ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 1

XVIII. évf. 9. sz.

2008.

Szeptember

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 3

TARTALOM

A taxisokat becsapta a politika	4.
Zseniális taxitarifa – magyar módra!	9.
A vadonatúj škoda Superb	10.
Mi a megoldás?	12.
Szeptember végén...	15.
Peugeot 308 SW	16.
Gazdálkodj! (okosan...)	16.
Útlevél vagy személyi?	18.
Poloskák a taxikban	18.
Elkobozhatják az autót?	18.
Mi lehet a szélvédő előtt? 2. rész	21.
Ingyenes szemészeti vizsgálat a City Taxinál	21.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Dacia Sandero	23.
Renault Grand Modus	24.
Küldj egy receptet!	24.
Kamerák a taxiban	25.
10 éve történt	27.
Találtunk egy verset	31.
Peugeot 308	32.
Autójáért leszúrta a taxist	32.
Új rovat: Pontosvesszők	33.
Morfondáriák	34.
Öregfiú labdarúgó-bajnokságok sorsolása 2008 ősz	37.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	38.
Óvatosan a GPS-készülékekkel	39.
Elektromos autók az unióban	40.
Érdemes-e E85-ös üzemanyaggal járni?	43.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:
Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.
Kiadásért felelős:
a kiadó vezetője

Color Pack Nyomdaipari Rt.
Felelős vezető:
Zsukk László

ISSN 1786-5328

MEGVÁSÁROLHATÓ
A szerkesztőségben
és a BTI-ben

A SZERKESZTŐSÉG CÍME:
XI. ker., Vahot u. 6.
Telefon/Fax: (06 1) 280-1864
E-mail:
taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Fehérgazdaság

Hát nem, és nem! Nem fehéredik a feketegazdaság! Pedig ezek az urak és hölgyek mindent megtesznek annak érdekében, hogy mindenkit rászorítsanak az adók és járulékok precíz fizetésére. Éjt nappallá téve üléseznek a különböző luxus-üdülőhelyeken, újabb és újabb ötletekkel állnak elő, csak hogy nekünk jobb(?) legyen. Az adóelkerülés azonban köszöni szépen, továbbra is él és virágzik, a dolgozók túlnyomó többsége továbbra is minimálbérből tengeti életét, fénykorukat élik az off-shore cégek és a szlovák rendszámok. Az illetékes urak és hölgyek pedig nem értik, miért van az, hogy ma Magyarországon az adófizetési készség alig több mint 60 százalék, a rejtett gazdaság aránya pedig a GDP-hez viszonyítva meghaladja a 20%-ot, egyes becslések szerint akár a 30%-ot is. Nem, és nem! Nem értik!

A rejtett gazdaság (direkt nem használom a feketegazdaság szót, az olyan pejoratív...) okai lehetnek a véleményem szerint a következők:

1. A vállalkozásokat és a munkát terhelő adók és járulékok túlzottan magas mértéke.

Nem mondtam újat, ugye? Erről már sokszor volt szó, de nem árt nyomatékosítani. Magyarország az EU-országok között a második helyen áll a jövedelmeket terhelő adók és járulékok százalékos aránya tekintetében, ugyanakkor azonban az átlagbérek mértéke szempontjából az utolsó helyek egyikén kullog. Tehát a kevesebből akar többet elvenni. Miután ilyen magas a teher, mindenki abban érdekelt, hogy jövedelmét a valóságosnál alacsonyabb mértékben mutassa ki, illetve akár teljes jövedelmét az árnyékgazdaságba terelje át. Ez a leggyakrabban úgy valósul meg, hogy a vállalkozás a dolgozóinak, meg a vállalkozó saját magának – az szja- és járulékteher csökkentése érdekében – zsebbe is fizet. A be nem vallott bér azonban növeli a vállalkozás nyereségét, mivel nem képez költséget. Ezért aztán a valóságosnál alacsonyabb összegben bejelentett bérjövedelmek – legyen az a vállalkozó saját- vagy az alkalmazott bére – legtöbbször együttjárnak a vállalkozási bevételek egy részének eltitkolásával, az adóalapok csökkentésével. A bevételeltitkolás a számla- ill. nyugtaadás elmulasztásával, vagy „kamu" számla adásával, az adóalap-csökkentés pedig nem valós, esetleg vásárolt számlák költségkénti elszámolásával valósul meg a leggyakrabban.

2. Az egyszerű és átlátható adórendszer hiánya

A személyi jövedelemadó magas kulcsaival szemben van egy alternatíva. A fogyasztást arányosan terhelő adó ugyanis közgazdasági hatását tekintve egyenértékű lehet a bérrel arányos adóval. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy akár a jövedelem keletkezésénél, akár a felhasználásánál (fogyasztás) van az adóztatási pont, adóterhelési szempontból azonos hatása van. Néhány országban bevált rendszer a fogyasztást, és nem a jövedelmet adóztatni. Tehát drágább a termék és a szolgáltatás, viszont alacsony a személyi jövedelemadó-kulcs. Vagyis nem a megkeresett, hanem az elköltött pénzt adóztatják. Persze az ilyen rendszert alkalmazó országokban (pl. Japán) sem a dolgozók, sem a nyugdíjasok nem a létminimumon tengődnek...

Ezzel a rendszerrel együtt jár az alacsony mértékű egykulcsos személyi jövedelemadó, mert megszüntet számos adókikerülési lehetőséget, továbbá nincs jelentősége annak, hogy az adott jövedelem kihez rendelődik hozzá. Ezért aztán az adózóknál nincs szükség a jövedelmek eltitkolására, átcsoportosítására. Jó, tudom, hogy ez már a fantázia birodalmába tartozik, de

Nagypapa mesél az unokáinak a háborús emlékeiből:
– Egyszer egy teljes századot tettem harcképtelenné, teljesen egyedül!
– Tényleg? Tüzér voltál?
– Nem, szakács...

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomtatóval (új rendeleteknek megfelelő):
20.000.-Ft befizetésével, havi 10.000.-Ft-os részletre elvihető.

Új ecometer WT-99 akár hőnyomtatóval, választható kijelző színnel és nyomógombbal
20.000.-Ft befizetésével, havi 15.000.-Ft-os részletre elvihető. GPS, GSM(GPRS), POS, stb. modulokkal bővíthető

CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.
Tel.:06-1-240-9479
Mobil:06-20-9344-529
E-mail: szalai@ecometer.com
Weblap: www.ecometer.com

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 4

olyan jó lenne elképzelni, hogy a megkeresett pénzemet nem, vagy csak csekély mértékű – megfizethető - adó terheli. Olyan jó lenne, ha nem kellene a megélhetés érdekében csalni... Olyan jó lenne nyugodtan aludni...

Fentiekhez tartozik még az adókedvezmények megszüntetése, vagyis a különböző kedvezmények szociális rendszerbe történő átcsoportosítása is. Az adórendszer egyszerűsége és átláthatósága különösen az olyan országokban fontos, mint hazánk, ahol nincsenek nagy hagyományai az egyéni adózásnak, illetve ahol az adóelkerülés pozitív példaként lebeg a többség előtt.

3. Az adóigazgatás (és általában az államigazgatás) rossz hatékonysága

Az egyszerűbb adórendszer esetén alacsonyabbak az ellenőrzési költségek, javulhat az ellenőrzés hatékonysága. Persze most mondhatod, hogy csak ne akarjak én hatékonyabb ellenőrzést, mert így is majd' összeszarod magad, ha levelet kapsz az APEH-től. Így azonban éppen a lényeg sikkad el: hiszen egy egyszerű, átlátható, kevés adminisztratív tevékenységre kötelező adórendszer és egy mértékében elfogadható elvonás esetén egyszerűen nem kellene félni az ellenőrzéstől! Lehetne úgy dolgozni, hogy „adóügyileg" minden rendben van. A közemúltban az egyik este a külvárosból BKV-val kellett utaznom (az okokat ne firtassuk...), de nem volt jegyem és a környéken nem is tudtam venni. Egy rémálom volt, minden megállóban arra készültem, hogy valamelyik felszálló utas sátáni vigyorral az arcán, felteszi a kék ellenőri karszalagot, én meg szégyenszemre jól lebukok. A visszaúton aztán már jeggyel utaztam, és nem érdekelt, hogy hány ellenőr jön. Ez a lényeg! Ha nincs titkolnivaló, nem is kell félni az ellenőrzéstől. A magyar adóigazgatás adminisztratív költsége kiemelkedően magas. Például 2006-ban közel 400 milliárd forintot költött el az ország adóigazgatási adminiszt-

Hogy csatlakozva a sóhivatalokról szóló tárgyhoz, a saját szakmánknál maradjak, íme egy példa: Drosztkezelő Kht. Szerintem a taxiállomás a közút egy speciális része. A főváros építsen ki drosztokat, úgy, ahogy utakat, járdákat, parkolókat épít, a kerületek is építsenek ki drosztokat, mert egyrészt ez egy modern város elengedhetetlen tartozéka, másrészt nem engedhetik meg maguknak, hogy területükön a taxik szabálytalanul álljanak. A közútra vonatkozó szabályok pedig a taxiállomásokra is vonatkoznak. Akárcsak a buszmegállókra, a járdára, a forgalom elől elzárt területre stb. Vajon van Buszmegálló Kezelő Kht.? Forgalom Elől Elzárt Terület Kezelő Kht.? Járda Kezelő Kht.? A taxiállomásokat tervezze meg az, aki egyébként is felelős a közútra vonatkozó tervekért. Építse meg, aki egyébként is építi a közutat. A kiépített drosztokat ellenőrizze az, akinek a közúton egyéb feladatai is vannak (rendőrség, közterület-felügyelet stb.) Már többször írtunk róla: Budapestre csak az kaphat taxiengedélyt vagy kiterjesztést, akinek van drosztengedélye. Drosztengedélyt pedig csak az kaphat, akinek van Budapestre szóló taxiengedélye vagy kiterjesztése. A két engedély tehát feltételezi egymás meglétét! Nem kell drosztengedély, ha a műszaki vizsgával együtt a taxiengedély is ellenőrzésre kerül, nem kell drosztmatrica, hiszen a vizsga ténye ezt is igazolja. És hát bizony nem kellene külön iroda sem a hozzá tartozó infrastruktúrával, alkalmazottakkal, és sokmilliós költségvetéssel... Elnézést kérek, ha fentiekkel megsértettem volna a Drosztkezelő Kht. minden bizonnyal felelősségteljesen dolgozó vezetőit és alkalmazottait. Mindössze egy példát kívántam hozni az egyszerűsítés lehetőségeire. Ez a példa lehetett volna a sárga rendszám kérdése, a vállalkozói igazolványok cseréjével kapcsolatos hercehurca (TEAOR igen, TEAOR nem, mégis igen, mégis nem...), vagy akár a már régen tervezett, de eddig meg nem valósult „egyablakos" ügyintézés. És még sok-sok más is...

A taxisokat becsapta

Szerkesztőségünket megkereste egy névtelenséget kérő taxis, aki korábban közelről látott bele a szakmát érintő döntések meghozatalának rejtelmeibe. Ahogy elmondta, megcsömörlött és csapatát, érdekképviseletét otthagyva ma mezítlábasként dolgozik egy multicégnek. Nem szeretjük a névtelen hozzászólásokat, ám ez esetben kivételt tettünk, mert az elmondottak elgondolkodtatóak, a vele történtek pedig indokolják kérését. Ma már nem akar több kellemetlenséget magának neve vállalásával.

• Tudom, hogy annak idején részese voltál a szakmát érintő tárgyalásoknak. Akár a maximált, majd a fix tarifa, vagy, vagy a taxiállomások és a reptéri tender kérdésében zajlottak ezek. Most azt állítod, a politika nagyon becsapta ezt a szakmát. Miért?

• Az én emlékeim szerint a szakma mindenkor törekedett arra, hogy a problémáinkat, melyeket most nem szeretnék túl részletesen idézni, megoldjuk. Számtalan feszültség van taxis szempontból a fővárosi utakon. Mi végig a rendteremtést szerettük volna elérni. A politikusokat hívtuk segítségül, mert nélkülük csak ábrándozhattunk volna a megoldásról. A rendteremtés egyik eszköze lett volna vélelmezésünk szerint a fix tarifa bevezetése. Illetőleg az önkormányzattal lefolytatott tárgyalások során felmerült még a droszt, a létszám, a tarifa és az ellenőrzés kérdése is. Ezek szorosan összefüggő témakörök, valóságos megoldásuk csak egyszerre történhet. Ennyi év után a leghatározottabban ki merem jelenteni, hogy a politika becsapott minket, játékszernek, buta, eltaposható vállalkozónak tartott minket. Azt gondolom, hogy volt ugyan egy olyan érdekképviselet, amelynek a segítségével - vagy inkább kezdeményezésére – a parlament elfogadta az ártörvény módosítását. Ám ezt követően ügyes politikai csellel a döntés lehetőségét az Ártörvény átpasszolta az önkormányzatoknak, ahol viszont úgy játszottak a parlamenti döntéssel, ahogy akartak. A fix tarifa, vagy a maximált tarifa bevezetése rájuk volt bízva. Csak hogy mindenki értse: ma Magyarországon az összes önkormányzatnak van arra joga, hogy szabad árat, maximált árat, vagy fix árat alkalmazzon a taxifuvarozásban, saját területén. A fix tarifa bevezetésének lehetőségével annak ellenére, hogy a magyar parlament ilyen irányban módosította az Ártörvényt, sehol sem éltek. Ez úgy látszik csak addig volt érdekes, amíg a taxiállomásokra kihelyezett utcabútornak nevezett reklámok valakiknek jól jöttek volna. Amikor ez az elképzelés látványosan elbukott a szakma ellenállásán, oda lett a fix tarifa valóságos támogatása is. A lehetőséget látszólag megkaptuk, a politika látszólagos döntést hozott, szakmai érveink hatására módosította ugyan az Ártörvényt, de a végrehajtás alól az önkormányzatokon keresztül bújt ki. Hiszen az önkormányzatok számára biztosított jogkör ezt lehetővé tette. Mindezek a tárgyalások közben derültek ki, tulajdonképpen sohasem arról volt szó, hogy valóban elfogadják a szakma követeléseit. Mi csak eszközök voltunk egy üzleti játszmában, amit akkor sajnos nem láttunk ennyire világosan. Mert a látszat szerint a fix tarifát a vállalkozók érdekében lépte volna meg az akkori politikai irányítás. Ismétlem: a látszat szerint. A valóságban viszont sokkal inkább volt e mögött a lépés mögött egyfajta marketingérdekeltség. Amint azt előbb mondtam, a létesítendő taxiállomások utcabútorainak reklámfelületeiben megbúvó értékesítés és az e mögött lévő üzleti lehetőség sokkal inkább motiválta ezt a dolgot. Majd a választások elmúltával, az egész kérdés lényegtelenné vált. Nem csak a fix tarifa esett kútba, hanem a maximált tarifához sem engedtek nyúlni. A mai napig. Annak ellenére, hogy amikor ezt bevezették, ígéretet kaptunk arra, hogy szakmai kérésre akár évente felülvizsgálják ennek maximu-

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 5

ratív költségként, ami a hasonló országokhoz képest elképesztően sok. Talán nem meglepő, hogy annál magasabb a központi adóigazgatás és a vállalkozásoknál fennálló adminisztratív teljesítés költsége és időigénye, minél összetettebb az adószerkezet.

4. Fejétől bűzlik a hal, avagy a rossz példa is ragadós

A közelmúltban újabb reform-elképzeléseket kaptunk a „fejtől". Vagyis onnan, ahol a rendeleteket készítik a mi jobb(?) boldogulásunk és örömtelibb(?) életünk érdekében. Megtudhattuk, hogy 10 százalékkal csökkenthetik a járulékterheket. (Az már csak másnap került napvilágra, hogy az egészségügyi hozzzájárulást 1950-ről 9500-ra tervezik emelni.) Megtudtuk, hogy ez a tízszázalékos járulékcsökkentés is nagy terheket ró a költségvetésre, ám ha meghozza a várt eredményeket, vagyis fehéredik a gazdaság, új munkahelyek jönnek létre, munkavállalók tömegei kapnak hirtelen százezres emelést a minimálbérükre, és a vállalkozói szféra – feje körül már szinte glóriát viselve – dalolva fizeti be az eddig kényszerűen eltitkolt adóit és járulékait, akkor megérte. Hát, innen szeretnénk üzenni, hogy nem ez lesz az eredmény. Adótanácsadók és közgazdászok sora állítja azt, hogy ez még a minimális elmozduláshoz is kevés, ahhoz sokkal drasztikusabbat kellene lépni. – De hát azt nem lehet! – kapott a fejéhez a „fej", hiszen annak fedezetét az oktatásból, a nyugdíjakból, az egészségügyből kellene elvenni! Na ez az a demagógia, amiből már kurvára elege van ennek az országnak. Unos untalan a nyugdíjasokkal, tanárokkal, egészségüggyel példálódznak, amikor valami bevételcsökkenés vagy átcsoportosítás van kilátásban. Hogy nekik majd kevesebb jut! Az ember lelki szemeivel szinte látja a szegény nyugdíjast sorbaállni az ingyenkonyhán, a kopott nadrágját ügyetlenül palástolni próbáló tanárt a katedrán, és a kezelés hiányában haldokló, csontig soványodott kisgyereket. Ébredjünk már fel, emberek! Csak bűntudatot akarnak ébreszteni bennünk! Azt akarják sugallani, hogy a nyamvadt akárhány százalékos adó- meg járulékcsökkentésünk majd ilyen katasztrófális hatásokkal jár másokkal szemben!

Képzeljük el, hogy egy kormányzati prominens személyiség egyszer bevenné az igazságszérumot! Nátrium-penthatol, vagy valami ilyesmi a neve. Ettől állítólag kényszeresen muszáj az embernek az igazat mondani. Hogy fogalmazna ez az illetékes a sajtótájékoztatón? – „Sajnos nem csökkenthetjük az adókat, mert akkor meg kellene szabadulnunk a teljesen felesleges sóhivataloktól (pedig nagyon kedves barátainknak és rokonainknak adtunk ott jól fizető állást), ki kellene rúgnunk néhány ezer ingyenélő minisztériumi és önkormányzati tintanyalót, öt-hat millióval olcsóbb luxuskocsival kellene járniuk a miniszereknek és államtitkároknak, valamint kevesebb lenne a kaviáros szendvics a kormányülésen. Ha ez kevésnek bizonyul, kénytelenek lennénk megnyirbálni és kifehéríteni a képviselői tiszteletdíjakat (fehérítés ügyben is érdemes először a saját portán söpörni), továbbá csak a tényleges teljesítmény elismeréseképpen adhatnánk milliós prémiumokat az állami cégek vezetőinek, és az unokaöcsénket sem hagyhatjuk meg a teljesen felesleges felügyelő bizottságok élén..." Persze sohasem fogunk ilyet hallani, bevehetnek bármit...

De tényleg! Könnyebb lenne kommunikálni a megszorításokat, ha legalább valami minimális erőfeszítést látnánk arra, hogy kormányzati szinten is visszafogják a kiadásokat. Nem csak jól hangzó szólamok szintjén, hanem a gyakorlatban is.

Egyébként van ebben az országban bárki, aki elhinné, hogy a gazdaság tisztulni fog tíz százalék járulékcsökkentéstől? Egy fenét fog! Annál sokkal merészebbet kell lépni, olyat ami már üzenetértékű, ami megmozgatja a kis- és nagyvállalkozók fantáziáját. Persze komoly szaktudás, tapasztalat, és bizonyos fokú bátorság kell ahhoz, hogy befejezve a maszatolást, valaki végre hatékonyat lépjen és tiszta lappal kezdve építse újjá ezt az egész recsegő-ropogó, düledező rendszert. A pillanatnyi helyzetet nézve erre nem látok sok reményt.

Nagy Zoltán

a politika

mát. A szakma jóhiszeműen járt el minden esetben, de kiben bízzon az ember, ha nem a választott politikusaiban? A szakma képviselői nem hibáztathatók. Akik ezeken a tárgyalásokon részt vettek, jóhiszemű, szakmailag jól felkészült emberek voltak. Elismerést érdemlő kezdeményezésünk így lett kudarctörténet. Egyszerűen nem számítottunk rá, hogy ilyen csúnyán átvágnak minket. Márpedig a négy szakmai javaslatból - tarifa-létszámtaxiállomás-ellenőrzés – semmi sem lett. Mindössze a drosztdíjat fizetjük. Annak ellenére, hogy a taxiállomásokat használni nem tudjuk. A létszámkérdés lényegesen befolyásolja a bevételünket, de ez sem érdekel senkit azok közül, akik ebben léphetnének. A tarifakérdést 8 éve kifejezetten elodázzák. Az ellenőrzésre pedig egy forintot sem akartak rákölteni. Sőt, amikor ezt a társaságok saját embereikkel, saját pénzükből megpróbálták megoldani, rögtön össztüzet zúdítottak ránk, megakadályozva a rendteremtési szándékot. El lehet gondolkodni a történteken... Kinek jelent előnyt a zavarosban halászás? Most már – ennyi év alatt szerzett tapasztalattal a hátam mögött - ki merem jelenteni, bizonyos érdekcsoportoknak az a célja, hogy az egyéni vállalkozók szépen lassan tönkremenjenek. Ennek a piacnak megkezdődött az átjátszása egy láthatatlan klientúra számára, amit eddig senki nem mert kimondani. Számtalan dolog bizonyítja napjaink történetéből, hogy ez a gondolat helytálló. Hiszen láthattunk egy érdekes pályázatot a repülőtér esetében, ahol a főváros meghatározó és évtizedek óta kifejezetten magas színvonalon szolgáltató taxicégei vesztettek. Ezt különösebben nem is érdemes kommentálni, a taxisok tudják miről van szó. Láthatjuk, hogy gazdaságilag is támadás ér minket, hiszen sunyi eszközöket vetnek be velünk szemben. Az

egyik ilyen, hogy az áfa elszámolásának kérdését nem hajlandók rendezni. Annak ellenére, hogy a törvény szövege szerint e tekintetben kivétel a taxi. Egy autóbuszos személyszállító, vagy egy kamionos el tudja számolni az üzemanyag áfáját, a lízing áfáját, és mindent. A taxisok nem. Mi ez, ha nem egy közvetett gazdasági nyomás a kevesebb bevétellel rendelkező egyéni vállalkozóval szemben? Mi ez, ha nem egy olyan szándék, ami kifejezetten arra megy, hogy szép lassan elsorvasszanak a piacon egy szereplőt. Tovább megyek. Az egyik jelentős költsége ennek a területnek az üzemanyag, a másik a közteher. Most, amikor az ország vezetői azt mondják a 4 milliós áfakörbe tartozó taxis vállalkozónak – demagóg módon – hogy fizesse be a minimálbér duplájának megfelelő járulékot, érdemes egy kicsit számolni. Ha belegondolok, a 330 000-Ft-os bruttó bevételéből mintegy 100 000 Ft-os üzemanyagköltség mellett hogy fog tudni a gépkocsivezető 90 000 Ft fölött fizetni?

• És hol van a termelőeszköznek, a gépkocsinak a temérdek költsége, a részletfizetés. E mellett élni is kellene valamiből...

• Gyakorlatilag ez arra utal, hogy igen magas szinten hallgatólagosan megtörtént az elhatározás. De közelítsünk máshonnan, a munkaerő ára irányából. A mai munkanélküli helyzetben 120 000 Ft-ért ma már a világ minden tájáról idejönnek taxizni. Ezt is ki lehet

– Doktor úr, használt a kezelés! Most már azt hiszem, hogy az én kisebbrendűségi komplexusom a legnagyobb a világon!

*** * ***

– Doktor úr, engem mindenki hazugnak néz!
– Ezt azért nem hinném...

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 6

használni, a minőség ezek szerint már nem elsődleges szempont. Gyakorlatilag megindult egy piaci folyamat, amiben – azt gondolom – láthatatlan kezek vezényelnek egy nem kívánatos eseménysort. Olyat, amelyet végül is mindannyian megszenvedünk majd. Mindennek tetejében egy évvel ezelőtt elindítottak felénk – kifejezetten célzatosan – egy ellenőrzési rohamot. Ennek egyik látványos eleme volt néhány kommandós akció a repülőtéren, ahol is mint vadállat bűnözőket körbefogták a taxisokat, teljesen feleslegesen. Ugyanis az egész elszámolási rendünk, az átalányadózás ezt a módszert nem indokolta. Mondhatnám, hogy értelmetlen volt, de mégsem mondom, mert volt értelme: látványos akciózást produkáltak. Majd később, miután ez nem kecsegtetett megfelelő eredménnyel, jöttek a vagyonvizsgálatok. Több olyan kollégát ismerek, akik ennek az ellenőrzésnek szenvedő alanyai voltak.

