azt, hogy a kerékpárosoknak az utat jobbra vagy balra bekanyarodva el kell hagyniuk.

7. Érvényes-e a járda szélén elhelyezett fényjelző készülék jelzése a belső forgalmi sávba besorolt járművekre is?



a) Igen.

b) Nem.

8. A képen látható forgalmi helyzetben a jobb oldali jármű balra halad tovább, a bal oldali jobbra. Ki haladhat be elsőként az útkereszteződésbe?



a) A jobb oldali jármű, a jobbkézsabály miatt.

b) A bal oldali, mert a jobb oldalról nem szabad balra fordulni.

c) Az elsőbbséget a kölcsönös udvariasság dönti.

9. A személytaxiban szállítható személyek számának meghatározásakor...

a) minden gyermek egy személynek számít,

b) két tíz éven aluli gyermeket egy személynek kell tekinteni, mert az általuk elfoglalt ülésen a gyermekbiztonsági rendszer használata nem kötelező,

c) két tíz éven aluli gyermeket egy személynek kell tekinteni.

10. Szállíthat-e személytaxija első ülésén háromévesnél fiatalabb gyermeket?

a) Igen, ha az ülőhelyhez három ponton rögzített biztonsági öv van felszerelve, és azt rögzítette.



b) Legfeljebb akkor, ha a légszák működésbe lépését előzetesen megakadályozta, és a gyermeket a testsúlyához igazodó kialakítású gyermekbiztonsági rendszerben a taxi szokásos haladási irányával ellentétes irányba rögzítette.

c) Nem.

11. Van-e a személytaxinak olyan ülése, ahol a háromévesnél fiatalabb gyermeket nem kell gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítani?

a) Igen, a taxi hátsó ülése.

b) Legfeljebb a taxi első ülése.

c) Nincs.

12. Ki várakozhat járművével az olyan helyen ahol partnerének az ingatlanról történő ki- vagy behajtását akadályozhatja?

a) Bárki, ha a járművénel marad, és a ki- vagy beálló jármű részére a továbbhaladást lehetővé teszi.



b) Csak az ingatlanlannal rendelkezni jogosult személy vagy személyek.

c) Csak az, akinek ezt az ingatlanlannal rendelkezni jogosult megengedi.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon található.

Figyelem! Időutazás következik. Kérem, kössék be magukat olvasás előtt!

Háttal a moziban

**Az írásban szereplő helyszínek, személyek, események ki-
zárólag a képzelet szüleményei, minden hasonlóság, egybe-
esés, átfedés és áthallás a véletlen műve.**

2012. november 7-én szerdán 14 órától 16 óráig a taxiköz-
lekedés a fővárosban leáll. 2 órára szünetel. Kivételes alkalom,
ilyen még soha nem történt. Nem tüntetnek, nem vonulnak a taxi-
sok, mint úgy általában, ha valami nem tetszik. Nem.

Miután a városvezetés októberben ismét – immár har-
madik alkalommal – elnapolta az új taxirendelet-tervezet
beterjesztését a közgyűlés elé, a Főpolgármester saját
hatáskörben elrendelte, hogy a legnagyobb multiplex mo-
zikban fenti időpontban kötelezően jelenjenek meg a taxi-
sok, hogy élő, egyenes adásban tudjanak megtartani egy
olyan prezentációt, amiből végre minden taxis felfogja,
hogy csak neki akarnak jót. A professzionális lebonyolítá-
ssal kapcsolatos adminisztrációs és szervezési felada-
tokat a Főpolgármester a BKK Forgalmbiztonsági, Par-
kolási és Taxi Igazgatóság szakembereihez delegálta, az-
al a megkötéssel, hogy ha csak egyetlen taxis is igazola-
tlanul hiányzik a vetítésről, akkor másnap mindenki új ál-
lás után nézhet. Lett is nagy sürgés, hogy is lehet egy
ilyen lehetetlennek tűnő kérést teljesíteni. Végül is rend-
őri, közterület-felügyelői, parkolóőri segédlettel, valamint
az idevágó jogszabály-módosításokat azonnali hatállyal
megszavazó parlamenti felhatalmazással, és a taxi fuvar-
szervező társaságok hathatós együttműködésének kö-
szönhetően fent nevezett időpontban mind az 5600 bu-
dapesti taxis a lakhelyéhez legközelebb eső (profi szerve-
zés 1.) multiplex moziban megjelent személyesen, hogy
végre első kézből értesüljön az illetékesektől további sze-
mélyes sorsának alakításáról. Hogy az előbb említett vil-
lámgyors törvénykezés bárminek és bárkinek az érdeké-
ben megtörténhet, arra jó példa a mai nap, mikor e soro-
kat pötyögöm. Mától, azonnali hatállyal megszüntették or-
szágszerte a kocsmái, játéktérmi nyerőgépek működteté-
sét. Aki élt vele, annak nagy probléma, de hát ez szeren-
csére a taxisokat kevésbé érinti, hiszen köztudomású, hogy a
pesti taxisnak a munkája a szenvedélye. No de vissza a
rendkívüli eseményhez, hiszen ilyen még nem volt.

Ilyen még tényleg nem volt sehol a világon, ezért is
volt óriási a sajtó érdeklődése nem csak itthonról, ha-
nem szinte a világ minden tájáról. A szervezők ennek
megfelelően mindent megtettek annak érdekében, hogy a
meghívási kényszer hatására megjelentek kitűnően
érezzék magukat. A multiplex mozik szerencsére hatal-
mas plázákban üzemelnek, azoknak meg hatalmas par-
kolói vannak, így az érkezés tényleg a meghívóban sze-
replő udvarias kérésnek megfelelően, 14 órára megtör-
tént, azaz minden taxis a vállalt időben címre érkezett. A
mozi termek előterében csinos hoszteszek friss pop-
corn-nal és hideg üdítővel kínálták (profi szervezés 2.) a
mosolyogva érkező, jövőjük jobbra fordulásában egyként
hívó taxisokat. Miután mindenki helyet foglalt elsötétültek
a termek. Elkezdődött a vetítés.

A Főpolgármester úr kitűnő beszélőkével megáldott
felelős megbízottja színesben, a valódinál többszörös
méretben, ráadásul feliratozva is, minden moziteremben
megjelent a vásznon, és a teremben ülők szemébe néz-
ve lendületes előadásba kezdett. Beszélt a holnap taxi-
járól, arról, hogy a taxisok számára közsímsert rendelet-
tervezet már az életbe lépését követő napon kicsoda jö-
vőt nyújt majd azoknak, akik képesek a fejlődésre, és
elegendő tartalékkal rendelkeznek a szóban forgó né-

hány ezer taxiautó lecserélésére. Mint elmondta, a taxis szakma
kérte, hogy rendeződjék végre a létszámkérdés. Mi sem volt egy-
szerűbb, kicsit bogarásztak az adatbázisban, látták, hogy sok az
öreg, taxinak vizsgáztatott járgány, meg amúgy is panaszkodnak a
Nagykörúton lakók, hogy bűdös van, és a városüzemeltetés köztéri
kamerái is látják, hogy naponta rengeteg taxis furikázik a körúton.
Ezért nem tűr halasztást az Euro4-es motorokkal szerelt taxik hasz-

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 2002 októberében

10 éve történt

1990. október 25-27.

*„Egyetlen percre álljunk meg és emlékezzünk erre a három napra. ... Hihetetlen,
de ma már történelem, amit akkor csináltunk! Felhívtuk az ország vezetőinek
figyelmét, hogy valamit nem jól csinálnak. Nagyon nem jól!*

*Ma már tudjuk, hogy törvénytelen volt, amit csináltunk, nem lehet, nem lesz
még egyszer taxisbloká. Vagy a jogászok elnevezésével élve: össznépi
engedtlenség. ... Ha most lenne egy taxisbloká, biztosan percek alatt felszá-
molnák. ... De akkor, 12 évvel ezelőtt nem gondoltunk erre. Nem tudtuk, hogy
törvénytelen volt. Valamit tenni kellett! És lehetett némi igazunk, mert az ország
többsége mellénk állt. Először csak taxisbloká volt, majd csatlakoztak a
fuvarosok. Később egyre többen és többen. ... Két napra megbénult a fél ország.*

*Megmutattuk, hogy vagyunk. Szép volt az a három nap. Felemelő. Jó volt vala-
hova tartozni. Jó volt valamit tenni a célért.*

Emlékezzünk azokra az órákra...

Szép új (taxis) világ

*„E rövid cikkben szűkebb szakmánk, a taxizás sötét jelenének megváltoztatását,
lehetséges jövőjét kívánom felvázolni, fenntartva persze végig azt a jogot, hogy
én tévedek, és minden úgy jó, ahogy van. Jó, hogy a taxisnak százféle helyen kell
ügyeit intézni, mogorva, udvariatlan illetékesek előtt megalázkodni, az ügymenet
gyorsítása végett sok mindenkit megvesztegetni. Órákat, napokat elvesztegetni
felesleges sorbanállásokra, teljesen felesleges igazolások beszerzésére, hetekre
kiesni a munkából. Mondom, ha ez jó, akkor nyilván én tévedek. Pedig szerintem
lehetne másképp is csinálni. Egy-két rendelet óvatos megváltoztatásával, a valós
körülményekhez való igazításával, néhány új szabály bevezetésével és sok-sok
felesleges szabály eltörlésével. Minimális pénzügyi ráfordítással és maximális
akarattal, segítőkészséggel...”*

*Semmi sem változott! Illetve dehogynem: még tovább bonyolódott az ügyintézés,
nőtt a bürokrácia...*

Erről írt a Taxisok Világa 20 évvel ezelőtt, 1992 októberében

20 éve történt

„Balhék” Ferihegyen

*„A problémák elkezdődtek. Vagy csak folytatódtak? Mindenesetre a panaszok
száma drasztikusan megemelkedett ebben az időben a repülőtér környékén. A
„városi” taxis nem fért be a sorba, a helyi rendőrök elküldték, míg a rendőrség
szerint semmi probléma sem volt: minden taxist egyformán kezeltek. Valószínűleg
valami rejtélyes, tudományosan meg nem magyarázható erő hatására lukadtak ki
taxikerek naponta a terminál előtt. Talán az ufók műve volt...?”*

Gondolkodjunk vállalkozói fejfel

*„...kolléga márciusban bejön a BTI irodába, hogy segítsünk neki kitölteni az
adóbevallását. Jóindulatulag figyelmeztetjük, hogy elkésett, hiszen a vállalkozók-
nak február 28-ig (1992-ben) kell teljesíteni ezt a kötelezettséget. A kolléga
sajnálkozva néz ránk tudatlanságunk miatt, és mihez tartás végett közli, hogy ő
nem vállalkozó, hanem taxis! Ez természetesen csak egy példa arra, hogy van, aki
még a saját jogállását sem ismeri, így nem csoda, ha a rá vonatkozó szabályokat
sem érti, mert azok nem is érdeklik. ... Még ma is fel kell hívni a kollégák
figyelmét: gondolkodj vállalkozói fejfel!*

nálatának egy éven belüli kötelezővé tétele. Erre egy taxis bekibált, hogy „a Nagykörúton szarszag van!”, mire marcona biztonsági emberek elemlámpával pásztázva a sötétségben berontottak és a 12-ik sor 7-es székéről kiemelték a hang vélt gazdáját és elvitték. Innentől pissenést se lehetett hallani. A taxisok ugyanis – köszönhetően a kedvezményes mobil-flottarendszereknek – azonnal sms-ben értesítették egymást a történetekről. A megbízottból meg csak dőlt a szó, csak mondta, szinte hadarta a nagy terveket, érveket, bizonyításokat az egységes kinézetű taxi számtalan előnyéről, a városkép alakulásáról, stb, stb.

De ekkor szabotázs történt. Minden terem hátsó falára egy időben kezdték vetíteni a szabotőrök (egyesekek szerint érdekvédők) azt a tudományos fantasztikus filmet, ami 2212-ben, tehát röpke kétszáz év múlva játszódik Budapesten. Taxizásról, taxisokról szolt a film, és mivel a Megbízott prezentációjából hanghiba miatt már csak a képeket vetítették a különböző lehetséges szinkombinációjú taxikat bemutatva, a közönség, a taxisok egyként fordítottak hátat a gyöngyvászonnak, és a hátsó falra vetített filmet kezdték inkább nézni. A biztonsági erők – még ha kétszer annyian is voltak, mint a taxisok – nem kockáztathatták a botrányt, nem avatkozhattak közbe, mivel számtalan magyar és külföldi sajtómunkás dolgozott a helyszíneken.

Így hát az 5600 fővárosi taxis hátat fordítva – azaz, ahogy a mondas is szól: „háttal ült a moziban” – a falat bámulta, ahol pergett a film, ami egy budapesti taxis életét mutatta be 200 év múlva. Nagyon érdekes volt látni az alkotók által vizionált Budapestet. Szinte minden, ami mai fogalmaink szerint szép és értékes, átépítésre, eldözerolásra került, de hát, mint tudjuk ez a fejlődés ára. A Budai vár helyén például egy hatalmas lakópark épült egy még hatalmasabb pláza mellé, mindez üvegtető alatt. Minden taxit elektromos áram hajtott. Hősünk, akit a filmben csak T-892-nek neveztek, biztonsággal, de lendületesen közlekedhetett hétszemélyes, hazai gyártású Komondor City 1-es modelljével, az „Örök élet” lakópark kitűnő minőségű útjain. De, nem is ez a lényeg, hanem, hogy miként teltek munkás napjai ennek a T-892-es kollégának 2212-ben.

Nappaloként dolgozott. Láthatóan szerette a munkáját. Többnyire embereket, alkalmanként házi kedvenceiket (robotsas, robotkrokodil lesz a menő 200 év múlva), ritkábban kisebb küldeményeket továbbított A-ból, B-be. De nem teljesen úgy, mint manapság. Reggel, munkába indulás előtt ellenőrizte, hogy kifogástalanul tiszta és megbízhatóan üzemképes a Komondor City 1. Ha úgy ítélte meg,

hogy igen, beült, bejelentkezett a rendszerbe és elhajtott a telep-helyéhez legközelebbi taxiállomásra. Előfordult, hogy mire odaért volna már le is intették. Vagy a nagy központi elosztótól érkezett megrendelés a modern járgány még modernebb fedélzeti egységére. Majdnem minden úgy történt, mint manapság, de csak majdnem. Nem állt például tutiba, azt se tudta, mi az. Ha a taxiállomáson hagyta kocsiját, mert pár perces intéznie akadt a közelben, vagy ebédelt valahol, akkor is utol érte a nagy központi elosztó, hiszen a karórájába épített rendelésjelzőre érkező címet egyetlen gomb megnyomásával tudta visszaigazolni, vagy elutasítani. Ennél a részről érdekes volt látni a Keleti pályaudvart és környékét. Csak annyi változott 200 év múlva, hogy már teteje se volt a központi épületnek, csupán a falak álltak még néhol. A Baross tér építési területe megmaradt olyannak, mint amilyen ma, mivel a városnak igen komoly bevételeket termelt a helyszín, hiszen havonta érkeztek újabb és újabb filmes stábok, hogy legújabb háborús, vagy katasztrófafilmeiket itt rögzítsék.

Ami viszont feltűnő volt, az a Thököly és a Kerepesi úti oldalon 15-15 férőhelyesre alakított taxidroszt példás rendje. Tisztaság. Néhány lombos fa árnyékában a ragyogó tisztaságú Komondorok rendezett sorban. Senki se tülekedik, senki se terrorizálja a másikat. Érkezési sorrendben, türelmesen várakoztak a sofőrök az átlagosan 5-10 percenként beülő utasokra. Ezt a „keletis drosztoz” részt valamilyen okból a szabotőrök kétszer egymást követően is levették az egybegyűlteknél, akik még ekkor sem akarták elhinni, hogy röpke 200 év alatt idáig fejlődik szeretett szakmánk. Ekkor tört ki egy kisebb balhé, mivel Imre bá’, aki nagy tiszteletnek örvendett a pesti taxisok körében, és 20 éves kora óta már közel negyven éve koptatta a pesti aszfaltot, magáról megfélemlítőleg artikulált hangon felüvöltött: „de hát ez harminc éve is így volt!” Azonnal jöttek a biztonságiak, de ebben a teremben többen az öreg védelmére keltek. Így kisebb adok-kapok alakult ki, de végül is elvitték Imre bá’t. Ismét szapora sms-zés: „jobb, ha kussban maradunk, mert úgy járunk, mint az Öreg.”

De ami ezután következett, az sokkolta csak igazán a nézőket. A T-892-es kolléga arról számolt be a riporternek, hogy a filmben szereplő Komondor City 1-es modellt másodmagával, az állandóan éjszakai műszakban dolgozó üzlettársával közösen használják. Fut a termelőeszköz éjjel nappal, így évente átlagosan 100-120 ezer kilométert tesznek meg vele, és mivel a jármű gyártója 10 évig, vagy 1 millió kilométerig vállalja a garanciát, ezért nagyjából 10 évente szükséges lecserélni ezt a pompás taximodellt. Privát használatra mindkettőjük beszerzett egy-egy példányt a szintén hazai gyártású, és a 200 év múlva nagyon felkapottnak számító Puli 1000-ból. Arra a kérdésre, hogy ezt a 2012-es árakra visszaszámolt, mintegy 9 és fél millió forintba kerülő taxit miből tudják megvenni, a következő választ kapták a nézők.