• Mi a cél? Elképzelhető, hogy valamely politikai kör által támogatott üzleti csoport mondjuk autókat helyez el ezen a piacon és például „importált" emberekkel vezetteti?

• Igen, a szakértelem nem túlzottan lényeges szempont, ennek ma egyre több jelét láthatjuk, tapasztalhatjuk. Az emelkedő ár megteremti az extraprofit lehetőségét, hiszen a munkabérbevétel közötti különbséget így egy vállalkozó, vagy vállalkozói csoport teszi zsebre.

• Lehet, de ténylegesen a fővárosban 2000 óta nem emelhetők az árak. Hol itt az extraprofit?

• A társasági taxizásban azért tapasztalható évente egy szerény, nagyjából az inflációval megegyező mértékű emelkedés. Ebbe már a minimálbérnél valamivel magasabb szinten be lehet építeni egy alkalmazottat, aki természetszerűleg ugyanannyit, ha nem többet fog dolgozni, mint egy vállalkozó. De e mögött véleményem szerint egyéb gazdasági érdek is húzódik. Ezek a cégformában működő vállalkozások, melyek a szolgáltatások után keletkezett áfát rögtön befizetik. Vagyis amíg ma az egyéni vállalkozó alanyi mentes az áfafizetés vonatkozásában, ők fizetnek áfát az államnak. Ám ez egy csapda az áfamenteseknek, mert ennek semmilyen előnye nincsen. Ugyanis visszaigényelni sem tudnak semmit. Ráadásul eközben a legalacsonyabb jövedelemmel rendelkezünk, míg a fejünk fölött van a 4 milliós ernyő, ami egyszerűen lehetetlenné teszi az előre menekülést. Mert ha beüzemelek még egy autót, akkor kész, már el is buktam 25%-ot, mert áfáznom kell majd. Gyakorlatilag ez egy szándékosan rothasztott helyzet, amelyből nincsen kiút. Ezt, amikor bevezették, nagyon jól hangzott, mert akkor hirtelen nagyot kellett volna a tarifán emelni az áfa miatt, tehát megengedték, hogy ebből aki akar, kimaradjon. 15 évvel ezelőtt ez még lehetett előnyös a taxizásban, ám ma már nem az. Hiszen nem saját autónk van, azt részletre vagy lízingbe vesszük. Mire kifizetjük, egy halom pénzt elbukunk és az autó sem ér már szinte semmit. Emellett ráadásul az áfát ahelyett, hogy visszaigényelhetnénk, folyamatosan lenyeljük. Az üzemanyagból, lízingből, részletből a befektetésből, javításból egyaránt. Tehát ez az áfacsapda tovább ront a helyzetünkön. Miközben, ha létrejön egy nagy vállalkozás sok autóval, annál bruttó bevételként jelentkezik minden, automatikusan áfás, de visszaigénylésre is jogosult. Ráadásul ha alacsony bérigényű – esetleg import – munkaerővel dolgoztat, a tevékenység komolyabb hasznot hoz amellett, hogy az államkasszában rögtön megjelenik az áfabefizetése is. Ellentétben az egyéni vállalkozóval. Ilyen vonatkozásban azt mondom tehát, hogy lehet a helyzetnek az előbb vázoltak mellett gazdasági oka is a háttérben. Ez megmagyarázza, hogy miért nem hallják meg azokat az érdekképviseleti kezdeményezéseket, amelyek az áfaelszámolással vannak kapcsolatban. Esetleg ezért akarják azt, hogy a legalacsonyabb bevétellel rendelkezők körében még ennyi kedvezményt se élvezzen egy kisvállalkozás. Például, hogy hasonlóképpen legyen elszámolható az évi költsége, mint ahogyan a magánkézben lévő komoly személyszállító vállalkozásoknál ez lehetséges. Összességében – úgy gondolom – jól látható, hogy azoknál az elemeknél, amelyeket felsoroltam, egyértelműen arra mutat a szándék, hogy ezeket a vállalkozásokat, melyeknek mi vagyunk a szereplői, finom, lassú módszerekkel kivéreztessék.

Szieszta...

Gyere, Kedves Utas, alig várom, hogy beülj. Magyaros vendég /utas/várás, 2008, augusztus.

A képről szándékosan tűntettük el a szabadjelzőt és a matricát. Nem a társaságot kívántuk kipellengérezni. ***A szerk.***

SAP-ART Hiteles Hírek, akciók:

MEGÚJULT A MIKROHITEL! FORINT ALAPON THM: 6,5%
ÁTFUTÁS: MAX. 2 HÉT! Nem kell előre adásvételi vagy számla!

HA VAN JELZÁLOGHITELED

(lakáshitel, szabadfelhasználású hitel) nagybanki partnerünk segítségével kiváltjuk, és az összeget felemeljük az ingatlan hitelbiztosítéki értékének 100%-áig. Akkor is, ha nem vagy jövedelemfedezett.
Kamat 5,39%-TÓL (THM: 5,79%) CHF alapon
(NEM CSAK AZ ELSŐ KAMATPERIÓDUSRA!)
SZÁMOLJ! SZÁZEZREKET TAKARÍTHATSZ MEG VELE!

SAP-ART: AZ ÉPÍTÉSI HITELEK, TÁMOGATÁSOK SPECIALISTÁJA. Ha jelzáloghitelt szeretnél, v. családod ingatlant vásárol, nézz körül a hitelpiacon, majd látogass el irodánkba döntés előtt! Mi szívesen látunk, Neked megéri!

Minden banknál fiókvezetői szinten képviselünk, így kiemelt ügyfél leszel.

SAP ART
SAP-ART Tanácsadó Stúdió

Bíró László
(volt City 767)

SAP-ART VÁLLALKOZÁSFEJLESZTÉS
1133 Budapest, XIII. Esztergomi út 12.
70/3838767, 1/7888295, 70/3162071
e-mail: sap-art@chello.hu
www.bvk.hu és www.pmva.hu - tanácsadók
www.lendulet.hu/palyazatirok-pestmegye

(2008. február 1-től 4 M Ft hitelösszeg felett nincs közvetítői díj, így **bármely lakossági** szolgáltatásunkat költségmentesen veheted igénybe ☺)

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 9

• ***Van valamilyen perspektíva?***

• Szerintem nincs. Egyelőre a túlélés az egyetlen perspektíva. Úgy gondolom, hogy talán a szakmai erő egyesítése fokozhatja az ellenállást, de nagyon meg kell nézni, hogy ennek irányításával kit bíz meg a szakma, mennyire hiteles, mennyire szakértő, mennyire elfogadott személyiségről van szó. Ha menteni akarjuk a menthetőt, akkor az érdekeinket tömörülten tudjuk csak megvédeni. Most talán lesz egy olyan időszak, amikor enyhül majd a politikai nyomás, a választásokat megelőzően nyitottabb lesz a jobb- és a baloldal arra, hogy az általam itt most hézagosan – inkább csak gondolatébresztőként – felvetett szakmai problémákra megfelelő választ adjon. Mindenképpen azt javasolnám, hogy keressünk, találjunk olyan politikai kapcsolatokat, amelyek át tudják érezni ezeket a problémákat. Át tudják érezni annak a 13-15000 embernek a sorsát, akik ma taxis vállalkozók. Az általuk eltartott családtagokkal ez a szám legkevesebb 35-40000-re tehető. Ez már olyan politikai erő, amely egy választáson sok mindent eldönthet, de legalábbis befolyásolhat, ha egységesen lép fel.

• ***Te már ugyan ott hagytál csapot-papot, és egy multicégnél dolgozol. Tudomásom szerint két régi cégeddel is megszakítottad a kapcsolatot, mégis, ha úgy adódna, esetleg visszatérnél?***

• Talán...

• ***Köszönöm a beszélgetést!***

-kó-

Elszabtuk

Zseniális taxitarifa – magyar módra!

Emlékeztetőül: van egy jó magyar közmondás, miszerint sok bába között elvész a gyerek!

Múltidézés: volt egyszer valamikor régen egy taxitársaság aztán lett még egy, és volt fix ár. Viteldíjilag béke honolt az olajfák alatt. Aztán alakultak a többi társaságok, és az árak szabadak lettek. Azért egyik társaságvezetőnek sem jutott eszébe, hogy a csillagos égig emelje a szolgáltatás díját, mert akkor másnap lehúzhatta volna a rolót. Elkezdődött a harc, a „fuvarszervezés", és miután a fizetőképes kereslet a közületek és multik felé csoportosult, mindenki az ő kegyeiket keresve ígért alá a másiknak. Hiába, a referencia az nagy dolog, jó ajánlólevél, olyannyira, hogy ebben már ment tönkre társaság. (Hála a Jólstennek.) Aztán közös összefogással elértük a „Maximált ***tarifát".*** Én akkor is azt mondtam – és beigazolodott – nem maximálni, hanem minimálni kéne az árakat, hogy senki se tudjon alámenni az önköltségi ár alá! De kijártuk magunknak a maximált tarifát, csak akkor senkinek nem jutott eszébe, hogy itt már a nagyhatalmú (!?) ***politika*** is belépett a szereplők közé. Mert most ez van. Aranyosaim kijelentették – állítólag –, hogy a taxitarifa politikai kérdés, és emelését most a társadalom nem bírja el. Annak ellenére, hogy a társadalomnak csak kis szegmense használja a szolgáltatásunkat. Egy emelés esetén ezek szerint a multi, az éjjel dolgozó vagy szórakozó majd gyalog fog járni – ez az elképzelés több mint röhej, ráadásul ez politikai kérdés. Az már mellékes, hogy te és a családod hogy él meg. Az már nem politikai kérdés.

Bezzeg a BKV, a MÁV, az olajárak és sorolhatnám. Meg az élelmiszer stb. Az nem politikai kérdés. Azt bírja az ember gyereke! El kéne gondolkodni, hogy ez kinek jó? Mert neked, aki tisztességgel végzed a dolgod és napi 12 órát húzod az igát, és adósságba vered magad, mert a munkaeszközt – az autót – ha nem akarsz lecsúszni a kategorizálásban, minimum 6 évente cserélni kell, neked biztos, hogy nem jó! Apropó autócsere és autópark, ami egy rémálom, ezt már említettem régebbi írásomban is.

És most szeretnék egy kis önbizalmat magunkba önteni: miszerint ha hiszed, ha nem, a fővárosi társaságok minimum európai, vagy ha az ennél több – világszínvonalon szolgáltatnak. Szerintem úgy jó 5 éve. Ha tévedek, javíts ki! Lehet, hogy te ezt nem vetted észre, de tény, hogy ez van. Egy hónapja jártam a sógoroknál Bécsben, és a belvárosban sétálva pedig a taxiállomásokon feltűnően sok sérült, horpadt taxit láttam fuvarra várva. És az volt a legszembeszökőbb, hogy holmi nem mezítlábosok, hanem a nagy DAS TAXI 40 100 kocsijai.

Erről jut eszembe: van egy másik jó magyar közmondás, miszerint mindenki előbb a saját háza táján söpörjön. Visszatérve tehát a gondolat elejére, ha mi itt, ebben a szép fővárosunkban megadjuk a módját az utasok maximális kiszolgálására, kulturált színvonalon, ugyanazzal a kocsiállománnyal, amely bármely európai városban megállná a helyét, és mindezért a nyugat-európai költségeket is vállaljuk, akkor alapvetően jogos elvárás a tisztességes, korrekt tarifaalkalmazás érvényesítése. Mégpedig nem politikai alapon! Hanem, ahogy az Európában elfogadott: gazdasági alapon! Ez az, ami kell minden vállalkozásnak a tisztességes megélhetéshez és a munkaeszköz újratermelésének időarányos cseréjéhez, nem pedig a mindenre rátelepedő politika. Mert ez a nyár már elment, hiszen jól megérdemelt szabadságát tölti a dolgozó fővárosi képviselő-testület. Csak bízni lehet abban, hogy kora őszszel talán a napirendre tűzik a kérdést, bár még így sem biztos a megoldás.

Kedves társaságvezetők, tulajdonosok: csak kérdem, nem kéne ezt az egészet újra gondolni? Hiszen alvállalkozó és megbízó viszonyában valahol sok közös pont van. Csak szerényen kérdezem, nem lehetne a kicsinyes érdekeket lesöpörni és egységesen talpra állni, a politikát kizárva egyszer és mindenkorra a magunk sorsa felől minekünk dönteni? Én úgy gondolom, Hofival élve: ezt elszabtuk. Én úgy gondolom, még mindig jobb a szabad ár, mint egy ilyen zsákutca! Persze ezt visszacsinálni nem megy egyik napról a másikra, azért meg kéne próbálni. Próbáljunk felnőtt vállalkozói fejjel gondolkozni és erőből lépni!

Üdvözlettel:

Gyurisán Tamás Főtaxi 1891

Az öreg székely százéves, és az újságíró elmegy hozzá, hogy meginterjúvolja.

– János bácsi, legyen szíves, mondjon nekünk az életébõl egy vidám történetet.

Az öreg elkezdi:

– Már vagy nyolcvan éve történt, mikor a szomszédom átjött, és mondta, hogy nem találja a birkáit. Rögtön keresésükre indultunk vagy öten egy demizson pálinkával. Sokáig keresgéltük az eltévedt birkákat, és közben eliszogattuk a pálinkát. Mikor megtaláltuk a birkákat, mindet meghágtuk. Az volt ám a szórakozás!

Az újságíró úgy gondolja, hogy ezt a történetet igazán nem írhatja meg az újságban, ezért kéri az öreget, hogy meséljen neki egy másikat.

Az öreg megint elkezdi:

– Már vagy hetven éve történt, hogy a szomszédom átjött, mondván nem találja a feleségét. Vagy öten a feleség keresésére indultunk egy demizson pálinkával. Sokáig keresgéltük az eltévedt feleséget, és közben eliszogattuk a pálinkát. Mikor megtaláltuk, mindannyian meghágtuk az asszonyt. Az volt ám a szórakozás!

Az újságíró ideges, mert persze ez a történet sem alkalmas arra, hogy megírja. Gondol egyet, és így szól az öreghez:

– Jól van, János bácsi, talán inkább hagyjuk a vidám történeteket. Nem történt magával a hosszú élete során valami szomorú, amiből az újságolvasók tanulhatnának?

Az öreg arca egyszerre elkomorodik:

– Már vagy hatvan éve történt, hogy egyszer eltévedtem...

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 10

Egyszerűen nagyszerű

A VADONATÚJ

Taxis körökben már a nyáron megkezdődött a suttogás: ősszel itt az új Škoda Superb. Meglepetés senkit sem ért: az ősz elérkezett, a vadonatúj Superbbel együtt. A külső és belső változásokról Horváth Lajost, a Palota Automobil marketingvezetőjét kérdeztük.

• Mi az, ami változott a korábbi, igen jól teljesítő Superbhez képest?

• Nagyon sok a változás, ez esetben nem egyszerű megújulásról van szó! Nem véletlen a szlogenünkben használt állandó szóösszetétel, a „vadonatúj Škoda Superb". Ugyanis gyakorlatilag egy teljesen új modellről beszélünk. Ez már – szakítva az első generáció kialakításával – nem a VW Passatra épül, hanem önálló fejlesztés. Megszűnt tehát az a korábbi gyakorlat, hogy a Škoda a nagyobbik testvér „levetett" technikáját kapta meg. A konszern tudomásul vette, hogy egy rendkívül népszerű és jól eladható márkáról van szó, mely mindenben a legkorszerűbbet érdemli. De térjünk vissza az autóhoz. Ami első ránézésre is szembeötlő, hogy a Superb minden méretében nőtt. Nem csak optikailag, hanem a gyakorlatban is. Például hossza 4838 mm lett, vagyis már közel 5 méteres autóról beszélünk. Szélessége 1817 mm, magassága 1462 mm. A hátsó lábtér – ami a korábbi modellben is óriási volt - 2 cm-rel tovább nőtt, a belső térrel együtt. A tengelytáv viszont csökkent néhány centivel, ez az új modellnél 2761mm lett, ami a vezethetőség, manőverezhetőség szempontjából lényeges változás, főleg a városi közlekedésben. A biztonságban is sokat fejlődött az autó. Alapfelszereltségként ESP, 6 légzsák jár hozzá, de külön rendelhető térdlégzsák már az alapszinthez is. Ez utóbbi az Ambition felszereltségtől szériatartozék. Olyan újdonságok jelentek meg benne, mint például a Bi-Xenon fényszóró AFS-szel (Adaptive Front Light System), mely automatikusan figyelembe veszi a sebességet, az időjárási viszonyokat, és ennek megfelelően alakítja ki a világítás képét. A fényszórók tehát nem pusztán elfordulnak kanyarodáskor, hanem a megvilágítandó felületnek megfelelően megváltoztatják a fénysugarak alakját is, e mellett alkalmazkodnak a nehezebb időjárási viszonyokhoz is. A vadonatúj Škoda Superbnél három felszereltségi szint – a Comfort, az Ambition és az Elegance – között lehet választani. Az utóbbinál már széria az előbb említett adaptív Bi-Xenon fényszóró, a Comfortnál illetve az Ambitionnál pedig rendelhető extra. Alapvető újdonság a Twindoor-rendszer. Ez a szenzációs ötlet lehetővé teszi, hogy a Softtouch gomb megnyomásával a hátsó csomagtértetőt kétféleképpen nyissuk. Vagy a limuzinoknál „szokásos" módon, vagy a hátsó ablakkal együtt. Így viszont egy csapásra ötajtóssá változtathatjuk a Superbet. Ez egyébként a Škoda márka szenzációs szabadalma. Belsejében is megújult a Superb. A korábbinál sokkal igényesebb anyagok kerültek beépítésre. Az autó kétzónás digitális klímát kapott már az Ambition szinttől. Gyakorlatilag minden olyan kényelmi extra megtalálható benne, ami ma ebben a kategóriában elvárt és megszokott. Felsorolásukról terjedelmi okok miatt most lemondok, ám ha valaki személyesen bejön **a Škodák Palotájába a Szentmihályi útra,** mindezt a valóságban is megcsodálhatja.

• Milyen motorokkal rendelhető az új Superb?

• A régi Superb elsősorban a dízel-fronton volt erős, az 1.9-es illetve a 2 l-es erőforrásokkal. Gyakorlatilag az eladások zömét ezek adták. Én úgy gondolom, hogy az új generációnál megváltozik majd a trend. Ugyanis az 1.4-es és az 1.8-as benzines TSI motor várhatóan nagyon kelendő lesz. Egyrészt az ára és a kedvezőbb üzemeltetési költségek miatt, másrészt vezethetősége okán. Emellett természetesen megmaradtak a régi dízelmotorok is, tehát az 1.9-es PD Tdi, és a 2 l-es PD Tdi. Viszont a dízelkínálat kiegészült a 2 l-es CR TDivel, a közösnyomócsövesbefecskendezésű motorral. A PD, illetve a CR befecskendezés most még párhuzamosan fut, de a kínálatból fokozatosan el fog tűnni a Pumpe-Düse-rendszer, amit a Common Rail vált majd fel. Bár ez a taxisokat valószínűleg nem hozza majd lázba, a csúcsmotor a Superbhez a 3.6-os V6-os benzinmotor lesz, 260 LE-vel és 300 Nm-es nyomatékkal. Újdonság még, hogy – ami nem volt az előző generációban – kétfajta DSG automataváltót kap az autó. A kisebb teljesítményű motorok-

Ugyanaz az autó itt „normál" csomagtértetővel...

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 11

ŠKODA SUPERB

hoz 6, a nagyobbakhoz 7 fokozatú rendelhető. Aki ismeri ezt az automataváltót, tudja, vele a jármű gyorsulása tényleg fokozatmentes, ráadásul használatával nem nő, hanem egy kis mértékben csökken a fogyasztás. A 140 LE-s kétliteres PD Tdi-hez pedig még a kormányról kezelhető két „sebességváltó fül" is rendelhető, vagyis a kormány elengedése nélkül válthatunk sebességet, mint a Formula 1-ben. Ami szintén újdonság, hogy négykerékhajtással is elérhető az új autó. Végül egy előzetes hír a gyártól: úgy volt, hogy már az idén ősszel, de legkésőbb egy éven belül bemutatkozik majd a Škoda Superb kombi is.

• Úgy kezdte a felsorolást a benzinmotoroknál, hogy 1.4-es és 1.8-as TSI. Még az 1.8-ast csak-csak elfogadná az ember, de egy ekkora autóhoz nem kicsi egy 1.4-es motor? A fogyasztás nem javul attól, ha egy autót alulmotorizálnak. Sőt...

• Ha taxis szempontból nézzük, akkor az üzembentartási és üzembe helyezési költségei is sokkal kedvezőbbek lehetnek az 1.4-es TSI változatnak, mint egy 1.9-es, vagy 2 l-es dízelmotornak. Ami pedig a technikai jellemzőket illeti, az 1.4-es TSI a maga 92 kW-os erejével, ami már 1500-as fordulattól 200 Nm-es nyomatékot biztosít a vezetőnek, egyáltalán nem nevezhető gyengének. Ráadásul a TSI-motor ezt a nyomatékot egyenletesen, 4000-es fordulatig biztosítja, ami ma még bizony kuriózumnak számít az autósfronton. Az 1.8-as, 118 kW-os TSI-motor 250 Nm-es nyomatékát 1500 és 4200-as fordulat között élvezhetjük, méghozzá szintén folyamatosan. Tehát nyugodtan állíthatom, hogy már az 1.4-es TSI is tud annyit, mint a korábbi kisebb 1.9-es PD Tdi. Fogyasztása pedig 8-8,5 l vegyesciklusban, tehát abszolút illik az autóhoz. Kétségtelen, hogy a korábbi motorválasztékhoz szokott autósoknak ma még szokatlan ebben a kategóriában egy 1.4-es erőforrás, de ehhez hozzá kell szokni, mert az emissziós kibocsátások miatt folyamatos lökettérfogat-csökkenés tapasztalható a benzineseknél, világszerte. Inkább turbót raknak a benzinmotorra is. Ez biztosítja azt a plusz nyomatékot és teljesítményt, amit a korábbi 1.4-es motorok valóban nem voltak képesek produkálni.

• A turbó dízelmotorok hajlamosak kissé „elgondolkodni", vagyis van egy „lyuk" a motorkarakterisztikában, amit senki sem szeret. A benzines turbó hasonlóan működik?

• Igazából ez a TSI-motoroknál nem észrevehető, nem zavaró. Aki az 1.9-es dízelt próbálta, érezte, hogy 2000-2300 között valóban elkezd egy kicsit „gondolkodni" . A TSI-nél azért ez nem ennyire észrevehető. Ugyanis benzinmotorról beszélünk, ami könnyebben pörög fel, jobb a gázreakciója, városban abszolút ideális erőforrás, országúton pedig 200 km a végsebessége, ami azért egy ekkora testet mozgató, 1.4-es motortól nem rossz...

...itt pedig már ötajtósként

– Doktor úr, segítsen rajtam! – Úgy érzem, két személy lakozik bennem.

– Gondolja, hogy tud segíteni rajtam? – Jól tettem, hogy pszichiáterhez fordultam?

– Hohó, egyszerre csak egy beszéljen!

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 12

• A legfontosabb kérdés: milyen áron lehet majd hozzájutni a vadonatúj Škoda Superbhez, és lesz-e ennél a típusnál is speciális taxisár?

• Az alaplistaár 5 875 000 Ft, ám az importőr és a Palota Automobil is kiemelt figyelmet fordít a taxisokra. Ez esetben is. Így a taxisoknak hozzávetőlegesen 5 200 000–5 300 000 Ft-ért már oda tudjuk adni a vadonatúj Škoda Superbet. Figyelembe véve az előző generációhoz mért előnyöket, fejlesztéseket, úgy gondolom ez egy gáláns, baráti ajánlat.

• Mi az, ami ebben az árban benne van?

• A korábbi típushoz képest van némi változás. A teljes felsorolásra nincs elég hely, ám néhány fontos elemet kiemelnék: abban alapfelszereltség volt a digitális klíma és a könnyűfém felni. Az új típusban alapban Climatronic manuális klíma és 16''-os acélfelni található. Ugyanakkor belekerült plusz két légzsák és az ESP. Természetesen rendelhető mindkét kimaradt elem, kiegészítőként.

• Sokan viszont ragaszkodnának a korábbi jól bevált típushoz, főleg most, hogy 5 millió alatti áron hozzáférhető a Palota Automobilnál. Van-e készletük ebből is?

• Még igen, de csak szűkösen. Tekintettel arra, hogy lassan egy éve már nem gyártják az autót, igazából csak az országos készletből tudjuk adni ezeket. Miután most igazán jó ára van a régi Superbnek, így viszonylag gyorsan is fogy. Természetesen van még egy jó pár darabunk, de azt tanácsolom, hogy aki még ebből szeretne, az minél előbb érdeklődjön. Ezüst és feketemágia színben van az összes autónk, ezek a színek viszont taxisoknak ideális választást jelentenek.

• Finanszírozásban van valamilyen megszorítás az új típusra?

• Nincs! Azok a taxisok is meg tudják erősíteni, akik komoly vásárlási szándékkal jöttek hozzánk és megrendeltek egy autót, azoknak a megfelelő hitelügyintézést megpróbáltuk tűzön-vízen keresztül vinni. Mindig megkerestük azt a bankot, azt a megoldást, amivel hitelhez juthatott. Az új Superbet is elvihetik taxis vásárlóink 10%-os befizetést követően. Tehát ugyanazok a konstrukciók élnek, mint bármely más típusnál.

• Ha valaki vásárlás előtt kipróbálná az 1.4-es, vagy 1.8-as TSI-motort, megteheti?

• Természetesen. Vásárlóink ezzel a lehetőséggel minden típus esetén élhetnek, ez esetben is. Mindössze az időpontot kell előre egyeztetni, hogy a kinézett modell itt legyen.

• Köszönöm a tájékoztatást!

-kó-

Térfigyelő kamerák és rendszeres büntetések

Mi a megoldás?

Kollégák keresték meg szerkesztőségünket, hogy a térfigyelő kamerák felvétele alapján büntették meg őket, akkor, amikor telefonrendelésnél várakoztak néhány percig a Belvárosban, szabálytalanul. Van, aki most kapja sorozatban a tavasszal elkövetett szabálysértésekért kirótt bírságokat, és bizony nincs egyedül. Pedig a taxinak a Belvárosban is meg kell állni, ha utasért mennek, vagy azt oda szállítanak. A legritkább esetben van az adott cím környékén szabad hely, ahol szabályosan lehet megállni. Így nem várható el tisztességes szolgáltatás, de az sem, hogy naponta kelljen 20-30 ezer forintot a térfigyelő kamerák által rögzített szabálytalanságokért fizetni. Ennyit senki sem keres. Természetesen azonnal megkerestem az érintett négy rendőrkapitányt (V., VI., VII., VIII.), hátha találnak megoldást a tarthatatlan helyzetre.

Terézváros kapitánya nem reagált, a többiek válaszát itt olvashatjátok. A lényeg: nincs megoldás. Be kell tartani a közlekedés szabályait. Ami persze lehetetlen...

Nem tudom, mi a teendő.

Juhász Péter

* * *

A taxi gépkocsi vezetőire is vonatkozik a KRESZ szabályainak a betartása és ez alól a rendőrség nem tud mentességet adni. Taxi gépkocsival sem lehet forgalmi sávban másodikként megállni és várakozni, valamint olyan helyen megállni, ahol a megállást jelzőtábla tiltja. Vannak a KRESZ-ben olyan engedmények, amik a taxisokra vonatkoznak, ilyenek a BUSZ forgalmi sávban való közlekedés, olyan helyre való behajtás, amit egyébként más gépkocsivezető részére jelzőtábla tilt. (Mindkét irányból behajtani tilos, kivéve taxi, vagy a védett övezetekbe való behajtás), valamint a biztonsági öv használatának mellőzése, amikor a taxi gépkocsi vezetője utast szállít.

Magyarországon a közlekedésben részt vevőkre a magyar KRESZ szabályok betartása a kötelező, ezért nincs lehetőség sem a másodikként való várakozás, sem más szabálysértések elkövetésének engedélyezésére.

A rendőrségnek nincs lehetősége a szabályok módosítására, illetve megváltoztatására. Amennyiben a rendőr szabálysértést észlel, akár a taxi gépkocsivezetővel, akár más, a közúti közlekedésben részt vevővel szemben, akkor a szükséges szankciókat megteszi.

Dr. Tóth Tamás r. alezredes
kapitányságvezető
Budapesti Rendőr-Főkapitányság
V. kerületi Rendőrkapitányság

* * *

A bejelentésben foglaltak nem tartoznak hatóságom hatáskörébe, javaslataival az ORFK Közlekedésrendészetéhez szíveskedjék fordulni.

Nagy Zoltán r. alezredes
kapitányságvezető
Budapesti Rendőr-Főkapitányság
VII. kerületi Rendőrkapitányság

* * *

Tájékoztatom, hogy jelen pillanatban Magyarországon a közúti közlekedést, a tanúsítandó magatartási normákat, a résztvevők körét a többször módosított 1/1975. KPM.BM együttes rendelet szabályozza, amely meghatározza a közúti közlekedés résztvevőinek a követendő szabályokat. Magyarországon a törvényalkotók alkotják a törvényeket, a végrehajtók – jelen esetben a rendőrség – vagyis kapitányságunk, a BRFK VIII. ker. Rendőrkapitányság, a vonatkozó jogszabályok alkalmazásával, betarttatásával, jog- és szakszerűen intézkedik az észlelet szabálysértések, illetve bűncselekmények elkövetőivel szemben.

A fenti bejelentésével kapcsolatban egyetlen parancsnoknak sem joga, sem tisztsége nem engedi meg az intézkedő rendőr intézkedésének meghatározását, az intézkedés végkimenetelét, azt a körülmények, a rendőri intézkedés során felmerülő objektív okok határozzák meg.

Fentiekre való tekintettel, bejelentésével kapcsolatosan a törvények alkotói és nem a végrehajtói alkalmazhatnak, ahogy ön fogalmazott: „rugalmasságot", mindaddig amíg a törvény büntetni rendeli az elkövetett cselekményt, addig kollégáim kötelesek eljárni az elkövetőkkel szemben.

Práger Ferenc r. ezredes
rendőrségi főtanácsos
kapitányságvezető
Budapesti Rendőr-főkapitányság
VIII. kerületi Rendőrkapitányság

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

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 15

Több mint négymilliárd bírság nyolc hónap alatt

Szeptember végén...

Új közlekedési szabályok és szankciók előkészítésén fáradozik a kormány, amelyet már szeptember végén hatályba kíván léptetni. Az új KRESZ bevezetése még egy-két évet várat magára, de a májusi szigorításoknak máris érezhető a hatása. Négy hónap alatt 63-an fizethették be a közigazgatási bírság maximumát, azaz a 300 ezer forintot, és az első nyolc hónap alatt 4 milliárd 200 millió forinttal gyarapodott az államkincstár a szabálysértőknek köszönhetően. Az sem mellékes, sőt talán a legfontosabb, hogy az előző év hasonló időszakához képest 150-nel kevesebben vesztették életüket balesetben.

Vége a nyárnak, ám Kondorosi Ferenc, az Új Rend kormánybiztosa vakációzás helyett szakértőkkel egyeztetett az elmúlt hónapokban, hogy mire a kormány ismét munkába áll, rögvest tárgyalhassa új javaslatait. Az új KRESZ társadalmi vitája még javában tart, úgyhogy abból legkorábban is csupán 2010 körül várható változás, ám addig is van néhány olyan terület a közlekedésben, amely azonnali beavatkozásokat igényel. Mint azt a kormánybiztostól megtudtuk: a korábban tervezett nyolc változtatási javaslata között szerepelt, hogy az autós köteles legyen megállni a gyalogos-átkelőhelynél, ha ott valaki áll. A rendőr a helyszínen azonnal vonja be annak az autósnak a jogosítványát, aki forgalmi rendszám nélkül vagy trükkös módon felhelyezett egyedi azonosítóval közlekedik. Ezekre várhatóan bólintanak a kormánytagok. Kondorosi Ferenc szeretné elérni, hogy a 12 év alatti kerékpárosok esetében kötelező legyen a fejvédő használata, mint ahogyan az elektromos kerékpárokra vonatkozó szabályok megalkotását is. Példaként említette a qvadokat, amelyek hosszú időn keresztül – jogszabály híján – „törvényen kívüliként" száguldoztak úton-útfélen.

A nyári idegenforgalmi szezonban is komoly gondot okoztak a nehézgépjárművek, a teherautók, amelyek autópályáinkon nemegyszer, hosszú percekig döcögtek, alig lassabban haladó sorstársaik mellett, kisebb torlódásokat előidézve ezen manőverükkel. Az államtitkár el kívánja érni, hogy a közlekedési szabályok tiltsák meg bizonyos pályaszakaszokon a tehergépjárművek részére az előzést. Erre csak azon helyeken nyílhasson módjuk, ahol nem csupán két forgalmi sáv áll a gyorsabban haladók rendelkezésére.

Az objektív felelősség körét a kormánybiztos a jövőben kiterjesztené a buszsávok jogosulatlan használóira éppúgy, mint a mozgáskorlátozottak számára fenntartott parkolóhelyek elfoglalóira. Elképzelése szerint a próbajogosítvány bevezetését is érdemes újragondolni, ami egybeesik az Európai Unió azon törekvéseivel, mely a fiatal és kezdő gépjárművezetők számára jelentene korlátozott jogosultságokat, ami viszont a közlekedésbiztonságot erősíthetné. A 17–25 éves kor közöttieket érintené ez elsősorban, míg a pszichológiai vizsgálat minden tanulóvezető számára kötelező lenne.

A szakértőkkel folytatott egyeztetéseken, számos javaslattal szemben fogalmaztak meg kritikát a résztvevők. A közlekedésbiztonsági szakértők elvetették azt a javaslatot, miszerint a motorosok a piros lámpánál előre mehessenek, és onnan indulhassanak a zöld jelzésre. Magyarországon nincsenek az úttestre felfestve úgynevezett motoros boxok, ahol ezen gépjárművek gyülekezhetnek, e nélkül pedig balesetveszélyt idézhetnek elő, az álló autók között szlalomozó motorosok. Ugyancsak aggályosnak tartják a szakértők a mozgáskorlátozott-parkolók illegális használata elleni fellépés tervezetét, mondván, a parkolót szintén útburkolati felfestés jelzi, s ha ezen autó áll, akkor a szabálysértés dokumentációja nem lehetséges. Az államtitkár a buszsávok védelmére elképzelt javaslatáról még nem kérte ki a közlekedésbiztonsági szakértők véleményét, de abban bízik, hogy ez elé nem gördítenek akadályt ők sem.

A májusi szigorításokról, az objektív felelősség bevezetésének hatásosságáról Kondorosi Ferenc magazinunknak a következőt nyilatkozta: – *A látszattal ellentétben nem vagyok híve a bírságolásnak, mégis adódnak olyan helyzetek, amikor a közösségi érdekek érvényesítéséhez ez a leghatékonyabb eszköz. Bízom benne, hogy rövid időn belül a legtöbb közlekedő számára egyértelművé válik, hogy mindezen szigorítások az ő, a közlekedők érdekeit szolgálják. Az év első nyolc hónapjában mindösszesen 105 ezer közlekedési szabálysértésben jártak el a hatóságok. Ennek során 4 milliárd 200 millió forint bírságot róttak ki a vétkezőkre. Ezek közül 63 esetben kellett a közigazgatási bírság legmagasabb összegű kiszabásával élniük az előadóknak. A magukról és az előírások betartásáról súlyosan megfeledkező közlekedőtársainknak ez 300 ezer forintjukba került. Igen, ha belegondolunk, akkor ez valóban sok pénz, ám ha azt is mellérendeljük, hogy az előző év hasonló időszakához képest 150-nel kevesebben veszítették életüket balesetben a közútjainkon, akkor azt hiszem ez a szám önmagáért beszél. Bízom benne, hogy a közlekedésben részt vevők – ha másért nem, a szankciók miatt, de – rövid időn belül elfogadják, és magukénak érzik majd törekvéseinket, amely hosszú távon a közlekedési morálra is kedvezően hathat. Mindezek nélkül ugyanis elképzelhetetlen, hogy az unión belüli vállalásainknak egyrészről eleget tudjunk tenni, másrészről az utakon is rendnek kell lenni végre* – fejezte be Kondorosi Ferenc.

A szándék érthető és elfogadható, az azonban mégis elgondolkodtató, hogy alig több mint fél év alatt, több mint 4 milliárd forintnyi bírság folyt be az államkincstárba úgy, hogy annak felhasználásáról az éves költségvetés nem rendelkezik. A bevételi oldalon ugyanis nem tervezhető a szabálysértési eljárásokból befolyó összeg, hiszen nem az „antik világ" tervgazdaságának időszakában élünk. Ergo a kormány olyan bevételre tesz szert, amelynek felhasználásáról és elszámolásáról nem ad számot senkinek. S ha ezen gondolatmenetet továbbfűzzük: jó, a 4 milliárdból nem lehet a világot megváltani, de ha ezt az összeget kötelezően a közlekedésbiztonságra fordítaná a kormány, akkor ez is hozzájárulhatna nem csupán a morál javulásához, de a közlekedésbiztonsági eszközök infrastruktúrájának fejlesztéséhez is. Mert azért azt sem hallgathatjuk el, akik járják Nyugat-Európa útjait, azok tapasztalhattak már egy s más szolgáltatást, amit itthon még csak véletlenül sem lehet tetten érni. Nem csupán a szigorú szabályozást és a szankciókat lenne érdemes átvenni a Lajtán túlról!

kzt

COMPUTER PLUS
Számítástechnikai Szaküzlet
Számítógépek és részegységek eladása, vétele, javítása.
1027 Budapest, Bajvívó u. 7.
Tel: 214-7293
CITY 621
CITY TAXI számítógép hálózat rendszergazda

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 16

Hatékony, hívogató és praktikus

PEUGEOT

Alig néhány hónappal az új lejtős hátú 308 megjelentetése után a Peugeot bemutatta az SW változatot. Először koncepció-autóként volt látható a tavalyi Frankfurti Szalonon.

A 307 SW sajátos, eredeti autó. Erőssége az élvezetes vezethetőség, a komfortos, kellemes utastér, a gazdag felszereltség és a kiváló poggyászszállító képesség. Megjelenése óta nagyon jól fogadja a vásárlóközönség, különösen azok, akiknek gyakorlatias okokból nem elegendő egy lejtős hátú kocsi, de nem tudnak lelkesedni a középkategória egyterűi iránt sem. Szóval a szabadidejükhöz tágasságot, praktikumot és könnyű kezelhetőséget keresőknek való, ám őket tetszetősségével és élvezetes vezethetőségével is elbűvöli.

Akárcsak a lejtős hátú 308, az SW is a „T7" program előnyeire épít: a tágasságot biztosító nagy magasságra, a határozottan egyéni megjelenésre, a minőségi hatásra, a részletek gondos kidolgozására és az ezekhez járuló, kitűnő útfogásra, biztonságra.

A 308 SW átörökítette, sőt továbbfejlesztette az eredeti SW koncepcióautó szá-

Gazdálkodj! (okosan...)

Alapigazság, hogy csak olyantól fogadj el tanácsot, aki az adott témában sikeresebb, mint te. Vagyis nemcsak beszél róla, nem csak osztja az észt, hanem gyakorlatban is megvalósította azt, amiről beszél. Különösen vonatkozik ez a gazdasági, pénzügyi, befektetési tanácsokra.

Azért kívántam ezt előrebocsátani, mert a továbbiakban pénzügyi dolgokról lesz szó. Ebben pedig én egy cseppet sem gondolom magam sikeresebbnek, mint te. Így hát csak akkor fogadd el az alábbi tanácsokat, ha értelmed és józan eszed nem tiltakozik ellene.

Elolvastam egy csomó, ezzel a témával kapcsolatos könyvet, részt vettem jó néhány előadáson, és a következő alapvető dolgokat szűrtem le belőle:

1 Ha vállalkozó vagy, saját jövedelmedet szigorúan különítsd el a vállalkozás jövedelmétől. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy adj magadnak rendszeres havi fizetést (ezt kiveheted akár napi részletekben is!), és próbálj meg ebből kijönni. A vállalkozásod többi bevételét pedig tartsd külön számlán, vagy ha nem bízol a bankokban, hát tedd otthon egy dobozba, és csak akkor nyúlj hozzá, ha a cég érdekében kell használni. Ennek az eljárásnak az előnye, hogy kiszámítható havi jövedelemmel rendelkezel, tudod tervezni személyes kiadásaidat, és nem fordulhat elő, hogy vállalkozásod a saját célra való költekezésed miatt kerül nehéz helyzetbe. Nézzünk egy példát, de számadatok nélkül – azt mindenki helyettesítse be magának: bevételed az év elején alacsonyabb, tehát összehúzod a nadrágszíjat, és kevesebbet költesz. Tavasszal és nyár elején aztán „beindul a bolt", sok a bevétel, magadnak is jóval többet veszel ki. Igen ám, de júliusban meg augusztusban az utasaid nagy része nyaralni megy, te meg ott állsz tartalék nélkül a minimális bevételeddel, és még a számláidat se nagyon tudod fizetni. Ősszel aztán megint kicsit jobb lesz, gyorsan rendezed hát a felhalmozott tartozásaidat, így meg sem érzed, hogy többet kerestél. Az év végi ünnepeken ismét jó a bevétel, ám a kiadás is rengeteg. Aztán indul minden elölről. Mint a hullámvasút, hol fenn, hol lenn. Ennél a megoldásnál célszerűbb, ha vállalkozásod eddigi eredményessége figyelembevételével egy átlagos összeget számítasz jövedelemként, és minden hónapban csak annyit költesz saját célra. A céges kasszában pedig csak nő a tartalék, esetleg már néhány tízezer, százezer forint is összejött. Ne ess kísértésbe, hogy ezt felhasználd saját céljaidra, mert előfordulhat, hogy másnap lerobban a sebváltó. Vagy a taxidnak tolatnak a parkolóban. Vagy ne adj' isten, totálkárra törik/töröd a kocsidat. Na, akkor majd jól fog jönni a tartalék. Meg hát kocsit is kell cserélni egyszer... Tudom, hogy nehéz betartani ezt a szabályt, őszintén szólva sokáig nekem sem sikerült. De meg vagyok győződve arról, hogy hasznos módszer, és ma már igyekszem alkalmazni.

2 Ne végy fel fogyaszási hitelt. Tudom, hogy a bankok mást mondanak (mondanak? szajkóznak, sulykolnak!), tudom, hogy a reklámokból azt látod, azt hallod, azt olvasod ki, hogy hitel nélkül már nem lehetsz sikeres ember, hitelkártya nélkül élni sem lehet, én mégis azt mondom, vigyázz! A fogyasztási hitel, személyi kölcsön, hitelkártya, áruvásárlási kölcsön megöli a motivációt! Így nem gyűjtesz valamire, és izgalommal várod, hogy mikor veheted meg, hanem most megveszed, és majd utólag fizeted ki. Gyakorlatilag örülni akarsz egy olyan tárgynak, szolgáltatásnak, amiért majd csak később fogsz megdolgozni. Nézzünk egy számadatot: 500 000 forint áruvásárlási hitelt igényelsz, hogy megvehesd régen óhajtott hatalmas képernyőjű plazmatévédet. Átlagos, nem túl magas kamattal és hat éves futamidővel számolva havonta kb. 12 000 forintot kell fizetned. Ez bagó, ez akár egy jobb fuvarból bejön! Szinte semmiség ez a 12 ezer azért, hogy már holnap élvezhetem az új tévémet! Na jó, havi 12 ezer... Na jó, hat éven keresztül havi 12 ezer...

Hat éven keresztül fizetni havi tizenkétezer forintot, az több mint nyolcszázötvenezer. Pedig csak ötszázezret vettél fel. Ha a kettő különbségét nézed, az háromszázötvenezer forint. Ennyibe kerül neked – a vételáron felül – az, hogy már holnap plazmatévén nézd a Mónika-showt. Ha visszaosztod hat évvel, akkor kiderül, hogy havonta ötezer forint csak a kamat, amit fizetned kell. Hat évig. Amikorra a vadonatúj plazmatévéd valószínűleg már semmit sem ér – ha egyáltalán meglesz még.

A fogyasztási hitel destruktív és romboló hatású az önbecsülésedre is. Attól ugyanis nem leszel sem nagyobb, sem híresebb, sem elismertebb, ha már ma megveszed azt, amit tulajdonképpen jövedelmed alapján még nem engedhetsz meg magadnak...

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 17

308 SW

mos jellemzőjét, például panoráma üvegteteje 27 százalékkal nagyobb lett.

A 308 SW modern, nagyteljesítményű, gazdaságos és környezetkímélő hajtóművek széles választékával kapható. Összesen tizenegyféle motor áll a vásárlók rendelkezésére, úgyhogy semmiféle ügyféligény nem maradhat kielégítetlenül: ötféle benzines, 70-től 128 kW-ig (95, 175 LE), köztük „BioFlex" opcióval (Magyarországon egyelőre nem kapható) és háromféle HDi dízel, közülük kettő alapfelszereléskénti korom-szűrővel (FAP). Ötfokozatú manuális sebességváltó, négyfokozatú automata, vagy a teljesen új, hatfokozatú sebességváltó tartozik hozzájuk.

A 308 SW benzines VTi és THP motorjai a PSA Peugeot Citroën és a BMW közös fejlesztései.

Két kivétel azonban van a fentiek alól. Az egyik a jelzáloghitel, de csak akkor, ha a megvásárolt ingatlanra fordítod. Az ingatlan ugyanis értékálló, tényleges értéke az évek során csak emelkedik, mindig több lesz, mint amennyit fizetsz érte. A másik a vállalkozásod céljára felvett hitel, vagyis taxiautót részletre venni, és a vállalkozási bevételből fizetni, az racionális döntés. Persze ésszel, a teljesítőképességed határain belül.

3 Legyen hosszú távú megtakarításod. Ma már a gondoskodó államban bízni ostobaság. Csak nézd meg a mai nyugdíjasok helyzetét – megalázóan alacsony állami apanázsból tengetik életüket. És bármit is hallasz a nyugdíjak emeléséről, értékállóságáról, 13. meg 14. havi nyugdíjról (komolyan mondom, ezek nem ismerik a Gergely-naptárt...), mégis egyre nehezebb és nehezebb az idős korosztály helyzete. Te pedig vállalkozóként optimalizálod a költségeidet, tehát minimálbér után fizetsz járulékokat – nyilván, a nyugdíjad is ennek megfelelően minimális lesz. Borítékolható, hogy nem fogsz belőle megélni. Ezen az életnívón, ahogy most állsz, vagy ahogy szeretnél, biztosan nem. Rá leszel tehát kényszerítve, hogy tovább dolgozz. És ez ugyan átmenetileg megoldást jelent, de öregen, betegen már egyáltalán nem könnyű...

Ha a negyvenes, ötvenes éveidet taposod, még az is lehet, hogy egyáltalán nem, vagy csak jelképes nyugdíjat fogsz kapni. A lakosság öregszik, egyre több nyugdíjast kell egyre kevesebb aktív munkavállaló járulékaiból eltartani, miközben a világgazdaság is válságban van - azt hiszem naponta hallod ezeket a híreket. Készülj fel rá, hogy tíz-tizenöt év múlva – lehet, hogy már hamarabb – , nyugdíjasként magadnak kell gondoskodnod magadról.

A taxis vállalkozó előnyben van azokkal az alkalmazottakkal szemben, akik havi fizetést kapnak, hiszen bevételei naponta érkeznek. Nem ellentmondva a fentiekben említetteknek, miszerint különítsd el vállalkozói jövedelmeidet a saját jövedelmedtől, minden hónapban, minden héten, vagy akár minden nap tegyél félre egy minimális összeget hosszú távú megtakarításként. Számítások szerint a fizetés, a jövedelem kilencven százalékából pont olyan könnyű (vagy nehéz) kijönni, mint a száz százalékból. Tedd el ezt a tíz százalékot rendszeresen. Tartsd lekötött bankszámlán, lehetőleg nehezen hozzáférhető formában. Bizonyos összeg elérése után fektesd be nagyobb hozamú portfóliókba, kamatoztasd minél eredményesebben. Lényeg az, hogy ne nyúlj hozzá, vedd úgy, hogy az nem pénz, hanem a jövőd záloga.

4 Teremtsd meg anyagi függetlenségedet. Itt megint figyelmeztetlek, hogy a következőket csak akkor fogadd el, ha te magad is logikusnak, ésszerűnek érzed. Jómagam ugyanis – szinte napi gondokkal küzdve – nem voltam jó példa az anyagi függetlenségre. Azt hiszem, viszont megtanultam a leckét – ma már legalább azt tudom biztosan, hogy mit NEM szabad csinálni...