„A 2012-ben kétharmados többséggel elfogadott Alaptörvény és a Széll Kálmán terv a kisvállalkozások stabilitását máig hatóan meghatározta, hiszen utána már soha többé nem került senki hatalomra ilyen többséggel, így ezeken az alapelveken – szerencsére – azóta sincs mód változtatni” – mondta őszinte arccal T-892, de a riporter kukacoskodni kezdett: „Csak nem azt akarja mondani, hogy 200 éve alapozták meg azt, amit ma itt bemutatunk nézőinknek?”

„De igen!” – válaszolt határozottan a T-892-es. – *Mi azt tanultuk a taxistanfolyamon a Nemzeti Taxizás múltja, jelene és jövője tantárgyból, hogy pontosan 2012-ben egy akkor már húsz éve halogatott taxis rendelettervezet bevezetése miatt kitört világbotrányunk volt köszönhető, hogy mi, ma 2212-ben kiváló körülmények közt, megfelelő szabályozás mellett, tisztességes megélhetést biztosítva végezhetjük hivatásunkat. Arra emlékszem a tanultakból, hogy az akkori városvezetés végtelen jó szándékkal, de nagyon összezavarva elkészített egy rendelettervezet, amit hol a taxisok, hol*

Újabb trükk!

Tízezresel fizettem

Az emberi leleményesség határtalan! Eddig tizenyolcezer-féleképpen „húzták” le a taxisokat, itt az újabb trükk: tízezresel fizettem!

Hogyan zajlik le az újabb trükk? Vége a fuvárnak, az utas átadja a pénzt, taxis elteszi, majd visszaadja a visszajárót. Az utas „felháborodottan” mondja: „Tízezresel fizettem! A taxis kétségbeesetten védekezik: „Ezressel tetszett fizetni!” De az utas agresszív és újra és újra hajtogatja: „Tízezresel fizettem! Be fogok telefonálni a központba! Panaszt fogok tenni!”

Cikázik a taxis agya, mit csináljon? Menjen be etikára? Magyarázkodjon a többiek előtt, hogy ezressel fizetett az utas? Órák fognak eltelni a várakozással a meghallgatás előtt. Ha fel is menti a Bizottság, minden bizonnyal, lesz egy pötty a neve mellett! Aztán ha lesz még

egy ügye véletlenül, azt mondják rá, hogy visszaeső!

Viszont a kilencezer forint az kilencezer forint! A taxis sokat dolgozik kilencezer forintért. Jaj, mit tegyek? Az egyetlen helyes lehetőség a megelőzés. Csináljuk úgy, mint a közértesek a kasszánál. Addig nem teszik el a pénzt, amíg az ügyfél el nem távozott a kasszától.

A pénztártól távozás után reklamációnak helye nincs! Ugyanez a helyzet a taxikban is. Ha az utas fizetett és kiszállt a taxiból, reklamációnak helye nincs. Jellemző, hogy van olyan taxitársaság, ahol külön megjelölik az utasokat, akinél már felmerült ez a probléma.

Amikor az utas taxit rendel, akkor a taxist külön figyelmeztetik, hogy ne tegye el addig az utas pénzét, amíg nem szállt ki a taxiból. Az más kérdés, hogy az ilyen „kedves utasnak” – aki egyszer már próbálkozott ezzel a trükkel – miért kell kocsit küldeni...

Ferenczy P. Károly

az érdekvédők, hol a taxicégek szája íze szerint próbáltak mind szélesebb körben elfogadtatni. Még azt is képesek voltak megszervezni az akkori városvezetők a békés rendezés érdekében – ami máig Guinness-rekord –, hogy egy városban, egy időben 5600 taxinak vetítsenek jövőképet a mozikban. De Imre bá' beüvöltött valamit, ezért a Főpolgármester odavitette magához, és órákon át hallgatta az Öreg történeteit arról az időről, amikor még irigyelt foglalkozás volt a taxisofőri állás. És – mint az eltelt idő bebizonyította – a Főpolgármester megértette az Öreg történeteiből a lényegét. A létszám, a tarifa, a taxiállomások rendje és az ellenőrzés egyidejű bevezetése **nélkül**, csak tönkretelhet jobb sorsra érdemes embereket és családjaikat, ezért elrendelte, hogy az új taxis rendelet előkészí-

tésén munkálkodó valamennyi szereplő a továbbiakban a fenti 4 elem teljes körű szabályozásának megvalósításán dolgozzon. 30 napos határidőt szabott, és még abban az évben azonnali hatállyal bevezették a máig érvényes rendelkezéseket. Úgyhogy a 200 éves jubileum alkalmából a mai taxisok önkéntes adakozásából szeretnénk egy réztáblát kihelyeztetni az egyik legfrekvenciáltabb fővárosi drosztra, a reptérré, de a – már harmadik alkalommal 500 évre szerződött – BA Zrt. illetékeseivel nagyon körülményes a tábla kihelyezésének engedélyeztetése. Hetek óta nem reagálnak a leveleinkre, úgyhogy a nagy elődökhöz hasonlóan kénytelenek leszünk demonstrációt szervezni a nyomásgyakorlás egyetlen eszközéent.

Lengyel Sándor

AUTÓS NAGYKOALÍCIÓ

Az Autós Nagykoalíció 2012. szeptember 25-én a Driving Camp (Zsámbék) területén tartotta immáron hagyományos sajtóreggelijét.

A tájékoztató témája a közlekedés biztonságának emberi tényezői, és ezen belül a baleseti okok elemzése, illetve a balesetek megelőzésének oktatási vonatkozásai.

A vitaindító előadást **Prof. Dr. Holló Pé-**

ter, az MTA doktora, a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. kutató professzora, a Széchenyi István Egyetem tanára tartotta **A gépjárművezető szerepe a közúti balesetek bekövetkezésében** címmel. Ebből kiderült többek között, hogy a balesetek bekövetkezésében a legfontosabb, de nem egyetlen tényező a járművet vezető ember. A professzor hangsúlyozta a **megosztott felelősség elvének** alkalmazását, amely komplex és több tényező együttes hatására vezeti vissza egy-egy baleset okát. Kétségtelen azonban, hogy a legnagyobb szerepet az emberi tényező játssza, amellyel kap-

pitását tartja feladatának, ami jogilag rendben van, ám megelőzési feladatokat nehezíti.

A gyarak az emberi tényező okozta hibák kiküszöbölésére és a következmények (sérülések) csökkentésére különféle aktív és passzív műszaki megoldásokat alkalmaznak.

A jelenlegi helyzetet járműtervezők, oktatók és a hatóság együttes tevékenysége tudja tovább javítani. A 3E (engineering, education, enforcement) elv alkalmazása, azaz a mérnöki munka, az oktatás-képzés és a szabályok betartásának kikényszerítése az a rendszer, amely hatékonyan képes a balesetek és következményeik területén javulást hozni.

Dr. Holló Péter professzor előadását követően, a szeptember végétől már a nagyközönség számára is megnyitott vezetéstechnikai központ, a Zsámbék mellett felépített Driving Camp által kínált lehetőségekkel ismerkedhetek a meghívottak.

Az Autós Nagykoalíció a közlekedés biztonságát elsődlegesnek tartja és szeretne aktívan közreműködni abban, hogy minden ember, aki reggel elindult otthonról épségben és egészségben érjen haza.

E területen a gépjárművek műszaki állapota, az infrastruktúra mellett a gépjárművezető által elkövethető hibák és tévedések hatékonyabb kiszűrése kiemelt jelentőségű.

Fotók:
www.drivingcamp.hu



Három vállalkozó meglátogat egy múzeumot. Észreveszik, hogy a bejárati ajtó javításra szorul, így hát mind a hárman felajánlják, hogy megszervezik a munkálatokat a múzeumnak. Az első felméri az ajtót, felír néhány számot, majd közli:

– Azt hiszem, 90 000 forintért meg tudnám csinálni. 40 000 az anyagköltség, 40 000 a munkások bére, és 10 000 lesz az én hasznom.

Józsi, a második vállalkozó szintén méricskél a múzeum ajtaján, számolgat, aztán ezt mondja:

– Szerintem ki lehet hozni 80 000-ból is. 35 000 az anyag, 35 000 a melósok, és 10 000 nekem.

A harmadik odanéz zsebre tett kézzel, és foghegyről odaveti:

– 280 000 forint.

A múzeum munkatársa teljesen elhűlve:

– Hogy jön elő ekkora összeggel, amikor meg se nézte rendesen, hogy mit kell csinálni, mint a többiek!

– Roppant egyszerű: 100 000 magának, 100 000 nekem, a munkával meg megbízzuk Józsit.

csolatos okok kiderítéséhez a balesetek helyszínén történő mérnöki, szakértői és orvosi adatfelvétel és ezen adatok mélyelemzése adhatna választ. Ilyen vizsgálatokat több országban végeznek már. Magyarországon viszont a balesetet helyszínelő rendőrség szinte kizárólag a felelősség megállá-

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős
Főtaxi URH 558

II. Tárogató út 2 - 4.



II. Tárogató út: Két – egymásnak ellentmondó – jelzőtábla egymás mellett

Egymásnak ellentmondó két jelzőtábla van egymás mellett. Véleményünk szerint a „Megállni tilos” a logikusabb, a másikat kérjük leszerelni.

- A „Várakozni tilos” jelzőtábla az egyirányú Tárogató utca forgalmi rendjének módosításával és az IBS dolgozói részére kialakított parkoló létesítésével feleslegessé vált, így kezdeményezzük annak megszüntetését. A „Megállni tilos” jelzőtábla nem szabványos és előírás szerinti kialakítású. Felkértük az International Business School-t, hogy ne alkalmazzák az iskolába érkező teherautók helyének (elő)foglalására a megtévesztő jelzést.

VII. Wesselényi utca - Csengery utca sarkok



VII Wesselényi utca: A jelzőtábla-faltól nem lehet látni a főút forgalmát

Már jeleztük, hogy „jelzőtábla fal” miatt nem lehet látni a főút forgalmát. Ígéretet kaptunk a felesleges jelzőtábla eltávolítására, de ez nem történt meg.

- A táblák a parkolósáv vonalában vannak elhelyezve. A várakozó autók inkább rontják a láthatóságot, mint a „Kikerülési irány” jelzőtábla.

– Szereted az öcsikédet? – kérdezik Tamástól.

– Engem nem zavar, de úgy látom, hogy anya még nem nagyon tudja, mit csináljon vele: hol becsomagolja, hol kibontja...

VII. Százház utca - Dózsa György utca sarkok



VII. Dózsa György út: Elkopott a terelővonal a záróvonal mellett

Elkopott a záróvonal melletti – utólag festett – terelővonal, kérjük újra festeni.

- A burkolati jel felújítására irányuló kérés számon tartjuk, a kivitelezésre a 2012. évi útburkolati jel - fenntartási programban elkülönített tartalékkeret terhére intézkedünk.

VII. Károly körút 25.



VII. Károly körút: Megemelték az úttestet a járda szintjére, sokan nem veszik észre, hogy útkereszteződésen haladnak keresztül

Teljesen elkopott a „Gyalogátkelőhely” útburkolati jel. Kérjük újrafesteni, mert most sokan nem veszik észre, hogy a megemelt járdán, gyalogátkelőhelyen mennek keresztül.

- Garanciális bejárason kértük a gyalogosátkelőhely felújítását.

VIII. József utca 14.



VIII. József utca: Parkolóhely, ahol tilos megállni! Ez a VIII. kerület...

„Megállni tilos!” jelzőtáblát helyeztek ki ott, ahol szabályosan fel van festve, hogyan kell várakozni. Kérjük a parkolást engedélyező útburkolati jeleket eltávolítani.

- A VIII. kerületben terv készült a parkolási övezet módosítására. Mára ez a terv megvalósult és a jelzett hibák megszűntek. A képen a módosítás alatti átmeneti (ideiglenes) forgalmi rend jelzései látható.

XI. Törökbálinti út 25.



XI. Törökbálinti út: Földön hever egy nagyon fontos jelzőtábla

Egy közlekedési baleset során kidöntötték az út menti jelzőtáblát, kérjük visszahelyezni az eredeti helyére.

- A jelzőtábla helyreállítása megtörtént.

XIV. Kerékgyártó utca 2.

XIV. Kerékgyártó utca: Pihent agyúak elforgatták a sarkon lévő jelzőtáblát



Elforgatták a „30-as övezet” jelzőtáblát, kérjük visszaforgatni, mert most így nem tudják az autósok, hogy itt csak harmincas tempóval szabad közlekedni.

- A jelzőtábla helyreállítása megtörtént.

VIII. Kőbányai út 25.

VIII. Kőbányai út: Hónapok óta (!) jelzőtábla takarja a jelzőlámpát

■ Egy évvel ezelőtt jeleztük, hogy jelzőtáblát helyeztek a jelzőlámpa elé, akkor ígéretet kaptunk a jelzőtábla áthelyezésére. Miután ez nem történt meg ezért ismét kérjük a jelzőtábla áthelyezését.

• A jelzőtábla áthelyezésére felvettük a kapcsolatot a parkolót üzemeltető társasággal. Ígéretet kaptunk a mihamarabbi intézkedésre.

VII. Kazinczy utca - Dohány utca sarok

VII. Kazinczy utca: A tükörtől nem tudnak a teherautók beállni a járdán kialakított rakodóhelyre

■ Tükör van a sarkon, de a közeli TESCO rakodóhelyen várakozó teherautók elforgatják. Jó lenne a ház falán rögzíteni.

• A KRESZ tükröt a VII. kerületi Polgármes-

teri Hivatal üzemelteti. Felkértük őket a helyreállításra.

VIII. Rákóczi út - Vas utca sarok

VIII. Rákóczi út: Elméletileg nem szabadna bemenni a szervizúton lévő taxiállomásra

■ Megforgatták a Vas utca egyirányúságát, ezért megtiltották a jobbra fordulást.

Azonban a kihelyezett jelzőtábla szerint a szervizútra sem lehet behajtani. Kérünk olyan jelzőtáblát kihelyezni, ami engedi a behajtást a szervizútra.

• A jelzett forgalmi rend kialakítása ideiglenes volt, mára helyreállt a végleges forgalmi rend.

VII. Király utca - Károly körút sarok

■ Éjszakai taxisok panaszkodnak, hogy 23 óra 30 perc után nagyon rövid a jelzőlámpa periódusideje. Kérjük a fázisidőt leellenőrizni.

• A kérésnek megfelelően a Deák téren, az Erzsébet tér felé haladó irány zöldidő hosszát 60%-kal, a Király utca szabadjelzését, a körúti hangolás rovasára szintén 60%-kal, míg a Dohány utcai balos zöldjét 100%-kal növeltük meg.

VIII. Leonardo da Vinci utca

■ Megforgatták az utca közepénél az egyirányúságot, a Nap utca magasságában. Jó lenne visszaforgatni, hogy a Práter utca

felől végig lehessen menni a Baross utca felé.

• A Leonardo da Vinci utca forgalmi rendje a helyi lakóközösség szempontjai alapján, a VIII. kerületi Önkormányzat támogatásával került kialakításra. Ezzel a cél az átmenő forgalom csökkentése volt.

VIII. Gutenberg tér - Röck Szilárd utca sarok

■ Kint felejtettek egy jelzőtáblát a forgalmi rend változtatása után. Kérjük a jelzőtáblát lecserelni.

• A Gutenberg tér és környékének átépítése a VIII. kerületi Önkormányzat beruházásában valósult meg. Átadásvételi eljárás még nem volt. A felesleges jelzőtáblák leszerelésére felkértük őket.



VIII. Gutenberg tér: Az egyik jelzőtábla engedi az egyenesen tovább haladást, a másik pedig tiltja

Továbbra is várom a kollégák kérdéseit, kéréseit Budapest közlekedésével kapcsolatban a szokásos elérhetőségeken keresztül. Ha valaki be akar jelölni az iwiv-en, vagy a facebook-on – így könnyebb a kapcsolattartás –, annak elég csak a „Lámpafelelőst” beírni.

Juhász Péter
06/20/924-7645
lampafelelos@freemail.hu
iwiv, facebook

Kata

Ha azt hitted, hogy itt egy jó kis csajos történet következik, ki kell hogy ábrándítsalak: a KATA a KisAdózók Tételes Átalányadója kifejezés rövidítése.

A parlament lapzártánkkor szavazott meg két új adót: a KATA-t (kisadózók tételes átalányadója) és a KIVA-t (kiszállalati adó). Az új adók egyik célja, hogy kiváltsa az evát (az egyszerűsített vállalkozói adót), illetve az ekhót (egyszerűsített közteherhivselési hozzájárulást).

A tételes adót egyéni vállalkozók, egyéni cégek, kizárólag magán-személy taggal rendelkező betéti és közkereseti társaságok választ-hatják. Mértéke főállású kisadózónként havi 50 ezer, nem főállású kisadózónként havi 25 ezer forint, amelyet a tárgyhónapot követő hó-nap 12. napjáig kell megfizetni.

A kisadók bevételi határa éves 6 millió forint – a naptári évben el-ért bevétel 6 millió forintot meghaladó része után 40 százalékos adót kell fizetni. Nem kell megfizetni a tételes adót abban az eset-ben, ha a vállalkozás tagja legalább harminc napig keresésképtelen.