Az anyagi függetlenség nem azt jelenti, hogy megfelelően magas havi jövedelemmel rendelkezel. A „szükségletek" ugyanis a jövedelemmel együtt nőnek, ezt biztosan tapasztaltad már. Másképp fogalmazva tehát: nem az a függetlenséged záloga, amit megkeresel, hanem amit nem költesz el. Az igazi anyagi függetlenség akkor következik be, amikor már a tőkéd hozadékából meg tudsz élni. Tudom, ez elsősorban nem a taxis vállalkozókra jellemző, meg egyébként is hosszú út vezet odáig. Kezdjük tehát az elején: saját magad és a családod védelmében legalább annyi megtakarításod legyen, ami biztosítja egy darabig a megélhetésedet, ha beüt a krach. Sok minden okozhatja ezt, egy hosszabb betegség, egy totálkárosra tört autó, vagy bármi más, amit nem lehet előre látni. Vajon mekkora az az időszak, amíg talpra tudsz állni egy ilyen eset után? Három hónap? Hat hónap? Magad döntsd el, aztán tartalékolj annyi pénzt készpénzben, vagy egy könnyen elérhető számlán, ami a havi rendszeres kiadásaidat fedezi ezen az időszakon keresztül. Ez a lépés elengedhetetlen a biztonságérzeted megteremtése érdekében. A többi már szinte jön magától. Ha rendszeresen megtakarítasz, a tőke növekszik, a kamat is növekszik, és néhány éven belül egészen szép összeg felett fogsz rendelkezni. Ha rádöbbensz, hogy pénzt nem csak megkeresni, nem csak elkölteni, hanem dolgoztatni is lehet, akkor máris megtetted az első lépést anyagi függetlenséged felé... *-oli-*

Öreg székely ül a vonaton, belibeg a kocsiba egy hölgyike, intenzív illatfelhõt húzva maga után. Meg is kérdezi az öreg, hogy mi ez az illat. Mire a hölgy:

– Le fragnance II. a Diortól, Párizsból, 50 ml 29 800 Ft.

Hümmög az öreg, erre nem lehet mit mondani, majd pár perc múlva enyhén oldalra dõlve elereszt egy kb. 20 másodperces lapos pukit. A hölgynek könnybe lábad a szeme, enyhén kiakadva kérdezi:

– Jézusom, mi ez a szag?

Mire az öreg:

– Tarkabab, Érmihályfalváról, a Józsitól, fél kiló 180 Ft.

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 18

Kérdések határátlépés előtt

Útlevél vagy személyi?

Magyar állampolgár** a Magyar Köztársaság által kiadott, **érvényes személyazonosító igazolvánnyal** nemzetközi szerződések alapján **az alábbi országokba utazhat:

• Európai Gazdasági Térség tagállamai

A magyar állampolgárok ezekbe az országokba az 1991. április 1-je előtt kiállított személyi igazolvánnyal (kemény borítójú, népköztársasági címerrel), az 1991. április 1-je után kiállított személyi igazolvánnyal (puha borítójú, köztársasági címerrel), a 2000. január 1-je után kiállított személyazonosító igazolvánnyal (kártya formájú, műanyag), illetve 2000. január 1-jét követően kiállított ideiglenes személyazonosító igazolvánnyal is utazhatnak.

Az EGT tagállamok: Ausztria, Belgium, Bulgária, Ciprus, Csehország, Dánia, Egyesült Királyság, Észtország, Finnország, Franciaország, Izland, Írország, Görögország, Hollandia, Lengyelország, Lettország, Liechtenstein, Litvánia, Luxemburg, (Magyarország), Málta, Németország, Norvégia, Olaszország, Portugália, Románia, Spanyolország, Svédország, Szlovákia, Szlovénia.

• Horvátország

Horvátországba az 1991. április 1-je előtt kiállított személyi igazolvánnyal (kemény borítójú, népköztársasági címerrel), az 1991. április 1-je után kiállított személyi igazolvánnyal (puha borítójú, köztársasági címerrel), a 2000. január 1-je után kiállított személyazonosító igazolvánnyal (kártya formájú, műanyag) is lehet utazni.

• Svájc

Svájcba csak a 2000. január 1-je után kiállított személyazonosító igazolvánnyal (kártya formájú, műanyag) lehet beutazni.

Az államhatár átlépéséhez a lakcímkártya nem kell. Információink szerint nincs olyan ország, ahová ajánlott a személyazonosító igazolvány mellé útlevél is.

Magyar állampolgár számára az államhatár átlépése kizárólag útlevéllel történhet az alábbi országokba:

Szerbia
Ukrajna
Bosznia és Hercegovina
Albánia
Macedónia
Oroszország
Moldávia
Belorusszia
Törökország

Jó munkát kíván:

Kiss Gábor, City 841.

Mindent és mindenkit lehallgattak, megfigyeltek

Poloskák a taxikban

A Pekingi Olimpia játékok biztonságáért mindent megtettek a kínaiak, és nem voltak tekintettel semmilyen személyiségi vagy egyéb jogokra. Hetvenezer taxiba szereltek lehallgató berendezéseket és minden külföldiek által látogatott helyen, turistaközpontokban, szállodákban megtalálhatók voltak a poloskák és a rejtett kamerák. Emellett 110 ezer ember szavatolta a nyugalmat.

Rendkívüli intézkedések mellett zajlott a nyár legnagyobb sportvilágeseménye: az olimpia. A biztonságért felelős vezetők tartottak attól, hogy az Al-kaida vagy más terrorszervezet megpróbálja az eseményt felhasználva „hangját hallatni". Szerencsére minderre nem került sor, ám a kínai biztonsági erők soha nem látott erőfeszítéseket és előkészületeket végeztek ezen a területen is. Pekingben 70 ezer taxiba szereltek lehallgató berendezést, mindezt a taxisok biztonságára hivatkozással, ugyanakkor voltak olyan személyszállítók, akik autóiba miniatűr kamerák is bekerültek úgy, hogy erről az utasok mit sem sejtettek. A Wall Street Journal információi szerint ezeket a titkosszolgálati eszközöket úgy használták az ügynökök, hogy maga a fuvarozó sem tudta, mikor hallgatják ki a beszélgetését az utassal, illetve mikor működik a kamera. Az eszközöket gyártó kínai beszállító cég – magát megnevezni nem kívánó – munkatársa azt is elárulta az amerikai újságnak, hogy a beszerelt technika segítségével képesek lettek volna adott esetben a jármű motorjának leállítására és a gépjárműben utazók feltartóztatására is, ha ezt indokoltnak és szükségesnek ítélik. Vagyis nem csak a motort tudták blokkolni, de az ajtózárakat zárhatták volna távirányítással. A technikai biztonság mellett a taxisok figyelmét felhívták arra is, miszerint figyeljék a gyanús alakokat, s ha bárhol furcsa csomagot vagy magára hagyott poggyászt észlelnek, azonnal riasszák a rendőrséget. Ezen kívül mintegy 110 ezer rendőr, katona és önkéntes szavatolta a rendzavarásmentes olimpiai játékokat.

A kínai kormány tartott a nyugati emberjogi aktivisták tüntetéseitől is, így az amerikai turisták mellett minden esetben megfelelő számú kínai „csodálkozó" is felfedezhető volt, akik felkészültek arra is, hogy minden ilyen irányú kezdeményezést lokalizáljanak. A biztonságiak éberen őrködtek a stadionokban is a rendre. Voltak, akik megpróbálták transzparenseiket a televíziós közvetítést felhasználva megmutatni a világnak, ám erre nem adódott lehetőségük, a környezetükben helyet foglaló lelkes szurkolók máris letakarták és elkobozták. A biztonságra hivatkozva mind a nyitó mind pedig a gálaműsort 15 másodperces késleltetéssel kísérhette figyelemmel a világ. Ez is azt a célt szolgálta, hogy a cenzúrával megbízottaknak legyen idejük a Kínát hátrányosan érintő képek kiszűrésére. Adott esetben az egész közvetítés blokkolására.

Ma már mindenki a grandiózus eseményre emlékszik, a látottakra, az eredményekre, sikerekre és kudarcokra. Kína valóban bebizonyította a világnak, hogy nem csupán katonai és gazdasági, de bizony sport-világhatalommá nőtte ki magát. S ami fontos: senki nem tudta megzavarni ezt a világeseményt. S hogy ehhez milyen eszközöket és módszereket alkalmaztak a biztonságiak – az eredmény ismeretében –, az már a kutyát sem érdekli.

Cash

Drasztikus lépés Olaszországban

Elkobozhatják az autót?

Megdöbbentő hírekről számol be a Német Autóklub lapja, az ADAC Motorwelt legutóbbi száma. Drasztikusan büntetnék az ittas vezetést az olaszországi utakon az olasz igazságügy-miniszter tervezete alapján. 1, 5 ezrelékes határ felett (nem vagyok szakember, de ez körülbelül 6 üveg sör J. P.), „viszlát, autó!". Egyszerűen elkoboznák a hatóságok az ittas járművezető autóját és elárvereznék. Természetesen, csak ha a saját autóját vezeti, és ha bizonyosságot nyer az ittas vezetés. Most kerül a rendelet az olasz parlament elé, még nincs döntés. A szakemberek szerint egyedül Milánó körzetében évente 1500 (!) autót foglalnának le és árvereznének el!

Nincs pardon az ittas vezetőkkel szemben Olaszországban!

De a jogászok szerint számolni kell a lakosság tiltakozásával, mert sokak szerint ez a rendelettervezet alkotmányellenes! Megfogalmazói szerint értsék meg az autósok, hogy ittasan (részegen) csak egyszer vezethetnek! Először és utoljára!

Ez a rendelet még csak tervezet, de a többi már életbe lépett: 1, 5 ezrelék feletti alkoholszint a vérben 6000 eurós pénzbüntetést von maga után (majd másfél millió forint – J. P.). És három hónaptól egy évig terjedő időszakra el kell búcsúzni a jogosítványtól. Nem éri meg odakint, de idehaza se...

Juhász Péter

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 21

Mi lehet a szélvédő előtt? 2. rész

Legutóbb megnéztük, mi lehet a szélvédő előtt a közlekedési szabályok szerint. Most tekintsük meg, mit néznek a vizsgákon a vizsgabiztosok. Íme kérdéseinkre adott válasz, a legilletékesebb személytől. ***J.P.***

* * *

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet 5. § (1) bekezdés a) pontja alapján a közlekedésben olyan járművel szabad részt venni, amely jogszabályban meghatározott műszaki feltételeknek megfelel.

A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeit a 6/1990. (IV.12.) KöHÉM (továbbiakban: MR.) rendelet tartalmazza.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV.12.) KöHÉM 12. § (6) bekezdése alapján az MR. 5-8., 17., 19., 21. §-ai kivételével az üzemeltetési műszaki feltételek megtartását, továbbá a közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi tulajdonságokat érintő változtatásokat időszakos vizsgálaton ellenőrzi. Továbbá a 14. § (1) bekezdése alapján a járművek műszaki állapotát, valamint a közúti forgalomban való részvételükhöz kapcsolódó előírások megtartását a közúti forgalomban közúti ellenőrzés keretében ellenőrzi.

A tárgyban az MR. 97. § (2) bekezdése értelmében a gépjármű szélvédőjén, valamint azon ablakain, amelyeken keresztül a vezetőnek az utat és környezetét látnia kell, kilátást zavaró feliratot, ábrát, jelzést, tartozékot elhelyezni tilos. Nem tekintendő zavarónak a legfeljebb 10 cm méretű, a szélvédő alsó sarkában elhelyezett felirat, ábra, jelzés, tartozék.

Továbbá a (4) bekezdés alapján tilos a jármű vezetőfülkéjében és utasterében olyan díszítést – kiterjesztő értelmezésben más egyebet – alkalmazni, mely a vezetőt zavarhatja, vagy a szabad kilátásban akadályozhatja.

A fentebbi kitétel alapján az NKH nem tekinti zavarónak kizárólag a gépjárművek használatával, üzemeltetésével összefüggésben, az egyéb jogszabályban előírt felirat, jelzés meghatározott módon történő alkalmazását.

Ilyen a regisztrációs matrica, melynek használatát és helyét (első szélvédőn belülről a jobb alsó sarokban), a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI.30.) BM rendelet 46/A. § (1)-(3) bekezdései határozzák meg.

A közúti ellenőrzések alkalmával az európai uniós gyakorlat (német, brit, belga, spanyol) kerül alkalmazásra a Magyar Köztársaság területén. Amennyiben a gépkocsivezető látóterében (szélvédő, tükrök) különféle tárgyak, zászlók stb. találhatóak, a hatóságok munkatársai felszólítják a vezetőket, hogy távolítsák el azokat.

Berezvai Gábor
mb. főosztályvezető
Nemzeti Közlekedési Hatóság

Ingyenes szemészeti vizsgálat a City Taxinál

A City Taxi Szövetkezet vezetősége úgy gondolta, hogy kollégáik egyik legfontosabb „munkaeszközét" egy alapos vizsgálatnak veti alá. Ezért biztosított egy három fős szakmai stábot a kétnapos, ingyenes, teljes körűen kiterjesztett vizsgálatokra. A citysek ezt örömmel fogadták, olyannyira, hogy a nagy érdeklődésre való tekintettel további napokat kellett biztosítani számukra. Ezt a vezetőség meg is tette.

Kiss Gábor City 841

Az agresszív kismalac pingál valamit a nyilvános WC falára.
Megkérdi a farkas:
– Mit csinálsz, malad?
– A falra festem az ördögöt.
– Szarva van?
– MONDOM, FESTVE!!!

* * *

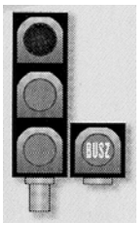
Orvos: – Van egy rossz és egy jó hírem: Ön látens homoszexuális... Viszont olyan helyes fiú!

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 22

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ

1. Jogosult-e a közterület-felügyelõ a helyi közúton feltartóztatni, illetve helyszíni bírsággal sújtani a táblával jelzett behajtási tilalmat megszegõ taxist?
a) Igen.
b) Csak akkor, ha valamelyik rendvédelmi szerv segítõjeként jár el.
c) Nem.



2. Olyan úton közlekedik, ahol az azonos irányú forgalom részére három forgalmi sáv áll rendelkezésre. Továbbhaladhat-e taxijával a forgalomirányító fényjelzõ készülék adott jelzésére?
a) Igen, bármelyik forgalmi sávból.
b) Legfeljebb az autóbusz forgalmi sávból.
c) Nem.

3. Mit jelent a tábla?
a) Sorompóval biztosított vasúti átjárót.
b) Kapuval vagy más fizikai eszközzel lezárt magánutat.
c) Kompátkelést vagy nyitható hidat.

4. Közlekedhet-e a táblával megjelölt úton, ha taxiján a közlekedés biztonságát közvetlenül nem veszélyeztetõ mûszaki hibát észlel?
a) Igen, fokozott óvatossággal a telephelyre való elsõ visszaérkezésig, de legfeljebb 24 órán át.
b) Csak a legközelebbi lehajtásra szolgáló útig, mert ilyen esetben ezt az utat el kell hagynia.
c) Nem.

5. Az úttest melyik részére vonatkozik az ilyen tábla tilalma?
a) Az útkereszteződésre, amely elõtt elhelyezték.
b) Az útszakaszra, amely elõtt elhelyezték.
c) Egy adott helyre, amely elõtt elhelyezték.

6. A biztonságos követési távolság megválasztásánál figyelembe kell-e venni a tábla jelzését?
a) Igen.
b) Csak éjszaka és korlátozott látási viszonyok között.
c) Nem.

7. Alkalmassá teszi-e az úttestet az ilyen táblával jelzett kiegészítõ sáv a párhuzamos közlekedésre?
a) Igen.
b) Csak lakott területen belül.
c) Nem.

8. Mi a visszapillantó tükrök szerepe a taxin?
a) A látótávolság hátrafelé történõ megnövelése.
b) A taxi holt terének csökkentése, a taxis látóterének növelése hátrafelé.
c) A taxis látásélességének növelése hátrafelé.

9. A közterület-felügyelõ nem alkalmazhat kerékbilincset, ha...
a) a taxi korlátozott várakozási övezetben díjfizetés nélkül várakozik
b) a közterületen szabálytalanul várakozik
c) a taxi balesetveszélyt jelent, vagy a forgalmat akadályozza.

10. A szabálytalanul várakozó taxit a közterület-felügyelõ kerékbilincs alkalmazásával rögzítette. A soron következõ fuvarfeladat elmaradása miatt a felügyelõséget a taxis részére terheli-e kártérítési kötelezettség?
a) Igen.
b) Csak kármegosztásról lehet tárgyalni.
c) Nem.

11. A perifériás látómezõben, azaz a szemünk sarkából látott tárgyakat...
a) távolabbinak véljük a valóságosnál.
b) közelebbinek véljük a valóságosnál.
c) nagyobbnak véljük a valóságosnál.

12. A taxi sebességének növekedésével...
a) a taxisnak egyre távolabbra kell elõre néznie, a közelebbi tárgyakat már nincs módja figyelemmel kísérnie
b) a taxisnak egyre inkább a gépkocsi elõtti közeli tárgyakat kell néznie, távolabbra már nincs módja elõretekinteni
c) a taxisnak egyre inkább oldalirányba kell figyelnie, mert a haladási irányában a sebességgel arányosan elmosódik az út menti tárgyak képe.

13. Melyik irányban tévednek a járművezetõk a szembejövõ gépkocsik sebességének és távolságának a megítélésében?
a) Általában a távolságot nagyobbnak, a sebességet pedig kisebbnek vélik a valóságosnál.
b) Általában a távolságot kisebbnek, a sebességet pedig nagyobbnak vélik a valóságosnál.
c) Általában a távolságot és a sebességet egyaránt nagyobbnak vélik a valóságosnál.

14. A drosztot az úttest és a járda közötti területen jelölték ki. Szabályosan várakozik-e a képen látható taxi?
a) Igen.
b) Nem.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 46. oldalon találhatók.

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 23

Egyelőre csak benzines motorral

DACIA SANDERO

A román Dacia-gyár újabb meglepetést szerzett a hazai kispénzű autósoknak. Piacra dobta a jó megjelenésű, korszerű Sanderót, melynek ár-érték aránya igen jó. Az 1.4-es, 75 LE-s benzinmotoros változat alapfelszereltséggel már 2 150 000 Ft-tól elhozható. Ám a nagyobb motorral – 1.6 literes, 90 LE – és a legmagasabb, Laureate felszereltséggel szerelt típus ára is 2,5 millió alatt van. A Sandero fogyasztása is igen jónak mondható, hiszen a városi próba alatt 7.2 litert „evett" az autó, ami bizony napközben, a dugókban nem számít soknak.

Az új Dacia Sanderót mintha a hazai útviszonyokra tervezték volna. Hasmagassága ugyanis 155 mm, ami bizony még a fővárosi utakon is előnyt jelent. A futómű és a felfüggesztés a Loganból származik. Az 5 ajtós modell formatervezése jól sikerült, az első lámpatestek modernek és jól illeszkednek a karosszériába. A belső tér a kisautókhoz szokott vásárlónak igencsak tágas. A hátsó üléssor 2/3-1/3 arányban dönthető. A csomagtartó nem túl nagy, mindössze 320 literes, ám a hátsó ülések lehajtásával 1200 literesre növelhető. A felszereltségben minden megtalálható, ami az átlagos autóvásárlónak fontos. Az elektromos ablakemelők és a fűthető tükrök, a manuális klímaberendezés, a ködfényszórók, a fedélzeti számítógép, az állítható magasságú kormányoszlop és vezetőülés. Aki megelégszik az 1.4-es motorral, ehhez már 2 320 000 Ft-ért hozzájuthat. Ennyiért pedig nem nagyon van konkurenciája az új Dacia Sanderónak.

Nagymező utca

A Nagymező utca a miénk. A miénk is... Meg a tömegközlekedése is. Ne rontsuk el a kapcsolatot! Taxis kollégák kérték, hogy keressük meg a taxitársaságok vezetőit, ne használják a kollégák várakozóhelynek a Nagymező utcát! Egymás után állnak a taxik libasorban. Megtehetik, semmi sem tiltja. Csak a józan ész. Nemegyszer nem férnek el a trolibuszok a két oldalt várakozó taxik miatt. Megtilthatják–e a taxitársaságok vezetői a kollégáiknak, a taxisoknak, hogy itt vagy ott ne álljanak meg, ahol egyébként a KRESZ engedi a megállást? Bármilyen hihetetlen, igen! Az egyik fővárosi taxitársaság városképi szempontból megtiltotta a taxisokanak, hogy megálljanak hidakon és a hidak felhajtó részén! Ezt minden taxitársaság megtehetné! A Nagymező utcában is. De talán egyelőre a kérés is elég. A vége ugyanis az lesz, mint a Nagymező utca másik felében. Az utca átépítése alatt megengedték a taxisoknak a behajtást a Nagymező utcába. Aztán meg kitiltották őket. Ugyanis az éjszakás taxisok várakozóhelynek tekintették a lezárt szakaszt. A munkagépek meg nem fértek oda a munkaterülethez... Érthető volt a reakció. Ez lesz a Nagymező utca innenső részén is. Hacsak a józan ész nem győz előbb...

Tóth Tibor

Minden férfinak szüksége van feleségre, mert van egy csomó dolog, amiért egész egyszerûen nem lehet a kormányt hibáztatni.

* * *

– Doktor úr, a feleségem tegnap iszonyatosan fejbe vágott a sodrófával.

– És lett valami baja?

– Szerencsére nem, viszont a feleségem tegnap iszonyatosan fejbe vágott a sodrófával.

Fuvarkisajátitás

Két évtized telt el a rendszerváltás óta. Ám felmerül a kérdés: volt egyáltalán rendszerváltás? Sok helyen igen, de a taxisszakmában nem nagyon. Például minden taxitársaság kőkeményen bünteti a fuvarkisajátitást. Vagy más néven a „fuvarlenyúlást". Két évtizeddel ezelőtt ha a zöldségeshez mentem, rávertek a kezemre, ha hozzá mertem nyúlni a zöldséghez. Ma viszont ott a kosár minden zöldségespultnál, válasszam ki magamnak azt, amit meg akarok venni. A taxisszakmában miért nem választhatja az utas azt a „zöldséget", amit ő szeretne? Miért nem utazhat azzal a taxissal, amelyikkel szeretne? Az ő pénzéért. Mi őérte vagyunk, vagy mégse? A taxizás bizalmat, diszkréciót feltételező szolgáltatás. Nagyon „bizalmi" állás". Ezért fontos lenne megengedni, hogy az utas – ha akarja – következmények nélkül választhassa ki a számára megfelelő szolgáltatót, akiben megbízik, akire sokszor az életét, pénzét vagy a gyermekét bízza.

Ferenczy P. Károly

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 24

RENAULT GRAND MODUS

Ez az igen jól sikerült kompakt egyterű valódi életteret biztosít minden benne utazó számára. Az óriási üvegtető világos belső teret és szokatlanul jó kilátást biztosít a Grand Modusszal autózóknak. A magas üléspozíció, a tágas fej- és lábtér ára, hogy az autó kissé szélérzékeny lett, ám csak autópályán, vagy magasabb sebesség esetén kell jobban figyelni a kormányra. Ehhez viszont hamar hozzá lehet szokni. A kormányról vezérelhető rádió, illetve CD-lejátszó, az opcióként rendelhető tempomat, a manuális klímaberendezés a pollenszűrővel élvezetessé teszi a vezetést.

A Grand Modusban nagyon sok kisebb-nagyobb rakodóhely gondoskodik arról, hogy a család minden tagja el tudja helyezni a számára fontos dolgokat, még az utazás előtt. Például nagyon jó ötlet, hogy amennyiben az anyósülésen nem ül senki, akkor annak üléslapja előrehajtható, így a vezető odapakolhatja azt, amit akár útközben is el szeretne érni.

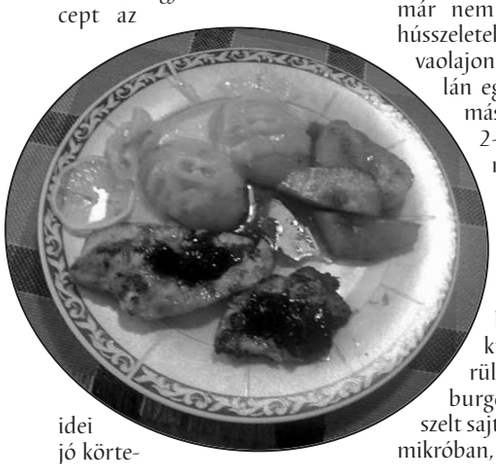
A Grand Modus biztonságára jellemző, hogy az Euro NCAP töréstesztben 5 csillagot ért el.

Az 1.2 literes benzines motor 75, illetve 100 LE-s verzióban is rendelhető. Az üzemanyagtartály 49 literes, a fogyasztása az ilyen erőforrással rendelke-

Küldj egy receptet!

Tisztelt kollégák!

Egy újabb recept jutott az eszembe, pontosabban egy napon arra ébredtem,hogy az alábbi receptről már valamikor hallottam, olvastam, vagy láttam. És ez a recept az



idei jó körte-termés miatt „jött elő". Az ételnek hivatalos neve nem jut eszembe, legyen valami olyasmi,hogy „csirkemell mézes körtével". Szóval elkezdeném elmesélni, hogyan készült a finomság. Csirkemellszeleteket sóztam, borsoztam, fokhagymáztam és kevés tejben áztattam a felhasználásig. Burgonyát főztem héjában, majd meghámoztam, félretettem. Fejenként egy körtét meghámoztam, négy cikkre vágtam. Na meg egy kis sajtot is reszeltem, félretettem azt is. És most kezdődött az érdemi munka, amire már figyelni kellett, itt már nem lehetett rontani. A hússzeleteket kevés extraszűz olívaolajon sütöm, mindkét oldalán egyformán pirosra. Egy másik serpenyőben pedig 2-3 kanál akácmézet melegítek, s ebben pirítgatom a körteszeleteket néhány percig. Ahogy a dolgok elkészülnek, máris igyekezni kell a tálalással, hogy semmi ne hűljön ki. Minden tányérra kerül egy félbevágott főtt burgonya, meghintve reszelt sajttal, s fél percet forog a mikróban, hogy a sajt kissé megolvadjon. Mellé helyezek két szelet pirított csirkemellet, e mellé pedig a mézes körtét helyezem el, s hogy el ne feledjem,a körtére hintettem egy kis fahéjat is. A végén a hússzeletekre tettem egy kiskanálnyi fekete szeder lekvárt. (Mivel jó volt a termés ebből is a kertemben, így hát a lekvárt is magam főztem be, miként az epret, a barackot és a körtét is.) Nos, folytatva a tálalást, már csak egy citromkarika került a hús szélére, és egy kis petrezselyemlevél a burgonyára díszítésnek, s mindenki megkapta a maga tányérját. Most látom,hogy ez a főfogás írásomban mindent megelőzött, pedig volt előétel is, majonézes ráksaláta, s leves is, kínai tojásos kukoricaleves. E három fogást fiamnak készítettem búcsúvacsorára, mivel másnap indult vissza Angliába dolgozni. A három étel elkészítése kb. 70 perc alatt megvolt, s ha hely is lesz rá, egy fotó is bizonyítja az eredményt. Ajánlom kipróbálásra, s jó étvágyat kívánok hozzá:

Soós István City 22

* * *

Mivel tombol a nyár és a paprika-paradicsom szezon, ezért úgy gondolom, egy igazi nyári halétel készítsünk. Legyen ez a rác ponty.

Hozzávalók: legalább egy szép nagy – minimum két kilós – ponty, friss paprika (aki szereti csípősen, tegyen bele fele bogyiszlóit) paradicsom, vöröshagyma, vagy 30 dk füstölt szalonna, burgonya, tejföl. A halat én lenyúzom, a fejét levágom, a belső részeket óvatosan kiszedem és félrerakom, alkalomadtán majd jó lesz a legközelebbi halászlébe. A halat felszeletelem, sózom és félrerakom. A főzés kezdete előtt egy római vagy pataki cseréptálat vízbe rakok, hogy ellepje és legalább fél órát ázzon. A fedelével együtt. A szalonnát felkockázom és a hagymával, paradicsommal, paprikával lecsó-alapot csinálok, de csak félig főzöm meg. A burgonyát héjában szintén éppen puhára főzöm, lehámozom, karikára vágom. A halszeleteket vékony paprikás lisztbe forgatom és serpenyőben olajon éppen csak mindkét oldalát enyhén megkapatom. Ha ezzel kész vagyok, jöhet az összeállítás! A cseréptál aljára a lecsóalapot teszem. Rá a halszeleteket, majd befedem burgonyával és a tetejére locsolok pirospaprikával kevert tejfölt. A következő réteg lecsó, rá a halszelet, burgonya. A lényeg, hogy a tál tetején burgonya legyen amit a tejföllel zárunk le. Ha ezzel megvagyunk, befedjük a tálat és közepesen meleg sütőben készre sütjük. A sütési idő kb. 20-30 perc. Öblítőnek ajánlok hozzá egy jóféle száraz rizlinget.

Egészségünkre!

Gyurisán Tamás Főtaxi 1891

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 25

ző Grand Modus-nak vegyes használat esetén: 6,5 liter.

Az 5 ajtós autó 4034 mm hosszú, 1709 mm széles és 1587 mm magas. Az 1090 kg menetkész tömegű Modus maximális sebessége: 182 km/h.

Rendelhető hozzá hátulra felszerelhető kerékpártartó, mely szintén nagyon ötletes szerkezet, és amelynek használatával a család megkímélheti magát a kerékpár/ok/ tetőre emelésétől és rögzítésétől.

Tisztelt Szerkesztőség!

Tisztelettel kérem Önöket, hogy alábbi soraimat a Taxisok Világa Magazinban közölni szíveskedjenek. Köszönettel:

Dr. Dalos Márta

2008. július 18-án, Budapesten, a Váci úton haladtam Toyota Avensis gépkocsinkkal, amely menet közben kigyulladt. A mögöttem jövő EBX-364 rendszámú Mercedes taxi vezetője vette észre a motortérből kiáramló füstöt, megpróbált figyelmeztetni, illetve elém hajtott és megállított. Kiugrott autójából, felnyitotta a motorháztetőt és poroltójával sikerült a lángokat megfékezni, majd a tűzoltók fejezték be az oltást. Határozott és gyors fellépésének köszönhetem hogy nem történt személyi sérülés, az autóm sem lett totálkáros. Ezúton szeretném hálámat és köszönetemet kifejezni az EBX-364 rendszámú Mercedes taxi vezetőjének.

Texasban a seriff és csapata üldözőbe vesz egy bankrablót. Amaz átszökik a mexikói határon, és csak ott tudják elkapni. Ekkor kiderül, hogy a bankrabló nem tud angolul, s az üldözők közül senki nem tud spanyolul. Így felfogadnak egy tolmácsot a helyiek közül.

Seriff: – Hova dugtad a szajrét?

Tolmács: – A gringók azt kérdezik, hova dugtad a zsákmányt.

Rabló: – Nem mondom meg!

Tolmács: – José azt mondja, nem mondja meg.

Ekkor a seriff elõszedi a fegyverét, felhúzza és a rabló tarkójához nyomja:

Seriff: – Ha nem mondod meg, hova dugtad a szajrét, kiloccsantom az agyvelõdet!

Tolmács: – A gringó azt mondja, hogy ha nem mondod meg, kiloccsantja az agyadat.

A rabló ekkor reszketni kezd, és mindent bevall:

Rabló: – A híd alatt ástam el.

Tolmács: – José azt mondja, nem fél a haláltól.

Firenze és Róma után már Milánóban is

Kamerák a taxiban

A fuvarozók élete ezentúl kész valóságshow lehet Olaszországban. Eddig Firenzében és Rómában szereltek kamerákat a személyi fuvarozók gépjárműveinek utasterébe, július közepe óta 117 milánói autóban is ott tükröződnek az ártatlan optikai szemek.

A milánói taxisok egy része attól tart, hogy a beszerelt kamerák 24 órán keresztül rögzíthetik az autó belső terét, amely ugyan jelentős preventív hatással bír, de bizony a kétes üzleteikre is fényt deríthet. Ez utóbbi pedig nem teszi túl vonzóvá a milánói városháza új kezdeményezését, pedig a 2400 eurós beruházásba 1000 euróval az önkormányzat is „beszáll".

A városatyák nem csupán a taxikat óhajtják biztonságosabbá tenni, hanem az egész várost. Ennek érdekében további 900 közterületi kamerát kívánnak elhelyezni a város különböző, bűnügyileg frekventált helyein, javulást remélve mind a drogterjesztés, a zsebtolvajlás, a falfirkálás, mind pedig a tilosban parkolók esetében. Az egyre kiteljesedőbb ellenőrzést a metrórendszer sem kerülheti el, ahol jelenleg 540 kamera pásztázza az utazóközönséget és a műszaki helyiségeket, ám jövőre már 2500 lencserendszer figyeli a szerelvényeket és állomásokat.

Az ombudsman nem talált semmi kivetnivalót a városháza szándékai és a megvalósítás között. Míg az üzletek esetében kötelezően fel kell tüntetni, hogy az áruház kamerával megfigyelt terület, addig ez a taxik esetében nem kötelező, mondván, ha közfinanszírozással egy egész közösséget lehet megóvni, ebben az esetben még a kis figyelmeztető matricától is el lehet tekinteni.

A fuvarozók nem lelkesednek a fejlesztésért, mert eddig is akadtak olyan helyzetek, amikor pont az ő autójuk nyújtott búvóhelyet alkalmi szerelmi pároknak vagy olyan találkozásokat bonyolítottak le járműveikben, amelyek esetében a diszkréció mindenki számára rendkívüli értéknek számított. Most ezek veszélybe kerülhetnek, ami meghatározó jövedelemkiesést idézhet elő, amit lássuk be, senki nem fogad kitörő örömmel.

Cash

Interkontinentális repülõjáraton a személyzet nyugodtan kávézik a kabinban, mikor egy farkas töri rájuk az ajtót. Gondolkodás nélkül elkapja a kapitány grabancát, és szól:

– Téged most felfallak!

– Ne egyél meg, farkas koma! Én vezetem a gépet, ha megeszel, ki fog leszállni?

– Na jó. Akkor, másodpilóta, téged.

– Jaj, engem se egyél meg, mert a kapitánynak szüksége van rám, hogy biztonságosan földet érjünk.

Ekkor lép be a kabinban az egyik stewardess.

– Akkor nincs más hátra, téged kell megennem.

– Hát egyél, de figyelmeztetlek, hogy ebben az esetben leszállás után téged dugnak meg a pilóták.

Király utca – Vörösmarty-sarok

A taxisok szeretik a „tuti" helyeket. Azokat a pontokat, ahol jó a címfelvétel a rádión. A domboldalakat, a hegyoldalakat, a „lé-partokat". Azokat a pontokat, ahol közvetlen a rálátás a taxitársaság antennájára. De vannak ilyen „tuti" helyek a város közepén is. Ott, ahol ugyan gyenge a rádióvétel (aránylag), de 2-3 perc alatt el lehet érni egy adott címet. A városban több tucat ilyen hely van. Például a Rózsák terén, a Hunyadi téren, a Király utca – Vörösmarty utca sarkon. Hogy csak a VII. kerületen nézzük. És innen jött a legutolsó panasz szerkesztőségünkbe. A taxik a sarkon állnak, a KRESZ-szabályok megsértésével, ez egy dolog. Ez legyen a taxis magánügye. De a várakozás közben ne zavarjuk a lakosságot. Ugyanis nyár volt. Forró nyár. Sokan nyitva hagyták az ablakukat. Az ablak alatt meg a taxik... Hangos rádiókkal, hangos beszéddel, hangos jelenléttel! Az ablakon kidobott szotyoláról, csikkekről most ne is beszéljünk... A lényeg a békés egymás mellett élés! A lakók most már a továbbiakról tanácskoznak. Két lehetőség van. A csendesebb, hogy betelefonálnak az adott taxitársaságok vezetőinek. Hessegessék el már az ablakok alól a rosszalkodó taxisokat! A zajosabb elgondolás már rosszabb. A taxisoknak. Ugyanis azt tervezik, hogy ezentúl tojás záport zúdítanak a hangoskodó taxikra. Meg kell ezt várni?

Ferenczy P. Károly

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 26

Fizetendő legkisebb járulékok 2008. SZEPTEMBER hónapra

MINIMÁLBÉR ALKALMAZÁSA ESETÉN

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási Alap	Nyugdíjbiztosítási Alap		Egészségügyi hozzájárulás	Vállalkozói járulék
		TB-nyugdíj esetén	Magánnyugdíj esetén		
Járulékalap: a tárgyhónapot megelõzõ havi minimálbér 69 000 Ft	Járulékalap 11%-a **7590 Ft**	Járulékalap 33,5%-a **23 115 Ft**	Járulékalap 25,5%-a **17 595 Ft** (Az APEH magánnyugdíj-pénztári számlájára fizetendõ minimum **8%, azaz 5520 Ft)**	Tételes összeg **1950 Ft**	Járulékalap 4%-a **2760 Ft**
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség-biztosítási Alapot megilletõ bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megilletõ bevételek		APEH Egészség-ügyi hozzájárulás beszedési számla	APEH Vállalkozói járulék
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236		10032000-06056212	10032000-06056339
Költségkénti elszámolhatóság	A járulékalap 5%-a 3450 Ft	A járulékalap 24%-a 16 560 Ft		A teljes befizetett összeg: 1950 Ft	A teljes befizetett összeg: 2760 Ft

A fenti összegek kétszeresét kell fizetni akkor, ha a minimálbér dupláját „veszi ki" a vállalkozó. (Az egészségügyi hozzájárulás, mint tételes összeg, nem duplázódik).

Ez az Ön hirdetésének helye

FÉKTÁRCSA-FÉKDOB GYÁRTÁS
· Személy- és teherautókhoz
· Szabályozás-ferrodolozás
· Autóalkatrész forgalmazás
Taxis kedvezmény fékalkatrészre 20%
Kedvezmény egyéb autóalkatrészekre 15%
Budapest XIV., Várna u. 4.
Telefon: 221-2469
Nyitva: hétfőtől-péntekig 7-17 óráig

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

AUTÓSZÁLLÍTÁS
1,8 tonnáig Budapesten 7000 Ft-ért. Teljeskörű gépjármű kárügyintézés, javítás, ingyenes taxi csereautóval is. Taxik, rendszámok bérbeadása.
www.gepjarmukarrendezes.hu
Tel.: 06-209-960-250

VÖRÖS AUTÓRUGÓ®
Autórugó javítás, készítés
Lengéscsillapítók
Ny: H-P 8-17 1151 Bp., Taksony sor 5.
Tel: 06-1-329-0279 06-70-371-9927
3 Diamonds Kft.
www.autorugojavitas.hu

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

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

NORDEX TRADE Kft.
Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
1196 Bp., Ady Endre út 49.
Tel.: 280-9739, 280-4567
Nyitva H-P: 8-18 óráig, Sz: 9-13 óráig
www.nordextrade.hu
Taxisoknak 10% kedvezmény!

Előfizethető a Taxisok Világa!

A féléves előfizetői díj **2.490** Ft, az egyéves **4.980** Ft, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni. Kérjük, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel!

Ez az Ön hirdetésének helye

TAXISOK VILÁGA ELŐFIZETÉSI DÍJ

A féléves elõfizetõi díj 2490 Ft, az egyéves 4980 Ft, amit postautalványon kérünk a szerkesztõség címére feladni.

Kérjük továbbá, hogy az elõfizetési idõt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel.

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 27

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészség-biztosítási alap	Nyugdíj-biztosítási alap
Járulékalap a tárgyhavi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 9%-a	Járulékalap 33,5%
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megilletõ bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megilletõ bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkénti elszámolhatóság	Járulékalap 5%-a	Járulékalap 24%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségügyi Szolgáltatási Járulék	Nyugdíjbiztosítási Alap
Járulékok alapja:	**4350 Ft/hó** (Tételes összeg: ha a tárgyhóban nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor is fizetni kell!)	Járulékalap 9,5%-a (Alapja a tárgyhavi vállalkozói kivét, átalányadósoknál a tárgyhavi bevétel 25%-a. Ha nincs vállalkozói kivét vagy átalányadós bevétel, akkor nyugdíjjárulékot fizetni nem kell.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészség-biztosítási Alapot megilletõ bevételek	APEH Nyugdíj-biztosítási Alapot megilletõ bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségkénti elszámolhatóság	Teljes befizetett összeg	Nem elszámolható

A járulékok befizetési határideje fõállásúaknál és munkaviszony melletti vállalkozóknál

a tárgyhónapot követõ hónap 12-e.

Nyugdíj melletti vállalkozók járulékaikat – a vonatkozó jogszabály szerint – negyedévenként, a negyedévet követõ hó 12-ig kötelesek fizetni.

Erről írt a Taxisok Világa 10 évvel ezelőtt, 1998 szeptemberében

10 éve történt

Tarifatárgyalások

Kissé árkartellgyanús megállapodást terveztek a fővárosi taxitársaságok 1998 nyarán – és ezt még írásba is foglalták – , ennek eredményeként a Gazdasági Versenyhivatal élénken érdeklődni kezdett a július 1-től bevezetett új tarifák iránt. A megállapodásnak persze voltak buktatói, többek között az, hogy néhány társaság – szinte előre borítékolható módon – nem tartotta be az abban foglaltakat. Sőt hirdetési kampányt is indítottak az olcsóbb viteldíjaikról. Így aztán a megállapodás szerint tarifáikat 20%-kal a emelő, és egységesen 100 Ft-os alapdíjat alkalmazó társaságok csődbe mehettek volna. De nem tették! Ez az eset ugyanis ismét bebizonyította, hogy a megrendelő ugyan árérzékeny, de nem mindenáron. A minőség, a pontosság és a megbízhatóság legalább ugyanannyit – ha nem többet – nyom a latban, mint az ár. Egyetlen számszerű példát említenék ebből a korból: a 20%-os tarifaemelés ellenére a City taxi az emelést követő három hónapban átlagosan 16%-os fuvarszám-növekedést produkált!

Taxitarifák 1998. szeptember

Íme a fentiekben részletezett viharos körülmények között született új társasági tarifák 1998 szeptemberében. Az összehasonlítás kedvéért minden társaságnál a legkedvezményesebb, törzsutasnak, szerződésesnek vagy csekkesnek elnevezett tarifákat emelem ki, alapdíj-kilométerdíj-percdíj formátumban:

Budapest Taxi:	89-89-22
BudaTaxi:	80-90-22
City Taxi	100-100-25
Expo Taxi	50-80-20
Főnix Taxi	50-89-20
Főtaxi	100-120-30
6x6 Volán Taxi	89-89-22
Rádiótaxi	96-96-24
Taxi 2000	90-90-20
Tele5 Taxi	80-90-22

A mai árakkal való összehasonlítás kedvéért íme az 1998 szeptemberében érvényes üzemanyagárak:
95-ös benzin: 156 Ft
gázolaj: 141 Ft

Fizetendõ negyedéves adóelõlegek

	Személyi jövedelemadó	Magánszemélyek különadója
Adók alapja:	Adóalap 18%-a (alapja fõállású átalányadósoknál a tárgynegyedévi bevétel 20%-a, nyugdíj mellettieknél 25%-a. Tételes adózók esetén a számítás bonyolultsága miatt javasoljuk könyvelõ igénybevételét.)	Adóalap 4%-a (alapja fõállású átalányadósoknál a tárgynegyedévi bevétel 20%-a, nyugdíj mellettieknél 25%-a. Tételes adózók esetén a számítás bonyolultsága miatt javasoljuk könyvelõ igénybevételét.)
Befizetési számlák elnevezése	APEH Személyi jövedelemadó	APEH Magánszemélyek különadója
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056353	10032000-01076105
Költségkénti elszámolhatóság	Nem elszámolható	Nem elszámolható

Fizetési határidõ a tárgynegyedévet követõ hó 12-e. A harmadik negyedévre tehát október 12. lenne. Mivel azonban ez egy vasárnapi nap, az adók és járulékok október 13-án, hétfõn még pótlék nélkül befizethetõk.

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 28

A BTI kínálata

Taxicentrum Információs és Szolgáltató Iroda

1119 Budapest, Vahot u. 6., „Vahot-Ház“. Tel.: 229-3736 mobil: 30/989-4279
E-mail: bti@taxicentrum.hu Web: www.taxicentrum.hu
Ügyfélszolgálat (nyári nyitva tartás 07.01.–08.31.):
hétfõ, kedd, szerda, csütörtök 10.00–16.30, péntek 10.00–13.30-ig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	380.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése és elektronikus feladása*	5.000 -tõl
Iparûzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Könyvelés, adatrögzítés	4.000.-tõl
Elektronikus havi járulékbevallások	1.700.-tól
BTI tagdíj (havonta)	1.500.-
Hõpapír új RASE taxiórához	140.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	65.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önírós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	140.-
Önírós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	75.-
Önírós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	125.-
Önírós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	85.-
Budapest (házszámos) és környéke (44 település) atlasz	3.150.-
Budapest atlasz (keményfedelû)	2.550.-
Budapest (házszámos) atlasz (kisebb léptékû – jobban látható)	3.950.-
Magyarország atlasz	2.550.-
Taxis brifkók, pénztárcák	2.180.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára öntapadós	580.-
Engedélyszám a kocsi oldalára mágneses	750.-
Védõfólia szabadjelzõ, antenna alá	180.-
Mágnesfóliázás cm^2-ként	1.90

*A *-gal jelölt tételek a BTI tagdíjfizetõ tagjainak kedvezményesek vagy díjmentesek.*
Az árak 2008. január 1-jétõl visszavonásig érvényesek és az áfa összegét tartalmazzák.

Üzemanyagárak, 2008 *(Ft/liter)*

Idõszak	benzin	gázolaj	LPG autógáz
Január	**294.00**	**298.00**	**180.00**
Február	**289.00**	**295.00**	**186.00**
Március	**292.00**	**296.00**	**189.00**
Április	**302.00**	**310.00**	**187.00**
Május	**298.00**	**315.00**	**187.00**
Június	**302.00**	**317.00**	**187.00**
Július	**312.00**	**333.00**	**188.00**
Augusztus	**317.00**	**337.00**	**187.00**
Szeptember	**305.00**	**326.00**	**193.00**

A személyi jövedelemadóról szóló – többször módosított – 1995. évi CXVII. törvény 82. § (2) bekezdése arra kötelezi az Adó- és Pénzügyi Ellenõrzési Hivatalt, hogy havonta tegye közzé a tárgyhónapban a fogyasztási norma szerinti üzemanyagköltség-elszámolással kapcsolatosan alkalmazható üzemanyagárat.

Ha a személyi jövedelemadó törvény hatálya alá tartozó magánszemély az üzemanyagköltséget a közleményben szereplõ árak szerint számolja el, nem szükséges az üzemanyagról számlát beszerezni. ***forrás: www.apeh.hu***

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

Idõszak	Százalék
2006.10.25. – 2007.06.25.	8,00%
2007.06.26. – 2007.09.24.	7,75%
2007.09.25. – 2008.03.31.	7,50%
2008.04.01. – 2008.04.28.	8.00%
2008.04.29. – 2008.05.26.	8,25%
2008.05.27-tõl	8,50%

www.mnb.hu

Az adó- és járulékbevallások utólagos módosítása (önrevízió) következtében fennálló különbözet után a jegybanki alapkamatnak megfelelõ pótlékot kell fizetni. Határdõn túli adó- és járulékfizetés esetén az adóhatóság késedelmi pótlékként a mindenkori jegybanki alapkamat kétszeresét számítja fel.

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 31

Találtunk egy verset

Drávucz István szerkesztésében

**„Hiába. Elszalad a nyár.
Bús ember, megállok a fák alatt.
Elkomolyodik a világ,
Ez többé már nem nyári alkonyat."**

Tetszettek észrevenni ugye, hogy a többi évszakhoz viszonyítván milyen nyugodalmasan telt nyarunk. Kedélyeinket csak az olimpiai versenyek borzolgatták. De hát „elszalad a nyár" – írta Tóth Árpád, akiről múlt havi magazinunkban már megemlékeztünk – és az eddig plázson sütkérező végtelenül szimpatikus politikusaink már felöltöztek, oszt begyüttek, barnán és üdén, rajta hát, kezdődhet a mi sajátos olimpiánk: már fölálltak a csapatok az iszapbirkózásra, fölmérik, hogy ki tud nagyobbat pökni az ellenfelére, indulhat a verseny a hosszútávú nemzetkábításban, füllentésben, kivagyiságban és magamutogatásban. Vagyis hát szeptembertül minálunk „elkomolyodik a világ".

De amíg a kölcsönös fogak csattogtatása, az acsarkodás és gyűlölködés polgárian demokratikus és még polgáriabban kulturált hangjai decibelben túl nem haladják ingerküszöbünket, tehát ebben a még lárma előtti viszonylagos csöndben emlékezzünk meg egy csöndes emberről, csöndes költőről, a magyar irodalom egyik legmagányosabbjáról.

E havi versünk költője, Juhász Gyula 1883. április 4-én született Szegeden, tisztes, böcsületes és iskolázott kispolgári családban. A papa távirdai főtiszt, a mama az utolsó szegedi gombkötőmester leánya (ejnye, de szép és hangulatos foglalkozás mind a kettő – kár, hogy már ez is a múlté). Minthogy szemérmes és higgadt, ám de bensőséges vallásosság jellemzi családi életüket, az érettségi után Gyula a mama nagy örömére beáll a váci piarista szerzetesekhöz novíciusnak, vagyis szerzetes-tanoncnak. Ám itt csak alig egy évet tölt, mert valahogyan rágyütt arra, hogy az ilyen élettel együtt járó kötöttség tán mégse neki való. Pestre megy hát, beíratkozik a bölcsészkarra, itt szerzi meg tanári diplomáját, és itt ismerkedik meg barátaival: Kosztolányi Dezsővel és Babits Mihállyal.