Információink szerint a tételes adó megfizetésével a vállalkozó mentesül a vállalkozói személyi jövedelemadó és az osztalékalap utá-

ni adó megfizetése alól. Kiváltja a tételes adó a társasági adót és az szja-t, továbbá az egészségügyi hozzájárulást és a szakképzési hoz-zájárulást is. Lehetséges, hogy az egyéni járulékokat is tartalmazza, de erről a jogszabály közlönyben történő megjelenéséig nem tudunk biztosat. Az esetleges alkalmazottak után az eddigiek szerint kell tel-jesíteni az adó- és járulékkötelezettségeket.

A vállalkozónak időrendes bevételi nyilvántartást kell vezetnie, fo-lyamatosan nyilván kell tartania minden olyan adatot, amely adóköte-lezettsége teljesítéséhez és ellenőrzéséhez szükséges. A bizonylato-kat és egyéb adminisztrációt hasonlóan az eddigiekhez a bevállástól számított 5 évig kell megőrizni. A vállalkozás kiesik a kedvező, téte-les adó hatálya alól, ha adótartozása meghaladja a 100 ezer forintot. Az új adónemet választó kisadózók számláját is elszámolhatják a ve-vők költségként, azonban a fiktív számlázások kiszűrése érdekében egy új adatszolgáltatási kötelezettség is bekerült a jogszabályba: ha a kisadózó ugyanazon ügyfélnek az adóéven belül egymillió forintot meghaladó összegben bocsát ki számlát, akkor mind ő, mind az üzleti partner további részletes adatszolgáltatásra köteles.

Az új kisvállalkozói adóról, az alkalmazás feltételeiről, meg arról, hogy kinek éri meg, a jogszabály közlönyben való megjelenése után – várhatóan novemberi számunkban – részletes tájékoztatást nyújtunk.

AZ ÚJ TAXIRENDELET ELŐTT...



Nem rendeletet kellene alkotni, hanem rendet kellene tenni az utcán! Ez olyan komoly feladat?

Féniász László (TAXI 4)



Ismét bemutatunk néhány, taxinak látszó autót, melyek „természetesen” fehér rendszámmal szolgálnak



Rendszereznek a fuvarok a repülőtérre, a taxikok egy része igyekszik visszafelé is utast találni, így kivárja a sorát. Viszont a várakozás perceit hasznosan is el lehet tölteni, például meg lehet tankolni, vagy el lehet menni, lemosatni a taxit.

Miért nem működik a kézi mosó?



Az ígéret szép szó... Betartották az ígéretet, elkezdték az átépítést



Hónapok óta ez a kép fogadja a taxikat

Azonban hónapok óta nem működik a kézi mosó a repülőtérhez közeli benzinkúton. Természetesen más 200-300 forintért mosatni, és más 1000 forintért, főleg ha ezt naponta meg kell tenni. A taxikok gyanúja szerint azért nem jó az olcsó kézi mosó, hogy menjenek az autósok a drága gépi mosóhoz. De a taxikok – érthetően – takarékos emberek, inkább elmennek egy másik kézi mosóhoz. Én

azért megkérdeztem az illetékest, nem jobb-e a sűrű fillér, mint a ritka forint? Íme a válasz:

Töltőállomás-hálózatunkban a műszaki berendezéseket folyamatosan karbantartjuk és javítjuk. Sajnos a vecsési töltőállomáson a kézi mosó berendezés javítása már nem gazdaságos, ezért cégünk új, korszerűbb és modernebb berendezés telepítését kezdte meg a napokban. Az új mosó üzembe helyezése várhatóan szeptember hónapban megtörténik.

**Farkas Zsolt,
AGIP területi vezető**

Köszönjük a választ és az intézkedést.

Találtunk egy verset

Drávcz István szerkesztésében

„Vidulj, gyászos elme! Megújul a világ,
S előbb, mint e század végső pontjára hág.”
(Batsányi János: *A látó*)

Lám csak, mit teszen egy költemény! Például, ha éppen búvalbélelt vagyok (gyászos az elmém), akkor a mottóbeli két sort mondogatom magam vigasztalására. Köszönhetem ezt annak a magyar költőnek, akinek nagy szükségé lett volna más magyarok vigasztaló, megértő szavaira. Ám mivel ezt nem kapta meg, ő vigasztalt, buzdított másokat.

Sorsába alaposan beletaposott a történelem, számos okot adva élete alakulása miatti privát búsongásra. Kortársai és az őtána következő költők a „hósi múltat”, a „hajdani nagyságot” siratták ménkű hosszú eposzokban, kitalált hősökkel, vagy szerelmi szenvedéseiből írtak teli sok-sok oldalt. Ez mind igen derék dolog – vélhette e havi költőnk –, de a „hósi múlt” felidézésének csak akkor van haszna, ha tovább lépünk, ha erre az alapra építjük a jövőt. Ehhez pedig az köll, hogy „a haza andalgó ifjait” az aktuális feladatokra serkentsük. Különbözik marad a meddő múltba révedés.

Batsányi János 1763-ban született Tapocán, a lexikonok többsége szerint „polgári családban”. No, ez enyhe túlzás: az apja szuster, jobbágyi elődökkel. Kicsiny tapolcai házuknak már régen semmi nyoma, elébb gondozatlanul, elfeledve roskadozott, majd lebontották, ma emléktábla jelzi hült helyét. Éppen a „polgárosodás” tisztes szándéka indíttatja arra az apát, hogy a jó eszű gyereket jó iskolában taníttassa: Keszthelyen, Veszprémben, Sopronban, Pesten. Kassán a művelt főúri költő, Orczy Lőrinc támogatja tanulmányait elvégzésében, így aztán a tapolcai szuster gyereke mire elvégzi iskoláit, négy nyelven beszél, ír, olvas és *versel*.

Kezdődhet versenyfutása. Merthogy költőtársainak többsége nemesi származású, ő meg, akármennyi tudományt szítt magába, az akkori rend szerint csak ún. honoráció lehetett. De főfigyelnek rá. Korai versei még alig térnek el a korszak szabványos verstémáitól, verselési módjától, ám aztán nekilendül, tessene csak figyelni törekvéseire: „...mennél rövidebb, hathatósabb és egyszersmind jobb-hangzású szókkal fejezem ki gondolataimat... ha lehetne, oly tömörséget adnék verseimnek, hogy minden periódusom lángba hozná olvasóm képzelődését...” Biztonságos, könnyed verselés, erőteljes szavak – ez az új hang meg is lepte a korabeli kritikusokat, olvasókat, ám a „lángba hozás” következményekkel járt.

Történt, hogy ő meg Kazinczy Ferenc meg Baróti Szabó Dávid Kassán megalapították a minden későbbi irodalmi folyóirat őseit, a Magyar Museumot. No most tessene maguk elé képzelné egyrészt a kecses, törékeny, ha-

lovány arcú, régi gazdag nemesi családból származó Kazinczy Ferencet, a halk szavú irodalmi vezéraspiránst, másrészt mellette az izmos, magas, markánsan férfias arcú, heves természetű, ráadásul igen radikális nézeteket valló Batsányit. Irodalomról, politikáról vallott nézeteik különböznek, így hát nemsokára szét is válnak útjaik (állítólag nőügyben is konfliktusuk támadt), Kazinczyból „neológus” nyelvújító lesz, Batsányiból pedig – megelőzve Petőfit – az első *politikus* költőnk.

Mert bizony Jánosunkat megcsapta a nagy francia forradalom szele. Sok kortársától eltérően túllátott az ország kerítésén, és őszinte, naiv hittel remélte, hogy beteljesül a felvilágosodás eszméje, s elgyűn a „szabadság, egyenlőség, testvériség” oly régen várt korszaka.

Hát az nem gyűtt el, hanem elgyűtt érte a császári rendőrség. Azt mondták neki, hogy versei, különösen *A franciaországi változásokra* című a „klasszikus lázadásra csábítás” ördögi művei. Ez igaz. Ám a másik vád, hogy kapcsolatban áll a Martinovics-féle összeesküvőkkel, nem volt igaz. De nem mentették fel, mert a bíróságon olyan szónoklatot tartott a maga igazáról, hogy azt soha nem tudták neki megbocsátani.

Kíméletlen, megalázó kihallgatások után Kufsteinbe került, magánzárkába. Kiszabadulása után nem térhetett haza, Bécsben élt. Itt ismerte meg a szerelmes és vallásos tárgyú verseiről akkor már híres költőnt, Baumberg Gabriellát. 1805-ben összeházasodtak, hát nem kapkodták el, mert Gabriella ekkor 39, János 42 éves.

Amikor Napóleon bevonult Bécsbe, János azt hitte, vele együtt bevonult az *ígéret*, ezért részt vett a magyarokhoz intézett császári proklamáció fordításában. No de a császárnak idővel ki is kellett vonulnia Bécsből, és Jánosék vele tartottak Párizsba. Igen ám, de Napóleon bukása után meg az osztrákok vonultak be Párizsba, Jánosunkat elfogták, ismét börtönbe vetették. (Magyarán: lökdözték őt a történelmi események.)

Kiszabadulása után Linzbe költöztek, a várost el nem hagyhatták, a császári besúgóhálozat minden lépésüket figyelte. A Martinovics-pörrel kapcsolatban úgyszintén Kufsteinbe zárt Kazinczynak büntetése letöltése után megbocsátottak (ugye mit teszen a jó származás!), Batsányinak soha. Hazáját soha nem látta viszont, ám mind Bécsben, mint a linzi száműzetésben sokat dolgozott, verseket, tanulmányokat írt, fordított. Itthon elfeledték, szinte semmit nem tudtak róla. Gabriella halála után magányosan élt társ és vigasz nélküli a másokat vigasztaló.

Jellemző: Kazinczy sem bocsátott meg neki soha. Bármilyen jött tőle nagy nehezen át a határon, azt a kiváló nyelvújító és elvarátaik igyekeztek kinevetni, tönkretenni. Batsányi a versenyt elbukta.

No, két jó érzésű magyar végre rászánta magát itthonról őt felkeresni. Linzbe érkezve tudták meg, hogy már két éve halott... Majd csak 1934-ben hozták haza János és Gabriella hamvait, ott nyugszanak a tapolcai régi köztemetőben.

Tisztaszívú idealista volt, aki a francia forradalom hírére így lelkesítette és buzdította cselekvésre honfitársait, a császári cenzúra „öröme”:

A LÁTÓ (részlet)

Vidulj, gyászos elme! megújul a világ,
S előbb, mint e század végső pontjára hág.
Zengj, hárfá! Hallgasson ma minden reája,
Valakinek kedves nemzete s hazája;
S valaki a magyar változó ég alatt
Még a szabadságnak híve s ember maradt.

Ó ti! kiknek szívek örök bűba merült,
Ím, reménytek nem várt vig napja felderült;
Ím, az igazságnak terjednek sugárai;
Dólnak a babona fertelmes oltári,
Melyek a setétség fene bálványának
Annyi századoktól vérel áradának.
Ama dicső nemzet felkelt ím egészen,
Mely a két világnak megváltója leszen,
S melynek már láncoktól szabad vitéz karja
Mutatja, mit tehet egy nép, ha - akarja!
Az ember elnyomott örökös jussait
Délre hozván, porba veri bálványait;
S míg köz ellenségink poklokra süllyeszti,
Hozzánk ím! ölelő karjait terjeszti:
„Álljon fel az erkölcs imáandó székí!
Nemzetek, országok, hódoljatok néki!
Uralkodjék köztünk ész, érdem, igazság,
Törvény s egyenlőség, s te, áldott szabadság!”

A nyáron Tapocán töltöttünk egy délutánt a családdal. Sétáltunk, látom: itt az emléktáblája, itt a tó, amelyben kölyökkorában lubickolt, és itt a szobra, jól etalált, lendületes alkotás. Állok előtte, s már mondom félhangosan az egyetlen hatalmas körmondatból álló versét: „Nemzetek, országok! Kik rút kelepében / Nyögtök a rabságnak kínos kötelében, / S gyászos koporsóba döntö vasigátok / Nyakatokról eddig le nem rázhattatok, Ti is kiknek vérét a természet kéri...” – tovább nem tudtam folytatni, hogy kiknek a vérét kéri a természet, meg hogy vigyázó szemüket is hová vessék, mert égszakadás, földindulás, nyakunkba zúdult az idei nyár tán leghevesebb vihara, jég-esővel. Futunk eresz alá, onnét látom, hogy az én szobor-Jánosom fejét csapkodják a diónyi jéggolyók... No szegény, még ez is!

Turisztika, Sport és Gasztronómia

Polinger Sándor rovata

Szeptember lévén, itt az ideje a savanyúság eltevésnek, a befőzéseknek. Éppen ezért két érdekességgel ismertetnék meg beneteket.

Az egyik egy családi örökség: paradicsombefőzés, ahogyan mi szoktuk. A másik egy izgalmas ízkavalkád, egy bolgár nemzeti ételkülönlegesség – a gyuevecs. Ez utóbbi kapcsolódik eredeti szándékomhoz, mely szerint olyan ételeket mutatnék be, amelyeket már-már elfelejtettünk, illetve országunkat övező népi specialitásokat, melyek közel állhatnak a mi konyhánkhoz, ezért várhatóan szívesen kipróbáljuk, vagy bevezetjük a napi étrendünkbe.

Nézzük először a gyuevecset!

Többféle húsból készíthetjük. Jó hozzá a sertés, a borjú, vagy a birka. Én most birka-hússal mutatom be a receptet.

Hozzávalók négy személyre:

1 kg birkacomb vagy lapocka, apró kockákra vágva
20 dkg kolozsvári szalonna
3 db közepes hagyma, karikára vágva
1 fej fokhagyma
1/2 kg burgonya, kockára vágva
4 db közepes paradicsom, karikára vágva
2 db zöldhúsú paprika, karikára vágva
15 dkg rizs (lehet gyorsrizs is)
5 dkg sertészsír
1 csapott evőkanál édes-nemes pirospaprika

só, bors, ízlés szerint

1 szál friss rozmarin, apróra vágva

1 csapott evőkanál csuabrica (bolgár fűszer)

csombor, esetleg kakukkfű

20 dkg száraz reszelt sajt (ha lehet, bolgár szevéna)

Az elkészítés egyszerű. Először ropogósra sütjük a szalonnát, majd a zsírában megdinszteljük a hagymát és egy tűzálló edény alján szétterítjük. Közben a rizst félpuhára pároljuk. Ha van, tehetünk bele egy-két fej gombát és – ha van – húslébe pároljuk. (Leveskocka is használható.) Amíg fő a rizs kevés zsíron a húst a fele fokhagymával együtt megpirítjuk, fűszerezzük. Amikor félig puha, rászedjük a rizsre, majd a fokhagyma másik felét az összevágott krumplival rátesszük a húsról. Az egészet betakarjuk a felkarikázott paprikával és paradicsommal. Fűszerezzük, felengedjük húslével, hogy éppen ellepje. Rászórjuk a kolozsvári szalonnát és 200 fokon kb. 20 percet sütjük. Amint elkészült, rászórjuk a sajtot és negyedórát pihentetjük, ezután tálaljuk.

Jó étvágyat!

A következő a „paradicsomital”

Sok helyen volt szerencsém a csodálatos lét fogyasztani, de úgy érzem, az a legjobb, ahogyan mi készítjük. Ajánlom figyelmetekbe, próbáljátok ki.

Hozzávalók:

5 kg igazi hazai paradicsom (a kertünkben nevelt, lassan beérett, lédús)

1/2 kg erős bogyszlói paprika

1 fej zeller, a zölddel együtt

só, bors, lestyán (jó a szárított is)

Az elkészítése kicsit egyszerűbb, mint nagyanyáink korában. Mi nem főzzük kétszer a paradicsomot. Többszöri mosás után felaprítjuk, és a daráló gépünk passzírozó adapterével nyersen, a többi hozzávalóval együtt, átpasszírozzuk, de nagyon megfelelő a kézzel hajtott passzírozó is. Mi egy hatliteres, rozsdamentes edényben feltesszük a fűszerekkel együtt főni, ha felforrat, az odakészített üvegekbe szedjük és száraz dunsztba tesszük. Az üvegeket szinte csordultig öntjük és nagyon kevés szalicilt teszünk a lé tetejére. A leírt mennyiségbe egy evőkanál sót teszünk, a borsot ízlés szerint, lestyánból lehet bőven, kitűnő fűszeres ízt ad. Cukrot csak akkor teszünk bele, ha nem sikerül saját, vagy megbízható helyről szerzett paradicsomot befőzni.

Még annyit, hogy a forralás előtt egy kevés (1 teásbögre) vizet öntsetek hozzá, hogy ne a saját nedvességét forrja el. Csodálatos, édes-savanykás, fűszeres ivólétek lesz.

Próbáljátok meg elkészíteni!

Jó étvágyat!

City 231, Sanyi

Lesből támadó közterületi kamerák

– Most akkor büntethetnek, vagy nem? –

Köztudott, lapunkban is közöltük, hogy 2012. szeptember elsejétől közterületi kamera felvételei alapján nem büntetik a tiltott helyen való megállást és várakozást. Nagy kő esett le ezzel a taxisok szívéből, már nem kell minden utasfelvételnél, vagy – kiszállásnál vizslatni a házfalakat és az oszlopokat kamerák után. Ugyanakkor ez a rendelkezés nem jelenti automatikusan azt, hogy semmiféle szabálysértést nem büntetnek ilyen úton. Például a behajtási tilalomra és a kötelező haladási irány figyelmen kívül hagyására vonatkozó szabálysértések továbbra is büntethetők kameraképek alapján!