Az akkori ország legkülönbözőbb helyein tanárkodik: Máramarosszigeten, Léván, Nagyváradon, Szakolcán. Közben persze írja verseit: kedves folyójáról, a Tiszáról, a Tisza környéki, Szeged környéki tájról, az ott élők sorsáról és persze saját, többnyire szomorkás és mélabús hangulatairól.

Az a világ, amelyben ő otthonosan mozog, sajátos magyar világ. Prózában leginkább Móra Ferenc, Tömörkény István, a lírában pedig ő, Juhász Gyula tudta hangulatában, lényegében a legtökéletesebben megragadni és érzékeltetni. „A magyar bánat és az emberi részvét költője vagyok" – írja magáról –, és itt meg kell állnunk egy pillanatra.

A „magyar bánat"-nak sokféle oka lehetett és lehet mindmáig. A nincstelenség, a kilátástalanság, a zsellérsorsból való kimenekülés lehetetlensége, a tanyasi élet bezártsága és nyomorúsága mellett ott van az is ám, hogy Szeged és környéke 1920 után úgyszólván a trianoni határ. Ha onnét csak pár lépést tesz valaki déli irányba, már zsigereiben érzi a veszteséget.

A szegedi születésű és leginkább itt élő, a városát igen szerető Juhász Gyulától kapjuk az országcsonkítást sírató versek egész sorát, melyek közül ugyan nem mindenik nagy alkotás, de őszinte érzésből fakadóak. Ugyanígy érzett barátja, a szülővárosát, Szabadkát elvesztő és sirató Kosztolányi is. (Bocsánatukért esedezem kendtekhöz, de meg nem állom, kigyün belőlem: a mai trianonozók jobban tennék és jobban járnának, ha a meddő és dühödt ordibálás helyett e verseket olvasnák. Ámbár az is igaz, hogy a csöndes bánat olvasása közben úgyszólván lehetetlenség ordibálni és öklöt rázni.)

„A magyar bánat", az egyszerű, de mély érzésű népi katolikus vallásosság, és igenis, a sajátos szocialista felfogása: az agrárproletariátus felemelése, sorsának jobbítása – ezekből állt össze kerek és harmonikus egésszé Juhász Gyula eszméje és hitvallása, melyhöz élete végéig ragaszkodott.

A mai undok, mindent csak feketén vagy fehéren láttató korszakban az ilyesfajta „bonyolultság" szinte elképzelhetetlen. Elképzelhetetlen, és a mai embertszortírozók, skatulyázók és cimkézők számára fölfoghatatlan, hogy egyszerre legyen valaki mély érzésű magyar, őszintén vallásos és az igazi szocialista eszmékkel rokonszenvező, méghozzá a maga csöndes módján. Megkockáztatnánk az okoskodást: költőnket mintha mindez a nála fiatalabb József Attilához tenné hasonlatossá, akire egyébként éppen ő figyelt föl először, ő írta Attila első kötetéhöz az igen meleg ajánló sorokat.

De hát mit is akarunk mi a maiaktól, amikor még saját korszakában sem értették meg. A forradalmak alatti őszinte és naivan lelkes tevékenységéért az új kurzus megbüntette, háttérbe szorította. Azért, mert ő nem mentegetőzött, magyarázkodott, mint a kritikus korszakban úgyszintén exponálódott neves kortársai, nem hangoztatta bűnbánó módon, hogy „félre-vezettek, megtévesztettek, de most már másként látom", és így tovább. Ezért hát csak élete utolsó pár évében kapott költői munkássága elismerést. Elsősorban barátai, Kosztolányi és Babits közbenjárására. Gyönge idegrendszere, érzékeny lelke a háttérbe szorítottságot igen nehezen viselte. No meg a hát a szerelmi kudarcokat.

S minthogy e hónapban már betette lábát az ősz, az ősz meg normális esetben a költők és a bánatos, a be nem teljesült szerelmek évszaka, így most költőnk szerelmi lírájából teszünk ide egy szépséget, némi kis felvezetéssel, mivelhogy nála ez sem volt ám egyszerű.

Még Nagyváradon ismerkedett meg Sárvári Annával, kinek hivatalos foglalkozása a színésznőség volt. Láttam az illető hölgy fényképét, szó se róla, igen guszta teremtés, szép arcú, enyhén teltkarcsú, mindene úgyszólván kellő mértékben a helyén. No de mint kiderült, könnyűvérű és hát finoman szólva ledér természetű. Nem is tart sokáig kapcsolatuk. Költőnk még Annánál kevésbé komplikáltabb esetben sem volt alkalmas a kiegyensúlyozott és boldog szerelemre. De: az ő csalódása a magyar költészet nagy nyeresége. Anna eltűnik, ám megmarad a vágy, és minél távolabbi a hölgy és minél magányosabb a költő, annál mélyebbek érzelmei, annál szebbek versei. „Anna örök" – ez a címe a magyar irodalom egyik legszebb versének.

A férfiember – persze már bizonyos kort elérve –, e verset olvasván nem tud meghatottság nélkül gondolni a költőre, boldogtalan férfitársára:

ANNA ÖRÖK

**Az évek jöttek, mentek, elmaradtál
Emlékeimből lassan, elfakult
Arcképed a szívemben, elmosódott
A vállaidnak íve, elsuhant
A hangod, és én nem mentem utánad
Az élet egyre mélyebb erdejében.
Ma már nyugodtan ejtem a neved ki,
Ma már nem reszketek tekintetedre,
Ma már tudom, hogy egy voltál a sokból,
Hogy ifjúság bolondság, ó, de mégis,
Ne hidd, szivem, hogy ez hiába volt,
És hogy egészen elmúlt, ó, ne hidd!
Mert benne élsz te minden félrecsúszott
Nyakkendőmben és elvétett szavamban
És minden eltévesztett köszönésben
És minden összetépett levelemben
És egész elhibázott életemben
Élsz és uralkodol örökkön, Anna.**

„Ma már nyugodtan ejtem a neved ki, ..." – próbálja önmagával elhitetni, de ez bizony nem megy, a vers második fele mintha zokogásba fúlna.

Nem kétséges, hozzá méltatlanhoz írta, ám a szép méltatlanhoz írt vers így válik az örök, soha meg nem nyugvó vágyódás kifejezésévé.

* * *

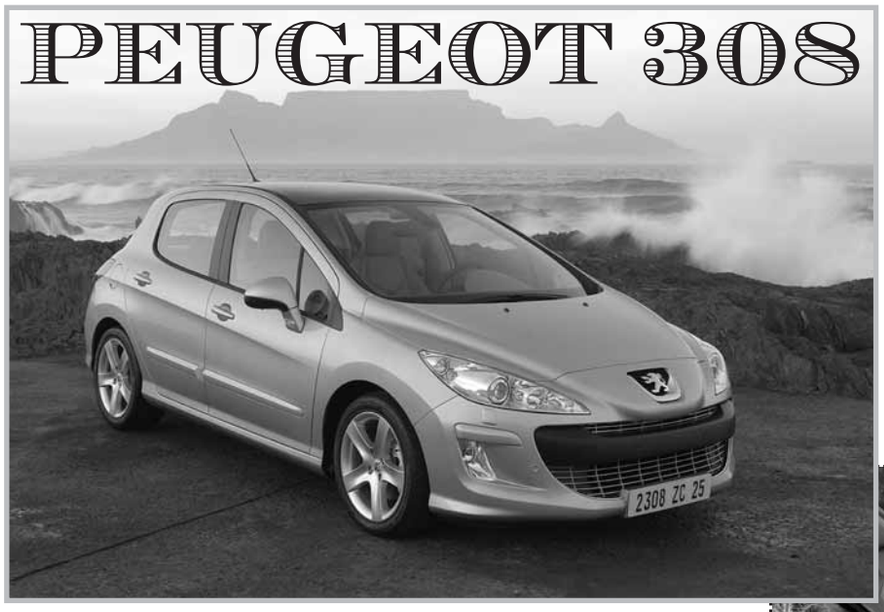
Állítólag tízszer kísérelt meg öngyilkosságot a legkülönbözőbb módszerekkel, kötéllel, méreggel, pisztollyal pedig éppen egy színházi előadás közben. 1906 októberében a sikertelenség, az el nem ismertség túlfokozott érzelme a pesti Lánchídhoz vitte, hogy átvesse magát a hídkorláton, ám mit tesz Isten vagy a sors, épp arra járt ifjúkori szerelmeinek egyike, aki közölte vele, hogy Szegeden kiadták első verseskötetét. Akkor nem vitte magával a mélység.

Utolsó kísérlete végzett vele: 1937. április 6-án a korszak divatos nyugtatójával, Veronállal megmérgezte magát.

Két nappal ötvennegyedik születésnapja után.

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 32

PEUGEOT 308



Az elegancia ennél a márkánál „szokásosnak" számít, így erről nem érdemes külön szólni, bár az jól látszik, hogy amerre a Peugeot 308 megfordul, a nézelődők még ma is megcsodálják. Annak ellenére, hogy hónapok óta forgalmazzák és már igen sok elkelt belőle. De nézzük egy kicsit részletesebben is az autót. A Peugeot 308 középmagas felépítése garantálja a kényelmes és tágas belső teret. Az első és hátsó ülések rendkívül kényelmesek, a lábtér hátul is elegendő helyet biztosít. Nagyon sok ötletesen elhelyezett tárolóhely nyújt megoldást az apróbb-nagyobb tárgyak elhelyezésére. A kesztyűtartó 20 literes hűtött teret rejt. A kalaptartóba épített rekesz elérhető a belső térből és a csomagtartóból egyaránt. Az utastér-világítást külön térképolvasó lámpák egészítik ki. A belső visszapillantó tükör természetesen „fényérzékeny", vagyis automatikusan sötétedik, ha kell. A belső tér kidolgozása, borítása a magasabb kategóriákban is megállná a helyét. Ezt ráadásul a rendelhető 1.26 m^2-es napfénytetővel egészítette ki a gyártó, mely páratlan világosságot teremt az utastérben, ám a tűző nap elől – ha kell – árnyékolóval védekezhetünk. Ezt motor mozgatja, így akár menet közben is változtathatunk a belső tér fényviszonyain.

A tempomat e típusnál is rendelhető extra,

Virtuális élmények a való világban

Autójáért leszúrta a taxist

Thaiföldön a New Era Interactive Media /NEI/ forgalmazó azonnali hatállyal visszavonta a GTA-4 számítógépes termékét, miután egy 18 éves diák a játékból átvett módon próbálta meg az egyik taxis autóját megszerezni. A fuvarozó – nem ismerve a lehetőségeit – ellenállt, nem adta át önként a kocsiját, ezért a profi videojátékos leszúrta a sofőrt, majd a hátsó ülésre belökve elhajtott az autóval.

A video és számítógépes játékok igen komoly hatással bírnak napjaink fiataljaira. S ami ebben a legborzasztóbb: a játékosok nem egy esetben elveszítik azt a képességüket, amely segítségével képesek megkülönböztetni a játékban látottakat a valóságtól. Legutóbb Thaiföldön egy 18 éves diák, akinek a szülei közalkalmazottak, és nem adtak neki elegendő zsebpénzt, gondolt egyet, és az egyik videójátékból ismert módon próbált autóhoz jutni. A számítógépes verzióban minél több autót kell a legkülönfélébb módon ellopni és a megbízónak leszállítani. Ez egy úgynevezett „gengstergame", amely eleve a bűnözést kedvelteti meg a fiatalokkal. A hírügynökségi jelentés szerint a játékban van egy olyan feladat, miszerint taxit kell szerezni az egyik akcióhoz a részt vevőnek, bármi áron. Ennek egyik lehetséges és külön pontozott módja, hogy a feladatot teljesítő megöli a taxist.

A gépjárművel száguldozó gimnazistát nem sokkal a bűncselekménye elkövetése után a Bangkokból kivezető úton elfogták a rendőrök, mivel vezetési stílusával felhívta magára a rend őreinek figyelmét. Mint kihallgatásakor elmondta: ő csak kocsit akart lopni, és akkor szúrta le áldozatát, amikor az ellenállt, nem adta át önként a járművét. Az egészet játéknak tekintette, és a holttest eltűntetésével sem törődött, mert a játékban az nem volt feladat.

A híradás arról nem számol be, hogy a gyilkosság eszközét otthonról vitte-e magával a diák vagy a helyszínen szerezte, az azonban elgondolkodtató, hogy egy-egy játék mire képes ösztönözni napjaink ifjú generációját.

Thaiföld kulturális felügyeleti központjának vezetője a következő módon kommentálta a történteket: „Ez az időzített bomba már felrobbant, és a helyzet még rosszabbá válhat. Ma egy taxisofőr, de holnap akár egy videojátékokat árusító bolt tulajdonosa is áldozattá válhat." Emellett az ország kulturális minisztere kemény szabályozás bevezetését javasolta az olyan játékokkal szemben, mint amilyen a Grand Theft Auto, amelyből ez hivatalosan a negyedik, míg valójában már a hatodik rész. A korhatár szigorítása mellett a thai hatóságok azt is meg kívánják kötni, hogy egy-egy ember mennyit játszhat ilyen típusú játékokkal a nyilvános netkávézókban. Ettől persze még a taxisofőr nem támad föl, mint a virtuális világban. Itt nincs re-start, úgyhogy a diák életfogytiglan tartó büntetést is kaphat a virtuális világból a való életbe adaptált feladatteljesítési módszeréért. ***Cash***

Vita

A székely bácsi összeveszik az asszonnyal. Dühösen kimegy a házból és becsapja az ajtót. 17 év múlva visszamegy. Kérdi az asszony:

– Hol voltál?

Mire a székely:

– Kinn!

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 33

melynek kezelése a kormány melletti kapcsolóval történhet. A tolatást a radar mellett az automatikusan lefelé forduló külső tükrök segítik. A 6 helyen elhelyezett 8 hangszóró a JBL hangrendszer része, melyet 1 mélysugárzó egészít ki. Az új Jukebox funkciónak köszönhetően az audio-rendszer akár 180 órányi zeneanyagot is tud tárolni a 10 GB tárolókapacitású merevlemezén. Rendelhető extra továbbá a GSM telefonrendszer, a GPS navigációs rendszer, valamint a sávelhagyásra figyelmeztető funkció is (AFIL). Ez utóbbi 80 km/h felett – irányjelzés hiányában – sávelhagyáskor jelzi a vezetőülés jobb, vagy bal oldalának rezgésével a sofőrnek, hogy figyeljen jobban...

A dízelmotorok legújabb generációját képviselő „overboost" rendszerrel ellátott 2 literes 136 LE-s HDi motor tökéletes összhangban áll az elegáns 308-as dinamizmusával. Nem utolsósorban egyedülálló teljesítmény/fogyasztás arányt garantál. A mért eredmény vegyes használat esetén 6,2 liter (100 km), ám ez óvatosabb és főleg lassúbb haladás mellett tovább csökkenthető.

Terjedelmi okok miatt a különféle felszereltségek felsorolásától itt most eltekintünk, de az érdeklődőket örömmel várják a márkakereskedésekben.

Egy székely és a fia elmennek a Hargitára medvére vadászni. Néhány óra múlva találnak is gyet, az öreg pedig gyorsan le is lövi. Nagy nehezen felrakják a szekérre, majd hazaindulnak. Útközben az öreg megszomjazik, és bemegy egy útszéli kocsmába inni, a szekeret pedig a fiúra bízza. Eltelik negyedóra, az öreg kijön, látja, hogy a medve sehol. Kérdi a fiát:

– Hol van a medve?
– Milyen medve?
– Fiam, kimentünk a Hargitára.
– Így volt, édesapám.
– Lelõttem egy nagy barnamedvét.
– Igen, így volt.
– Feltettük a kocsira.
– Hát persze, édesapám.
– Elindultunk hazafelé.
– Igen, édesapám.
– Én bementem a kocsmába inni.
– Így volt.
– Kijöttem, és a medve nem volt sehol.
– Igen, így volt.
– Na akkor hol a medve?
– Milyen medve?

Új rovat: Pontosvesszők

Mottó: Ha csak kalapácsod van, mindent szögnek nézel...

„Első szabály. Ne használjunk pontosvesszőt! A pontosvesszők transzvesztita hermafroditák, amik az égvilágon semmit nem jelentenek. Mindössze azt jelzik, hogy leírójuk járt egyetemre."
Mondta Kurt Vonnegut még nem is olyan régen, de szerintem már ez is idejétmúlt.
Én inkább azzal a mondással értek egyet: *„Azzá válsz, ami ellen kapálódzol..."*

Rohamosan fejlődő világunkban teljesen új erők hatnak. Az emberek kapkodják a fejüket a mérhetetlen információáradatban. Ha nem elég a reklám, a showbiznisz, a technika robbanáshulláma, még a politika is naponta húz elő újabbnál újabb adukat a talonból.

Ebben a felfokozott tempóban, folyamatos lüktetésben egyesek elfásulnak, rezignálttá válnak, míg mások – az aktívabb elmék – önkifejezésre törekednek. Kibújni a napra, a fényre, „csakazértis" megmutatni pinceszín önmagunk másoknak, hasonló érzésekkel, benyomásokkal együttélőknek.

Nincsen már idő a régi „Nonum prematur in annum" elvre: a művet hagyjuk érni, megírása után javítsuk, csiszolgassuk, mielőtt a közönség elé kerül (tkp. a 9. évig tartsuk vissza).

Szerintem nyugodtan mutassuk meg magunkat egymásnak, jöjjön felszínre temérdek - eddig elfojtott - gondolatunk, tapasztalásunk, vágyunk és meggyőződésünk!

Ne csak a „kalapács és a szög" legyen a fontos. Figyeljük meg egymást műveinkben, s akkor jobban megértünk fura, különleges, elvont élethelyzeteket, javul empátiánk, tovább szélesedik látókörünk.

Ezt az írást beharangozónak szántam új rovatunk elé, amelybe várom az olvasók irodalmi színvonalú, vagy afelé tendáló írásait - verset, rövidebb novellát, esetleírást, groteszket, abszurdot, humort, prózaverset, interjút, tankát, haikut, szonettet stb.

Remélem, sokan külditek el majd – az említett „aktívabb elmék" – célzott, taxis témájú, és egyéb írásaikat email címemre:
czila01@gmail.com

A szerzőknek tartalmas írásokat, kedves múzsát, az olvasóknak pedig kellemes perceket kívánok!

Ízelítőnek olvassatok két verset tőlem, amelyeket én is izgalommal közlök – ebben a sajátos légkörben – a **taxisok világában.**

elszívás

leszoktam a piáról,
leszoktam a bagóról.
olvastam a szex is gáz...
abbahagytam az olvasást.
néha tematikusan elgondolkodom:
mégis hová folyik el a jövedelmem?
a lemondásnak, a visszafogásnak
valahol meg kellene mutatkozni...
talán - ha le lehetne cserélni az életem,
(egy idomított fiatalra) s mint öreg macskát, -
amelyik durcásan bepiszkol az ágy alá -
megpaskolva kitenni a reptéri parkolóban.
de annyira kételkedem már mindenben,
és olyan száraz ez a lőrinci homok,
csak elszívja az érveket körülöttem.
igazi családom sincsen, csak látszat.
most - szeretnék kimenni a temetőbe,
kihantolni édesanyámat.

az idő

hiába rejted lelkedet,
hiába hangsúly, ékezet -
rémálmaidban ott vagyok,
mindenről, mindent megtudok.
én oldok zárat, nyers kötélt -
ha mégse volnál eltökélt -
hóhérod úgyis én vagyok,
nyakadra hurkot én rakok..

bár járna talmi képzelet,
mi versbe fonva képeket
a fénybe vágna nyílt utat -
majd rádöbbent az ón-tudat:
én mindig sarkadban vagyok,
mindenről mindent megtudok.
a sors már nékem átadott,
szemedbe írta: tetszhalott.

még gyakran érhet bántalom -
s mert túl vagy rég ifjú koron -
nem sírhatod már el magad,
a kín elmédben szétfakad.
hangod nincs, vágy nem terem,
nem vagy más, mint langy tetem,
kezemben végül - megfagyott...
csúf végzeted - lásd - én vagyok.

Publikálás, szerkesztés:
Czinege László (tokio170)

Nyuszikának aranyere van. Elmegy az orvoshoz. Amikor a vizsgálat után visszamegy az erdõbe, a társai kérdezik kíváncsian, hogy mi volt.

– Hát a doki azt mondta, hogy toljam le a gatyámat, azután hajoljak elõre. Majd bal kézzel megfogta a vállam, és jobbal meg turkálni kezdett a seggemben... Nem. Jobb kézzel fogta a vállam, és bal kézzel... Nem... basszus... két kézzel fogta a vállam...

* * *

A medve, a róka és a nyuszika kártyáznak az erdõ szélén. Megszólal a medve: – Ha még egyszer észreveszem, hogy valaki csalni próbál, beverem a vörös pofáját!

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 34

MORFONDÁRIÁK

Méghogy uborkaszezon? Ki mondja ezt? Szerintem hosszú évek óta a legmozgalmasabb és talán a legizgalmasabb augusztuson vagyunk túl. Forma 1, Sziget és a leg-leg-leg, az Olimpia. Mi kell még? Talán négy arany. Na de ezt hagyjuk. Személy szerint én nagyon tudtam örülni mindenki teljesítményének és eredményének. Aminek viszont nem örültem, sőt nagyon is bosszantott, az a sok (saját szóhasználatommal) „pofázás" volt. Igen! Kiskorom óta azt hallottam, hogy a sport felette áll a politikának. Ha úgy jobban tetszik, a kettőt jó elkülöníteni egymástól. Sajnos úgy látom, hogy ez napjainkban igencsak eltorzult. Már az olimpiai láng útja során megdöbbentő eseményeknek lehettünk tanúi. Hála a média kifinomult és fejlett technikáinak. Ámde ez nem kimondottan a mi gondunk. A mi gondunk az, hogy ki a felelős? Hát persze, hogy a mindenkori miniszterelnök. Meg az amerikai elnök, amiért a jamaicaiak nyertek a síkfutásban. Pedig ott aztán a pénzhiányra nem lehet hivatkozni. Mármint Amerikában. Jamaicában meg nincs is pénz. Elég. Nálunk aztán van bőven. Erre-arra. Csak amire kellene...? Gondolom az USA-ban is az elnök úr felel a „beinjingi" sikertelenségekért. Mert azért nekik sem jött be egy-két biztosra vett eredmény. Igen. Így van ez. Már a marxista filozófia is azt hirdette, hogy a fejlődő nemzeteké a jövő. Hát most nem kimondottan mi fejlődünk. Van ebben még most is némi igazság. Mert a kínaiak vitathatatlanul fejlődnek. Mi meg ha jól megnézzük, csak egy kis ország vagyunk. Nem pedig nemzet. Sajnos. Igen, Helsinkiben mi voltunk a fejlődőek. Meg is mutattuk a világnak. Aztán még sokáig ott voltunk. Most meg itt vagyunk. Megosztva. Egymásnak ugrasztva. Hát ez kell nekünk? Tudjátok, hogy én kinek drukkoltam a legjobban? A Fazekasnak! Nyert is. A magyarok között ugye ő volt a legjobb. Ahhoz képest, hogy volt, aki annak idején azt hangoztatta, hogy jobb lenne, ha fel sem szállna a repülőre. Még egyszer tiszta szívből gratulálok mindenkinek, aki ott volt és küzdött, ahogy csak bírt. Hadd idézzek egy jó negyvenéves viccet. „Versenyt fut a szovjet és a magyar atléta. Természetesen a magyar nyer. Mire másnap a Pravdában (ami egy vezető szovjet napilap, egyébként azt jelenti szó szerint, hogy: igazság) ez így jelenik meg: tegnap versenyt futottak a szovjet és magyar atléták. A szovjetek erős mezőnyben a másodikak lettek, szemben a magyarokkal, akik csak az utolsó előtti helyen végeztek." Na ugye. Hazudni tudni kell. Meg lopni is. Meg még van egy csomó dolog. Mert van, aki cégnél tud taxizni. Meg van, aki magányosként tud érvényesülni. Érvek azok vannak. Pró és kontra. Ezt hívják a vállalkozás szabadságának. Ezen érdemes egy kicsit elgondolkozni. Példa: Állnak a taxik a „koedukált" droszton. Van céges is, meg magányos is. Jön az utas, akiről mindenki tudja,hogy csak céges taxival utazik. Nem rángatják ki. Hagyják békével, hadd menjen. Aztán egyszer csoda történik. Utas megjelenik, céges kolléga készülődik, sajnos hiába. A kedves utas bekérdez a sorelső magányosnak, hogy akárhova mennyiért vinné el a kolléga. Kolléga mond egy korrekt árat, mire az utas beül és azt mondja: mehetünk. Célba éréskor aztán a kolléga piszkosul meglepődik. (Vigyázat: poén következik!) A kedves utas ugyanis egy bankjegyet nyújt át a kollégának, és közli, hogy nem kér vissza. Kis híján a dupláját adta a tényleges fuvardíjnak. Ez a kedves utas azóta is az első taxiba száll be. Utazott a „lenyúlóssal" is, de az olcsójánoskodás nem jött be. Na, ki találja ki, hogy mi történhetett, hogy így alakult ennek az embernek a szokása? Szerintem a céges útközben agyba-főbe dicsérte a maszekokat, hogy milyen jó fiúk. Szóval nem csak a belvárosban történnek érdekes dolgok, hanem a peremkerületekben is. A lényeg a lényeg, ahogy mondani szokás, túl vagyunk a nehezén, vagy csak azt hisszük. A suli is elkezdődött. Mi jöhet még? Vigyázat, megmondom: szeptember, október, november, december, és itt az év vége!

Tisztelettel: *Kapitány*

TISZTELT SZERKESZTŐSÉG!

A múlt héten Prágában jártam kiküldetésben, és igen szomorú tapasztalatot szereztem a taxisokkal kapcsolatban. A reptéren megszólított és a hotelbe szállított egy taxi, és 100 eurót kért a fuvarért. Sajnos – külföldi mivoltom és tapasztalatlanságom következtében – a helyzetet nem tudtam másként kezelni, így kifizettem a számlát.

Magyar taxis ismerősöm, aki az Önök újságjára felhívta a figyelmemet, jelezte, hogy a korábbiakban olvasta e lapban, hogy Prágában hasonló esetek előfordultak korábban is. Ezért gondoltam, hogy jelentkezem Önöknél. A szállítási nyugtáról természetesen másolatot készítettem.

További információkkal állok rendelkezésükre.

Üdvözlettel *Várhelyi Anikó*

Őszinte sajnálatunkra csak a nyilvánosságot tudjuk segítségül hívni a konkrét esetben, mert a prágai taxis-helyzet megoldására az ottani képviselők jogosultak. Mi csak figyelmeztetni tudjuk olvasóinkat, hogy külföldön ugyanúgy járjanak el, mint itthon: vagyis telefonon rendeljenek autót egy társaságtól, ahol ilyen eset nem, vagy csak ritkán fordulhat elő. Ugyanakkor nem árt arra sem gondolni, hogy miként vélekednek rólunk azok a külföldiek, akik például a Keletiből a vasutassztrájk idején próbáltak Bécsbe jutni. Vagy akik a nemzetközi buszpályaudvarról kívánnak taxival továbbjutni. Sajnos a következmények nem igényelnek dús fantáziát... ***A szerk.***

Megint Chuck

Chuck Norric az egyetlen, aki lekvárt tud facsarni egy túrós palacsintából.

A Halálnak egyszer Chuck Norris-közeli élménye volt.

Irakban nincsenek tömegpusztító fegyverek. Chuck Norris Oklahomában él.

Chuck Norris rágója gyémántból van.

A legtöbb férfi elviseli, ha a felesége szex közben Chuck Norrisra gondol. Mert ők is ezt teszik.

Földönkívüliek tényleg léteznek. Csak addig várnak a támadással, amíg Chuck Norris él.

Chuck Norris buzogányt használ az arcmosáshoz.

Nincsenek leszbikusok. Csak olyan nők, akik még nem találkoztak Chuck Norrisszal.

Chuck Norris megígérte, hogy többé nem fog kiugrani repülőgépből. Egy Grand Canyon épp elég.

Chuck Norris nem játszik Istent. A játék gyerekeknek való.

Ha azt mondod, „senki sem tökéletes", azt Chuck Norris sértésnek veszi.

Chuck Norris nem fizet telefonfülkében. Mikor felveszi a kagylót, feljön a készülékből az apró.

Chuck Norristól könnyezni kezdenek a hagymák.

Chuck Norris párnával alszik. A pisztolya alatt.

Chuck Norris le tud győzni egy téglafalat teniszben.

Chuck Norris betonból is tud papírrepülőt hajtogatni.

Chuck Norris medicinlabdával pingpongozik.

– Doktor úr, úgy érzem semmi újat nem tudok adni az embereknek.

– Semmi probléma, ezt már mások is mondták.

* * *

– Alszol?

– Nem.

– Van egy ezresed kölcsön?

– Alszom.

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 37

Öregfiú labdarúgó-bajnokságok sorsolása 2008 ősz

Kiemelt bajnokság

Aug. 25.	Gázművek - 6x6 Taxi	III. Sujtás u. 1-3.
Szept. 1.	6x6 Taxi - Re-feri	X. Kőér u. 1.
Szept. 8.	Budafok - 6x6 Taxi	XXII. Promontor 89.
Szept. 15.	6x6 Taxi - ESMTK	X. Kőér u. 1.
Szept. 22.	Malév - 6x6 Taxi	XVIII. Nagyszalonta u. 25.
Szept. 29.	REAC - 6x6 Taxi	XV. Széchenyi tér 10.
Okt. 6.	6x6 Taxi - Újpest Fc	X. Kőér u. 1.
Okt. 13.	MTK - 6x6 Taxi	VIII. Salgótarjáni út 12-14.
Okt. 20.	6x6 Taxi - Vasas	X. Kőér u. 1.
Okt. 27.	Csepel - 6x6 Taxi	XXI. Béke tér 1.
Nov. 3.	6x6 Taxi - Testvériség	X. Kőér u. 1.

Közép „Keleti" csoport

Aug. 25.	Főtaxi - Skála-Rosco	XVI. Keringő u. 1.
Szept. 1.	Soroksár - Főtaxi	XXIII. Haraszti út 26.
Szept. 8.	Főtaxi - PN 2001 Kft.	XVI. Keringő u. 1.
Szept. 15.	Rojik Fc - Főtaxi	XVII. Pesti út 86.
Szept. 22.	Főtaxi - Rudolf Sc	XVI. Keringő u. 1.
Szept. 29.	Fabulon - Főtaxi	X. Kőér u. 1/c.
Okt. 6.	Főtaxi - Erzsébetváros	XVI. Keringő u. 1.
Okt. 13.	Ferencváros - Főtaxi	IX. Üllői út 129.
Okt. 20.	Főtaxi - RKSK	XVI. Keringő u. 1.
Okt. 27.	Rákoshegy - Főtaxi	XVII. Pesti út 86.
Nov. 3.	Főtaxi - Duna Sk	XVI. Keringő u. 1.

Terület „Délnyugati"

Aug. 25.	Dupló Fc - Pepita Taxi	Gyál, Ady E. u . 22.
Szept. 1.	Pepita Taxi - Gamma	XXI. Duna dűlő
Szept. 8.	Pestszentimre - Pepita Taxi	XVIII. Táncsics M. u. 53.
Szept. 15.	Pepita Taxi - Erdért	XXI. Duna dűlő
Szept. 22.	BEAC - Pepita Taxi	XI. Bogdánfy u. 10.
Szept. 29.	Pepita Taxi - Érdi VSE	XXI. Duna dűlő
Okt. 6.	Solymár - Pepita Taxi	Solymár, Terstyánszky u. 44.
Okt. 13.	Pepita Taxi - Tökö1	XXI. Duna dűlő
Okt. 20.	Halásztelek - Pepita Taxi	Halásztelek, Ősz u. 1.
Okt. 27.	Csepel - Pepita Taxi	XXI. Szentmiklósi út 1.
Nov. 3.	Pepita Taxi - Délegyháza	XXI. Duna dűlő
Nov. 10.	Százhalomb. - Pepita Taxi	Százhalomb., Vasút út 41.
Nov. 17.	Pepita Taxi - ESMTK	XXI. Duna dűlő

Old Boys II. osztály, „Nyugati" csoport

Aug. 29.	Gamma - Pepita Taxi	XXI. Duna dűlő
Szept. 4.	Pepita Taxi - Diósd	XXI. Duna dűlő
Szept. 12.	Budaörs II. - Pepita Taxi	Budaörs, Árok u. 18.
Szept. 18.	Pepita Taxi - Pomáz	XXI. Duna dűlő
Szept. 26.	Nagytétény - Pepita Taxi	XXII. Angeli út 64.
Okt. 2.	Pepita Taxi - FÉG	XXI. Duna dűlő
Okt. 16.	Budaörs I. - Pepita Taxi	Budaörs, Árok u. 18.
Okt. 23.	Pepita Taxi - DMTK	XXI. Duna dűlő
Okt. 31.	Budatétény - Pepita Taxi	XXII. Jókai Mór u. 37.
Nov. 6.	Pepita Taxi - BEAC	XXI. Duna dűlő

Old Boys II. osztály, „Északi" csoport

Aug. 29.	Békásmegyer - Főtaxi	III. Márton u. 25.
Szept. 5.	Főtaxi - Testvériség	XVI. Keringő u. 1.
Szept. 12.	Senior'92 Fc - Főtaxi	IV. Váci út. 102.
Szept. 19.	MAC Népstadion - Főtaxi	X. Fehér út 9-11.
Szept 26.	Főtaxi - Sashegy	XVI. Keringő u. 1.
Okt. 3.	Róna Sc - Főtaxi	XIV. Rákospatak u. 13-27.
Okt. 10.	Főtaxi - Szabadkikötő	XVI. Keringő u. 1.
Okt. 17.	Újp. Haladás - Főtaxi	IV. Tábor u. 20-22.
Okt. 24.	Főtaxi - Rudolf Sc	XVI. Keringő u. 1.

Néhány rövid megjegyzés. A teljesség igénye miatt a lapzárta előtti mérkőzéseket is közöljük. A tavaszi sorsolás már elkészült, azt már a bajnokság előtt, időben fogjuk közölni.

Sokakat meglephet, hogy a Ferencváros kiesett a legmagasabb kategóriát jelentő „Kiemelt" csoportból. Nos, őket kizárta a Labdarúgó Szövetség, ezért indulhatnak a II. osztályban. A Főtaxi „szerencséjére". Mert így ők is szerepelhetnek az Üllői úti „szentélyben".

A mérkőzősek helyszíne tájékoztató jellegűek, hiszen a vidéki találkozókra a pesti csapatoknak nem kötelező elutazniuk. Ha nem mennek ki a taxisok vidékre, akkor valahol Pesten kell lejátszani a mérkőzéseket. A pontos helyszínek és időpontok folyamatosan megtalálhatóak a www.blsz.hu honlapon.

Örömmel közöljük, hogy az eddigi négy helyett öt taxis csapat vesz részt a labdarúgó öregfiúk bajnokságában.

Helytakarékossági okok miatt a csapatok rövidített elnevezéseit használjuk. A szponzorok miatt néhány csapat elnevezése igenigen hosszúra sikeredett.

Juhász Péter

Kiskacsa úszik a tavon és sír. Odamegy hozzá a krokodil és megkérdi:

– Miért sírsz, kiskacsa?

– Mert nem tudom, ki vagyok és mi vagyok...

– Ó, hát ez egyszerû: sárga csőr, sárga tollak, úszóhártya – kacsa vagy.

– Szupi! Kacsa vagyok! – örül a kiskacsa. – És te mi vagy?

– Találd ki! – mondja a krokodil.

– Hmm, hosszú farok, rövid lábak, nagy száj, bõrdzseki... Olasz vagy?

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 38

Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelõs) rovata

A Lámpafelelős Főtaxi URH 558

X. Gyakorló utca

Nehezen érthető, hogy az utca jobb oldali becsatlakozásánál minden utca „jobbkezes", viszont a bal oldali találkozások táblával „védettek". Jó lenne egyértelművé tenni vagy védett egy utca vagy „jobbkezes".

• **A balesetveszély csökkentése érdekében az „Elsőbbségadás kötelező" jelzőtáblák létesítésére vonatkozóan diszpozíciós tervezetet készítettünk a BFFH Közlekedési Ügyosztály felé.**

X. Gyakorló utca

XX. Damjanich – Knézich sarok

Egy fa mögé (!) rejtették, tették a „STOP-táblá"-t. Kérjük áthelyezni, jól látható helyre.

• **A kopott jelzőtábla cseréjére és áthelyezésére intézkedtünk.**

IX. Vaskapu – Dandár sarok

IX. Vaskapu – Dandár sarok

A forgalom lassítása érdekében – nagyon helyesen – járdafélszigetet alakítottak ki ezen a veszélyes „jobbkezes" kereszteződésben. Azonban a műtárgy nem látható, így sokan áthaladnak rajta. Egy jelzőtáblával is jelezni kellene a járdafélszigetet.

• **A kikerülési irányt jelző tábla pótlására intézkedtünk.**

XX. Szentimre – Nagysándor kereszteződés

„Stop-vonal"-at festettek fel a kanyarodó autóbuszok miatt a kereszteződésben. Azonban így a mellékutcából érkezők

XX. Szentimre – Nagysándor kereszteződés

nem mennek rá a jelzőlámpát irányító detektorra. Célszerű lenne áthelyezni az útburkolati jelet.

• **A detektor az útfelújítás után a helyzetjelző vonal és a „STOP" felirat közé került vissza. 2007-ben már kezdeményeztük a detektor áthelyezését a „STOP" felirat elé. Pénzügyi forrás hiányában erre a mai napig nem került sor. Megjegyezzük, hogy a helyzetjelző vonalnál való megállás esetén a jelzőlámpa jól látható, és a kanyarodó autóbusz is biztonságosan be tud kanyarodni.**

XI. Műegyetem rakpart – Bertalan sarok

Megnyitották végre a Műegyetem rakpartot, azonban ottfelejtették az egyik forgalmi sávot lezáró betontömböt. Kérjük eltávolítani, hiszen feleslegessé vált.

• **A forgalmi sávot elzáró uni-city elem a jelenleg is érvényben lévő ideiglenes forgalmi rend része.**

XI. Műegyetem rakpart – Bertalan sarok

II. Árpád fejedelem útja

Lassító jeleket kellene felfesteni a Komjádi uszoda előtt, ha nincs pénz a forgalomirányító jelzőtábla telepítésre. Most a Margit híd felől érkezők a balra fordulás közben gyakran ütköznek a busszávban haladókkal.

• **A probléma ismert. A végleges megoldást jelzőlámpa létesítése jelentené, azonban erre jelenleg nincsen pénzügyi forrás. Mivel a buszsávot csak az erre jogosult járművek vehetik igénybe, az illegális használókkal szemben rendőri intézkedésre lenne szükség. Ez ügyben már felvettük a kapcsolatot a BRFK-val, megkeresésüket megismételjük.**

II. Árpád fejedelem útja

XI. Bartók Béla út 120-122.

Korábban már kértük, hogy bontsák el az úttest közepén (!) kialakított járdaszigetet. A kérést nem teljesítették, ismételten jelezzük, hogy autók tucatjai mennek át továbbra is a rosszul látható járda szigete.

• **A járdasziget kezelői véleménnyel ellátott terv alapján készült. Jelzőtábla, burkolati jel is segíti a közlekedőket.**

XI. Bartók Béla út 120-122.

VIII. Festetics utca 4.

Árválkodik egy „Kivéve BKV" jelzőtábla a jelzett helyszínen, jó lenne jelezni, mi az eredeti tilalom, amit csak a BKV hagyhat figyelmen kívül. Ugyanakkor szükség lenne egy „Zsákutca" táblára is, hiszen időközben ez az utca zsákutca lett.

• **A „Mindkét irányból behajtani tilos" jelzőtábla pótlására intézkedtünk. A metróépítéshez kapcsolódó ideiglenes forgalmi rend kezelői hozzájárulással ellátott terv alapján került kivitelezésre, így a „Zsákutca" jelzőtábla kihelyezése szükségtelen.**

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 39

VI. Weiner Leó utca

Egy építkezés miatt „Megállni tilos” jelzőtáblát helyeztek ki, azonban a tábla csak az építkezés területéről (!) látható. Kérjük a jelzőtáblát módosítani.

- **Ideiglenes forgalmi rend van érvényben építkezés miatt. Az Önkormányzatot felkértük az intézkedésre.**

VI. Hegedű – Paulay sarok

Egy építkezésen belülre (!) került a „Zsákutca” jelzőtábla, ott pedig egyszerűen leszerelték. Jó lenne pótolni, mert a Hegedű utca felől a Nagymező utca felé a Paulay utca zsákutca.

- **Építkezés miatt ideiglenes forgalmi rend van érvényben. Az észlelt állapot óta újabb építési ütem lépett életbe, a Paulay utca a Nagymező utca felől lett zsákutca. Az ideiglenes forgalmi rend most megfelelően van kitáblázva.**

Óvatosan a GPS-készülékekkel

Nincs mese, haladni kell a korral, egyre több taxiban ott található a GPS-készülék. Sőt! New Yorkban már kötelező a GPS-berendezés minden taxiban. De soha ne felejtsük el, hogy mi az utasokért vagyunk, és mindig az utas érdekeit, tartsuk szem előtt!

Panaszkodnak az utasok, hogy sok esetben nem indul el a taxi az adott címre azonnal, hanem a taxis elkezd „pötyögni” a szerkezetbe. Márpedig az utas, ha siet, akkor minden fél perc számít. Ha az utas kéri a GPS segítségét, akkor természetesen semmi gond, de ha nem, akkor induljunk el azonnal. Menet közben próbáljuk meg betáplálni az adatokat a gépbe, ha szükséges.

A másik: mindig az a legrövidebb útvonal, amit az utas mond. Nem pedig az, amit a GPS. Ha majd a GPS fizeti a viteldíjat, akkor ő mondhatja meg a legjobb útvonalat. Ne legyen vita, feszültség emiatt a fuvar közben.

A harmadik: mindegyik GPS „beszél”. Ha az utas telefonál, rögtön némítsuk le a berendezést. Ugyanis normál esetben percenként mondja például, hogy „gyorsan mész”...

Végezetül egy jó tanács. Ha kiszállunk a kocsiból, ne csak a GPS-berendezést tegyük zsebre, de a tartószerkezet is emeljük le a szélvédőről!

Ugyanis nagyon sok „rossz” ember csak azért töri fel az autót, hátha ott a GPS a kesztyűtartóban. Legutóbb egy mentőautónál jól kalkuláltak. Ott volt a tartó a szélvédőn, a kesztyűtartóban meg a GPS...

Tóth Tibor

Péntek este a székely fia öltözködik. Kérdi az apja:

– Hová mész, fiam?

– Iszunk egyet a haverokkal.

– Baj lesz, meglátod. Hülye vagy, amikor iszol...

Másnap reggel ébred a fiú, fáj az álla kegyetlenül.

Kérdi az apját, mi történt éjjel.

– Hát fiam, mondtam, hogy baj lesz. Hazajöttél tök részegen, nem szóltam egy szót se. Akkor sem, amikor lekö csögöztél. Amikor anyádat lekváztad, akkor is csendben maradtam. Amikor a nővéredet lerugdostad az ágyról, még azt is tûrtem. Akkor sem szóltam, amikor letoltad a gatyádat, és odaszartál a nappaliba. Na de amikor teleszurkáltad fogpiszkálóval és kijelentetted, hogy „mától a sünike velünk lakik“...**

*** * ***

– Idesapám, látott már parabola-antennát?

– Hogyne, még ettem is.

– De idesapám, az fémbõl van.

– Hát, akkor csak láttam.

*** * ***

A székely és a felesége vacsoráznak. A nõ magára borítja a paradicsomos szószt. Azt mondja a férjének:

– Most nézz rám! Úgy nézek ki, mint egy disznó!

– Ja! Meg még le is etted magad!

2008.12. 31-ig adómemória-cserére engedélyezett, visszavont forgalmazási engedélyû taxaméterek

(Adatszolgáltatás időpontja: 2008. augusztus 29.)

Típus megnevezés	Forgalmazó vagy jogutód
DIGITAXI-PRINT	EÖRGÖGH TRADE KFT.
ECOMETER WT-99,MOBIL MIKRO MUNK.	ECOMETER KFT.
DIGITAXI-2001 EGYVÁLLALKOZÓS	EÖRGÖGH TRADE KFT.

Érvényes forgalmazási engedélyû taxaméterek

(Adatszolgáltatás időpontja: 2008. augusztus 29.)

Típus megnevezés	Engedélyezés	Érvényességi dátuma	Forgalmazó határidõ
RASE ‘02	2003.06.24	2008.12.31	VENTUS-953.KFT
ECOMETER NT-93 SWM03 TÖBBVÁLLALK.	2004.04.07	2008.12.31	ECOMETER KFT.
DIGITAXI-07 EGYVÁLLALKOZÓS	2007.12.27	2010.09.30	EÖRDÖGH TRADE KFT.
RASE ‘07 TÖBBVÁLLALKOZÓS	2008.04.23	2011.03.31	VENTUS-953.KFT
RASE ‘08 EGYVÁLLALKOZÓS	2008.06.30	2011.03.31	VENTUS-953 KFT.
DIGITAXI-TERMO EGYVÁLLALKOZÓS	2008.06.30	2011.03.31	EÖRDÖGH TRADE KFT.

Favágás

Öreg székely meg a fia fát vágnak. A fiú odasuhint, hát véletlenül levágja az apja lábát. Erre az öreg:

– Áron, még egy ilyen és seggbe rúglak!

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 40

Elektromos autók az unióban

Elképzelés már van, prototípusok is vannak, sőt a sorozatgyártás is megkezdődött. Egy friss hír szerint pedig már az ösztönzés sem hiányzik. A „villanyautóké” a jövő?

Az eleve vegyes hajtásúra tervezett prototípus, a „Volt” kivételével a legtöbb gyártó meglevő karosszériákat alakít át villanymotoros hajtásra. Már van elektromos változata a FIAT 500-nak, a Smartnak és a Mercedes A modelljének is. Legutóbb a BMW is beállt a sorba „Minijével”. Egy amerikai luxusautó-gyártó meg egyenesen sportkocsikat gyárt elektromos változatban. Túl vagyunk tehát a prototípusok korán, az elektromos autók már szériában készülnek, és megvásárolhatók.

Az Európai Unió célkitűzései közé tartozik a hagyományos üzemanyagok fogyasztásának visszafogása, ezáltal a környezet védelme, vagy fogalmazzunk józanabbul: a környezeti terhelés csökkentése. E terv egyik elemeként az elektromos hajtású gépkocsik elterjedését kívánják ösztönözni. Az unió országai ugyan eltérő módon és intenzitással, de támogatják a folyamatot.

Spanyolország új energetikai terve szerint 2014-re 1 millió villanyautó fog futni az ország útjain. A 240 millió euróba kerülő program része annak a tervnek, amely egyebek mellett több mint 10 százalékkal akarja csökkenteni a kőolaj üzemanyag célú felhasználását az országban.

Portugáliában a kormány gazdasági segítséget nyújt egy országos töltőállomás-hálózat létrehozásához és a villanyautók népszerűsítéséhez.

Az Egyesült Királyságban 115 millió eurós támogatást szánnak a következő öt évben a környezetbarát autókra, hogy Londont a villanyautók városának nevezhessék. A brit főváros különösen kedvező terep ehhez, az elektromos meghajtású autó ugyanis mentesül a belvárosba való nem kevés behajtási díj fizetése alól, s a legtöbb területen parkolási díjat sem szednek utána. Az elektromos autók elterjedését és használatát Londonban a speciális töltőállomások szaporodása is elősegíti.

A legtöbb eu-s ország kisebb-nagyobb lelkesedéssel a program mellé állt. Magyarországról azonban nem találtunk idevonatkozó hírt. Miért nem csodálkozom én ezen...?

Tisztelt Szerkesztőség!

Rendszeresen olvasom az újságukat, de most egy apró észrevételem lenne. Ugyan csak személyes a megjegyzésem, mert az adott helyen lakom.

A 10. oldalon a taxiállomásokkal kapcsolatban írt cikkben megakadt a szemem egy II. kerületi címnél. A Törökvész(i) utcánál, ugyanis az „csak” Törökvész. Nem azért írtam, mert „kukacoskodni“ akarnék, ez csak egy szimpla észrevétel volt.

További jó munkát kívánok Önöknek!

Üdvözlettel,

Danyi Balázs

Car’s Angels Kft
Taxi gépkocsivezetőként dolgoznál,
de nincs vállalkozásod,
vagy visszaadnád a meglévőt?
Nálunk bejelentve, alkalmazottként
végezheted mindezt, járulékfizetéssel,
akár saját autóval is
Rendszám service szolgáltatás,
hitel és autó ügyintézés
06-70/561-8915 • 06-70/583-8715
A könyvelést és bérszámfejtést bízd ránk

Kedves Kolléga!