A közterületi kamerák használatával kiszabott bírságok is az objektív felelősség kategóriájába tartoznak, vagyis a hatóság nem vizsgálja hogy ki követte el a szabálysértést, hanem a gépkocsi tulajdonosát, üzembentartóját bünteti. Így természetesen a bírság mellé nem jár büntetőpont. Az ilyen közigazgatási bírságok az alábbiak:

- Gyorshajtás (bírság összege 30 ezertől 300 ezerig)
- Vasúti átjáróban elkövetett szabálysértések (30 ezertől 60 ezerig)
- Piros jelzésen áthajtás (50 ezer)
- Autópálya leállósávján történő haladás (100 ezer)
- Behajtási tilalom megszegése (30 ezer)
- Kötelező haladási irány figyelmen kívül hagyása (50 ezer)
- Engedély nélküli behajtás védett természeti területre (150 ezer)
- Engedély nélküli behajtás fokozottan védett természeti területre (300 ezer)
- Engedélyezett közlekedési útról való letérés védett vagy fokozottan védett természeti területen (100 ezer)

• Ezeket a szabálysértéseket tehát továbbra is sújthatják közigazgatási bírsággal, telepített vagy mobil kamerák felvételei alapján.

Persze csak akkor, ha az a kamera megfelel a jogszabályban rögzített feltételeknek! Előző számunkban közöltünk egy BRFK válaszevelet, amelyben az áll, hogy tulajdonképpen egyáltalán nem szabható ki bírság a térfelügyelő kamerák képei alapján, mert azok nem felelnek meg a feltételeknek. Ennek okán több érintett kolléga is az Alapvető Jogok Biztosához (Ombudsman) és bírósághoz fordult. Az eredményekre természetesen visszatérünk.

Kovácsné bejelenti a rendőrségen, hogy eltűnt a férje. Oránként telefonál, hogy van-e már valami eredmény. Egy alkalommal az ügyeletes tiszt így biztatja:
– Jó hírem van, asszonyom, már majdnem megvan a férje.
– Hogyhogy majdnem?
– A kabátját és a cipőjét már megtaláltuk a Lánchídon.

Egy pasi minden este kukkolja a szomszéd lányt az ablakon át, ahogy az vetkőzik a szobájában. Egyik nap aztán csörög a telefon, és a szomszéd lány az:
– Helló! Én vagyok a szomszéd lány, akivel szemben lakik. Nem találok a rózsaszín bugyimat, nem látta véletlenül, hogy hova tettem?

A VI. KERÜLET IS CSATLAKOZOTT!



Ez az autós sem fog többet a forgalommal szemben leparkolni a VI. kerületben...

A „jó” példa ragadós! Már jeleztük, hogy Budapesten a VII. és a VIII. kerületben is lebilincselik azokat az autókat, amelyek a kétirányú út bal oldalán, a forgalommal szemben parkolnak, mert ilyenkor nyilvánvaló, hogy az adott autó néhány métert a forgalommal szemben tesz meg.

Most a VI. kerület is csatlakozott! Újra és újra megismételjük: a kerékbilincselésnél a büntetés összege az államkincstárt gyarapítja, de a kerékbilincs felszerelése és leszerelése az adott önkormányzatnál marad, ezért találnak ki új és új ötleteket, miért is bilincseljenek.

Nincs más hátra, erre is oda kell figyelni. Ne hagyjuk a taxit a saroktól öt méteren belül, ne hagyjuk a gyalogátkelőhely előtt öt méterre. Ne álljunk szabálytalanul a járdán, ne álljunk meg forgalommal szemben!

Juhász Péter

Mikor vonható le az áfa?

Szakmánk egyéni vállalkozói nagyrészt alanyi adómentes szolgáltatást nyújtanak – vagyis nem fizetnek általános forgalmi adót bevételeik után, és természetesen nem vonhatják le költségeik áfa tartalmát sem. Ez a lehetőség egészen ötmillió forint éves bevételig áll rendelkezésre.

Ötmillió forint bevétel felett viszont már nagyon is érzékenyen érinti a vállalkozókat, vállalkozásokat az áfa levonhatóságának kérdése. Saját tulajdonú gépkocsi vételárából néhány éve már lehetséges visszaigényelni az általános forgalmi adót, feltéve, ha a gépkocsit túlnyomórészt vállalkozási célra használják. Az adóhatóság legalább 90%-os használatot minősít „túlnyomórésznek”.

Más volt a helyzet idáig a gépkocsibérlés, vagy lízing áfájára, ezeknek levonását tételesen tiltotta a jogszabály. Az idén hatályba lépett módosítások nyomán azonban már van lehetőség a bérelt és lízingelt gépkocsik áfájának érvényesítésére is. Igaz, hogy az adminisztrációs teendők megnőnek: részletesen dokumentálni kell a személygépkocsi használatát, elkülönítve a magáncélú és a vállalkozás érdekében megtett utakat. Szabályos dokumentáció esetén a vállalkozói célú használatra eső bérleti, ill. lízingdíj teljes áfatartalma levonható.

És az üzemanyag?

Régi követelésünk, hogy legnagyobb költségünk, az üzemanyag forgalmi adója is levonható legyen. Mostanában kósza hírek terjednek a szakmában arról, hogy ez megvalósult. A hír igazságtartalmának ellenőrzése végett adószakmai szakértőt kérdeztünk, és a válasz lehangoló volt:

„Az általános forgalmi adóról szóló 2007. évi CXXVII. törvény 124.§ (1) bekezdés a) és b) pontja értelmében mindenféle üzemanyagra, ha azokat személygépkocsi üzemeltetésére használják, tárgyi áfalevonási tilalom vonatkozik. Ezt a tilalmat az sem oldja fel, ha a taxis az egyébként munkaeszközként használt személygépkocsi után levonhatja (visszaigényelheti) az áfát.”

Ez a tragédia!

A gazdasági válság miatt a turizmus visszaesett, világszerte. Nálunk is kevesebb a turista, de azért nincs tragédia, jönnek a külföldiek. Viszont nagyon rossz lett a helyzet a taxisoknál, mert kevés turista ül taxiba!

Miért?

Hol találkozik először a külföldi a taxissal? A három vasútállomáson, a két autóbussz-pályaudvaron és az egy szem repülőtéren. És egyik helyszín szebb, mint a másik! Rémtörténeteket hallunk e helyszínekről úton-útfélen! Az egyik kereskedelmi televízió riportere – rejtett kamerával a kezében – beült egy taxiba a Nyugati pályaudvarnál. A Hősök tere volt az úti cél. Miután – a taxis szerint – ez



Az egész várost ellepték a böröndöket vonszoló turisták! Ők nem mernek beülni taxikba!

„egyes körzet”, ezért 5000(!) forintot kellett fizetnie! A Nyugati pályaudvartól a taxi ötezer forint alatt nem is indul el... Magam voltam fültanúja egy emeletes párbeszédnek. Olasz fiatalok szerettek volna kijutni a repülőtérre. Ez ún. „többautós rendelés” volt, amikor minden taxis – egységesen – 10 000 forintot kért! Merthogy 30(!) kilométerre van a repülőtér... Bár lényegesen közelebb van, de legyen a példa kedvéért 30 kilométer. A napjainkban érvényes rendelet szerint Budapesten a maximált ár 240 forint kilométerenként. Ha ezt felszorozzuk a maximált díjjal, hozzáadjuk az alapdíjat, kalkulálunk egy-két piros lámpával, akkor sem lehet több a viteldíj, mint 8000 forint! A többi rablás! Többek között ezért sem ülnek a taxiba a turisták!

De hasonló a helyzet a repülőtéren is. Sok ezren láthatták a riportot a televízióban, amit a mexikói turistahölggyel készítettek. 50(ötven) ezer forintért hozták be a repülőtérrel a városba! Még számlát is kapott! Igaz, kamu számlát...

A sort folytathatnánk órákig. Kérdés van bőven ezzel kapcsolatban. Kinek lehetne ezeket feltenni?

Horváth András

Összefoglalva: a gépkocsi után igen (akár vásárlás, bérlet vagy lízing konstrukcióról van szó), az üzemanyagok után azonban nem vonható le áfa. Kénytelenek vagyunk tehát továbbra is alanyi adómentesek maradni, vagyis bevételeinket „beszorítani” éves ötmillió forint alá...

Szabóék külföldre indulnak nyaralni. Már éppen a repülőtéren, a jegyellenőrzéshez közelednek, amikor Szabóné felsóhajt:
– Bárcsak itt lenne velünk a zongoránk is!
– Elment az eszed? – kérdi szörnyülködve a férje. – Minek kellene nekünk ide a zongora?

– Mert rajta hagytam a repülőjegyüket...

* * *

Két rendőr járőrözik. Az egyik megpillantja a társa anyósát.

– Az ott az anyósod? Mutass már be neki!

Mire a másik kinyújtott középső ujjal:

– Hé, Mama! Ezt neked...!

Üzemanyagárak, 2012 (Ft/liter)

Időszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	407	443	234
Február	407	437	234
Március	425	444	242
Április	427	441	243
Május	448	446	250
Június	449	443	255
Július	432	436	253
Augusztus	410	415	250
Szeptember	429	437	246
Október	442	443	248

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplő árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyag-ról számlát beszerezni.

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

A Kormányrendelet mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre vonatkozó alapnormát, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható.

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

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

Korrekciós szorzók:

Városi forgalom

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

Értéke:

- a) Budapesten 35%
- b) megyeszékhelyen és 100 000 feletti lakosú városokban 25%
- c) 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 alapnorma helyett – egyszerűsített elszámolás-ként – alapnorma-átalány is használható.

A benzinüzemű gépkocsi alapnorma-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 alapnorma-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, valamint kettős üzemű gépkocsi alapnorma-átalány mértékét – LPG üzemanyag esetén – a benzinüzemű gépkocsi alapnorma-átalány 1,2-es szorzatával kell megállapítani.

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

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, kérelmek (táppénz, részletfizetés, stb.)	2.500.-
Könyvelés, adatrögzítés	3.500.-tól
Elektronikus havi járulékbavallások	1.800.-tól
Taxióra önirós- és hő papírszalagok	150.-tól
Taxis brifkók, pénztárcák	1.200.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	600.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós, vagy mágneses	600.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	200.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	2.-

Az árak 2012. január 1-jétől visszavonásig érvényesek. Az áfa összegét tartalmazzák.

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Időszak	Százalék
2010.12.21 – 2011.01.24	5,75%
2011.01.25 – 2011.11.29	6,00%
2011.11.30 – 2011.12.20	6,50%
2011.12.21 – 2012.08.28	7,00%
2012.08.29 – 2012.09.25	6,75%
2012.09.26-tól	6,50%

www.mnb.hu

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

Fontos határidők

NOVEMBER 12.

– Előző havi járulékok bevallása és befizetése

A fogorvoshoz új beteg érkezik. A doki ismerősnek találja. Figyelmesebben megnézi, majd sátáni mosollyal mondja, miközben előveszi a legnagyobb fúrót:

– Örvendek! Ön volt az a rendőr, aki tegnap megbírságot a parkolóban, ugye?

Fizetendő legkisebb járulékok 2012. **OKTÓBER** hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ EGYÉNI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék	Nyugdíj-járulék	Szociális hozzájárulási adó
A tárgy-hónapban érvényes minimálbér 93 000 Ft	A minimálbér másfélszeresének (139.500 Ft) 8,5%-a 11 858 Ft	A minimálbér (93.000 Ft) 10%-a 9300 Ft	A minimálbér 1,125-szörösének (104.625 Ft) 27%-a 28 249 Ft
Adónem kód	188	125	258
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási és munkaerő-piaci járulék magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Szociális hozzájárulási adó beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06057749	10032000-06056236	10032000-06055912
Költségkenti elszámolhatóság	Nem számolható el költségként	Nem számolható el költségként	A teljes befizetett összeg elszámolható

Az ifjú házások megérkeznek a szállodába.


– Egész hétre szeretném kivenni a szobát – mondja az ifjú férj.

– Magának szerencséje van, hölgyem – mondja a szálloda-portás –, az úr máskor mindig csak egy éjszakára szokott itt megszállni...

A korengedményes és előrehozott nyugdíjakat január 1-jétől korhatár alatti ellátásnak nevezik, a tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt még el nem ért vállalkozók rokkantnyugdíját január 1-jétől járadéknak nevezik.

Az ezen ellátások mellett folytatott egyéni és társas vállalkozások – a jogszabályok jelenlegi állapota szerint – **főfoglalkozásnak minősülnek!**

(Tényleges öregségi nyugdíjkorhatárt elért) NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjjárulék
Járulékok alapja: 	6390 Ft/hó Tételes összeg. A vállalkozás fennállása alatt akkor is fizetni kell, ha nincs jövedelem! (Kivéve az orvos által igazolt keresőképtelenség időszakát.)	Járulékalap 10%-a alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a.
Adónem kód	124	125
Költségvetési számla elnevezése	NAV Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla	NAV Nyugdíjbiztosítási alapot megillető bevételek magánszemélyt, östermelőt, egyéni vállalkozót, kifizetőt terhelő kötelezettség beszedési számla
Költségvetési számla száma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkenti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje főállásúaknál 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 tárgynegyedévet követő hó 12-ig fizetik.

Kérdések, amelyek nem hagynak nyugodni...

- Tudunk sírni a víz alatt is?
- Ha meghalsz, és a Mennybe vagy a Pokolra kerülsz, örökké azt a ruhát kell hordanod, amiben eltemettek?
- Miért hozzák a kerek pizzát szögletes dobozban?
- Hogy van az, hogy előbb küldtünk embert a Holdra, mint hogy a bőröndökre kerekeket szereltünk volna?
- Miért mondják, hogy úgy alszik,

mint egy csecsemő, amikor a csecsemők kétóránként bömbölve felébrednek?

- Ha egy néma embert kérdezgetnek a rendőrök, az is kihallgatás?
- A kenyérpíritók miért tartalmaznak olyan fokozatot is, amely annyira megégeti a kenyeret, hogy senki nem tudja megenni?

* * *

Az infláció nem más, mint úgy elfelezteni a pénzt, hogy közben a papír ne sérüljön meg.

Főpolgármesteri Hivatal Adó Főosztály Ügyfélszolgálati Iroda

Budapest, V. ker.
Bárczy István u. 1-3.

Tel.: 411-7000
(központi szám)

Szolgáltatások:

- Bejelentkezés az iparüzési adó hatálya alá
- Felvilágosítás, adózási nyomtatványok igénylése, azok kitöltési szabályainak tisztázása. Kitöltött nyomtatványok és más beadványok átvétele.
- Folyószámla-kivonatok igénylése.
- Adófolyószámlák egyeztetése, befizetések rendezése.
- Adóigazolások kiadása különböző célokra, pl.: közlekedési felügyelethez, taxiengedélyhez, hitelfelvételhez stb. (adóigazolás csak a képviselő vagy meghatalmazottja részére adható ki). Az igazolás az-napi elkészíthetősége érdekében kérjük legkésőbb a zárás előtt 1 órával megjelenni!

Ügyfélfogadási idő:

Hétfő: 08.00 – 18.00
Kedd: 08.00 – 16.30
Szerda: 08.00 – 18.00
Csütörtök: 08.00 – 16.30
Péntek: 08.00 – 14.00

A méltányossági kérelem, fizetési könnyítés (részletfizetés, halasztás), továbbá a „nullás” igazolás iránti kérelem illetéke **3000 Ft.**

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

Két részeg beszélget:

– Te, én gondolkodtam a tegnapi balhé óta, legyünk inkább barátok!

– Hülye vagy, hogy néz-nénk ki csuhában?

BTI TAXICENTRUM

1119 Budapest, Vahot u. 6.

Tel.: 06-1-229-3736, mobil: 06-30-989-4279

Szolgáltatások:

- Könyvelés, elektronikus bevallások
- Iparüzési adó
- Adóbevallás magánszemélyeknek is
- Teljes körű vállalkozói ügyvitel
- Taxis kellékek árusítása
- Tarifatablák, engedélyszámok készítése
- Mágnes-matricázás, laminálás

Nyitva tartás:

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

Budapesti Közlekedési Központ

Taxidroszt iroda

Budapest VII., Rumbach Sebestyén u. 19-21.
(Rumbach Center)

Tel.: 06-1-235-3000

Ügyfélfogadási idő

H-SZ: 9.00 – 15.00,
K-CS: 9.00 – 13.00,
P: 9.00 – 12.00.

További felvilágosítás:
www.taxiallomas.hu

Drosztengedélyhez szükséges okmányok:

- 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
- igazolás arról, hogy a kérelmező Budapest főváros területén végzett iparüzési adóköteles tevékenységével összefüggésben a Fővárosi Önkormányzathoz adóalanyként bejelentkezett, adóbevallást nyújtott be, és adótarozása nem áll fenn, illetve adóelőleg-fizetési kötelezettségének eleget tett.

Fővárosi taxiengedély ügyek Nemzeti Közlekedési Hatóság

1033 Budapest, Mozaik u. 5.

Tel.: 430-2738

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

Nyitva tartás:

Hétfőtől csütörtökig 08.00–15.00
Pénteken 08.00–12.00

Szülészetén a nővér kérdezi szülés után a kismamát:

- Asszonyom, beengedhetem az apukát?
- Isten ments! Mindjárt itt a férjem!
- Ha lenne pálinkám, már nem lenne...

*Az ember elmegy gyónni.
– Atyám, nagy az én vétkem.
Házas vagyok, mégis lefeküdtem
hét nővel egyszerre.
– Akkor most fogj hét kiló citromot,
facsard ki és idd meg a levüket!
– És ez feloldoz?
– Nem, de talán eltünteti azt az
elégedett mosolyt a pófádról.*

Tárgyaláson a bíró így kezdi a mondkáját:

– Sajnos egy roppant kellemetlen esettel kell kezdenem: az igazság az, hogy Kovács ügyvéd úr megpróbált engem megvesztegetni 30 000 forinttal!

Néma csend a teremben. A bíró folytatja:

– Azonban az még szomorúbb, hogy Molnár ügyvéd úr, a másik fél védője szintén megpróbált megvesztegetni 40 000 forinttal. Így aztán arra a döntésre jutottam, hogy Molnár ügyvéd úrnak visszaadok 10 000 forintot, és pártatlanul fogom tárgyalni az ügyet...

Egy mérnökkel vitatkozni olyan, mint egy disznóval hemperegni a sárban. Két óra elteltével rájössz, hogy ő ezt élvezi.

A férfiak nőznek, a nők hímeznek.

Mintegy félezer taxistól vesznek DNS-mintát

A vád: nemi erőszak

Közismert nevén a nemi erőszak a súlyos és kiemelt bűncselekmények közé tartozik a világ szinte minden pontján, éppen ezért nem meglepő, hogy a német Mönchengladbachban valamennyi 30 és 65 év közötti taxistól DNS-mintát vett a rendőrség. A gyanú szerint az áldozatot egy taxis erőszakolta meg saját lakásán. A mintavétel 450 személyfuvarozót érintett.

A krimik világán nevelkedett generációt bizonyára nem lepi meg a hír: a bűnügyi technikusok számára egy erőszakos bűncselekmény helyszínén számos nyom, anyagmaradvány áruklodhat az elkövetőről, ha azt időben és megfelelő minőségben sikerül a szakembereknek begyűjteni és „szóra bírni”. Persze attól még igen távol vagyunk, mint amit a filmvásznon láthatunk a népszerű amerikai sorozatokban. Arról is sokan megfeledkeznek, ott is kiemelt, súlyos, életelleni bűncselekmények esetében vetik be a „csodatechnikát”. Nem irigyelhető az a vidéken szolgálatot teljesítő helyszínelő, akitől hasonló kivonulást, technikai eszközparkot és laborháttérrel várnak el egy tyúklopás, vagy pincefeltörés esetén. Érthető a sértetti oldal is, ám nem cserélnek a bűn üldözőivel sem.

Az erőszakos közösülés azonban több szempontból sem tartozik az átlagos bűnelkövetések közé. Legtöbb esetben – bár nem helyes –, de az eljárásban részt vevők sem maradnak teljesen érzelmentesek. Nincs ez másképp Németországban sem.

A hírügynökségi jelentés szerint a bűncselekmény még 2010-ben történt. A fiatal lány Mönchengladbachban tartott hazafelé. A későbbi áldozat arra figyelt föl, hogy követik, ám amikor hazaért, megnyugodott, azt hitte biztonságban van.

A támadó ennyivel nem érte be, a lakásba bejutva megerőszakolta áldozatát. A sérült, megrezent leány a brutális cselekményről értesítette a rendőrséget. Megkezdődött a helyszínelés, amelynek során olyan anyagmaradványokat sikerült a technikusoknak rögzíteniük, amely DNS-azonosításra alkalmas.

A nyomozás során sikerült az elkövetői kört szűkíteni, így bizonyosnak tűnik, hogy a támadó egy 30 és 65 közötti taxis férfi volt. A nyomozást felügyelő ügyészség ennek alapján engedélyt adott arra – amire még a német kriminalisztikában sem volt példa –, hogy a megjelölt korosztályba tartozó fuvarozóktól DNS-mintát vehessen a hatóság. A büntető-eljárás vezetői ettől azt remélik, hogy ennek segítségével azonosítható lesz az elkövető.

A jelentés arról nem számol be, hogy a mintavételt követően az azonosítás mennyi időt igényel a szakértőktől, mint ahogyan arról sem esik szó, mi be kerül ez az államnak. Egyes információk szerint ugyanis a vizsgálat költsége 200-300 ezer forintot is elérheti, személyenként. Mindez 450-nel szorozva szép kis summa lesz, amit a végén bűnügyi költségként az elkövetőnek kell majd állnia, szabadulását követően.

Cash

Utánképzéssel csökkenthetjük büntetőpontjainkat

Három év alatt tizennyolc pont

Számos jogszabályi változást hozott az ősz. Ezeknek nem egyszer egymásra is hatásuk van, így most a közlekedési előéleti pontrendszert tesszük közzé. Ebben is történtek változások, így nem árt, ha a gépjárművezetők tudatában vannak, mely szabályszegés, milyen következményekkel jár a bírságon kívül.

A legtöbb szabálysértés büntetőpontot von maga után, amely ha három éven belül eléri a 18-at, úgy a gépjárművezetőnek hat hónapra bevonják a vezetői engedélyét. Amennyiben utánképzésen vesz részt az érintett, és egyéb jogszabályi akadálya nincs, úgy ezután visszakapja a jogosítványát. Léteznek generális szabályok. Ezek közül célszerű ismerni: ha valaki a közlekedése során gondatlan bűncselekményt követ el, azért 9 pontot jelölnek a nyilvántartásban. Szándékos esetben ez 11. Szabálysértésenként 1–8 pontot számíthatnak fel, a közigazgatási bírság hatálya alá eső esetekben ugyanez az elbírálás mértéke.

Amennyiben bárki eléri a 13 pontot, úgy a nyilvántartó értesíti erről és tájékoztatja, amennyiben önkéntesen vállalja az utánképzést, úgy csökkentheti pontjai számát. 13-ig ez a jóváírás 9 pontot jelent, míg 14-17 közötti tartományban már csak 6-ot. A jogszabály úgy rendelkezik: önkéntes utánképzésen – egy év belül –, csak egyszer lehet részt venni.

Konkrét szabálysértések esetében a szankciók a következőképpen néznek ki. Aki gépjárművezetés eltiltás hatálya alatt mégis a volán mögé ül és elkapják, az 6 büntetőpontra számíthat. Ugyancsak ennyi pontot kap, aki az elsőbbség és előzés szabályait szegi meg. A közúti közlekedés rendjének megzavarója 5 pontot könyvelhet el, míg aki ezzel könnyű sérülést okoz, annak 6 pontot jegyeznek fel. Az engedély nélküli vezetés 5 pontos vétség.

Az irányjelzés és a kanyarodás előírásairól megfélekedzőket 3 ponttal sújtják. A megállás, megfordulás, hátramenet szabályainak megszegői autópályán úttestén és leállósávjában, autóúton és vasúti átjáróban szintén 6 pontot von maga után.

Megállás útkereszteződésben és úttest széleinek metszéspontjától 5 m-es távolságon belül 2 pontos büntetés.

Ugyanez gyalogos-átkelőhelyen, illetve előtte már 6 pont, mint ahogyan a megállás kerékpársávon, útkanyarulatban, valamint olyan helyen, ahol a jármű a fényjelzőkészülék vagy jelzőtábla észlelését akadályozza, ez szintén 6 pont.

A rendőr jelzésének figyelmen kívül hagyása nem jelent jót az álmoskönyv szerint sem, a jogalkotó ezt 6 ponttal díjazza, mint ahogyan a vasúti átjáróban és előtte magukról megfélekedzők autósok is ennyire számíthatnak.

A gyermekbiztonsági rendszer, valamint a bukósisak használatának elmulasztói 3 pontot gyűjtenek be.

A kézben tartott mobiltelefon menet

közbeni használói 3 ponttal, a relatív gyors-hajtók 1 ponttal gazdagodnak. Egyes jelzőtáblák utasításainak megszegői 3 pontot jegyezhetnek fel maguknak míg, a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt álló jármű mellett megállás nélkül továbbhaladók 5 pontot kapnak.

A jobbra tartási kötelezettség megsértői 1 pontot, a záróvonalon és a járműforgalom elől elzárt területen áthaladók 2 ponttal „gazdagodva” nyugtázhatják útjukat.

A közigazgatási bírság hatálya alá eső jogsértések közül a megengedett legnagyobb sebesség túllépői alapesetben 4 pontot, a gyorsajtás függvényében 6 és 8 pontot is bekasszírozhatnak. A vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértői ugyancsak 8, az autópályán leállósávjában haladók 6, míg a behajtási tilalmakra vonatkozó szabályok megsértői és a kötelező haladási irányra vonatkozó szabályok figyelmen kívül hagyói 4-4 pontot kapnak.

Ittas vezetés alapesetben 6 pont, minősített állapotban már 8, mint ahogy a forgalomirányító készülék előtti megállási kötelezettség megszegése is ennyit ér.

A biztonsági öv használata nélküli közlekedés lakott területen és azon kívül 3 pont, míg autóúton és autópályán már 5.

Ezen szabálysértések számítanak bele a közlekedési előéleti pontrendszerbe. Érdeemes átgondolni, ki, mikor, mit tesz, és annak következményeit. Az utánképzés pedig egy lehetőség, hogy a vezetői engedély megmaradjon akkor is, ha valaki igen gyakran feledkezik meg az előírásokról úgy, hogy azon tetten is érik vagy éppen elektronikus formában dokumentálják azt. **k.z.t.**

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

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

**Hívd bizalommal
Ildikót**

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

A gépkocsik felkészítése az őszi-téli időszakra



**Botezán Ovidiu
rovata**

Minden évben, az első nulla Celsius fok közeli hőmérsékletek, vagy az első havazás, pánikszerű rohamokat, kígyózó sorokat, néha több napos várakozást okoz az autójavító műhelyek hirtelen túlterheltsége miatt. Pedig mi sem lenne egyszerűbb, minthogy kevés előrelátással, pár órással és néhány ezer forintos ráfordítással mindezt elkerüljük, időben felkészítsük gépkocsinkat a megváltozott időjárási körülményekre. Sok példát tudnék felhozni, amikor egy kevéske előrelátással meg lehetett volna előzni a szezonális időjárás-változás, a hideg miatt bekövetkezett későbbi járműüzemképtelenségből eredő, nem elhanyagolható helyreállítási költségeket.

A hideg, esős, és havas szezon beállta előtt érdemes szokásunkává tenni gépkocsink rendszeres átvizsgálását, felkészítését a szezon sajátosságaira, de legfőképpen a kellemetlen meglepetések elkerülése érdekében. Mert mi autósok simán meg tudunk lepődni minden évben a hirtelen ránk szakadt hidegtől, havas esőtől és a havazástól. Olyan ez, mintha minden évben meglepődnénk újra és újra, „jééé, az idén is jön a Mikulás...” pedig tudjuk, hogy jön, elkerülhetetlenül jön!

Sosem értettem meg, miért is kell megvárni az első mínusz napokat, s akkor fejvesztve rohanni azonnali téligumi-felszerelésre, akkumulátorcserére, hűtőfolyadék-mérésre stb. Akárcsak más szakterületeken, az autós szempontokat nézve is a MEGELŐZÉS a fontos. A sok kellemetlenség és váratlan kiadás legtöbb esetben megelőzhető, ha minden évben rutinszerűen és időben gondolunk gépkocsink szezonális felkészítésére. Az odafigyelés megtérül, sok bosszúságtól, és még több, olykor jelentős kiadástól kímélhetjük meg pénztárcánkat előzetes felkészülésünkkel.

Minden évben, ősszel, erősen ajánlott fokozott figyelmet fordítani a gépkocsik néhány rendszerre, berendezéseinek ellenőrzésére, ezek megfelelő és szabályos működésére, mint például:

- akkumulátor állapota
- világítás
- lengéscsillapítók hatásfoka
- fék
- ablaktörlők állapota
- hűtő és ablakmosó folyadékok minősége, mennyisége

A CITROËN M5 CENTER karbantartási tanácsai

Egy régi mondás szerint „a jó gazda télen szekeret, nyáron szánkót készít.”

Minden évben, az első nulla Celsius fok közeli hőmérsékletek, vagy az első havazás, pánikszerű rohamokat, kígyózó sorokat, néha több napos várakozást okoz az autójavító

- fűtő, szellőztető berendezés, pollenszűrők állapota
- a szélvédő előtti, és a karosszéria vízelvezető csatornák állapota
- téli gumik, illetve a gumiabroncsok állapota, és megfelelő nyomása (pótkeréknél is!)

Akkumulátor

Az akkumulátor biztosítja az autó indításához, valamint az elektromos berendezések (fényszórók, ablaktörlők, jégtelenítő-páramentesítő berendezések, fedélzeti óra, műszer-csoportok, autórádió stb.) működéséhez szükséges energiát. 15 000 voltos szikra – 12 volt-nak köszönhetően! Az akkumulátor a motor működése közben elraktározza a megtermelt villamos energiát, amit majd akkor szabadít fel, amikor erre szükség van.

Mitől használódik el leginkább az akkumulátor? Leginkább attól, ha hagyjuk teljesen lemerülni...

Az akkumulátor akkor merül le teljesen, ha az elektromos berendezések, mint például a fényszórók, az autórádió vagy a klíma, az utastérszellőzés (fűtés), álló motor mellett, huzamosabb ideig működnek. Akkor is lemerülhet az akkumulátor, ha a gépkocsit nagyon ritkán használjuk, ráadásul csak rövid távokon. Így szerencsétlen akkumulátornak nincsen elegendő ideje feltöltődni. Akár egy egyszerű autórádió órajele is képes alig két-három hét alatt teljesen lemeríteni egy gépkocsi akkumulátorát. Éppen ezért ajánlom, érdemes még egy egyszerűnek tűnő autórádió-beszerelést is szakemberre bízni, olyanra, aki tudja, hogy kell megfelelően csatlakoztatni a készüléket a gépkocsi elektromos hálózatához.

Természetesen, az akkumulátorok legnagyobb ellensége a szélsőséges hőmérséklet, a nagyon hideg és a nagyon meleg. Nem véletlen, hogy a többéves akkumulátorok leginkább télen, az első fagyos éjszakák beálltával adják meg magukat, nem biztosítva többé a motorindításához szükséges energiát.

Bármilyen fura, nem csak az „öreg” akkumulátorok hibásodnak meg, hanem az újszerűek is. Lássuk, milyen okok vezethetnek ez utóbbiak időelőtti tönkremenetelére:

- amikor a generátor nem termel elég energiát, nem tölti fel megfelelően az akkumulátort

(rendszeres karbantartással, méréssel megelőzhető!),

- ha a generátor túl sok energiát termel, túltölti az akkumulátort (jelzőlámpa érzékelteti, ilyen esetben haladéktalanul meg kell keresni egy szakmúhelyt),

- a rossz elektromos csatlakozók magas ellenállásukkal áramvesztést okoznak, ami gyorsítja az akkumulátor lemerülését (nagyon ritkán, egy csatlakozó-túlmelegedés akár a vezetékkeg, vagy a gépjármű-kigyulladásához is vezethet, ha a jelenség nincs időben, és megfelelően kezelve)

A CITROËN M5 CENTER márkaszervizben elvégzett időszakos karbantartások, szisztematikusan kiterjednek az akkumulátorok, és a teljes töltéskör vizsgálatára is, beleértve a meghajtószíjakat is. Utóbbiakat, állapotuktól függően érdemes időszakonként kicserélni, megelőzendő, hogy egy ezerforintos szíj ne okozzon tízezres autómentési költséget a legalkalmatlanabb időben. A mai, modern digitális akkumulátorvizsgáló készülékek, néhány perc leforgása alatt képesek pontos képet alkotni a gépkocsikba beépített akkumulátorok állapotáról, töltöttségi szintjéről és indítóteljesítményéről.

Miért lett ilyen a világ?

Néhány hónappal ezelőtt taxis kolléga panaszkodott, hogy be akarták csapni egy gumisműhelyben. Hétfvégén kapott defektet, felkereste az egyik nonstop gumisműhelyt, ahol közölték vele, hogy legyalulta az abroncsot, venni kell újat. Ráadásul más a mintázata, ezért párban kell venni. Kollégánknál nem volt ennyi pénz, ezért megkockáztatta, hogy pótkerék nélkül dolgozzon egész hétfvégén. Aztán hétfőn elment a saját gumisához, aki közölte, semmi tragédia, ez a gumi még javítható.

Valahogy így jártam én is a napokban. Elromlott a GPS-készülékem, se kép, se hang. Elmentem az egyik körüli felkapott GPS szervizbe és bemutattam a készüléket.

„Sajnos ez beázott, ki kell dobní!” Utcán parkolok, akkoriban valóban esős idő volt és ez a nedvesség éppen elég volt arra, hogy tönkremenjen a készülék. Harmincezer forintért ajánlottak másikat. Nem volt nálam elég pénz új készülékre, később, egy kolléga segítségével vettem kedvezményesen egy újat. Azonban a napokban megkaptam egy kis szerviz címét.

Odamentem, ránéztek a régi, meghibásodott készülékre, semmi gond mondták, előlapot kell cserélni, háromezer forint összesen.

Nem mindegy, hogy harmincezer forint, vagy háromezer forint.

Nekem ezekkel a dolgokkal kapcsolatban csak megválaszolatlan, költői kérdéseim vannak:

Miért akar mindenki egy hét alatt meggazdagodni? Miért vészett ki a mai világból a tisztesség, a becsület? Egyáltalán, miért lett ilyen a világ?