Megjegyzésed köszönjük! Sajnos ennek az utcának (lejtőnek stb.) a nevét nagyon sokan helytelenül, „i” végződéssel írják, használják. Ez esetben mi is figyelmetlenek voltunk. Leveled olvasásakor az interneten is körülnéztünk ez ügyben. Meglepetésünkre számos olyan hirdetést találtunk, mely a „Törökvész/i/ utat jelölte meg a vállalkozás címeként. Majd kicsit érdeklődtünk a kollégáknál is, nos közülük is sokan meglepődtek az „i”-nélküli végződésen. Ám azért a taxisok többségének szemet szúrt a hiba. Ugyanis a megjelenést követően sokan telefonáltak, illetve személyesen is jelezték a tévedésünket. Egy szó, mint száz: az észrevételeket ezúton is köszönjük. A hibáért elnézést kérünk.

A szerk.

Havi aforizma

Higgy az emberekben! Nem vitás, hogy újból és újból be fognak csapni, de lesznek, akiknek a ragaszkodása busásan kárpótol a csalódásokért, és gazdagon jutalmaz azokkal a meleg, örömteli pillanatokkal, amelyekben a cinikusoknak és az állandón kétkedőknek sosem lehet részük.

Herbert N. Casson

CSERGŐ
OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM
1139 Budapest, Teve u. 41.
www.csergo.hu
13 EZER FÉLE
GYÁRI ÉS UTÁNGYÁRTOTT
ALKATRÉSZ
OPELEKHEZ
TAXISOKNAK ÁLTALÁNOS KEDVEZMÉNY
18%
SZERVÍZANYAG AKCIÓ (OLAJRA IS)
25%
(06-1 06-30) 330-0010

Sziget 2008

Az idei Sziget-rendezvénynek is a City Taxi volt a hivatalos szállítója. Az utólagos összesítésnél kiderült, rekordszámú utast hoztak-vittek a népszerű nyárvégi rendezvényre. A képen látható sátor az eső és az erős napfény ellen védte az időnként hosszú sorokban kígyózó utazni vágyókat.

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 43

Érdemes-e E85-ös üzemanyaggal járni?

Igen, bizonyos feltételekkel. Az E85-ös 85 térfogat-százalékban etanolt, 15%-ban motorbenzint tartalmazó üzemanyag. Környezetkímélő etanoltartalma jövedéki adómentességet élvez, ezért vele a benzinmotor 20-30%-kal olcsóbban üzemeltethető.

Bioetanol

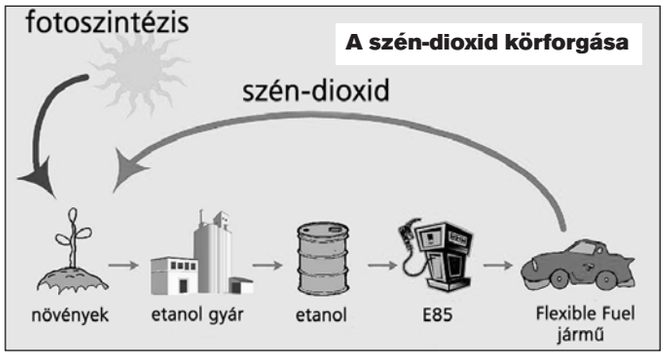
Előrebocsátjuk, a jövedéki termékekre vonatkozó jogi szabályozás értelmében az E85-ös üzemanyag etanoltartalma jövedéki adókedvezményben részesül. Ennek mértéke a tiszta motorbenzin 103,50 forintos literenkénti adótartalmával szemben (15% motorbenzin tartalmat feltételezve) 16 forintnál is kevesebb. Így egy liter E85-ös üzemanyag fogyasztói ára 220 forint is lehet a töltőállomásokon. Ezzel együtt az E85-ös üzemanyag benzinénél korrozívabb etanoltartalma kockázatot is jelent a nem etanol-üzemre fejlesztett benzinmotorok számára. Kérdés, hogy az olcsóbb üzemanyag-vételár megér-e egy későbbi motorfelújítást? Mivel ez csak néhány éves üzemeltetés, vagy azzal egyenértékű fékpadi kísérlet után derülhet ki, ma senki nem tud biztosat a tényleges kockázatokról.

A növényi eredetű, víztelenített (közel 100%-os tisztaságú) etilalkohol szinte egyidős az emberiséggel. Ugyanakkor a tiszta bioetanol 105-ös oktánszámú üzemanyag is. Égéshője a benzinénél kisebb, így nagyobb oktánszáma ellenére a motorok többet fogyasztanak belőle. A bioetanol növényi eredetű, folyamatosan megújuló forrásból származó üzemanyag. Égésterméke a szén-dioxid, része a szén természetes körforgásának, és nem emeli a légkör szén-dioxid-koncentrációját. A környezetbe kerülve biológiailag lebomlik, és nem környezetszennyező. Az üzemanyag célú bioetanol, annak ihatatlanná tételére, denaturáló szereket tartalmaz.

Benzin és etanol üzemanyag-jellemzõk

Üzemanyag-fajta	Benzin (91-es)	Etanol	E85
Sûrûség (15°C-on) kg/dm³	0,74	0,79	0,78
Fûtõérték (MJ/dm³)	**42,0**	21,2	22,7
Oktánszám (RON)	91	**114**	**109**
Párolgáshõ (kJ/kg)	420	910	840

Az alkohol a benzinnél tisztábban ég. Elégetésével a növények által megkötött CO_2 kerül vissza a légkörbe, ezért kedvezőbb a CO_2-mérlege. Nehéz fémektől mentes, a benzinnél kevésbé káros a környezetre. CO, SOx és NOx kibocsátása kisebb a benzinénél. Megújuló jellege miatt felhasználása csökkenti az üvegházhatást. Fontos gazdasági előnye, hogy dráguló energiahordozók helyettesítésére alkalmas. Hazai előállítása csökkenti az ország importolaj-függőségét. Említést érdemel, hogy július közepén, Szabadegyházán avatták fel Európa legnagyobb kukoricafeldolgozó üzemét, amely évi 135 ezer tonna etanol előállítására alkalmas. Ezzel együtt, az élelmiszer-növényekből végzett üzemanyag etanoltermelést világszerte jogos bírálat éri. A nem élelmiszernövény eredetű etanol 85:15 arányú benzinhez keverésével nyert üzemanyag használata a motorok szempontjából támaszt felhasználói aggályokat. Körültekintő üzemeletetéssel azonban ezek használata is mederben tartható. Különösen akkor, ha a motorbenzinnél agresszívabb, elfogyasztott alkohol mennyiségét megfelelő átalakító készülék a motorbenzin kívánt arányú felhasználásához illeszti.



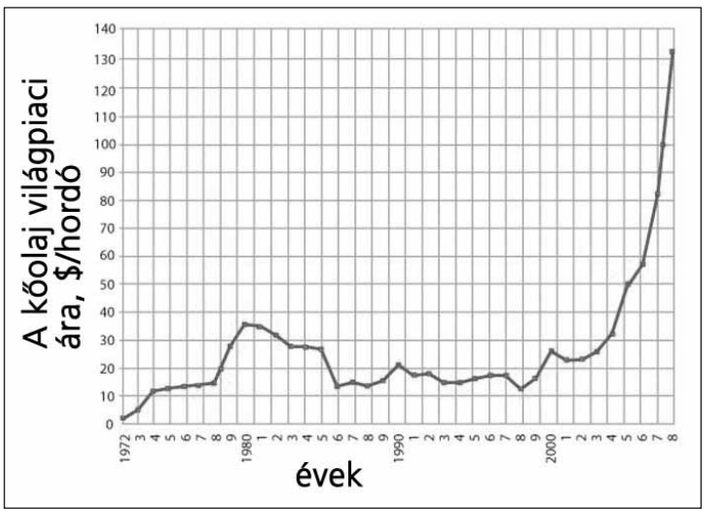
Mikor kockáztassa járműmotorjának épségét a taxi-gépkocsivezető? Csak akkor, ha a vele szerzett előnyök nagyobbak a vele járó kockázatoknál. Az egyenleg az adott országban kialakult kereskedelmi kultúra függvénye.

Megfelelő átalakító készülék használata

A típusbizonyítványban foglaltaktól eltérő részegység használata utólagos beépítésnek minősül, amely hatósági jóváhagyást igényel. Az ADAC, ezzel összefüggő helyzetet a következő módon ítéli meg: *„A tiszta etanol vagy annak, fosszilis benzin hozzákeverésével alkotott vegyes üzemanyagú (pl. E85-ös) változata olyan módosítás, amellyel a szabadpiacon kapható etanol, benzinmotorokban csak kiegészítő vezérlőegység beépítésével használható. A kiegészítő vezérlőegység a benzin és az etanol pillanatnyi keverési arányának beállítását a befecskendezés időtartamának változtatásával éri el, ami nem csökkenti a motorkárosodás minősítő vizsgálattal feltárt okait. Ezért sem az utólagos beépítéshez, sem a garanciális és szavatossági igények jóváhagyásához egyetlen autógyártó sem járult hozzá. Az előbbiek miatt az ADAC, a fogyasztóvédelmi funkciójából következően, a benzinmotorok etanolüzemét az említett átalakítással nem támogatja."*

(http://www.adac.de/Search/SearchResult/RW_HighLight.asp?RWDoc2Show=44974&RWLang=de&RWCollectionID=adac&RWQuery=E85&RWURL=)

Az üzemelői kockázatot példaértékű kereskedelmi fogással kezeli az egyik németországi üzemanyag- és készülékforgalmazó weboldala, amelyen a következő kérdés és válasz olvasható. *„Bebiztosíthatom-e a motoromat etanollal való üzemeltetés kockázata ellen?" „Igen, az ön motorjának működési kockázata évi 99 eurós (kb. 23 400 forintnak megfelelő) díjért biztosítható"*, jó példát mutatva ezzel a hazai forgalmazóknak is. Nálunk azok a hazai forgalmazók, akinek érdekében állna az E85-ös üzemanyagot és átalakító készülékének használatát minősíteni, inkább a járműforgalmazóktól, mint az erre felhatalmazott intézettől várják azok minősítő vizsgálatát. Paradox, hogy a gépkocsin közlekedők széles érdekeit képviselő Magyar Autóklub sem nyi-



A kőolaj világpiaci árának alakulása 1972-től napjainkig

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 44

Flex Fuel (E85), sűrített földgáz, cseppfolyós földgáz és dízelüzemű Ford Fiesták gazdaságossági vizsgálta

latkozott, sem az E85-ös üzemanyag, sem a készülékhasználat ügyében.

Eközben az E85-ös üzemanyagot értékesítő hazai töltőállomások térképe folyamatosan bővül. Címeik a http://www.hungrana.hu/index.php?pg=sub_9 **weboldalon érhetők el.**

Az átalakító készülék működése

Egyes átalakító készülékek **etanolérzékelővel, mások anélkül működnek.** Az **érzékelő az** üzemanyag vezetőképességét hőmérsékletét és dielektromos állandóját (szigetelőben tárolt villamos energia mennyiségét) méri. (Ez utóbbin az érzékelő-elektródok közötti üzemanyag, vákuumban mérthez viszonyított villamos töltésmennyiséget értjük.) Úgy, hogy az üzemanyag állapotáról villamos négyszögimpulzusokat küld a jármű motorirányító egységének. A mérőrendszer kialakítása olyan, hogy a küldött impulzusok frekvenciája az üzemanyag etanoltartalmával arányos. Az átalakító készülék motorirányító egységének (PCM-nek) a működése alapvetően különbözik a tisztán benzinüzemű motorok vezérlőegységétől. A PCM mindenekelőtt, a betankolt üzemanyag összetételét határozza meg. A Ford PCM-jei kétfélék. A 2000-es, és a korábbi évjáratúak etanolérzékelősek, a 2001 után gyártottakon szoftver alapú az üzemanyag etanoltartalmának meghatározása. Az utóbbi, a tankolást követő indításkor, az üzemanyagszint magasságából és az oxigénérzékelő, tiszta benzin tankolásához viszonyított jelkülönbségéből indul ki, annak meghatározásához, hogy a vezető milyen benzint töltött az üzemanyagtartályba. Ha a PCM az ólmozatlan benzin alapjelénél szegényebb jelet érzékel a tankolást követő indításkor, E85-ös üzemanyagra váltja a működtető program vezérlését. Hasonlóképp avatkozik be akkor is, ha a vezető kapcsolja ólmozatlan benzinről E85-ös üzemmódra a működésvezérlő egységet. Ezen csak akkor változtat, ha a tankolást követő indításkor dús keverékállapotot érzékel. A PCM a tankban lévő üzemanyagot azonosító indító programlépéshez igazítja a befecskendező szelepek nyitva tartásának időtartamát és a motor előgyújtását. Ma már a legegyszerűbb átalakító készülékeknek is van hidegüzemi funkciója. Ez a motor hőérzékelőjéről vesz jelet a hidegüzemi dúsításhoz.

Üzemi kísérletek

Értesüléseink szerint az E85-ös üzemanyag-forgalmazók számos járműimportőrt,

Napjaink egyik legelterjedtebb, gyárilag E85 üzemanyagú Ford gépkocsija

Az etanol (E100) az amerikai IndyCar versenysorozat üzemanyaga

Balaton-átúszás 2008

2008. A City Taxi csapata a balatonboglári indulásnál

Ebben az évben augusztus 2-án rendezték meg a 27. Balaton-átúszást Révfülöp és Balatonboglár között. Idén már harmadik alkalommal teljesítette a City Taxi 9 fős csapata a távot. Ez a kihívás is jól sikerült, mert mindenki átúszta a Balatont, s bizonyította a sportszeretetét. Remélem, az olvasók közül jövőre többen csatlakoznak kis csapatunkhoz! Higgyétek el, ti is átélhetitek ennek a napnak a szépségét, csak előtte edzeni kell. Kezdetben elég heti két alkalommal 100 m, majd növelni kell a távot 2 km-ig, illetve amíg jólesik. Mi jól éreztük magunkat!

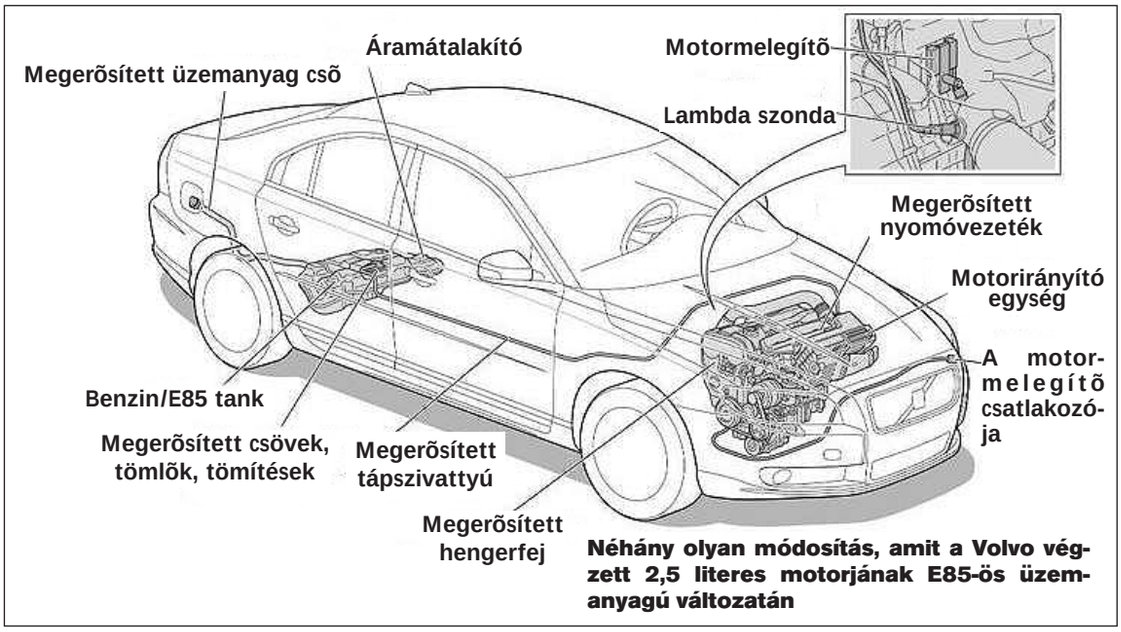
Akik teljesítették az 5,2 km-es távot:

Bajnai István City 775
Bisztrony Balázs
Ifj. Bisztrony Csaba
Farkas Tamás City 664
Kis Péter
Pados Zsolt City 429
Ifj. Pados Zsolt
Szabó Zoltán Levente City 488
Varsányi László City 136

Szabó Zoltán Levente City 488

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:57 Page 45

és márkakereskedőt felkértek üzemanyagaik és átalakító készülékeik kipróbálására. Megkeresésünkre a készüléktesztet többek megerősítették. Mint megtudtuk, vizsgálódásaik a náluk lévő készülékek garanciát befolyásoló tulajdonságainak megállapítására irányulnak. Próbáik lezárásáig azonban a szerzett tapasztalatokról nem kívánnak nyilatkozni. Amint nyilatkozataik ismertté válnak, soron kívül közreadjuk azokat. Említést érdemel, hogy augusztus végi tesztje során, a német Auto Motor und Sport, sűrített földgáz, cseppfolyós földgáz, E85, és dízelüzemű Ford Focusok gazdaságosságát vizsgálta. Az összehasonlítást érdekes eredmény zárta. A legkisebb (250 Euró) felárat a Flex Fuel (E85) Focusért kell fizetni, ami német viszonyok között, 33 ezer kilométer megtétele után térül meg az olcsó E85-ös üzemanyag vételárából. Mögötte a sűrített földgáz (CNG) üzemű Focus végzett, amelynek vételár-többlete 74 ezer kilométer után térül meg, a megtakarításokból. Az utólag beépíthető, cseppfolyós földgáz (LPG) üzemre átalakított Fiesta a teljes élettartama alatt sem amortizálja 2600 euróval drágább vételárát. Az összehasonlítás csattanóját a dízel TDCi jelentette, amely valamennyi alternatív üzemanyagú Focusnál kevesebbet fogyaszt, és a vételára is kisebb a többi Focusénál.



Néhány olyan módosítás, amit a Volvo végzett 2,5 literes motorjának E85-ös üzemanyagú változatán

Az E85-ös üzemanyagokat hosszú távú tartampróbák során is vizsgálják. Külföldi tartampróbák tanulságai szerint az üzemanyagban futó tápszivattyú forgórészek rézkommutátorai, egyes műanyagtömlők, és tömítések az etanolüzem legkorábbi kárvallottjai. Ez azonban, ahogy mondani szokták, már egy következő történet, melyet ugyanitt olvashatnak majd.

Petrók János

Készülődés a rajthoz Révfülöpön

Sikeresen teljesítettük az 5,2 km-es távot, itt még nem is ittunk

ujtaxi.qxd 9/10/08 06:58 Page 46

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

A dunaföldvári holtág melletti horgászparadicsomnál 600 négyszögöles telek eladó. A telek zártkert. A telken víz van, az utcában gáz, villany, telefon található. Irányár: I millió Ft.

Érdeklõdni: City 233, tel.: 06-30/966-6531

URH-rádió ICON IC-F310-es újszerû állapotban, digitális kijelzõvel, 2 db antennával – 1.20-as és 60-as – eladó. Irányár: 45 000,- Ft.

Érdeklõdni lehet: 06-30/380-4249

Taxi URH-antenna mágnestalppal eladó. Mágnestalp 26-460 MHz, Dagger antennapálca 430-480 MHz. Irányár: 12 000 Ft.

Érdeklõdni: 06-20/806-3428

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

Eladó 210-es Mercire téligumi-garnitúra lemezfelnin. Ár: 40 ezer Ft.

Telefon: 06-30/942-1366. City 22.

Eladó Pály-Nagyhegyen 440 négyszögöles (1561 m²-es) körül kerített gyümölcsös telek 42 m²-es téliesített faházzal, víz, villany, kocsibeálló van.

Érdeklõdni: Hegedûs Zoltán City 714. Tel.: 06-30/234-6553

Taxiszabadjelzõ mágnestalp eladó. Ára: 4500 Ft.,

Érdeklõdni: 06-20/806-3428

Könyvet veszek minden mennyiségben. Házhoz megyek, illetve hagyatékot vásárolok.

Telefon: 06-30/742-4558. Fõtaxi, Barna Imre

Taxirendszám kiadó 15.000/hó és taxigépkocsi bérelhetõ.

Érdeklõdni lehet: 06-30/559-1294

1300 S motorral ellátott háromkerekû trike, meggybordó színû, rozsdamentes, rendszám nélkül eladó. Irányár: 2 millió.

Érdeklõdni lehet: Tele5 Taxi 579., tel.: 06/30-374-3787

A KRESZ-TESZT helyes megfejtése

1. Helyes az „A” válasz. A közterületfelügyelõ a helyi közúton jogosult feltartóztatni és helyszíni bírsággal sújtani a táblával jelzett behajtási tilalmat vagy más korlátozást megszegõ jármû vezetõjét.

2. Helyes a „B” válasz. Ha a fényjelzõ készülék mellett elhelyezett kiegészítõ lámpa „BUSZ” feliratú fehér fényjelzést ad – a készülék más fényjelzésétõl függetlenül –, csak az autóbusz forgalmi sávban közlekedõknek szabad továbbhaladni.

3. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Kompátkelés vagy nyitható híd”.

4. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Autópálya”. Ha a mûszaki hiba itt következik be, akkor a legközelebbi lehajtásra szolgáló úton az autópályáról le kell térni.

5. Helyes a „B” válasz. A tábla jelentése: „Megfordulni tilos”. Hatálya a táblánál kezdõdik és a következõ útkereszteződés kezdetéig tart.

6. Helyes az „A” válasz. A tábla jelentése: „Kõomlás”. Az elõttünk haladó jármûvek vezetõi az útra került kövek miatt hirtelen fékezhetnek, és ezért célszerû a követési távolságot a megszokotthoz képest megnövelni a sebességet pedig mérsékelni.

7. Helyes a „C” válasz. A tábla jelentése: „Kapaszkodósáv”. Az ilyen sávot a párhuzamos közlekedés szempontjából figyelmen kívül kell hagyni.

8. Helyes a B válasz. A visszapillantó tükrök segítségével lecsökkennek a taxi holtterei, azaz a vezetõ látótere a tükrökben kibõvül.

9. Helyes a „C” válasz. Ha a várakozó jármû balesetveszélyt jelent, vagy a forgalmat akadályozza, akkor nem szabad a kockázatos helyen való tartózkodási idejét kerékbilinccsel tovább növelni, hanem azt elszállítással a lehetõ legrövidebb idõn belül el kell távolítani.

10. Helyes a „C” válasz. A jármûhasználat jogszerû akadályozása miatt keletkezett kárért a felügyelõt, illetve a felügyelõséget nem terheli kártalanítási kötelezettség.

11. Helyes az „A” válasz. A perifériás látómezõben látott tárgyakat a valóságosnál távolabbinak véljük.

12. Helyes az „A” válasz. A sebesség növekedésével egyre távolabb kell elõre nézni.

13. Helyes az „A”válasz. A vezetõk becslései sajnos a veszélyesebb irányban térnek el a valóságostól, a szembejövõ jármûvet távolibbnak és lassúbbnak vélik.

14. Helyes a „B” válasz. Az utasokra váró taxi a járda egy részét is elfoglalja, a figyelmetlen túlterpeszkedés miatt szabálysértést követ el.

GÖRDÜLÖK2000 TM

AUTÓMENTÉS-SZÁLLÍTÁS

Budapest közigazgatási területén - már nettó **8.000 Ft**+áfától (a díjazás mértéke függ a gépkocsi állapotától, felvételi, szállítási lehetőségeitől, pl. kitörött kerék, törött futómű stb...) szállítjuk bármely taxitársaság vagy egyéni taxis vállalkozó gépkocsiját, max. 1,75 t súlyhatárig. Speciális kiskocsikkal vesszük fel a futóműsérült vagy kitörött kerekű gépjárművét!

Balesetes gépkocsikat a mindenkori FUVOSZ-MABISZ megállapodásban szereplő díjazással szállítjuk, amennyiben annak költségét a biztosítótársaság várhatóan megtéríti. Sajnos pár kolléga miatt cégünk megszüntette a 30 napos opciós szállítást, így a helyszínen készpénzben kell kifizetni a mentés díját, amelyet majd a kárrendezés során a Biztosító számlánk alapján kifizet a károsultnak.

24 órás telefonos ügyeletünk:
2900 - 626, 2970 - 252
70 - 370 - 6890, 70 - 370 - 6880
szállítás éjjel-nappal, hétvégén és ünnepnapokon!

Belföldi szállításra kérje egyedi árajánlatunkat diszpécsereinktől!

az ÉDEN NIGHT CLUB

Szeretettel várja továbbra is a taxis kollégákat és az általuk hozott vendégeket.

A megszokott gyors, pontos és korrekt ügyintézéssel!

Reméljük, hamarosan találkozunk!

ÉDEN NIGHT CLUB
Bp VI., Andrássy út 54.
Tel.: 06 30 518 0127

www.edenclub.hu