Mészáros Szabolcs

Világítás

A nappali időszak fokozatos lerövidülésével, szinte észrevétlenül egyre többet közlekedünk szürkületben, vagy éjszakai üzemmódban. Rendkívül fontos, hogy ilyenkor gépkocsink külső és belső világító berendezései megfelelően és megbízhatóan működjenek, biztosítva ezzel a gépkocsivezetőknek a lehető legjobb látási és láthatósági viszonyokat.

Nem csak a kilátni kell az autóból, hanem maga az autó is megfelelően látható kell legyen a többi közlekedésben részt vevő számára. Nincs annál kellemetlenebb érzés, mint amikor a szemből jövő gépkocsi lámpafénye kiegészítő retinánkat, pár másodperces vakságot okozva... Ez a pár pillanat kiesés akár fatális kimenetelű balesetet is okozhat, és szerencsésebb eset az, ha „csak” anyagi kár keletkezik. Rendkívül fontos, hogy világító berendezéseinket (főleg az első fényszóróinkat) szisztematikusan ellenőrizzük, szükség esetén pedig haladéktalanul állíttassuk be szakműhelyben, az erre rendszeresített speciális műszerekkel. Egy ilyen beavatkozás bármelyik szervizben maximum negyedórás, adminisztrációs teendőkkkel együtt. Fontos odafigyelni a fényszóróizzók minőségére. Kerüljük a mindenféle „divatszínben” pompázó fényszóróizzók használatát, mert a hatóság emberei előszeretettel figyelnek, és lecsapnak ezekre a járművekre.

Pár éve divatos lett az utólagos beépítésű xenon fényszóró használata is.... Nos, ez a jogszerűtlen átalakítás kimondottan balesetveszélyes lehet. Nem véletlen, hogy ezek az autók a műszaki vizsgán rendszeresen fennakadnak, hisz az utólagos beépítésű xenon fényszórós autók nem alkalmasak műszaki vizsgára. Az átalakított gépkocsik, eredetileg nem rendelkeznek az előírás szerű fényszóróállító berendezéssel, fényszórómosóval, illetve maguk a lámpatestek nem alkalmasak ilyen világítóberendezés befogadására. Sok esetben a piacon kapható szettek nem is rendelkeznek megfelelő jóváhagyási számmal. Éppen ezért jelzem e gondolattal kacérkodó autóstárainknak, alaposan olvassák el ezen berendezések használati útmutatóját. A legtöbb esetben a következő megjegyzést olvashatják: *„személygépkocsikba való beépítésre, és közúti forgalomra a berendezés nem alkalmas”*. Ebből automatikusan kö-

Az optimista azt hirdeti, hogy a lehetséges világok legjobbikában élünk; a pesszimista tart attól, hogy ez tényleg így van.

* * *

A felnőtt olyan személy, aki befejezte a növekedést mindkét végén, és most közepén növekszik.

* * *

A szerelem a legjobb gyógyír, de ha nincs, nekem jó a Jägermeister is...

vetkezik, hogy az a gépkocsitulajdonos, aki ilyen rendszert beszereltet, szabályt sért, és könnyen balesetet is okozhat. Kerüljük el az ilyen eseteket! A költséges és szabálytalan xenon-beépítés helyett javallom a világítóberendezések rendszeres ellenőrzését, ezek tisztántartását! Ellenőrizzék, hogy a lámpatestek legyenek megfelelően szigetelve beázás ellen. Apróságnak tűnik talán, de komoly jelentőséggel bír, hogy az ablakmosó tartály mindig legyen feltöltve a szezonnak megfelelő folyadékkal, és az ablakmosó szivattyú is működjön megfelelően. Ha ezek a feltételek adottak, mindennapi közlekedésünk alkalmával megfelelő kilátást, ill. láthatóságot biztosítunk magunknak, ill. autóstársainknak egyaránt.

Még mindig a világítás témájánál maradván, sokszor hallom panaszkodni autós társaimat, a tisztelt Ügyfeleinket, hogy elég „sűrűn kell cserélni az izzókat az autóban”. Érdemes megfigyelni, mekkora távot teszünk meg két izzócseré között (kilométerben), ne csak az „időbeliséget” nézzük, mert ez nagyon becsapós lehet. Nem elhanyagolható az sem, hogy erős befolyással lehet a fényszóróizzók élettartamára, ha hazamosabb ideig rossz minőségű útburkolaton, erősen kátyús utakon közlekedünk. Az erős és intenzív rázkódások, sokkszerű ütések negatívan befolyásolják ezek élettartamát.

Lengéscsillapítók

A lengéscsillapítók biztosítják a kerekek megfelelő tapadását, bármilyen egyenetlen is legyen az út, amin haladunk. Így nem csak kiváló úttartást biztosítanak, hanem a hatékony fékezés is elősegítik. A lengéscsillapítók tehát biztonsági szempontból alapvető fontosságúak.

A lengéscsillapítók természetes elhasználódása fokozatos folyamat, melynek során a vezetési stílusunk észrevétlenül alkalmazkodik a megromlott körülményekhez. A lengéscsillapítók érzékelhetetlen elhasználódása azonban negatív következményekkel jár a kényelem, de mindenekelőtt biztonság szempontjából.

Mi a lengéscsillapítók szerepe?

- A lengéscsillapítók biztosítják a kerekek megfelelő tapadását, bármilyen hepehupás is az út, amin haladunk.

- A lengéscsillapítók csillapítják a rugózás általános lengéseit, anélkül hogy megakadályoznák a rugók szabályos működését.

- Elnyelik a rugók, illetve a gumiabroncsok által gerjesztett többletenergiát, így a kerekek nem pattognak az úton.

- Megakadályozzák a rázkódást az utastérben, valamint biztosítják a gumiabroncsok megfelelő tapadását.

Mi okozza a lengéscsillapítók elhasználódását?

Tudta, hogy 20 000 km megtétele során, legalább egymilliószor van szükségünk a lengéscsillapítók megfelelő működésére? A lengéscsillapítók természetes

és fokozatos elhasználódásának mértéke függ:

- a megtett kilométerek számától,
- a gépjármű terhelésétől,
- a vezetési stílustól,
- az útviszonyoktól.

A lengéscsillapítók elhasználódásának negatív következményei:

Úttartás

- A kanyarokban csökken a gumiabroncsok tapadása, a járművet nehezebb kormányozni, továbbá jelentősen megnő az akvaplaning (vízen csúszás) veszélye (+15%).

Fékezés

- Veszélyes mértékben, akár 35%-kal is nőhet a féktávolság: 50 km/h-s sebességnél 2,60 m-re (ami egy gyalogátkelőhely szélessége!!!) esős időben pedig akár 6 m-re (ABS-sel felszerelt gépjármű esetében is).

A gépjármű általános állapota

- Számos alkatrész idő előtt elhasználódhat, különös tekintettel a gumiabroncsokra, melyek csak a lengéscsillapítók 50%-os elhasználódása következtében 25%-kal jobban kopnak. A szomszédos alkatrészek (pl. féltengelyek, gömbcsuklók, motor és sebességváltó felfüggesztése stb.) megrongálódhatnak.

A fékezés és az utasok kényelme

- Fékezéskor az autó „bólint”, gyorsulás közben megemelkedik, a kanyarokban pedig könnyebben kisodródik. Ez a hatás növelheti a gépkocsiban utazók bizonytalansági érzetét

A lengéscsillapítók elhasználódására utaló jelek:

- A kisebb ívű kanyarokban az autó túlságosan kisodródik.

- A nagyobb kanyarokban az autó „lebeg”, bizonytalanná válik.

- Fekvőrendőrről való áthajtáskor tompa kattanások észlelhetők.

- Gyorsításkor a kerekek pattognak az úton, ami az úttartás romlásához vezet.

- A lengéscsillapítók testén olajszivárgás tapasztalható.

- A gumiabroncsok rendellenes, és idő előtti kopást mutatnak.

Javaslom: vizsgáltassa át lengéscsillapítóit rendszeresen, megelőzve ezzel a későbbi költséges, utólagos beavatkozásokat. Mint említettem feljebb, a hibás lengéscsillapítók felére csökkentik a gumiabroncsok élettartamát, ami önmagában már egy jelentős kiadást okoz.

Márkaservizünkben elvégzett lengéscsillapító-hatásfoki bevizsgáláskor, vizsgálati jegyzőkönyvet adunk ki, amin látható a lengéscsillapító hatásfok-diagramja, és a százalékos eltérés is (ha van). Ez a hivatalos lengéscsillapító-vizsgálat módszere.

FONTOS! Lengéscsillapítót kimondottan párban szabad cserélni, ellenkező esetben a gépkocsi menettulajdonságai és stabilitása erősen degradálódik, ami növeli a baleset kockázatát. Gondoljon saját és mások biztonságára.

Fékrendszer

A fékrendszer a gépkocsink egyik legfontosabb biztonsági berendezése. Lassítás esetén a gépkocsinak azonnal és pontosan kell reagálnia a vezető utasításaira. A fékrendszer legfontosabb alkotóelemei: a féktárcsák (fékdobok), fékbetétek és a működésüket szolgáló segédberendezések. Ezen alkatrészek mindegyike önállóan is külön funkcióval bír, de szükség esetén együttes működésüknek köszönhető a gépjármű lassulása. Lássunk néhány fékrendszert érintő definíciót, a rendszer meghibásodását, kopását okozó tételt:

A fékerő eloszlása

A fékezést 60%-ban az első kerekek biztosítják! A gépjárműveket elöl a hatékonyabb és kopásállóbb tárcsafékekkel, hátul pedig dobfékekkel vagy tárcsafékekkel szerelik fel. A 4 tárcsafékekkel rendelkező modellek esetében az első tárcsafékek gyakran hűtöttek.

ABS a blokkolásgátló rendszer

Az ABS megakadályozza, hogy hirtelen fékezés esetén a kerekek leblokkoljanak, így a gépjármű fékezés közben is irányítható marad.

Mi okozza a fékrendszer elemeinek elhasználódását?

1. A fékbetétek kopása

A fékezés során a súrlódás következtében jelentős mennyiségű hő szabadul fel, az ismételt fékezések hatására a hőmérséklet pedig akár 800 °C-ra is emelkedhet.

A fékbetétek puhább anyagból készülnek, mint a féktárcsák, így ezek gyorsabban is kopnak.

Az elkopott fékbetétek károsíthatják a féktárcsát, és hirtelen fékezéskor a vezető elveszítheti a gépjármű feletti uralmát.

Karbantartási javaslat:

A fékbetétek állapotát rendszeresen ellenőriztesse, és amint az anyagvastagságuk 2 mm-re csökken, cseréltesse ki őket! Az aszimmetrikus fékhatás elkerülése érdekében mindig egyszerre cseréltesse a fékbetéteket, szükség szerint féktárcsákkal együtt!

2. Féktárcsák kopása

Fékezés során a féktárcsák erős igénybevételnek vannak kitéve. A fékbetétek maximális hatékonysága a féktárcsák állapotától függ. A tárcsák eldeformálódhatnak, berepedezhetnek, vagy oxidálódhatnak.

Karbantartási javaslat:

Minden fékbetétcseré alkalmával feltétlenül ellenőriztesse, hogy vastagságuk megfelel-e a gyártó előírásainak!

3. A fékdobok kopása

A fékezés során a fékdobok kevésbé vannak igénybe véve, mint a fékbetétek, mégis ugyanúgy elhasználódhatnak. Az elkopott alkatrészek a kerekek leblokkolásához vezethetnek, minek következtében a gépjármű hátsó része megcsúszhat.

Karbantartási javaslat:

Amint a fékpofák anyagvastagsága 1,5 mm alá csökken, cseréltesse ki őket!

4. A fékfolyadékszint csökkenése

A túlzottan elhasználódott fékfolyadék csökkentheti a fékhatást, vagy szivárgáshoz vezethet a hidraulikarendszerben, ami a fékrendszer meghibásodását okozhatja. A fékfolyadék szintjének csökkenésére a műszerfalón kigyulladás jelzőlámpa figyelmeztet.

Karbantartási javaslat:

Ha a fékfolyadék szintje túlzott mértékben csökkenni kezd, azonnal forduljon a szakmühelyhez. A gépjármű első forgalomba helyezését követően 2 évente legalább egyszer a fékfolyadékot feltétlenül cseréltesse le. Illetve 40 000, vagy 60 000 km-enként! Semmiképp ne feledkezzen meg erről!

A CITROËN M5 CENTER TANÁCSAI

• Az új fékbetéteket lassan, egymás után többszöri rövid fékezéssel járassa be
• A gépi autómósást követően az első féktárcsák és fékbetétek vízesek lehetnek, ami csökkentheti a fékek hatékonyságát. Ennek kiküszöbölése érdekében eleinte nyomja be párszor enyhén a fékpedált, így a felszabaduló hő megszáritja az alkatrészeket!

• Az alumíniumfelnik tisztításához kizárólag megfelelő tisztítószereket használjon, így elkerülheti, hogy a nem megfelelő minőségű oldószerek kárt okozzanak a féknyergekben!

• Előfordulhat, hogy kis fékezéseknél a fék sípol, vagy csikorog, ezek a zajok azonban nem befolyásolják a fékrendszer hatékonyságát. Ha mégis kétségei támadnak, forduljon szakmühelyhez!

• Ne felejtse el, hogy a fékezés csak abban az esetben igazán hatékony, ha a lengéscsillapítók és a gumiabroncsok is megfelelő állapotban vannak!

A fékrendszer nem megfelelő működésére utaló jelek:

Kigyulladás a fékviszajjelző lámpa

A kézifék beragadt, vagy túl alacsony a fékolaszint, esetleg túlságosan el vannak kopva a fékbetétek.

Fontos: Mindig figyelje, hogy nem világít-e a viszajjelző (felszereltségtől függően!)

„Kemény” a fékpedál:

Vagy a fékrásegítő, vagy a féksővek, vagy a hidraulikarendszer, esetleg a fékmunkahengerek, vagy a féknyergék hibásodhattak meg.

„Puha” a fékpedál:

A fékpedál egyszeri benyomása hatástalan – a kívánt fékhatás eléréséhez huzamosan pumpálni kell a pedált.

Figyelem! Ez a probléma a hidraulikarendszer súlyos meghibásodására utalhat. **Javaslom, aladéktalanul keressen fel egy szakmühelyt.**

Fékezéskor a gépjármű „elhúz”:

Beragadhatott valamelyik fékmunkahenger vagy féknyereg, vagy egyszerűen csak nyomáskülönbség van az egyik kerékben. A lengéscsillapítók elhasználódása ugyanilyen tünetet okozhat.

Fékezéskor a gépjármű „berezonál”:

Valószínűleg tönkrement az egyik féktárcsa, vagy fellazult valamelyik alkatrész, esetleg valami túl nagy „holtjáték” lehet első vagy a hátsó futóműben.

Fékezéskor a gépjármű „rángat”:

Ha a fékek a pedál leggyengébb benyomása esetén is leblokkolnak, akkor vagy a féktárcsák, vagy a fékdobok, esetleg a fékpofák hibájáról lehet szó. Haladéktalanul keressen fel egy szakmühelyt.

FELKÉSZÜLÉS A MŰSZAKI VIZSGÁRA

A biztonsági berendezések tekintetében a műszaki vizsga előírásai különösen szigorúak. A mostani műszaki vizsga követelményeinek megfelelően, és a kellemetlenségek elkerülése érdekében ellenőriztesse gépjárműve fékrendszerét szakmühelyben!

A gyári CITROËN alkatrészek előnyei:

A CITROËN alkatrészek garantáltan optimális minőségűek, és a legszigorúbb előírásoknak is megfelelnek. A CITROËN szigorú biztonsági követelményei garantálják az alkatrészek kiváló minőségét, kopásállóságát, valamint a hatékony fékezést.

A becsület ennél mégis többet ér!

Gondolom, sokan emlékszünk még a Piramis együttes slágerére. Örömmel jelenthetem, hogy vannak olyan taxisok, akik még napjainkban is komolyan gondolják a dalban elhangzottakat!

Telefonos rendelésre érkezett kollégánk. Az utas már várta a járda szélén. Már az is jellemzi a taxist, hogy hátra nyúlt kinyitni a jobb hátsó ajtót. Nem pattant ki a kocsiból, mint a filmekben, de hátranyúlt kinyitni az ajtót, megtett minden tőle telhetőt.

Ekkor döbbenet láttam, hogy egy pénztárca-irattárca van a hátsó ülésen. Természetesen erről azonnal értesítette a diszpécserközpontot. Megtehettem volna amit – esetleg – mások megtesznek, vagyis „lenyúlja” a talált tárgyat, és keresésekor azt mondja: „Azóta már volt utasom, biztosan megtalálta és hazavitte!”

De őt nem ilyen fából faragták, bejelentette...

Szerencsére az előző fuvar is telefonos rendelésen keresztül jött létre, így hamar megtalálták a tulajdonost. Mint kiderült, az iratok mellett mintegy 150 000 forintnak megfelelő valutát rejtett a tárcsa. Az adatok egyeztetése után kollégánk visszavitte a tárcsát. Írott vagy íratlan szabály, hogy tíz százalékot illik adni a megtalálónak. Ebben az esetben a „hála” összege ugyan nem érte el ezt az arányt, de azért az utas nem volt hálátlan.

A kolléga megköszönte ezt az összeget is, de nem ezért tette. Neki belülről jött a parancs, mit kell ilyen helyzetben tennie!

Tehát megint láthattunk egy nemes példát arra, hogy a taxisok túlnyomó része becsületesen végzi a munkáját!

Remélem, a City Taxinál legalább megveregették a kolléga vállát, így kell ezt csinálni!

Mi ezúton is megteesszük ezt!

Ferenczy P. Károly

A CITROËN és a környezetvédelem:

A CITROËN felelősséget érez a környezet védelméért, ezért aktív szerepet vállal a szennyező anyagok kezelésében. A CITROËN éppen ezért olyan azbesztmentes fékbetéteket hozott forgalomba, melyek nem gátolják a fékrendszer hatékonyságát. A CITROËN és hálózata a gépjárművek teljes életciklusa alatt (a modellek tervezésétől egészen a használt alkatrészek újrahasznosításáig) gondosan ügyel a környezet megóvására.

A korábbi évek gyakorlatának megfelelően, a CITROËN M5 CENTER márkaszervízben várjuk tisztelt Ügyfeleinket a már hagyományosnak tekinthető GÉPKOCSIK TÉLI ÁTVIZSGÁLÁSÁRA, FELKÉSZÍTÉSÉRE.

A szezonális műveleteken felül, már most is rendkívüli kedvezménnyel megvásárolhatják a téli gumikat (Michelin gumibroncsok 40%-os kedvezménnyel és díjmentes felszereléssel!).

Október 1-jétől december 31-ig rendkívüli tartozék-akció is van folyamatban, ennek keretein belül 20 ezer Ft fölötti tartozék vásárlása esetén 4000 Ft értékű szervizpont adunk ajándékba, ezek további tartozékvásárlásra, vagy szervizelésre is felhasználhatók, 2013. március végéig.

Folytatás a következő számban (ablaktörők, fűtőberendezések, pollenszűrők, téli gumik stb.)

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

Dunaharaszti, 582 m²-es telken, telekárban, 2. generációs, felújítandó **családi ház**, aszfaltozott utcában, részben berendezetten **eladó**, 2 szoba, fürdőszoba, konyha -> étkező, előszoba, mellékhelyiség, Cserepályán, gyűrés-kút, Gáz és csatorna az utcában,
Irányár: 10,5 millió forint.
Érd.: 06/70/383-8772

City Taxis
delegálási jog eladó
City 865 Visy Imre
0620-934-35-23

Taxi4-nél használt
4 hónapos, teljesen újszerű **Dagger antenna** **mágnestalppal eladó!**
(SWR bemerve)
Tel: 06-20/66-38-066

DAEWOO CHEVROLET
KIA 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

TAXI OPEL ZAFIRA 2008-as CÉGGEL EGYÜTT, engedélyekkel együtt, cégátvételrel vagy külön **ELADÓ!** AZ **AUTÓ AZONNAL TUD DOLGOZNI!** Cég nullás, TAXI teljesen felszerelt (URH, taxióra). Téli gumi szett, akár társasági szerződéssel együtt **ELADÓ!** 7 személyes, automata váltó, dízel. FIAT MULTIPLAT 600 EZERIG BESZÁMOLOK.
tel: 06 30 7340603; 06 23 951 921

EZ AZ ÖN
HIRDETÉSÉNEK
HELYE

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

Előfizethető a Taxisok Világa!
előfizetési díjak november 1-től.
A féléves előfizetői díj 2970 Ft, az egyéves 5940 Ft, amit postautóval kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és pontos címüket olvashatóan tüntessék fel!

ELADÓ 1 db. 16"-os
lemezfelni / 7Jx16H2 ET
37, PASSAT 2000-05
évjárat, 5000 Ft-ért.
Tel: 06/20/92-12-865

KARATE OKTATÁS
gyerekeknek és felnőtteknek Dél-Pesten,
www.karatesziget.hu
Órvédelmi oktatás:
06/70/317-75-64

Mercedes W211 E220 céli ezüst színű, 2002. 8. havi
269.000 km-el eladó. Automata váltó, gyári extrák, digit klíma, bi-xenon, stb. Szervizkönyv, törzskönyv.
Garázsban tartott, 6 évig hoteltaxi volt.
Irányár **2,59 millió Ft.** Érd.: 30/9270-290, vagy 20/347-8841

FORD FOCUS II. TREND KOMBI Benzin - Gáz, 2006. január, 1. tulajdos, végig karbantartott, nagyszervíz után, éjszakai taxi üzemmódban használt góffritnél színű gc. eladó. ABS, 4 légzsák, klíma, prűsa ülések, kormányról vezérelt téli, stb. A Land Rover gázszivattyú még 1 év garanciával, Tónusmentes, de helyenként karcos karosszék.
Teljes taxis felszereltséggel (1.350.000.-), vagy anélkül (1.250.000.-).
Hitelezhető! Dobos 06-20-922-4933 du + este.

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe
taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu
Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.
Látogassa megújult honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

TaxiPlus®

8-888-000

Belépéssel kapcsolatos információ: Papp László 20/9-888-878
Címünk: 1141. Budapest, Fogarasi út 145/a

HAGYJA A GONDJAIT MAGA MÖGÖTT...

VIDauto2 szerviz - a gyors, biztonságos, és hatékony szolgáltatás

nyitva tartás:

Hétfőtől - Péntekig

7.00 - 18.00-ig



60km-es körzetben ingyenes autómentés

Karosszéria javítás

Fényezés

Biztosítási ügyintézés

Műszaki vizsgabázis

Ingyenes csereautó

ÓRBOTYÁN, Kvassay telep 27.

06-30-940-1082

www.vidauto2.hu



Pilla jelenti

Taxiból kamionba 3. rész

Milano–Kristiansand

Szép napot mindenkinek, és nekem is, mert túléltem az első lerakást is, és egyébként is irtóra fel vagyok dobódva...

Már éppen „takarékra” akartam tenni magam – mondván, mára ennyi –, amikor a expedíció gondoskodott a jólétemről. Megkaptuk a felrakó címét – termé-

szetesen fogalmam sincs merre lehet –, és az áru megnevezését is. Na mit viszünk? Megmunkálásra váró fémárut, melynek mennyisége 18 tonna (kb.), amit el kell vinni Norvégiába, Kristiansand városkába, ahol majd mittudéminekafenét csinálnak belőle. Hát akkor oda a lazítási tervem, irány Norvégia.

Mivel most István kezd, ráérek emlékezni és elmélkedni:

Tavaly augusztusban – amikor még mint vendég szerepeltem a kamionban – már egyszer volt részem egy svédországi hajóútban. Hát nem mondom, akkor is el voltam bűvölve a hatalmas hajótól, de hogy most miben lesz részem, azt nem sejttem.

Az útvonalról fogalmam sincs, István – menet közben, ráadásul fejben – számolgat, és diktálja a „menetrend”-et. Miszerint? Milánó – Innsbruck – München – Würzburg – Hannover – Hamburg – Flensburg. Ezen a vonalon visszük végig a hatalmas fémhengereket, amelyek nem is igazán hengerek, hanem inkább egy-egy hatalmas kerek sajtra hasonlítanak, persze lyukak nélkül.

Négyórás hajóút vár ránk. Az út viszontagságai már ismerősök voltak, hol István vezetett, hol én rángattam a szenteket lefelé a lábuknál fogva, és magamban ötpercenként elhatároztam, ha még egyszer hazajutok, soha ne lássak kamiont, aztán amikor a kamionos fiúk kézzel-lábbal integetnek az úton, mégiscsak meggondolom magam...

Beállok a kikötőbe, illetve a vámterületre. Számíthattak az érkezésemre, mert elég nagyra épült, elfértem. Különösebb feltűnés nélkül beálltam és belibegtem a vámosokhoz. Itt kell vámoltatni és itt kell a két hajójegyet is lekérni a kabin- és étkezési jegyekkel együtt. A vámon hamar végzünk – másfél óra, ez nem is sok – és várjuk a hajót. Color Line társaság, a hajó neve Speed Line 1.

Kezdem unni a dolgot, álmosan nézelődök, mindenki unja magát. Pedig a hatalmas kikötő étellel teli, sosem alszik, mindig nyüzsgő. Ezer-ezerötszáz személyautó várja a behajózás pillanatát, és legalább nyolcvan-száz kamion fér el az őt

szinten, ahova majd beirányítanak a kerékpárokkal ide-oda száguldozó, legalább két-három nyelvet beszélő fiatal srácok. A várakozó kocsik közé lassan belopakodik az est. A sirályok vijjogva keresik az ember közelségét, ételremélve. Már álmosodom, lassan telik az idő, fényképezőgépem már mindent rögzített, amit csak lehetett. Újat nem tudok neki mutatni, ez a kikötő, ez ilyen.

De a kikötő nem alszik soha. Csak a kocsik közé furakodott be a sötétszürke unalom. A lámpák kigyulladnak és elalszanak, ahogy a sofőrök idegessége nő, vagy beletörődnek a várakozás megváltoztatlan közönyébe, a tehetlenségbe.

Álmos vagyok már én is, nem érdekelnek a sirályok, a kocsik jövés-menése és a tengert sem látom, ráborult az éj. És ahogy magához vonz a bágyadtság, a sötét éjben felragyog egy lassan közeledő hófehér, millió csillagfényvel felékszerezett előkelő, hatalmas tünemény, egy valóságos hajó. Egy álomhajó, egy város, egy tizemeletes csodapalota. Ragyog és rám nevet: – Nézd! Itt vagyok, igazi vagyok,

ugye milyen szép vagyok? Gyere, és megmutatom neked, amit még soha nem láttál. Csak gyere!

És a kikötő ámul, még a sirályok is elcsendesednek és az Ember tisztelettel nézi, ámulja az Ember által alkotott Csodát. A hangok az ámulat hangjai, és a sóhajok, amelyek felszakadnak a csodálat és a tisztelet sóhajai. És a hajó kitarja ölet és befogadja csodálóit. Kegyes és nagylelkű. Szépen, sorban egymás

után, haladnak befelé az országutak urai, a kamionok. De most csendesen, tisztelettel vonulnak, a lámpáik is szégyenlősen pislognak a nagy Ő előtt.

Behajózunk – kivételesen egyszerű a manőver –, és lifttel fel a 8. emeletre. Mivel – mint már említettem – ez már a második hajóutam – már nem félttem a tengeribetegségtől, meg az elsüllyedt hajókról szóló történetek is elmaradtak ez alkalommal mellőlem.

Az emeleten svédasztalos az étterem. Hideg-meleg, azt eszel és annyit, amennyit akarsz, vagy amennyit bírsz. Egy kis étvágygerjesztő, hogy lássátok, én törődöm veletek: mivel tengeri útról van szó, először is rengeteg a hal. Aztán kaviár – vörös és fekete – osztriga, rák – ollókkal és ollók nélkül – füstölt hal, hering, lazac és pangazeus sütve, pácolva, mártásokkal és különböző köritések választékával. Majonézes



krumplisalátától kezdve a Waldorf-salátáig bármit vehetsz a tányérodra. A másik hosszú pulton rakott krumpli, petrezselymes újbungonya illatra vetekszik a hagyományos sült hasáb illatával, mellette a rántottcsirkecomb-hegyek, pulykamell, fokhagymás sült oldalas, steak, mondjam még? Természetesen az olaszok kedvéért lasagna és milánói makaróni, penne-tészta, ismeretlen illatú mártások és egy biztos, rengeteg paradicsom és paradicsom mindenfelé. Zöldsaláta-hegyek, vitaminbombák előre gyalulva, csak az öntetek közül tudj választani. Megtalálható itt minden zöldség és gyümölcs, görög olajbogyó és eper, fekete ribizli és gerezdekre vágott sárgadinnye, ananászszeletek egy hatalmas táiban, felezett ózibarack és meglepetésemre magyar Jonatán-alma. Ja igen! Megszá-moltam, 24-féle sajt, de a felét sem ismerem... Édesség? Hát

anélkül el sem indul a hajó, hogy tízféle tortaszelet és tiramisu, valami rétesféle, és a legfontosabb – számomra – fagyalt talán 25-30 ízesítésben.

Hmmmmmm. Azonnal eldöntöm, hogy osztrigát eszem, zöldsalátaágyon, kevés kaviárral (úgy két nagykanállal), mindehhez csak két szeletke kenyérral. Kell még hely egy jókora adag fagynak, ami két ananászszelet tetejére kerül, kevés (?) csokiónttal leöntve, csak a díszítés miatt...

A négyórás hajóút így is lassan telik, nagyon lassan. Már zuhanyoztunk, kávéztunk, elsétáltunk a hajón oda-vissza, megnéztük a szabad vámterület boltját, ahol semmivel sem olcsóbbak a dolgok, mint például egy átlagos üzletben, és kimerészkedtünk a fedélzetre is. Esméletlenül erős a szél, és a tenger hullámai bámulattal töltöttek el. Érzem a Természet legyőzhetetlenségét, hatalmát, erejét, és látom én mily kicsiny vagyok. Csodálom a világot. Szemem előtt az Északi Fény. Csak ámulom.

Felettünk a parancsnoki híd, alattunk a tenger hullámzik, és nem tudom, mit csodáljak jobban. A vizet, amely hatalmas, és amerre nézek, Őt látom, vagy az Embert ott fent, aki hatalmas, és gyönyörű masinájával uralja a vizet. Úgy gondolom, mindkettőt tisztelen és szeretem.

Visszamegyünk a kabinba, lassan készülődünk kell, közeledik a part.

És mielőtt a fedélzetet elhagyva Kedvesem után a folyosóra lépnék, még egy kérést küldök Poszeidón felé, gondolatban: – *Vigyázd és urald birodalmadat a halhatatlan Istenek és a halandó emberiség gyönyörűségére, az Idők végezetéig.*

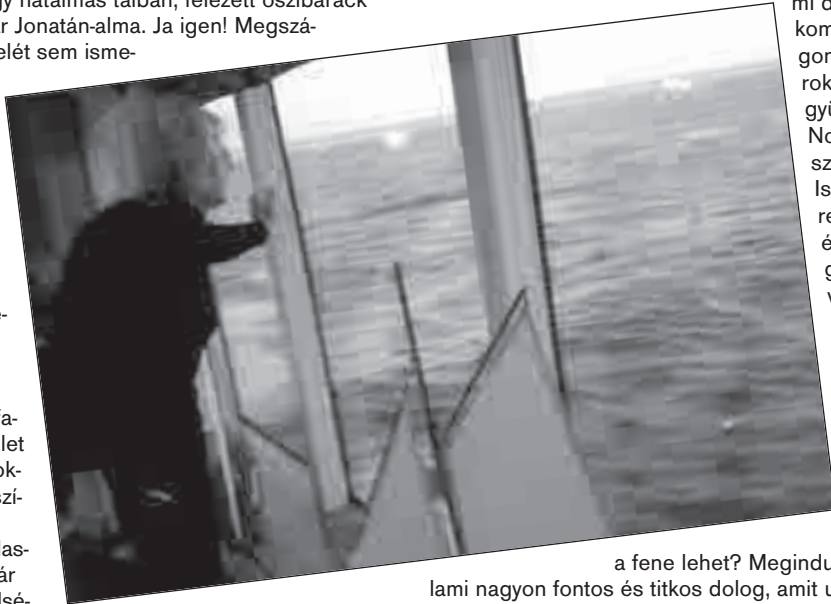
Kellemes hang értesíti a kedves utasokat, fáradjanak autóikhoz, tíz perc és partot érünk. Istvánommal nem nagyon igyekszünk kifelé, lévén utolsónak hajtottunk fel, így utolsók leszünk, akik elhagyjuk a hajót.

Kristiansand. Hideg szél és eső az út a kikötőből a város felé eleinte túlszűfolt, majd oszlik a sokaság, ritkul a forgalom. Éjjel van, illetve hajnal. Parkolóhelyet kell találnunk, lerakodni csak holnap reggel lehetséges, addig alszunk egy kicsit. Csendes kis parkolóhely, üresen áll. Ez kell nekünk. István leparkol, hullafáradtak vagyunk mindketten. Bontom a felső ágyat, otthoni illat száll a párnáról, de tőlem már bármi történhet...

Csütörtökön indultunk Milánóból és pénteken este tíz óra volt, mikor felgurultunk a hajóra. 2100 km-t tettünk meg – felváltva vezetve –, szinte pihenőidő nélkül... csukódik a szemem és kívánok jó éjt. Ki tudja, meddig alszunk?

Holnap után végre vasárnap, egy nap biztos pihenő...és eltelt a vasárnap.

És eljött a hétfő reggel, amikor nem akart kinyílni a szemem, pedig kellett volna legalább illendőségből. A lerakóhelyre szerencsére időben érkezünk, és mikor lebontottuk a ponyvát, lepakoltam a végzárót a földre, ahol ugye sem-



mi dolga nem volt. Szépen, komótosan eltávolították a tárgoncás bácsik az árut, papírok rendben, jaj de jó, megyünk a kikötőbe, merthogy Norvégiából, a vizen át visszafelé fuvar nem lesz, erre Istvánom megesküdött előre. Nagyon kellemesen éreztük magunkat, dúdolgattunk, és már előre élveztük a „csónakázást”, különös tekintettel az étteremben reánk váró finomságokra...

De ugye ember tervez...

Csipog a nyavalya, értesítés: felrakó itt és itt, lerakás Bréma. Oké!!!

Az árurol egy szó se... Mi

a fene lehet? Megindult a fantáziám, biztosan va-

lami nagyon fontos és titkos dolog, amit ugye nem lehet akárhikre rábízni, mindketten eléggé megbízhatóak vagyunk, gondolom utánunk is érdeklődtek stb., stb.

Közeledünk a felrakóhely felé, eléggé furcsa környék, mellékutak után mellékutak következnek, gyanús. István a sokat tapasztaltak bölcsességével hallgat, majd meglátjuk, Kincsem, mit izgatod magad?

A felrakót aztán elértük. Bár sose találtuk volna meg! Mit gondoltok, mit találtunk? Egy hulladéklerakó telepet. Azt hittem, a guta üt meg! Ezért kinlódtam, szenvedtem, tanultam a kamionozás elméleti gyötrelmeit – a gyakorlatról már nem is beszélgetve, milyen gyötrelmes sokszor – hogy kukás-kocsi legyen Ginából, egy olasz származású „kisasszony”-ból?! (Még kisasszony, még csak nyolcvanezer km-t tett meg.)

Hiába átkozodom, megrakják a kocsit összetákolt szemetebálákkal, és elindulunk a kikötő felé. Utánunk jöhetne bárki, az illatfelhő alapján követhetőek vagyunk, de nem jön, boldog is lenne.

A kikötő undorodva néz végig rajtunk, de a sirályok és a legyek boldogan üdvözölnek. Sértődötten otthagynom a világot és elvonulunk Istvánommal az egyetlen értelmes helyre, a kabinba. Zuhanyozni, legalább hatszor egymás után, mert – képzeletem szerint – a szag, mit szag, – a SZAG! – beivódott a bőrünk alá.

Utáltam ezt a fuvar, nem is írok róla, szerencsésen és gyorsan megszabadultunk tőle, ez a lényeg.

Amikor lesodorták a „rakomány”-t, slagot követeltem, de mivel nem volt, szellőztettük a platót. Sokáig. Hiába. Így aztán... így járunk. És amíg új megbízást nem kapunk, várunk. Várunk és én emlékezem egy veronai reggelre, amikor először csodálkoztam rá Itáliára.

Az emlék tovaszáll, a telefon tapintatlan csengése elúzi a képet. Újabb megbízás érkezik, indulnunk kell. De erről majd később...

Utóiratként: egy link, amit szívesen megosztok veletek:

<https://docs.google.com/file/d/0B96eDx9gg6REYk1qalBIZ2VsBHM/edit>

Folytatjuk...

Ha egy nő egyetlen akar lenni a férfikkal, akkor nincs benne semmi ambíció.

A Google olyan, mint a nők. Be sem fejezted a mondatot, már találgat.

Ki kicsoda az utcanevtáblákon?

Tartsay Vilmos utca

Tartsay Vilmos (1901–1944) vezérkari százados, posztumusz ezredes, közgazdász. Csatlakozott a Magyar Nemzeti Felkelés Felszabadító Bizottságához, elfogták és kivégezték.

Teleki Blanka utca

Teleki Blanka (1806–1862) a magyar nőnevelés egyik úttörője, az első nemzeti szellemi magyar leánynevelő intézet megalapítója. Szabadságharc alatti tevékenységéért letartóztatták és várfogságra ítélték.

Teleki László tér

Teleki László gróf (1811–1861) író, a főrendiház tagja, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. A főrendi ellenzék legkiemelkedőbb alakja. A Védegylet elnöke.

Telepy utca

1. Telepy György (1797–1885) színművész, író, fordító és színpadi ezermester, a Nemzeti Színház tagja.
2. Telepy Károly (1828–1906) tájképfestő, Telepy György fia.

Tersánszky Józsi Jenő sétány

Tersánszky Józsi Jenő (1888–1969) Baumgarten- és Kossuth-díjas író.

Tessedik tér

Tessedik Sámuel (1742–1820) evangélikus lelkész, író, pedagógus. A modern magyar mezőgazdasági oktatás úttörője.

Teszársz Károly utca

Teszársz Károly (1855–1916) vasöntő, a szakszervezeti mozgalom egyik megteremtője, a Vasöntők Szakszervezetének alapítója. A Magyarországi Szociáldemokrata Párt tagja.

Thallóczy Lajos utca

Thallóczy Lajos (1856–1916) történész, a Magyar Történelmi Társulat elnöke, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja, Az I. világháború idején Szerbia polgári kormányzója.

Thaly Kálmán utca

Thaly Kálmán (1839–1909) tanár, politikus, történész, költő, országgyűlési képviselő, a Magyar Történelmi Társulat egyik megalapítója, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja.

Than Károly utca

Than Károly (1834–1908) kémikus, egyetemi tanár, a főrendiház tagja, a Magyar Tudományos Akadémia igazgató tagja, másodelnöke.

Thék Endre utca

Thék Endre (1842–1919) műbútorasztalos, a magyar nagyipari bútorgyártás megteremtője. Az első magyar zongoragyár megalapítója. A francia becsületrend lovagja.

Thomán István utca

Thomán István (1862–1940) zongoraművész, zenepedagógus, Liszt Ferenc tanítványa, Bartók Béla, Dohnányi Ernő, Reiner Frigyes mestere.

Thorma János utca

Thorma János (1870–1937) festőművész.

Thorotzkay Péter utca

Thorotzkay Péter gróf (1884–1942) gépészmérnök, a magyar repülőmotor-szerkesztés úttörője, részt vett Rákosmező finommechanikai repülőmunkáiban.

Thököly utca

Thököly Imre gróf (1657–1705) Felső-Magyarország és Erdély fejedelme. A Habsburg-ellenes függetlenségi harcok megindítója és vezetője. Törökországi száműzetésben halt meg.

Thurzó utca

A család kiemelkedő tagjai: Thurzó Elek (?–1543) tárnokmester, országbíró, Ferdinánd király helytartója. Thurzó György (1567–1616) Dunántúli főkapitány, nádor.

Tiborc utca

Tiborc: Katona József Bánk Bán című drámájának egyik főalakja.

Timur utca

Timur: Timur és csapata című, a II. világháború idején játszódó szovjet regény, illetve film főhőse.

Tinódi Lantos Sebestyén köz

Tinódi Lantos Sebestyén (1505, 1510 között–1556) a magyar epikus költészet nagy alakja, aki verseit lantkísérettel adta elő.

Tisza István utca

Tisza István gróf (1861–1918) jogász. Országgyűlési képviselő, a főrendiház tagja, politikus, miniszterelnök, a Magyar Tudományos Akadémia tiszteletbeli tagja. Katonák a lakásán agyonlőtték.

Toldi Miklós utca

Toldi Miklós (1320 körül - 1390) Pozsony vármegye alispánja, az esztergomi érsek szolgálatában állt, pápai zsoldban harcolt. Életét Ilosvai Selymes énekei alapján Arany János írta meg a Toldi-trilógiában.

Toldy Ferenc utca

Toldy Ferenc (1805 - 1875) irodalomtörténész, kritikus, egyetemi tanár, orvos, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja, főtiktára. Pest szabad királyi város, majd Budapest törvényhatósági bizottságának tagja.

A közterület-felügyelők munkájáról

Valamikor – évekkel ezelőtt – nagy-nagy barátság volt a rendőrök, a taxisok és a közterület-felügyelők között. Mindenki végezte a munkáját. Élni és élni hagyni...

Megállt a taxi a sarkon, vagy megállt másodikként, mert várta az utast. Jött a rendőr, jött a közterület-felügyelő, biccentettek egymásnak, üdvözölték egymást, mindenki ment a dolgára.

Azóta nagyon megváltozott minden. Minden a pénzről szól. Első a bevétel, mindenkinek. A rendőrök, a közterület-felügyelők első szempontja is a büntetés kiszabása, a terv teljesítése. Nincs is ezzel baj addig, amíg ők is betartják a közlekedés szabályait.

Azonban egyre gyakrabban találkozunk azzal, hogy éppen azok nem tartják be a közlekedés szabályait, akik mások esetében éberen figyelik a közlekedési szabályok betartását. A napokban egy kerékbilincselő közterület-felügyelő autót fékezett az egyik pályaudvar előtt. Az anyósülésről kiszállt egy kedves, fiatal hölgy, majd kinyitotta a furgon hátsó ajtaját, ahonnan előpattant egy közterület-felügyelő, aki addig ott gubbasztott a kerékbilincsek tetején...

Hogyan követelheti meg a szabályok betartását az, aki súlyosan vét a szabályok ellen? Arról nem is beszélve, hogy ezt a maszek fuvat – is – az adófizetők, a mi pénzünkéből fizették... Természetesen jeleztem az esetet az illetékes vezetőnek. Itt a rövidített, szerkesztett válasz. Kimarad a helyszín, mert nem a hely a lényeg, hanem a cselekedet.

Az Önálló kerületi Közterület-felügyelet megalakulása óta következetesen az az elvárásom a Felügyelet teljes személyi állománya felé, hogy nem csak betartatni kell a törvényeket, és egyéb jogszabályokat, hanem százszázalékos betartásukkal példát is kell mutatniuk a polgároknak.

Vezető munkatársaimmal együtt rendszeresen ellenőrizzük is – elsősorban a gépkocsikat vezető – munkatársainkat akár a térfigyelő kamerán, akár pedig személyes helyszíni ellenőrzés során.

Kollégáim tudják, hogy lehet ugyan szabálytalankodni, de legalább ugyanazzal a szankcióval kell számoljanak, mint az állampolgárok. Akár ellenőrzéseink során, akár külső jelzés nyomán bebizonyosodik, hogy munkatársunk a KRESZ szabályait megszegve közlekedett, elmaradhatatlan a szankció, a szabálysértési bírság összegének megfelelő bírságolás.

A konkrét esetben sem a gépkocsivezető, sem a Felügyelő munkatársam nem tagadta a jelzett szabályszegést, ez nálunk egyébiránt nem is szokás, így fegyelmi eljárásban megrovás fegyelmi büntetést szabtam ki és mindkettejüktől megvontam az éves jutalmazásukat.

... Igazgató

Akarsz pénzt keresni a Facebookkal?

1. Menj a kis nyílra a jobb felső sarokban.

2. Kattints a Kijelentkezésre.

3. TAKARODJ DOLGOZNI!

Egy skót igénybe veszi a szextelefon szolgáltatást.

Tárcsáz, majd egy női hang: „Bármit megteszek amit csak kívánsz.”

Mire a skót:

„OK, akkor hívj vissza.”

Tolnai Lajos utca

Tolnai Lajos, eredetileg Hagymássy Lajos (1837 - 1902) író, tanár, református lelkész.

Tolnay Károly utca

Tolnay Károly (1865 - 1929) gyógykövacs, az Állatorvosi Főiskola oktatója. Sashalmon községi képviselő, az első elemi iskola létrehozása az ő nevéhez fűződik.

Tomori utca

Tomori Pál (1475 - 1526) katona, több vár várnagya, kalocsai érsek, országos főkapitány. Többször harcolt a törökök ellen, a mohácsi csata fővezéréként esett el.

Tompa Mihály utca

Tompa Mihály (1817 - 1868) református lelkész, költő. A Kisfaludy Társaság alapító tagja, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

Torma Károly utca

Torma Károly (1829 - 1897) régész, egyetemi tanár, országgyűlési képviselő, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja. Az aqincumi ásatások megkezdője, az ottani múzeum megalapítója.

Tótfalusi Kis Miklós sétány

Tótfalusi Kis Miklós (Misztótfalusi) (1650 - 1702) betűmetsző, nyomdász, Amszterdamban tanulta a mesterséget. Emlékére betűtípust neveztek el róla.

Tóth Ágoston utca

Tóth Ágoston Rafael (1812 - 1889) hadmérnök, térképész, honvéd ezredes, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja. 1849-ben várfogságra ítélték, amnesztiával szabadult.

Tóth Aladár utca

Tóth Aladár (1898 - 1968) zenetudós, zeneesztéta, a Magyar Állami Operaház igazgatója, kétszeres Baumgarten-díjas, Kossuth-díjas.

Tóth Árpád utca

Tóth Árpád (1886 - 1928) költő, műfordító újságíró.

Tóth István utca

Tóth István (1823 - 1908). Palota bírāja volt 43 éven keresztül. Helyi jobbágycsaládból származott, a szabadságharcot, mint önkéntes, honvédként harcolta végig.

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. Az „Állatok” tábla azt jelzi, hogy az úttesten szabadon élő állatok megjelenésével fokozottan számítani kell.

2. Helyes a „C” válasz. A négyszögletű feketé alapon fehér számértéket feltüntető jelzés azt a sebességet (km/h-ban) jelzi, amellyel a forgalomirányító fényjelző készülékek előtt az egyenletes haladás érdekében közeledni célszerű.

3. Helyes az „A” válasz. A járda szélén elhelyezett fényjelző készülék nyíl alakú zöld fényjelzése szabad utat jelez a képen látható jobbra bekanyarodó gépkocsinak.

4. Helyes a „B” válasz. A „Legkisebb követési távolság” tábla azt jelzi, hogy az úton a járműveknek egymást a táblán megjelöltnél kisebb távolságban követniük tilos.

5. Helyes az „A” válasz. Az alsó tábla az út melletti kerékpárutat jelzi, a felső pedig a kerékpárral való továbbhaladást tiltja.

6. Helyes a „B” válasz. A tábla azt jelzi, hogy az úton olyan kereszteződés van, ahol fokozottan számítani kell kerékpárosok keresztirányú közlekedésére.

7. Helyes a „B” válasz. Ahol a menetirány szerinti jobb oldalon útburkolati jellel jelölt két forgalmi sáv van, az úttest mellett a jobb oldalon elhelyezett készülék jelzése a jobb szélső forgalmi sávban, a belső forgalmi sáv mellett a bal oldalon elhelyezett készülék jelzése a belső forgalmi sávban közlekedő járműre vonatkozik.

8. Helyes a „C” válasz. Sokszor az élet olyan dolgokat produkál, amit mi magunk talán sohasem találunk volna ki. Juhász Péter kollégánk küldte nekünk a tesztkérdés

déssé formált megtörtént esetet. A két tudatlan és figyelmetlen vezető azért került veszélyes helyzetbe, mert mindketten megszegték a besorolásra vonatkozó szabályokat. Természetesen az adott szabálysértésből nem lehet utólag érvényes jó szabályt kreálni. Tehát akkor cselekszenek helyesen a szabálysértő vezetők, ha egymásra fokozottan ügyelve udvariasan megegyeznek abban, hogy korábbi mulasztásukat milyen módon oldhatják meg összeütközés nélkül.

9. Helyes a „B” válasz. A szállítható személyek számának meghatározásánál a vezetőt is figyelembe kell venni. Két 10 éven aluli gyermeket – ha az általuk elfoglalt ülésen a gyermekbiztonsági rendszer használata a vonatkozó szabályok alapján nem kötelező – egy személynek kell tekinteni.

10. Helyes a „B” válasz. Az első üléshez – a jármű szokásos haladási irányával ellentétes irányban – a gyermekbiztonsági rendszer csak akkor szerelhető be, ha az üléshez légzsákot nem szereltek fel vagy légzsák működésbe lépését előzetesen megakadályozták.

11. Helyes az „A” válasz. A gyermeket nem kell gyermekbiztonsági rendszerben rögzítve szállítani, ha a taxi üzemmódban használt taxi gépkocsi hátsó ülésén utazik.

12. Helyes a „C” válasz. Az adott ingatlanal rendelkező személy hozzájárulásával bárki várakozhat még az olyan helyen is ahol egyébként az út menti ingatlanra való behajtást vagy onnan történő kihajtást akadályozza.

**Tóth József utca**

Tóth József (1842 - 1912). Pest megyei tanfelügyelő. A magyar nyelvű oktatás fejlesztésében szerzett érdemeiért neveztek el róla utcákat. Újpest díszpolgára.

Tóth Kálmán utca

Tóth Kálmán (1831 - 1881) költő, író, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja.

Tóth Lőrinc utca

Tóth Lőrinc (1814 - 1903) költő, jogtudós, kúriai tanácselnök, a Magyar Tudományos Akadémia rendes tagja, a fővárosi törvényhatósági bizottság virilista tagja.

Töhötöm vezér útja

Töhötöm (IX. század) a hét honfoglaló magyar törzs egyikének vezetője. Említi Tétény néven is.

Törley tér

Törley József (1858 - 1900) pezsgőgyáros, Budafokon alapította meg a ma is működő pezsgőgyárat. Budapest főváros törvényhatósági bizottságának tagja.

Török utca

Török Ferenc helyi birtokos Kispesten, a területet Törökfalvának nevezték.

Török Flóris utca

Török Flóris (1825 - 1878) honvéd százados, első között kezdett építkezni Erzsébetfalván, sokat tett a telep fejlesztése érdekében. Helyettes bíró, a község első elemi iskolájának felépítését szorgalmazta, arra adományokat is gyűjtött.

Török Pál utca

Török Pál (1808 - 1883) református püspök. Ő alapította a pesti református teológiai intézetet és a református főgimnáziumot.

Juhász Péter

Ha a tyúk a múltjába néz, akkor tojás, ha a jövőjébe, akkor leves...

* * *

A raccsóló bemegy a boltba, és így szól az eladóhoz:

– Hányszor mondtam el magának, hogy nem epehízú óvszeht kéhek, hanem epehízú hágógumit?

* * *

Az italt elhagyni jó dolog... sokkal rosszabb viszont, ha már nem emlékszel, hol hagyta el.